

# MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ



Fot. E. Raubin.

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

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja Morska. Wieże. Płyty pancerne.  
Rury torpedowe. Urządzenia portowe i  
wypożyczenie. Rezerwoary dla planów.  
Maszyny morskie i turbiny. Kompresory  
powietrzne. Śruby powietrzne. Śruby okrę-  
towe. Motory elektryczne i oprzęt. Spec-  
jalne odlewy żeliwne.

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

WARSZTATY: Le Creusot, 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, zbudowa-  
nych dla marynarki polskiej według planów stoczni i za-  
kładów „AUGUSTIN NORMAND”

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH  
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych,  
wzrostki śródki i przyrządy do wylawiania min.  
**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

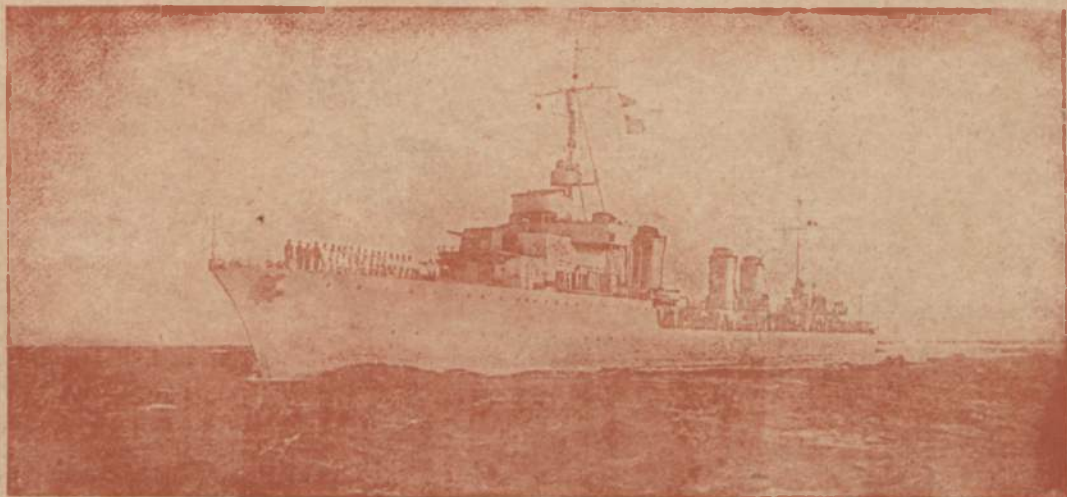
ZAŁOŻONE w r. 1728.  
KAPITAŁ 10.000.000 frank.  
SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANÇOIS 1-er  
LE HAVRE — FRANCJA.

# 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.

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

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

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONJALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień 1933 rok.

Rok X.

TREŚĆ NUMERU: 1. Dlaczego nie mogłoby istnieć Państwo Polskie bez wolnego dostępu do morza? — Dr. Henryk Strasburger; 2. Kolej Górny Śląsk — Gdynia otwarta! L. F.; — 3. Jedno zdanie prawdy — Inż. Julian Ginsbert; 4. Gruntowny wykład korytarzowego oblędu — T. E.; 5. Spór teorii z praktyką — Tadeusz Ocłoczyński; 6. Niemiecka marynarka handlowa — Dr. St. Zb. Szyszkowski; 7. Rybołówstwo polskie na morzu Północnym — Jan Korwin-Kamieński; 8. Z Gdyni do Anglii — Jan Karol Hordliczka; 9. Gdynia i polska żegluga śródlądowa — Inż. T. Tillinger; 10. Z życia marynarki wojennej; 11. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 12. Międzyzwiązkowa Komisja Porozumiewawcza; 13. Biermy przykład; 14. Prace i zamierzenia Akademickiego Związku Morskiego — emwu; 15. Kronika; 16. Książki i czasopisma nadesłane; 17. Dział Oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONJALNY; 18. Czy Polsce potrzebne są kolonie — Dr. W. Rosiński; 19. Projekt Wereszezyńskiego założenia Kolonii polskiej w Oceanji; 20. Osadnictwo francuskie w Kanadzie — Marja Biskupska; 21. Przegląd Kolonialny — Fr. Lyp; 22. Polski tydzień gościnności; 23. Wspomnienia z podróży afrykańskiej w latach 1882—1886 — Leopold Janikowski; 24. Przygody Krzysztofa Arciszewskiego — J. B. Rychliński.

23 FOTOGRAFJE i RYSUNKI W TEKŚCIE.

## DLACZEGO NIE MOGŁOBY ISTNIEĆ PAŃSTWO POLSKIE BEZ WOLNEGO DOSTĘPU DO MORZA?

Niema politycznej niepodległości bez niezależności gospodarczej. Państwo, które w swojej produkcji i handlu byłoby zależne od decyzji innego narodu, które nie mogłoby wysyłać, a zatem i produkować, towarów bez zgody jednego z sąsiadów, które byłoby zmuszone regulować swoje ceny w zależności od obcych taryf i opłat, posiadałoby tylko pozory niepodległości.

Nietylko jego handel, ale i jego przemysł, nietylko produkcja, finanse i cała jego gospodarka, ale i wszystkie stosunki zewnętrzne, jego rozwój polityczny i jego życie intelektualne, znajdowałyby się pod przemożnym wpływem sąsiada, w którego rękach skupiłaby się istotna decyzja o jego losach.

A jeżeli silniejszy ten sąsiad ogłosiłby otwarcie hasło rozebrania i zniszczenia zależnego od siebie ekonomicznie państwa, to okazałoby się, że dowóz i produkcja potrzebnych dla obrony materiałów wojennych, a zatem cała siła wojskowa, posiada tylko ograniczone możliwości wobec przemożnych wpływów większego i bogatszego sąsiada.

Ideał absolutnej niezależności gospodarczej mógłby być urzeczywistniony jedynie w państwie samowyo-

starczalnym. Państwo, które nie potrzebowałoby wwozić, wywozić ani przewozić towarów, które nie zaciągałoby pożyczek, które nie miało by ani nadmiaru, ani braku sił roboczych, urzeczywistniłoby postulat absolutnej niepodległości. Jednakże państwo takie byłoby utopją. Przy dzisiejszym powiązaniu stosunków międzynarodowych osiągnięcie absolutnej niezależności gospodarczej od innych państw w formie t. zw. autarkji byłoby niemożliwe. Poza to byłoby szkodliwe ze stanowiska politycznego. Można twierdzić, że wpływy polityczne każdego państwa odpowiadają w pierwszym rzędzie wysokości jego zagranicznych obrotów handlowych, a nawet stosunki kulturalne są od nich zależne.

Nie w autarkji szukać zatem należy niezależności gospodarczej i politycznej. Warunkiem tej niepodległości jest możliwie równomierny podział obrotów towarowych pomiędzy poszczególne państwa. Kiedy dziennikarze zagraniczni zapytywali raz ministra Benesa, dlaczego sprzeciwia się połączeniu Austrii z Niemcami, czyli t. zw. Anschlussowi, odpowiedział, że połączenie tych dwóch państw oznaczałoby dla Czechosłowacji utratę niepodległości go-

spodarczej, bo 40% czechosłowackiego obrotu towarowego przechodzi przez Niemcy, a 20% przez Austrię. Gdyby Niemcy i Austria stanowiły jedno państwo, to 60% całego handlu czeskiego byłoby zależne od Niemiec, a zatem całe życie gospodarcze i polityczne byłoby kontrolowane przez jedno państwo: Rzeszę Niemiecką.

Dla Czechosłowacji Anschluss byłby zatem końcem niepodległości. Warunkiem niezależności gospodarczej i politycznej Polski jest jej wolny i nieskrępowany dostęp do morza: Włoczona między bolszewicką Rosją a imperjalistyczne Niemcy Polska szukać musi gwarancji swej niezależności w południowo-północnym obrocie towarowym.

Gdyby Polska dostępu do morza nie posiadała, gdyby Gdańsk i Pomorze wbrew wymogom gospodarczym i narodowościowym pozostały były w rękach niemieckich, to 70 — 80% całego naszego obrotu towarowego szłoby przez Niemcy. Absolutna zależność nasza gospodarcza od Rzeszy w podobnych warunkach byłaby oczywista. Trudno wątpić, że bezwzględna w takim wypadku przewaga gospodarcza Niemiec w Polsce byłaby wyzyskana w celach

politycznych i to wysoce nieprzyjaznych dla rozwoju i samodzielności Państwa Polskiego.

Zresztą historia t. zw. wojny celnej z Niemcami dostarczyła dowodów, jakie w praktyce znaczenie posiadać może dla niepodległości naszego państwa wolny dostęp do morza. Polityczne motywy, które kierowały rządem niemieckim przy rozpoczęciu tej wojny, a mianowicie chęć zniszczenia państwa polskiego, wyraźnie wynikały z głosów prasy niemieckiej. Tak n. p. „Frankfurter Zeitung“ z dn. 14 czerwca 1925 r. pisała co następuje: „Polska powinna przeżyć wojnę celną otrzymać śmiertelne rany. Na skutek tych ran utraci ona swoje siły i swoją niepodległość, a wtedy zniszczymy ją w porozumieniu z Rosją“.

Środki gospodarcze, zastosowane przez Rzeszę Niemiecką przeciwko Polsce w związku z wojną celną, zdołały wpłynąć w sposób wysoce niekorzystny na możliwości naszego wywozu. Eksport nasz do Niemiec, który wynosił w 1923 r. 1,028,5 milionów złotych spadł w r. 1931 do wartości tylko 382 milionów. Podczas kiedy saldo naszego bilansu handlowego z Niemcami wynosiło w 1923 r. — 200,6 milionów na korzyść Polski, rezultat w r. 1931 wykazał już 72 miliony złotych na naszą niekorzyść. Deficyt, jaki wynikłby z tego powodu dla polskiego bilansu handlowego, przedstawiał poważne niebezpieczeństwo. Ale przeciwnicy nasi polityczni nie brali w rachubę jednej okoliczności, która pozwalała Polsce obronić się od presji politycznej. Polska posiadała mianowicie wolny od wpływów niemieckich dostęp do morza. Tą drogą mogliśmy nawiązać bezpośrednie stosunki ze wszystkimi państwami, uwalniając się od wpływów pośrednictwa nieprzychylnego sąsiada. W samej rzeczy nastąpiło niezmiernie szybkie przestawienie znacznej części naszego ruchu handlowego z kierunku wschodnio-zachodniego na południowo-północny. Podczas, kiedy w r. 1925 tylko 16,3% w tonach całego naszego handlu zagranicznego przechodziło morzem, t. j. przez nasze porty Gdańsk i Gdynię, to w 1931 już 62,7% obrotu towarowego wzięło kierunek morski. Polska dzięki dostępowi do morza zachowała swoją niepodległość i potrafiła obronić swoje gospodarstwo narodowe od presji zewnętrznej.

Wojna celna z Niemcami przyczyniła bezwarunkowo znaczne szkody gospodarcze, zarówno Rzeszy Niemieckiej, jak Polsce. Dlate-

go Polska, ożywiona chęcią uprządkowania stosunków ze swoim zachodnim sąsiadem, przystąpiła do zawarcia i ratyfikowania umowy, która nie z naszej winy nie weszła nigdy w życie. Ale poza szkodami natury gospodarczej trułości handlowe z Niemcami miały dla Polski pożądane skutki polityczne i wychowawcze. Udowodniły one nam samym i wszystkim obcym, którzy chcieli i mogli oceniać obiektywnie wypadki, jak niebezpieczną dla każdego państwa, a w szczególności dla Polski, byłaby absolutna przewaga stosunków handlowych z jednym tylko państwem i jak decydujące znaczenie posiada morze dla nawiązania nieskrępowanej przez nikogo bezpośredniej łączności z innymi krajami.

Teza, że niepodległa Polska nie mogłaby istnieć bez dostępu do morza stała się, dzisiaj po doświadczeniach wojny celnej, tak oczywistą, że nawet propaganda niemiecka rzadko tylko jej zaprzecza. Niemcy wysuwają czasami przykłady Szwajcarii, czy Czechosłowacji, jako państw istniejących bez dostępu do morza, chociaż kraje te w zupełnie innych znajdują się warunkach geograficznych i politycznych. Jak widzieliśmy niezależność zagwarantowana jest przez równomierny podział jej obrotu towarowego między Niemcy i Austrię, a dalszy rozwój stosunków handlowych z innymi sąsiadami, w szczególności z Polską, wzmocni i utrwali jej niezależność. Szwajcaria znajduje swoją równowagę gospodarczą i polityczną w równomiernym podziale wpływów gospodarczych i politycznych trzech współzawodniczących z sobą sąsiadów.

Sami Niemcy uznali tezę o konieczności dla Polski posiadania własnego dostępu do morza nie tylko przez podpisanie Traktatu Wersalskiego, ale też już przez zaakceptowanie punktów Wilsona, w których podkreślony został ten jedyny warunek istnienia niepodległego państwa polskiego. Już po przyjęciu warunków, proponowanych przez prezydenta Stanów Zjednoczonych, wysunięte zostało twierdzenie w następstwie przez propagandę niemiecką często powtarzane, że Niemcy uznają wprawdzie prawo Polski do posiadania dostępu do morza, ale że powinien Polakom wystarczyć dostęp w formie wolnego tranzytu przez połączone z Rzeszą terytorjum Pomorza i przyznanie pewnych praw w portach niemieckich: Gdańsku i w Gdyni, w Królewcu i w Szczecini.

Jednym słowem zamiast dostępu terytorjalnego proponują oni dostęp prawno-polityczny, zależny od gotowości wykonania przez Niemców przyjętych na siebie zobowiązań. Dostęp taki byłby w ostatniej linii zawsze zawisły od wpływów politycznych i gospodarczych Rzeszy, których żaden traktat prawno-polityczny dokładnie opisać nie zdoła i w razie powikłań politycznych, czy wojskowych straciłby wszelkie znaczenie.

Podobnym gospodarczym absurdem jest propozycja udzielenia Polsce dostępu do morza przez inne terytorjum, niż Pomorze, a mianowicie przez Kłajpedę, którą Niemcy kosztem swoich politycznych przyjaciół proponują Polsce. Rzut oka na mapę geograficzną wystarczy dla stwierdzenia, że Kłajpeda co najwyżej dla wschodnich kresów Polski mogłaby wchodzić w rachubę, podczas kiedy naturalnym dostępem do morza dla pozostałych dzielnic jest tylko Gdańsk i Gdynia.

Nie tylko gospodarzo Polska ciąży ku morzu. Ziemie Rzeczypospolitej związane są z Bałtykiem mocnym, chociaż wąskim pomostem, jaki tworzy polska ludność Pomorza. Jak wykazały najnowsze badania historyczne, Pomorze w chwili pierwszego rozbioru było krajem czysto polskim. Własność ziemską znajdowała się prawie wyłącznie w rękach polskich, a zaledwie parę majątków miało wówczas właściciele niemieckich. Dopiero polityka pruska, zainaugurowana przez akcję osadniczą Fryderyka II, system kredytowo-podatkowy, zastosowany koło 1860 r. i akcja komisji kolonizacyjnej po roku 1886 zdołały zasadniczo zmienić układ narodowościowy na Pomorzu. Ale ziemie, należące dzisiaj do Polski, posiadały również w momencie wybuchu wielkiej wojny bezsprzeczną większość polską, jak to stwierdzają mapy narodowościowe, opublikowane przez Niemców.

Pomorze zdołało zachować swój przeważająco polski charakter dzięki przywiązaniu ludności pomorskiej, a w szczególności też kaszubskiej do polskiej kultury i polskiej idei państwowej. Dzięki hartowi ducha i tężyznie Kaszubów zachowane zostało obok gospodarczego także etnograficzne prawo Polski do Ziemi Pomorskiej, co pozwoliło na przyłączenie do Polski tego najważniejszego dla niepodległości polskiej terytorjum. Ludność kaszubska położyła zatem szczególnie duże zasługi dla urzeczywistnienia istotnej niepodległości Państwa Polskiego.

Obecnie Pomorze wykazuje większość polską, wynoszącą około 90% ludności. „Dzisiaj słyszy się w Toruniu na ulicy nie wiele więcej po niemiecku, niż w Berlinie po polsku” — stwierdza pisarz niemiecki Max Hodan w swej książce „Der slawische Gurtel um Deutschland”.

Jak wytłómaczyć sobie to niezwyczajne w dziejach tempo odniemczenia ziemi pomorskiej po wojnie. Propaganda niemiecka zwykła przypisywać ten proces działalności polskich władz administracyjnych. Byłoby dla każdego zastanawiające, że władza administracyjna polska zdobyła w ciągu paru lat uzyskać rezultaty, których pruska maszyna państwowa nie mogła w ciągu wielu dziesiątek lat osiągnąć.

W istocie rzeczy szybkie odniemczenie Pomorza ma swoje daleko głębsze powody. Ludność niemiecka Pomorza nigdy nie była ludnością tubylczą, związaną ściśle z tą ziemią, lecz zamieszkiwała ją w charakterze kolonizatorów, popieranym wszelkimi sposobami przez rząd niemiecki. Kiedy jednakże pomoc ta odpadła, kiedy ludność tubylcza osiągnęła ze swojej strony wyższy poziom rozwoju gospodarczego, kolonizatorzy tłumnie opuścili Pomor-

rze. Emigracja ta miała charakter najzupełniej dobrowolny i przypadła przeważnie na okres przed objęciem Pomorza przez Polskę, t. j. przed lutym 1920 r. W tym czasie około 67% całej emigracji niemieckiej opuściło Pomorze. Jeżeli w 19 wieku obserwowaliśmy na tych ziemiach, jak również zresztą i w innych częściach Europy, stały „Drang nach Osten”, będący między innymi wynikiem szybkiego rozwoju przemysłowego, postępującego stopniowo z zachodu na wschód, to obecnie nastąpił odpych na zachód: „Rückgang nach Westen” kolonizatorów, wypieranych przez ludność tubylczą. Proces ten ma zatem swoje uzasadnienie gospodarcze i historyczne i nie może być przez administrację państwową w większych rozmiarach ani wywołany ani wstrzymany.

W ten sposób na terytorjach pogranicznych polsko-niemieckich rozwija się przed naszymi oczami proces gospodarczy i etnograficzny, wykazujący parcie Polaków nad Bałtyk i jego utrwalenie się na ziemiach przymorskich. Naturalny ten proces jest całkowicie sprzeczny z roszczeniami rewidykacyjnymi Rzeszy Niemieckiej. Propaganda niemiecka dzięki posiadanym przez siebie wiel-

kim środkiem technicznym, może wprowadzić, co do tego, w błąd część nieświadomionej opinii światowej, ale nie potrafi wstrzymać samego rozwoju wypadków i ukryć przed oczami bardziej uświadomionych czynników tego faktu, że Polska utrwała się nad Bałtykiem i nie mogłaby się cofnąć od morza, z którym jest związana przez interesy gospodarcze i prawa narodowe.

„W tej wiecznej wojnie — mówi o stosunkach polsko-niemieckich Frank Simonds, najprzenikliwszy w Ameryce obserwator polityki europejskiej — mocniejsza strona przegrywa, a słabsza wygrywa, jeżeli wyjść z założenia liczby i bogactwa obu narodów. Rasa, która tak długo uważała się za wyższą, ulega w tej walce na śmierć i życie. Ale podczas kiedy bliskie zwycięstwo dodaje Polakom wciąż nowej odwagi, Niemców popycha rosnące zrozumienie, czym byłaby dla nich przegrana, do coraz większych wysiłków”.

Wysiłki te rozbijają się o niezłomną wolę całego narodu polskiego, zgodnego i zjednoczonego w obronie swoich praw do życia i niepodległości.

Dr. HENRYK STRASBURGER.

## KOLEJ GÓRNY ŚLĄSK — GDYNIA OTWARTA!

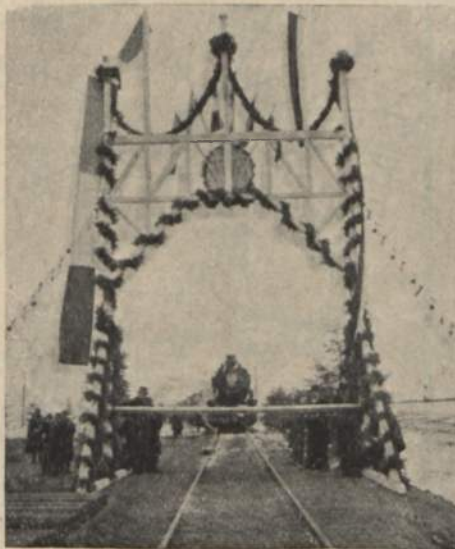
Kilkuletnie wysiłki, inwestycja 270 milionów złotych, wyłożonych w czasach kryzysu, w budowę 552 km magistrali Śląsk—Gdynia nie są przejawem jakiejś ambicji, jakichś zachcianek, czy mrzonek, ale twardą koniecznością życiową w rozbudowie naszych spraw morskich, naszego bezpośredniego obrotu zamorskiego, naszej zdolności eksportowo-importowej w konkurencji z portami niemieckimi — są wyrazem znaczenia, jakie odgrywa morze w naszym życiu gospodarczym, znaczenia które staje się coraz bardziej dominujące.

Otwarcie tej arterji komunikacyjnej w dniu 1 marca r. b. przez ministra komunikacji inż. M. Butkiewicza i oddanie jej do użytku publicznego jest w dziejach gospodarczych Polski chwilą epokową.

Jest to najprostsza i najkrótsza linja komunikacyjna, łącząca uprzemysłowione okręgi Górnego Śląska z morzem. Ma ona wielorakie zadania morskie i lądowe.

Przedewszystkiem ma zwiększyć sprawność eksportową naszego wielkiego przemysłu, skracając odległość z Górnego Śląska do Gdyni o 110

km., a tem samym zmniejszyć proporcjonalnie taryfy kolejowe. Centrum przemysłu Górnego Śląska — to najważniejsze zaplecze portu Gdyni otrzymało najdogodniejsze połączenie z morzem. Ma to podstawowe znaczenie w możliwościach eksportowych i konkurencji na ryn-



Otwarcie linii kolejowej Śląsk—Gdynia. Pociąg ministerjalny na chwilę przed przecięciem wstęgi.

kach krajów bałtyckich i skandynawskich.

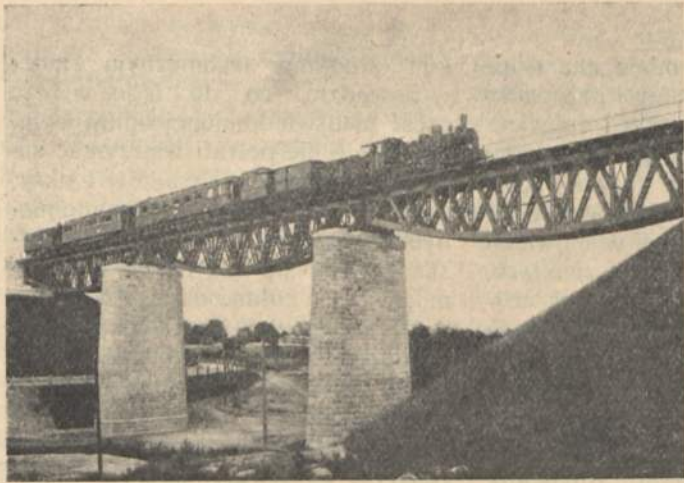
Linja ta zwana jest także magistralą węglową, albowiem głównym towarem, na niej przewożonym, będzie właśnie węgiel, w który zaopatrywamy obecnie kraje skandynawskie.

Przez uruchomienie tej linii zostały także stworzone nowe ułatwienia dla naszego przemysłu przy imporcie surowców z zagranicy. Przez potanie kosztów ich sprowadzania, stworzone zostały dla tego przemysłu dogodniejsze warunki produkcji.

Magistrala Górny Śląsk—Gdynia biegnie przez okręgi przemysłowe i rolnicze, zadaniem więc jej jest tania i dogodna wymiana produktów rolnych i przemysłowych pomiędzy temi okręgami.

Odnoga z Siemkowic do Częstochowy połączy Zagłębie Dąbrowskie i okręg przemysłowy częstochowski.

Ale znaczenie i zadanie tej arterji komunikacyjnej nie kończy się na naszych wewnętrznych sprawach gospodarczych. Znaczenie jej sięga poza granice naszego państwa, albowiem stanowić ona będzie ważną



Na trasie magistrali Śląsk — Gdynia. Most na Słubicy.



Na trasie magistrali Śląsk — Gdynia. Wzdłuż jeziora Ostrzyckiego.

arterję tranzytową pomiędzy Bałtykiem a Europą Środkową. Dotychczas bowiem tylko na obcym terytorjum były krótsze drogi i dlatego też one były wyłącznie używane. Obecnie magistrala nasza może podjąć z nimi konkurencję, umożliwiając tani i szybki przewóz towarów tranzytowych i dopomagając w ten sposób do usprawnienia eksportu i importu Czechosłowacji, Węgier, Jugosławji i Rumunji.

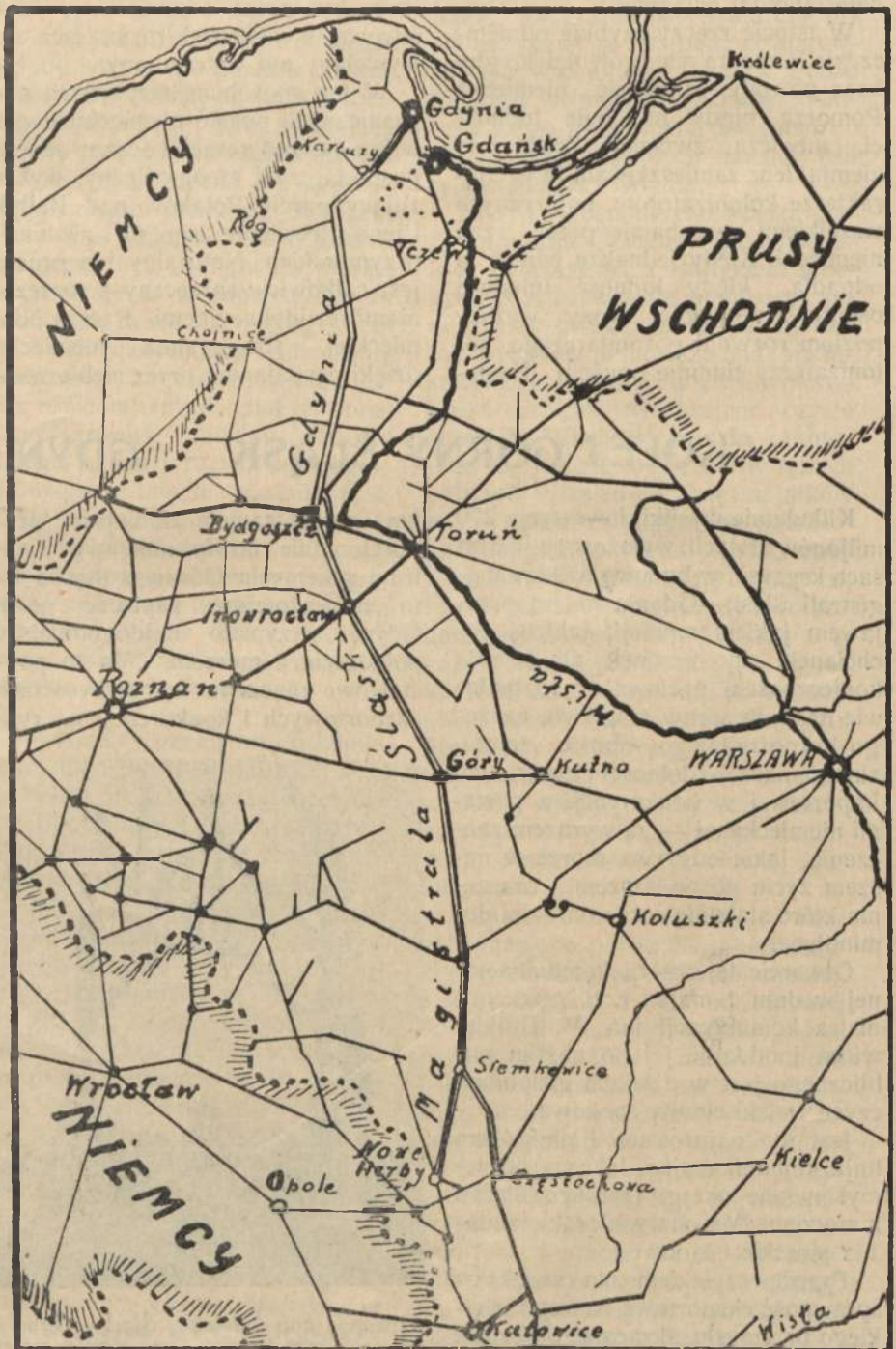
Niech nikt nie przypuszcza, że nowa magistrala ma obniżyć ważność i znaczenie Gdańska, jako portu polskiego. Powstanie portu gdyńskiego zostało podyktowane tak samo koniecznościami gospodarczymi Polski, jak i zbudowanie magistrali. Port gdański posiada już dobre, a nawet lepsze połączenia z resztą kraju, a mianowicie kolejowe i Wisłą. Zapewne w przyszłości oba porty otrzymają dalsze ulepszenia komunikacyjne ze swym naturalnym zapleczem gospodarczym, jakim jest cała Polska.

Nowa magistrala — to wysiłek w rozbudowie nie tylko własnego gospodarstwa narodowego, ale także wysiłek w rozbudowie gospodarczej Europy.

Ł. F.

Bez swobodnego wyjścia na morze i przez morze udusiłoby się gospodarstwo i politycznie. Bez bezpośredniego, nieskrępowanego związku z morzem moglibyśmy zasiać na urodzajnej ziemi, kryjącej w swym wnętrzu tak nieprzebrane bogactwa i skarby, mrąc z głodu, jak ostatni nędzarze, przeklinając gorzko skarb nadmiaru ludzi, lub wegetować wedle wskazań i dyspozycji obcej polityki.

Inż. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI



## JEDNO ZDANIE PRAWDY

Wśród steku kłamst, fałszerstw historycznych i obłudnych wniosków znanej już propagandowej książki niemieckiej „Deutschland und der Korridor“, zasługuje na uwagę jedno zdanie prawdy, możliwe, iż jedynie na 495 stronicach mijania się z nią. Zdanie to brzmi:

*Polski dostęp do morza bez jednoczesnego panowania na niem, jest mrzonką i nie na wiele się przyda (Polsce).*

Tak! Niestety, to zdanie jest słuszne. Sprowadza się do słynnego zdania Solikowskiego z XVII wieku, że „Kto ma państwo morskie a da je sobie wydzierać, wszystkie korzyści od siebie odda, a wszelkie szkody na się przywodzi...“.

To zdanie winno więc być dla nas argumentem. Ale nie, jak chcą nasi wrogowie, w sensie negatywnym, odmawiającym Polsce praw do Bałtyku, tylko w sensie pozytywnym, w sensie zrozumienia wreszcie odwiecznej prawdy, że kraj, posiadający dostęp do morza, a nieczyniący nic dla zabezpieczenia go, jest krajem szalonych. „Armata morska jakby nam potrzebną była jeno szalony nie widzi“, — wołano przecież na sejmach XVII wieku. I na szaleństwo to nie było lekarstwa.

Dziś lekarstwo znaleźć się powinno tem prędzej, że dostęp do morza

jest w chwili obecnej kwestją naszej egzystencji, bodajże najżywotniejszą ze wszystkich spraw państwowych i narodowych. Powoływanie się na kryzys czy ciężkie czasy, dowodzenie, że istnieją sprawy ważniejsze od obrony naszej wolności morskiej — to ślepotą taka sama, jak owych dawnych przedstawicieli narodu, co o „armacie morskiej“ myśleć nie chcieli.

W tej samej książce czytamy:

„Polska jest obcym przybyszem nad Bałtykiem, jej pęd do morza został stworzony sztucznie, boć przedtem egzystowała całe wieki, z morza nie korzystając, choć dostęp doń stał jej otworem. Do panowania Bałtyku pcha Polskę dziś uczucie niepewności, wynikające z ekscentrycznego położenia korytarza, a także polski imperjalizm. Biorąc pod uwagę polską zachłanność, sięgającą aż takich dziedzin, jak stworzenie polskiego dominium kolonialnego, można stwierdzić, że polska marynarka wojenna, nawet w obecnym słabym stanie, jest kolosalnym niebezpieczeństwem dla wschodnich Niemiec. Polska, posiadając możliwość rozpoczęcia wojny bez dawnego feodalnego gestu wypowiedzenia jej, może swemi łodziami podwodnymi momentalnie zamknąć wszystkie drogi morskie, prowadzące

z Rzeszy do Prus Wschodnich, co oznaczałoby zgubę tych ostatnich“...

Tu — nie prostując oczywiście fałszów, (bo i poco) — mamy innego rodzaju naukę. Niemcy stwierdzają, że marynarka wojenna Polski może być dla nich niebezpieczna. Innymi słowy może ich powstrzymać od „wesolej i świeżej wojenki“, jaką sobie po nas obiecują. Może zahamować ich agresywność, będącą w odwrotnym stosunku do stopnia naszej obronności. Innymi słowy może ocalić nasz dostęp do morza, a z czasem stworzyć owo panowanie na Bałtyku (oczywiście w sensie kulturalnym i pokojowym pojęte), na które zdaniem autorów książki nas nie stać.

Oczywiście polska marynarka wojenna w jej obecnym stanie, wbrew temu, co Niemcy piszą (a piszą umyślnie, aby wywołać we własnym społeczeństwie nastrój alarmowy i w ten sposób upozorować konieczność budowy dalszych okrętów wojennych) stanowi siłę tak małą, że o jakimkolwiek poważniejszym sparaliżowaniu komunikacji domniemano przeciwnika nie może być mowy. A tembardziej o obronie własnych brzegów, która to obrona, wbrew temu, co niektórzy myślą, nie może bynajmniej być prowadzona sposobem linearnym — wzdłuż linii brze-

## GRUNTOWNY WYKŁAD KORYTARZOWEGO OBŁĘDU.

Niemiecki koncern wydawniczy — „Volk und Reich“ — obficie subwencjonowany z funduszy słynnej „Osthilfe“ i z przeróżnych innych, ufundowany specjalnie dla rewizjonistyczno-odwetowej, zwłaszcza „korytarzowej“ propagandy, wydał ostatnio wielką, luksusową książkę p. t. „Deutschland und der Korridor“. Jest ona — jak patetyczny wstęp wyjaśnia — produktem mozolnej dwuletniej pracy „kamrackiego zespołu (kameradschaftlicher Kranz), wspólnym celem złączonego“. Zespół składa się z kilku profesorów, doktorów, dyrektorów, z dwóch czy trzech junkrów, oraz z kilku osób, — „których — powiada wstęp — nazwać nie można“. Czcigodne to gremjum autorskie doszło do przeświadczenia, że „po dziesięciu latach rozpetanej agitacji, przekręcania historii, wypaczania faktów“ niema jeszcze dotychczas „kompletnego niemieckiego przedstawienia całokształtu spraw korytarza“. Książka „Deutschland und der Korridor“ wyklada więc gruntownie i wszechstronnie takie właśnie „geschlossene deutsche Darstellung der Gesamtfragen des Korridors“ na pół tysiącu stron druku przy poparciu obfitej kolekcji ilustracji, map, najprzeróżniejszych obrazków i „wykresów“.

Rozmiarom książki nie należy się dziwić, zważywszy, że autorowie dla wyłożenia „w całokształcie“ niemieckiej „ko-

rytarzowej“ koncepcji muszą podróżować wstecz historii świata aż do epok, poprzedzających wędrówki narodów, muszą gruntownie przerobić całe dzieje Polski od Lecha do zeszłorocznego polsko-sowieckiego paktu o nieagresji, muszą wybiec w przyszłość przez czasy, gdy Polska będzie podbijała... Danję, do momentu, gdy... podda się pod władzę Z. S. S. R., — muszą wreszcie stoczyć bój ze współczesną rzeczywistością na rzecz „niemieckości“ nie tylko całego polskiego Pomorza, lecz także całego Górnego Śląska i „przynajmniej“ części Województwa Poznańskiego.

Te bowiem ziemie wszystkie razem określa wykład niemieckiego rewizjonizmu dopiero jako właściwy „korytarz“. Autorowie dowodzą szeroko — w tym wypadku nawskroś słusznie i przekonywująco — że jaskrawą niedorzecznością ze strony Niemiec byłaby chęć odebrania Polsce tylko tego, co nazywają oni „korytarzem w najciaśniejszym sensie“, albo rdzeniem rewizji“. Ów „rdzeń rewizji“ to — całe nasze województwo pomorskie i z poznańskiego „terytorja Noteci“. Książka wykazuje, że dla niemieckich apetytów daleko ważniejszy jest polski Górny Śląsk, a jeszcze bodaj ważniejsza ziemia poznańska jako „korytarz między Śląskiem i Prusami Zachodnimi (czytaj: polskie województwo pomorskie), oraz

Wschodniemi“ i jako „śpichlerz zbożowy Niemiec“. Niemiecki rewizjonizm gotów byłby conajwyżej pozostawić nam jakiś, dokładnie zresztą nieokreślony, skrawek województwa poznańskiego, oświadczając łaskawie, że „pewne części prowincji poznańskiej stanowią terytorjum pochodzeniowo polskie (ursprünglich polnisches Gebiet)“... Jednakże „zasadniczo“ książka uważa, iż cały był zabór pruski powinien należeć do Niemiec. Tak bowiem — głosi książka — nakazuje „sprawiedliwość“...

Właściwie — według koncepcji rozwinętej w „Deutschland und der Korridor“ — „sprawiedliwość“ wymagałaby poprostu przyłączenia całej Polski do Niemiec. Albowiem autorowie wywodzą z całą powagą i kategorycznością, że Polska jako naród i państwo, to, krótko mówiąc, „...twór niemiecki. Pierwszym historycznym dowodem tego genialnego odkrycia jest... Orzeł Biały, będący — jak autorowie obwieszczają — tylko „negatywem“ germańskiego orła czarnego, któryto „negatyw“, wraz z całą ojczyzną, otrzymaliśmy w darze łaski od średnio-wiecznych niemieckich cesarzy. Bolesław Chrobry brzmia dalej historyzoficzne objawienia książki „Deutschland und der Korridor“ — ohydnie zdradził niemieckich dobroczyńców. Następnym tego było rozpadnięcie się Polski (okres Polski w podziałach), poczem znowu Niemcy wyciągnęły nas z prze-

gowej — ale tylko drogą taktyczną, przez paraliżowanie ruchów nieprzyjaciela na dalekich nieraz wodach, a przede wszystkim przez unicestwienie lub unieruchomienie jego siły zbrojnej. Otóż ten główny cel strategiczny każdej operacji na morzu nie da się w naszych obecnych warunkach osiągnąć, jakkolwiek na morzu niekoniecznie wygrywa silniejszy.

Podczas gdy agresywny sąsiad budował okręty wojenne, my, ufni w traktaty, w pakt, w autorytet Ligi Narodów, w zobowiązania naszych wczorajszych wrogów nawet, — pomachiwaliśmy wciąż gałązką oliwną. Tam stawały jeden po drugim krążowniki i pancerniki, z działami wymierzonymi na Gdynię, a my w pocie czoła Gdynię właśnie budowaliśmy, jako pomnik naszej kultury i pracy twórczej.

Myśleliśmy naiwnie, że nasza dobra wola, nasze szczerze intencje rozbroją sąsiada, wytrąca mu broń z ręki, zmuszą do zgodnego z nami współżycia. I pomyliliśmy się srodo, popełniając ten sam zresztą błąd, co większość narodów europejskich. Sądziliśmy Niemców po sobie, zapominając, że to kraj i ludzie o zupełnie odrębnej mentalności, o mentalności, której wykładnikiem jest brutalna pięść. Dziś kiedy dawne cesarskie bandery powiały na okrętach niemieckich, przyszliśmy wreszcie do rozumu.

Ale nie ma tego złego coby na dobre nie wyszło. Może właśnie dlatego naród polski ocknie się z morską defetyzmu (boć pacyfizmem takiego stanu rzeczy nazwać nie można), może zrozumie potrzebę silnej marynarki wojennej, bez której nie będzie wolnej drogi na świat, dostępu do morza i nienaruszalności starych ziem pomorskich. Może wresz-

cie i to w czasie jak najkrótszym, boć naprawdę ostatni czas, powstanie odpowiednia do naszych potrzeb „armata morską“, o którą polska racja stanu bezskutecznie od czte-

rystu lat woła. I wówczas nie będzie już można twierdzić, że polski dostęp do morza bez panowania na niem jest mrzonką...

INŻ. J. GINSBERT.

## SPÓR TEORJI Z PRAKTYKĄ

Z powodu opinii prof. H. Tennenbauma o programie morskim Polski

Mozolne dzieło budowania nowej Polski, dzieło tak wielkie i odpowiedzialne a nadmiar dokonywane przez współczesne pokolenie w warunkach zgola nielatwych — bardzo często wywołuje w opinii publicznej glosy krytyczne. Niema w tem, oczywiście, nic dziwnego, i to nawet wówczas, gdy obserwuje się czasem pewien przerost tej krytyki lub nasycenie jej goryczą albo złośliwością. Przeżywamy czasy wielkich wydarzeń, wielkich impulsów dziejowych; światem i krajem wstrząsają potężne prądy dążeń oraz przemian politycznych, ekonomicznych, wręcz ogólnocivilizacyjnych: któż tedy zaprzeczy, że w ramach tego życia jest równie wiele miejsca na twórczość jak i na krytykę, i to zarówno na twórczość rozlewną i bogatą jak i na krytykę ostrą i docieklwą.

Ostateczny sąd o naszych czasach, o całej ich przebogatej, kipiącej życiem treści, o naszych zwycięstwach i błędach niewątpliwie należeć będzie do dalszej przyszłości. Dopiero ta dalsza przyszłość znajdzie właściwe potemu warunki perspektywy czasu, znajomości wszystkich czynników motorycznych, zdolności refleksyjnej, no i — powiedzmy to bez ogródek — obiektywizmu. Ale i krytyka współczesna spełnić może zadania pozytywne: stwarza ona impulsy do sprowadzania właściwości i słuszości aktualnych nastawień działawczych, pobudza do kontrolowania zamierzeń i posunięć, zmierza do pogłębienia świadomości programowej oraz do spostrzegania i usuwania błędów. Taka teoretyka jest bezsprzecznie potrzebna i nawet jeśli nie jest słuszną, zadanie swoje wypełnia: bo gdy umocni i pogłębi pewną świadomość zamiast ją osłabić, to już oddała poważną usługę. Można tej teoretyce wówczas bez żalu i wyrzutu wybaczyć, że operuje nprz. złośliwością.

Odcinek spraw morskich w Polsce zbyt jest deniosły, zbyt w ostatnich

zwłaszcza latach aktywny, aby wkładana weń praca mogła nie wywoływać uwag, spostrzeżeń i krytyki. Sam fakt, że Polska zaangażowała się na tym odcinku setkami milionów kapitału państwowego, samorządowego i prywatnego, podkreśla dostatecznie wyraźnie dynamikę i skalę zjawisk tego odcinka. Nie dziw przeto, że uwaga opinii dość silnie reaguje na sprawy morskie. Istnieje, (chwała Bogu!) dość już obszerne literatura polska, publicystyczna i książkowa o naszych problemach morskich, a jakkolwiek nie wszystko w tej literaturze pisane jest pod dyktando entuzjazmu i nie wszystko wyraża zgodę na dokonane na tem polu rzeczy, niemniej jednak literatura ta spełnia swoją rolę: pomaga i zmierza do myślenia o naszych sprawach morskich. Tego myślenia nigdy nie będzie za wiele.

W literaturze tej przybyło w ostatnich czasach kilkadziesiąt wierszy uwag prof. H. Tennenbauma, zawartych w jego dużym dziele p. t. „Struktura gospodarstwa polskiego“ \*) Nie możemy podziękować, aby te kilkadziesiąt wierszy w kilkuset stronicowym dziele stanowią bodajby pod względem optycznym właściwą miarę zainteresowania i uwagi dla zagadnienia morskiego w strukturze polskiego gospodarstwa narodowego. Jest to niewątpliwie dysproporcja rażąca, jeśli się uwzględni choćby tylko to, że przecież bądź — cobądź 68% obrotów naszego handlu zagranicznego idzie właściwie przez Gdynię i Gdańsk, lub że np. górnictwo węglowe polskie jest dziś wprost zawieszony od portów polskich, które stworzyły bazę eksportu węglowego do Skandynawji. Nawet więc przyjmując, że w ocenie słów i opinii pisarzy tej miary,

\*) Henryk Tennenbaum: „Struktura gospodarstwa polskiego“ (T. I — Formy produkcji i zbytu) — 1932 — Skł. gł. Instytut Wydawn. „Biblioteka Polska“ w Warszawie.

paści, dając nam „wraz z mieszczaństwem prawo i formy nowożytnego socjalnego życia“. Jadąc tak dalej, rewizjonistyczni autorowie dobiegają wreszcie do momentu zwiastowania, że Prusy w XVIII stuleciu, „zawierając układy fałszywie nazywane rozbiorem“, miały na celu jedynie i wyłącznie „utrzymanie Polski jako państwa“... Jak łatwo się już domyśleć, odzyskanie niepodległości zaprezentowane jest również jako dzieło Niemiec, nietylko zresztą proklamacji mocarstw centralnych z roku 1916, lecz również... Herdera. D wiadujemy się bowiem, że tylko idejom tego, niewątpliwie bardzo szlachetnego zresztą pisarza, zawdzięczamy zrodzenie się po rozbiorach dążeń do odzyskania państwa...

Uporawszy się w ten sposób z przeszłością Polski, „kamracki zespół“ wykładawców niemieckiego rewizjonistycznego programu poucza z kolei, jakie dal-

sze losy nieodzownie nas czekają, jeśli, możliwie najprędzej, nie damy Niemcom „korytarza“. Oto — ani mniej, ani więcej — będziemy musieli... podbić Danję. Do tego bowiem — oświadczają „kamracki zespół“ — „mocą logiki“ (logischerweise) prowadzi nas posiadanie „korytarza“. Aby rozwiązać wszelkie wątpliwości czytelnika, specjalna mapa produkcji „Volk und Reich Verlag“ popiera to epokowe odkrycie na 371 stronicy „dzieła“. Danja jednak jeszcze nie wystarczy. Obok niej będziemy musieli ovladnąć nietylko Prusami Wschodnimi, lecz również całym Śląskiem aż po granice Saksonji i niemieckim Pomorzem łącznie ze Szczecinem. Wszystkie te „konieczności“ będą pociągały za sobą coraz usilniejsze zabieganie o „protekcję“ Rosji, aż wreszcie skończy się na tem, że pewnego pięknego poranku staniemy się częścią składową Z. S. S. R....

Na poziomie zupełnie godnym „historycznej i proroczej“ części „dzieła“ znajduje się i wszystko to, co dotyczy spraw współczesnych. Autorowie skrupulatnie gromadzą wszystkie bzdurności, stanowiące repertuar „korytarzowej“ niemieckiej propagandy, doprowadzając je przez tendencję „gruntownego wyłożenia“ do ostatecznych już granic absurdu. Wyliczają nawet „rachunkowo“, że ziemie byłego zaboru pruskiego są ludnościowo w 80 proc. niemieckie...

Oczywiście — całe „dzieło“ oszalała przede wszystkim krańcową wręcz groteskowością. Czyż trzeba jednak specjalnie podkreślać, że jest ono niestety najzupełniej poważnym dokumentem, — znakomicie wiernym wyrazem kolektywnej psychozy, jaka szaleje w umysłach i wyobraźniach po zachodniej stronie granic Rzeczypospolitej?

T. E.



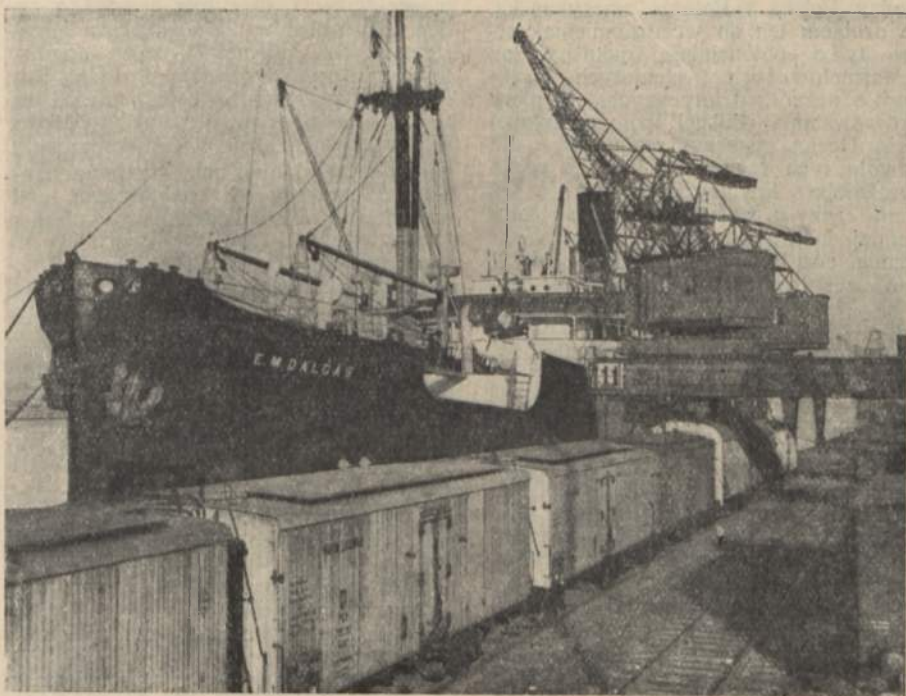
o p. H. Tennenbaum, profesor Wyższej Szkoły Handl., obowiązuje maksyma „non multa sed multum” sadzimy, że lakonizm prof. Tennenbauma jest zbyt daleko posunięty. Gdybyż choć jednak szczupłość uwag wyrównywała ich treść...

Uwagi te mają ton wybitnie krytyczny, może nawet wręcz bagatelizujący, a szczególnie wyraziście podkreślają zarzut, że angażowanie się Polski we własne statki morskie było przedwczesne. Prof. Tennenbaum staje na stanowisku, że rozwinięcie nad morzami naszej narodowej bandery pogwałciło „naturalną kolejność” działań, według której najprzód należało budować port w Gdyni oraz jego połączenia kolejowe z zapleczem gospodarczym a dopiero następnie — tworzyć żeglugę morską pod własną banderą. Autor czyni aluzję, że naruszenie tej „naturalnej kolejności” mogło być wzgl. było połączone ze sporem kosztami jakie wywołuje brak doświadczenia i doradza wzorować się na innych państwach które kanony tej kolejności szanują.

Pozwolimy sobie zaprzeczyć na całej linii zarówno słuszności tezy prof. Tennenbauma o „naturalnych kolejnościach” realizacji zagadnień morskich jakoteż słuszności zarzutów, jakie z tej zasady przeciwko dorobkowi polskiemu na morze wyprowadza.

Teza o „naturalnej kolejności” etapów realizacji ekspansji morskiej, ujęta przez prof. Tennenbauma w formule: port - kolej - bandera, nie odpowiada w ogóle doświadczeniu stuleci. Od czasów fenickich i greckich aż do czasów najnowszych nikt nigdzie zasady takiej nie formułował i nie przestrzegał, a mimo to rozwój żeglugi morskiej i komunikacji morskiej szedł nieprzerwanie naprzód. Rozwój portów i rozwój nawigacji szły conajwyżej równolegle, jako procesy wzajemnie się uzupełniające warunkujące, i raczej — zwłaszcza w dawniejszej przeszłości — bandera wyprzedzała porty. Bowiem dopiero rozwój żeglugi, i to żeglugi własnej a więc najbardziej znanej co do zasięgu, naterżenia i potrzeb portowych, wyznacza realne granice i kierunki inwestycji portowych. Zamiast tedy „kolejności”, która jest złudzeniem oderwanej myśli teoretyka, istnieje równoległość zjawisk, a więc właśnie to, co dokładny badacz bez trudu dostrzeże w ewolucji problemu morskiego w Polsce w latach powojennych.

Prof. Tennenbaum zdaje się dostrzegać, że w Polsce obok nowej Gdyni, której imponujący rozwój tak nas wszystkich cieszy, istniał i istnieje kompleks portowo - morski Gdańska. Rozwój Gdyni nastąpił dopiero wówczas, gdy Gdańsk z tych czy innych względów zaczął nie wystarczać dla naszych potrzeb. Niemniej przeto ten Gdańsk był do 1927 r. bazą naszych kontaktów z morzem i w oparciu o Gdańsk poczynione były pierwsze nasze studia nad zagadnieniem bandery. Jeszcze dziś statki polskie zawijają często do Gdańska, który jest portem dawnym, i w razie braku właściwego urządzenia (nprz. stocznie itp.) w Gdyni znajdują je w sąsiednim porcie Wolnego Miasta. Ostatecznie więc, gdyby nawet przyjąć dogmatycznie podaną a mimo to zupełnie wątpliwą tezę prof. Tennenbauma o „naturalnej kolejności”, to moment Gdańska znacznie osłabia zarzut Autera co do gwałcenia tej kolejności. Na upartego bowiem był port przed banderą, i to port z nienajgorszymi urządze-



Port w Gdyni. — Duński statek „E. M. Dalgas” przy nabrzeżu Polskiem.

niami oraz z nienajgorszymi połączeniami kolejowymi.

Ale nie zapominajmy, że zjawiska ekspansji morskiej należą do rzędu tych, które najmniej poddają się próbom lub wysiłkom podporządkowania ich teoretycznemu programowi. Tutaj najczęściej decyduje o wszystkim bezpośredni głos potrzeb życiowych, które pobudzają inicjatywę na tych odcinkach, jakie w danym momencie są najbardziej żywotne. Dla unaocznienia tego na konkretnym przykładzie, przypomnijmy sobie sytuację z 1926 r. w zakresie eksportu węgla. Po zablokowaniu granicy niemieckiej w połowie 1925 r. dla węgla polskiego, wysiłek eksportowy skierował się na północ, na rynki skandynawskie. Strefk górników angielskich z maja - czerwca 1926 r. niespodziewanie rozszerzył możliwości zbytu węgla polskiego na tych rynkach. Eksporter polski stanął tutaj wobec daleko sięgających możliwości, które umiejętnie i owocnie zdyskontował na swoją korzyść, zajmując w Skandynawii mocną pozycję dostawcy paliwa. Ponieważ eksport ten miał widoki trwałości, to czemuż — choć magistrala Herby-Gdynia nie była jeszcze gotowa — nie miała bandera polska wziąć udziału w korzyściach tego eksportu? Rychło też statki węglowe „Żegluga Polskiej” i szybko utworzonego „Polsko - Skandynawskiego T-wa transportowego”, popularnie zwanego „Roburem”, podjęły pracę transportów węglowych do różnych portów Bałtyku i pracę tę do dziś owocnie prowadzą. Równocześnie zaś rozwinięły się i szybko dojrzewały prace inwestycyjne w Gdyni i nawet w Gdańsku, aby nowym potrzebom sprostać. Ale czyż można było czekać wówczas na wykończenie tych prac, na wybudowanie kolejowej linii węglowej i t. d.? Oczywiście — nie! I nie należało także odkładać uruchomienia statków polskich ani zezwalać, aby cały ten transport w latach 1926 — 29 objęły obce bandery. To, że wówczas bandera polska śmiało i odważnie weszła na Bałtyk, stworzyło fakt dokonany wielkiej wagi: życie wła-

czyło nas do wielkiej rodziny ludów żeglarskich.

Niemal analogicznie miała się rzecz z Polsko - Brytyjskim T-wem Okrętowym, które dopiero powstaniem swoim i stworzeniem regularnej komunikacji do portów angielskich dało impuls do bezpośredniego eksportu bekonów, nabiału a następnie i drobnicy do Anglii i tą drogą zarysowało dopiero realne podstawy i realny kierunek dla stosowanych inwestycji w porcie gdyniskim, m. in. dla potężnej chłodni portowej. Odwrotna kolejność zjawisk byłaby praktycznie nie do pomyślenia, zresztą zgodnie z ogólną i od wieków uświęconą zasadą, że handel idzie za banderą a nie odwrotnie. I tutaj nie było żadnej racji odkładać uruchomienie linii żeglujowej do chwili ukończenia budowy portu lub kolei, a praktyka okazała, że ten bieg wydarzeń, jaki miał miejsce, był zupełnie owocny.

Bandera stała się niewątpliwie pionierem wielu naszych poczynań morskich. Pod względem zaś oparcia jej o odpowiednią aparaturę portowo - kolejową nigdy nie było takich dysonansów, któreby zawieszały banderę w próżni. Nawet ogromna, jak na polskie stosunki, inicjatywa własnej linii transoceanicznej (Polskie Transatlantyczne T-wo Okrętowe. Linja Gdynia - Ameryka) miała i ma niegorsze, niż w dziesiątkach innych portów podstawy zarówno w urządzeniach portowych jak i kolejowych. I bynajmniej nie należy sądzić, że linję tę wolno byłoby Polsce uruchamiać dopiero wówczas, gdyby w Gdyni w porcie stał nowoczesny dworzec pasażerski (ew. z hotelem) i istniały błyskawiczne połączenia kolejowe z centrum kraju. Wprost przeciwnie raczej, dopiero linja mogła pokazać, czy i w jakim zakresie byłby potrzebny w Gdyni nprz. dworzec portowy wzgl. inne urządzenia i inwestycje.

Tutaj nawiasowo godzi się wspomnieć że od dziesiątków lat istnieje przecież problem stosunków handlowych

między Polską i Polonią amerykańską, ale problem ten do wczoraj niemal istniał tylko potencjalnie, jako wyraz niesformulowanych i nieujętych praktycznie uczuć patriotycznych. Dopiero fakt powstania własnej linii żeglugowej przez Ocean stworzył realną bazę dla rozwoju tych zagadnień, których coraz wyraźniejsze kontury dziś dają się już mimo kryzysu światowego, coraz konkretniej dostrzegać. Wolno postawić za pytanie, cóż byliby się zyskało, gdyby rząd czekał z uruchomieniem tej linii, wzgl. skoro mowa o „kolejnościach” prof. Tennenbauma, od jakich inwestycji lądowych należało tworzenie tej linii uzależniać?

W świetle powyższych rozważań tezy prof. Tennenbauma o koniecznej kolejności etapów rozwojowych problemu morskiego, w Polsce okazują się tezami czysto teoretycznymi, może nawet wręcz abstrakcyjnymi. Mają one niezaprzeczalny urok pięknej konstrukcji myślowej, wydają się być oczywistymi i bezspornymi, a jednak mimo to ani nie osłabiają ani nie obalają rzeczywistości, która częściowo poszła torami nieco odmiennymi a przecież okazała się płodna i owocna. I jeśli były jakie błędy lub niedociągnięcia w rozwoju naszych zagadnień żeglugowych (nie byłoby żadnej racji tańc faktów takich błędów lub

niedociągnięć!), to z całą pewnością żaden z tych błędów nie powstał na tle naruszenia tej „kolejności”, której dogmat formułuje prof. Tennenbaum z taką stanowczością. Nasza bandera spotkała np. tuż po jej rozwinięciu niezwykle trudności w płaszczyźnie załamania się koniunktury gospodarczej i obniżania się tętnej handlu zagranicznego. Z trudnościami temi walczy ona nadspodziewanie zwycięsko, niejednokrotnie znacznie lepiej, niż żegluga innych państw. Można by przeto raczej formułować zarzut, że inwestycje żeglugowe nie przewidziały spadku koniunktury, ale i ten zarzut nie będzie słuszny, gdy się uwzględni, że o inwestycjach tego rodzaju nie może decydować sam moment rentowności. Nasza bandera zaoszczędziła Polsce dotychczas ponad 120 milionów złotych wydatków za fracht morski, wzmacniając o tyleż bilans płatniczy kraju, i korzyści te będzie przynosić nadal. Bandera polska stworzyła jeszcze jeden dokument aktywności naszej na odcinku morskim, co posiada takie olbrzymie znaczenie polityczne. Są to wszystkie momenty, których wagi absolutnie nie zmniejsza „pogwałcenie naturalnej kolejności” etapów realizacyjnych, ponieważ, jak powiedziano ani ta „kolejność” nie jest żadnym niewzruszalnym aksjonatem, ani też de facto nie zachodziły żadne szczególne

jaskrawe jej „pogwałcenia”. Nadmiar, wbrew twierdzeniu Szan. Autora, nie powstały na tem tle żadne specjalne straty lub koszty.

Prof. Tennenbaum poświęcił w swojej książce zagadnieniu morskiemu nie tylko mało miejsca, ale także niewiele uwagi. Dotknął zaledwie tego problemu, i to zlekka; podszedł do niego jak gdyby mimochodem, choć nie omieszczał przesycić uwag swoich sarkazmem. Natomiast skrepił swoją myśl pewnym dogmatem, który bynajmniej dogmatem nie jest. Ten więc ustęp jego książki zawiedzie oczekiwania czytelnika, który wie o zdolnościach krytycznych Autora ale ma podstawy oczekiwać rzeczy pogłębionych.

Dla nas kompensatą będzie ta okoliczność, że przy okazji rozważania uwag prof. Tennenbauma znalazła się jeszcze jedna sposobność do rzucenia snopu światła na polskie zagadnienia morskie i wyjaśnienia wątpliwości, jakie — jak widać — jeszcze i od tej strony oraz w takim kierunku mogą się pojawiać. W Polsce w sprawach morskich wszelakich wątpliwości powinno być jak najmniej; walcząc z nimi konkretnie my, coraz wyraźniej i pełniej morską świadomość i orientację morską polską.

TADEUSZ OCIOŚZYŃSKI.

## NIEMIECKA MARYNARKA HANDLOWA

(Ciąg dalszy).

Straty w tonażu, jakie poniosły Niemcy z powodu wojny, są obliczane na 5.338.000 t. r. br. Liczba ta, podawana przez Tyg. „Hansa” wynika z następującego działania arytmetycznego:

Tonaż niemieckiej żeglugi morskiej na dzień 1. VII. 1914 roku — 5.459.000 t. na dzień 1. VII. 1920 roku — 672.000 ton, — strata w tonażu 4.787.000 t.

Do tej liczby ubytku tonażu należy jeszcze dodać nieuwzględnione liczby wybudowanego w czasie wojny tonażu w wysokości 380.000 ton, oraz tonaż, znajdujący się w budowie, a podlegający wydaniu na podstawie traktatu wersalskiego, który wynosił 171.000 ton\*). Wartość tonażu, utraconego przez Niemcy, na poczet odszkodowań, została oszacowana na 1.800.000 mk. złotych. Straty najbardziej dotkliwe poniosły przedewszystkiem największe przedsiębiorstwa żeglugowe Niemiec. Pojęcie o stratach w tonażu poszczególnych przedsiębiorstw daje nam następujące zestawienie\*).

Niezależnie od tych bezpośrednich szkód, dających się ująć cyfrowo, Niemcy poniosły również poważne straty pośrednie. Tak więc, z powodu utraty ogromnej

większości swojego tonażu, żegluga niemiecka nie mogła była brać udziału w zyskach, jakie przypadły obcym flotom, dzięki czasowemu, jednak bardzo silnemu, wzrostowi stawek frachtowych w pierwszych latach powojennych. Chwilowa ta pomyślna koniunktura w żegludze umożliwiła wielu flotom konkurencyjnym rozwinięcie żywej akcji budownictwa okrętowego, jak również zgromadzenie poważnych rezerw. Przerwanie eksploatacji przez niemieckich rederów najbardziej ważnych i od lat utrzymywanych regularnych linii umożliwiło także obcym armatorom wkroczenie na te szlaki, czy też wzmocnienie tam swoich dotychczasowych wpływów. Szkody, poniesione przez niemiecką żeglugę z tego tytułu, są bardzo znaczne, a przedewszystkiem czas ich trwania posiada charakter stały.

Nie bez wpływu na interesy żeglugi niemieckiej pozostała również utrata kolonij oraz zmniejszenie się granic dawnych Niemiec. Warunki eksploatacyjne, w jakich, w miarę stopniowej odbudowy floty, niemiecka żegluga podejmowała swoją działalność, były wysoce niekorzystne, z powodu znacznego wzrostu tonażu światowego oraz szybko rozwijającego się systemu subwencjonowania żeglugi przez szereg państw. Niesprzyjającym momentem dla odbudowy niemieckiej żeglugi był również fakt, że na mocy Traktatu Pokoju kolejnym niemieckim zostało zabronione stosowanie w ciągu 5 lat systemu taryf portowych na rzecz własnych portów. Ponadto w wielu wypad-

kach zagranicą wygasły koncesje na przewóz emigrantów, nie mówiąc już o znacznym ograniczeniu fali europejskiej emigracji do Ameryki Północnej i Południowej. Wreszcie dawne stosunki handlowe musiały być ponownie nawiązywane.

Nie można również pomijać niekorzystnych dla żeglugi zmian, jakie zaszły w ustosunkowaniu się poziomu frachtów z jednej strony, z drugiej zaś kosztów eksploatacyjnych, wśród których znaczne zwiększenie się obciążeń podatkowych i świadczeń socjalnych oraz plac odgrywa szczególne znaczenie.

Pomimo tych wszystkich strat i trudności Niemcy przystępują z wielką energią do odbudowy floty i odzyskania utraconych pozycji. Stopniowo przez wszystkie przedsiębiorstwa żeglugi regularnej podjęta zostaje eksploatacja dawniej prowadzonych linii, uruchomione więc zostają połączenia nie tylko do wschodnich, lecz również zachodnich brzegów Stanów Zjednoczonych A. P., do Centralnej i Południowej Ameryki, do Afryki, Indji, Australji, Indji Holenderskich i Wschodniej Azji. Odnowione zostają również stosunki międzynarodowe w organizacjach rederów i różnych konferencjach.

O nadzwyczaj szybkich postępach samej rozbudowy świadczą następujące liczby tonażu floty niemieckiej, zestawione według danych Niemieckiego Lloyd, a obejmujące tonaż parowców, motorowców i żaglowców powyżej 100 t. r. br.

Nazwa towarzystwa	w tysiącach t. r. br.	
	Tonaż przed wojną	Straty w tonażu poniesione w wyniku wojny światowej
Hamburg Amerika Linie	1.307	1.235
Deutsche Levant Linie	261	173
Norddeutscher Lloyd	890	820
Dampfsch. Ges. „Hansa“	419	428
Hamburg-Südamerik. D.G.	352	288
D. D. G. „Kosmos“	195	201

\*) Por. op. cit. „Kriegsverluste” str. 826.

\*) Cyfry dla okresu przedwojennego czerpiemy z cytow. pracy Prof. H. Landera i Dr. Haslingera str. 402, cyfry strat — z cyt. pracy „Kriegsverluste” str. 826. Liczby strat T-stw „Hansa” i „Kosmos” które przewyższają stan przedwojenny tłumaczą się zmianami, jakie zaszły w tonażu tych przedsiębiorstw w okresie wojny.

	Br. R. T.
na 1. VII. 1920. . . . .	672.000
„ „ „ 1925. . . . .	3.102.000
„ „ „ 1931. . . . .	4.292.000
„ „ „ 1932. . . . .	4.241.000

Stwierdzony powyżej szybki proces odbudowy został przedewszystkiem umożliwiony dzięki poparciu, jakie było oka-

zane niemieckim armatorom przez rząd Rzeszy. Zasadę udziału Skarbu Państwa w odbudowie floty niemieckiej rząd Rzeszy i Reichstag uznały już w listopadzie roku 1917, kiedy to została wydana t. zw. Beihilfegesetz. Nowe akty prawne w tym zakresie miały miejsce w latach 1919, 1920, 1921 i 1923. Dokładne obliczenie sum, wypłaconych na tej podstawie żegludze niemieckiej przez Rzeszę, nie da się ściśle przeprowadzić, ze względu na gwałtowny spadek marki niemieckiej oraz różnice w czasie, jakie zachodziły pomiędzy terminami wypłat ze strony Rzeszy, a terminami otrzymywania przez poszczególne towarzystwa żeglugowe sum, udzielanych przez Schiffbau-Treuhand-Bank, t. j. instytucję, powołaną na podstawie układu z r. 1921 pomiędzy Rzeszą Niemiecką, stoczniami i armatorami dla wykonania warunków tego układu. Według obliczeń Banku, Rzesza wypłaciła na odbudowę floty niemieckiej 550 milionów mk. złotych. Skarb Rzeszy wypłaty z tego tytułu szacuje na 700 milionów marek złotych. Należy dodać, że według układu z roku 1921 Rzesza wzamian za wypłatę zasiłków, ustalonych wówczas na 12 miliardów marek papierowych, zobowiązała układających się armatorów do odbudowy w ciągu 10 lat —  $\frac{1}{3}$  utraconego w wyniku wojny światowej tonażu, t. j. 2,5 milionów ton nośności. Ogół armatorów nie przeprowadził obliczeń, jakie znaczenie w odbudowie ich tonażu odgrywały zasiłki Rzeszy. Według obliczeń niektórych wielkich towarzystw, z powodu strat, spowodowanych przez spadek waluty, mogli oni z otrzymanych zasiłków odbudować zamiast 33  $\frac{1}{3}$ % tylko 17 — 25% swojego tonażu przedwojennego, a tem samem, w celu wykonania zobowiązań wobec Rzeszy, musieli zaciągnąć kredyty, wzgl. zwiększać kapitał akcyjny. W każdym jednak razie dla naszych rozważań ważny jest fakt, że Schiffbau-Treuhand-Bank w sprawozdaniu likwidacyjnem z sierpnia 1924 roku mógł już stwierdzić wykonanie ze strony armatorów powyższego zobowiązania. W tym bowiem czasie przybliżona pojemność floty niemieckiej, wliczając posiadane w momencie zawarcia pokoju 500.000 t. r. br. wynosiła około 2.800.000 t. r. br., t. j. około 4.200.000 ton nośności.

Pomoc Rzeszy nie ograniczyła się

zresztą do wypłaty wyżej oznaczonych sum. W latach następnych występowała ona w formie ulatwień kredytowych, stosowanych ze względu na zapewnienie pracy stoczniom niemieckim i mających swe źródło w funduszach na pomoc dla bezrobotnych. Wreszcie ostatnią formą pomocy były udzielone gwarancje kredytowe Rzeszy oraz subsydia na demontaż przestarzałego tonażu.

Poza państwem, wybitną rolę w procesie odbudowy niemieckiej marynarki handlowej odegrał również wielki przemysł, z grupą Stinnesa na czele. Zakupując akcje najważniejszych towarzystw żeglugowych, koncerny przemysłowe Niemiec przyczyniały się do finansowania budownictwa okrętowego, a równocześnie zdobywały w krajowej żegludze najbardziej oddanych sprzymierzeńców w pracy nad odzyskaniem utraconych w czasie wojny światowej zamorskich rynków zbytu, wzgl. rozwinięciem na tych terenach nowej ekspansji gospodarczej. — Dalszym momentem, sprzyjającym szybkiej odbudowie floty handlowej było istnienie na terytorjum Niemiec specjalnych banków, zajmujących się przedewszystkiem finansowaniem akcji budownictwa okrętowego towarzystw żeglugowych. Ponadto żegluga niemiecka zdołała uzyskać na rozbudowę swojego tonażu również zagraniczne kredyty, sięgające setek milionów marek, a zaciągnięte głównie w Holandji, Stanach Zjednoczonych Ameryki, Anglii i Danji. Współpraca zagranicy nie ograniczyła się zresztą tylko do pomocy kredytowej, umożliwiając Niemcom szybką odbudowę ich floty handlowej. Ponadto, poczynając od roku 1920, Niemcy zawierają z najpoważniejszymi armatorami obcymi, a mianowicie amerykańskimi, angielskimi, holenderskimi i szwedzkimi szereg umów, dotyczących wspólnej eksploatacji najważniejszych przedwojennych komunikacji morskich, utrzymywanych przez żeglugę niemiecką. Umowy te, wśród których na pierwszym miejscu wymienić trzeba umowę Hapagu z amerykańskim koncernem Harrimana, umożliwiły wykorzystanie aparatu handlowego niemieckich towarzystw okrętowych, a równocześnie zapewniły niemieckiemu życiu gospodarczemu i portom kontrolowaną przez niemieckie sfery gospodarcze dogodną ko-

munikację ze wszystkimi częściami świata \*).

Wyliczając momenty, sprzyjające odbudowie floty niemieckiej, nie można jeszcze pominąć uchwalonej w r. 1923 przez Kongres Amerykański ustawy o zwrocie niemieckiej własności, zajętej w czasie wojny, i wypłaconych z tego tytułu niemieckim armatorom odszkodowaniach.

Byłoby jednak niesprawiedliwością, gdybyśmy, omawiając proces odbudowy niemieckiej floty handlowej i wyliczając czynniki, sprzyjające tej akcji, pominęli wysiłki samych armatorów, których zasługi nie dadzą się zaprzeczyć. A więc wykazali oni świetne wyczucie konieczności szybkiej odbudowy utraconej floty, następnie dużą energję i umiejętność przystosowywania się do szybko zmieniających się warunków gospodarczych przy realizowaniu ustalonego programu. Potrafili wyzyskać dawne stounki handlowe i kredytowe, wyczuwając istotne potrzeby obrotu na poszczególnych szlakach. Wreszcie zdawali sobie sprawę z propagandowego znaczenia flagi niemieckiej, powiewającej chociażby na statkach charterowanych lub eksploatowanych na dawnych niemieckich szlakach na podstawie specjalnych umów. Poza tem w wyniku wysiłków armatorów w niemieckiej żegludze dało się przeprowadzić szereg poważnych ulepszeń technicznych, następnie uproszczono w wysokim stopniu eksploatację oraz wyłączono szkodliwą i zbędną konkurencję pomiędzy własnemi przedsiębiorstwami żeglugowemi. Większe spółki dokonały licznych fuzyj i porozumień eksploatacyjnych.

Najbardziej godnym uwagi faktem w tym zakresie było zawarcie na okres lat 50 umowy pomiędzy Hapagiem i Lloydem, co do równomiernego podziału wyników pracy, prowadzonej w ścisłej wspólności.

Powyżej podkreślony proces koncentracji umożliwił przeprowadzenie poważnych oszczędności, a również znacznej racjonalizacji eksploatacji.

(C. d. n.)

Dr. ST. ZB. SZYSZKOWSKI.

\*) Por. Leon Pączewski. Odbudowa niemieckiej floty handlowej. Bandera Polska. Rok 1921. Zesz. 1—2, str. 34 i nast.

## RYBOŁÓSTWO POLSKIE NA MORZU PÓŁNOCNEM

W chwili obecnej, gdy cały świat śledzi z uwagą rozwój naszego portu w Gdyni, gdy systematycznie i konsekwentnie z roku na rok powiększa się nasza flota, tworzą się nowe urządzenia portowe, powstają nowe przemysły, związane z morzem, a nasz obrót i handel morski coraz bardziej dziwi i niepokoi niektórych naszych sąsiadów, warto poświęcić kilka słów przemysłowi, najbardziej związanemu z morzem t. j. dalekomorskim połowom śledzi.

Państwo i społeczeństwo rozumieją znaczenie morza dla Polski.

Obecna sytuacja gospodarcza nie sprzyja jednak zainteresowaniu kapitałów prywatnych w przemyśle morskim i absolutna większość

przedsiębiorstw okrętowych i morskich należy do Państwa.

Jednym z nielicznych przedstawicieli kapitału prywatnego w Gdyni jest Spółka Akcyjna „Morze Północne”, Polskie Towarzystwo dla połowu śledzi.

Już od roku osiem polskich statków rybackich trudni się połowem śledzi na morzu Północnem: 4 z nich motorowe: «Kasia, Basia, Zofja i Irena», o pojemności około 110 t. rej. brutto każdy (około 530 beczek morskich) i 4 parowe: «Wanda, Halina, Marja i Kornelja» o pojemności około 190 t. rej. brutto (około 700 becz. mrs.).

Półów śledzi jest zupełnie nową gałęzią przemysłu w Polsce, a za-

den może przemysł nie wymaga tak wieloletniego doświadczenia, takiego powiedzielibyśmy „węchu”, jak rybacki, którego całkowite powodzenie zależy nietylko od racjonalnej gospodarki cen, kalkulacji, lecz przedewszystkiem od samego połowu, gdzie praktyka wielu pokoleń i instynkt odgrywają często większą rolę, niż kompas, mapa, i dobre chęci. Dlatego też załoga statków jest tymczasem mieszana, polsko-holenderska.

„Morze Północne” rozumie oczywiście znaczenie gospodarcze i polityczne zatrudnienia polskich rybaków na swych statkach.

Podług zgóry ułożonego planu w ciągu 10 lat załoga będzie wy-



Jeden ze statków „Mopolu”.

łącznie polska i z roku na rok kilkunastu nowych rybaków - Kaszubów, przedstawiających zresztą bardzo dobry materiał, obznajmia się ze sztuką łowienia śledzi na morzu Północnym.

W zeszłym roku było zatrudnionych na statkach „Mopolu” 35 polskich rybaków, więcej niż to było przewidziane w planie. Możliwe więc, że termin 10-letni będzie skrócony. Niektórzy z naszych rybaków pełnili już odpowiedzialne funkcje w załodze okrętów rybackich.

„Morze Północne” dąży do tego, aby w sezonie zimowym zatrudnić rybaków i ich rodziny przy naprawianiu sieci, które zresztą pochłaniają moc kosztów i reprezentują poważną część kapitału Spółki.

Jak ryzykowna i odpowiedzialna jest praca kapitana statku i załogi, świadczy chyba fakt, że każdego wieczoru w czasie połowów jeden statek zapuszcza około 3 tysięcy metrów sieci do morza (cena 1 m. b. około 10 złotych). Moment wyciągnięcia sieci wymaga nie mniej intuicji i doświadczenia, niż poszukiwanie ławicy śledzi. Wystarczy bowiem małe niedostosowanie się do pogody lub mała różnica w czasie (przy zbyt obfitej ławicy śledzi) aby wszystkie sieci przepadły, narażając Towarzystwo na niepowetowaną stratę. Najczęściej jednak przy normalnych warunkach sieci pozostają w morzu aż do rana, poczem z umiejętnością i największą ostrożnością są wyciągane na pokład.

Złowione śledzie są od razu czyszczone przez załogę na statku i niezwłocznie zasalane i pakowane do t. zw. beczek morskich, które ładuje się do luk okrętów. Umiejęt-

ność i pośpiech w czyszczeniu i soleniu śledzi odgrywa ogromną rolę w późniejszej wartości towaru.

Okres pozostawania statku na morzu jest oczywiście uzależniony od połowu. Po napełnieniu wszystkich próżnych beczek statek opuszcza tereny łowne i udaje się do portu, gdzie uzupełnia i reperuje sieci, przygotowując się do następnego połowu. Każdorazowa reperacja i napawanie sieci produktem roślinnym „cashau” są niezbędne.

Jakość polskich śledzi gatunku Yarmouth, jest wysoka, można ją wyżej stawiać od jakości angielskich śledzi, które są patroszone i solone dopiero na brzegu.

Z morskich beczek po dokładnej segregacji przepakowuje się śledzie do beczek handlowych. Sprawa używania wyłącznie polskich beczek była przez „Mopol” od samego początku rozważana, gdyż dotychczas cały przemysł śledziowy używał tylko beczek świerkowych szwedzkich. Liczne próby i pertraktacje w tym kierunku rozbijały się bądź o brak gotowego odpowiedniego gatunku drzewa (potrzebny jest świerk o bardzo ciasnej warstwie z północnych województw), bądź też o niemożność fachowego wykonania beczek, które decyduje następnie o jakości towaru. Przekonano się na przykład, że buk zupełnie się do tych celów nie nadaje, gdyż po paru miesiącach beczki pękają.

Pomimo tych trudności, część beczek jest już wykonana z polskiego drzewa, a toczące się obecnie pertraktacje z przemysłowcami drzewnymi rokują nie tylko zaspokojenie własnych potrzeb „Mopolu” lecz pozwalają przypuszczać, że już w bliskim czasie Polska będzie jednym z głównych dostawców beczek

śledziowych i dębowych (tran) na europejskim rynku. Toczą się również pertraktacje, co do eksportu na większą skalę obręczy beczkowych.

Sezon połowów na morzu Północnym rozpoczyna się w maju i przez całe lato trwa aż do grudnia.

Brak odpowiednich urządzeń na dzierżawionym terenie i w magazynach „Mopolu” w Gdyni, jak również wielkie wydatki, związane z podróżą, uniemożliwiały dotychczas przybycie 8 statków na leże zimowe do portu ojczyściego. Czynnione są jednak przygotowania i rozpoczęta budowa urządzeń, która pomimo poważnych wydatków umożliwi przybycie statków na przyszły rok do Gdyni. Dyrekcja „Mopolu” dąży obecnie do zakupienia jednego lub dwóch większych statków rybackich najbardziej nowoczesnych (pożądany kapitał wyłącznie polski), które mogłyby nie tylko bez trudu zapuszczać się na dalsze połowy po „delikatniejsze gatunki śledzi, lecz nawet w sezonie zimowym mogłyby „trawlować” po Bałtyku i w ten sposób dać pracę ludziorom przez okrągły rok.

Kryzys światowy znalazł bardzo silny oddźwięk w przemyśle rybołówczym. Wystarczy się zastanowić nad spadkiem cen mięsa, aby zrozumieć, jak dalece musiał on wpłynąć na niższą cenę śledzi. Wprawdzie koszty eksploatacyjne obniżyły się również, ale nieproporcjonalnie mniej, niż cena towaru. To też ogół przedsiębiorstw rybackich w Europie pracuje obecnie w warunkach bardzo ciężkich, często deficytowych, a pomoc państwowa jest nie raz koniecznym środkiem ich egzystencji. Wszystkie te trudności, pogłębiane jeszcze przez wydatki, związane z organizacją i nakładami inwestycyjnymi nowopowstałego przedsiębiorstwa, przeżywa także i „Mopol”. Trudności, stwarzane przez konkurencję są również poważne.

Pomimo wszystkich trudności dotychczasowy rozwój przedsiębiorstwa i zdobywanie coraz nowych rynków miejscowych, zapewniają całkowity zbył dla produkcji „Mopolu”.

Z planowanym zakupieniem nowych statków z kapitałów wyłącznie polskich łączy się rozwój ilościowy i jakościowy produkcji Polskiego Towarzystwa dla Połowu Śledzi powstają nowe możliwości rozwiązania socjalnych zagadnień na naszym wybrzeżu. Jeszcze jeden krok naprzód w rozwoju Gdyni i w zainteresowaniu kapitału prywatnego naturalnym bogactwem morza.

JAN KORWIN KAMIENSKI,

## Z GDYNI DO ANGLJI

Płynąć mam do Anglii na statku „Warszawa”, należącym do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, które utrzymuje stałą komunikację między Gdynią, Londynem i Hull. Statki tego Towarzystwa odchodzą z Gdyni co tydzień i po trzech dniach podróży zawijają do portów angielskich.

Godzina odjazdu wyznaczona jest na 18, lecz z powodu spóźnienia się transportu „bekonów”, których ładunek „Warszawa” zabiera do Londynu, odjazd opóźnia się i dopiero o godzinie 24 okręt, oswobodzony od cumów, wypływa z portu do zatoki Puckiej.

Po za nami światła wejściowe do portu handlowego i wojennego. Na dalszym planie oświetlone miasto Gdynia. Z prawej burty światła Sopot i dalej Gdańsk. Przed nami z ciemności wylania się półwysp Hel, który statki, wychodzące z Gdyni muszą opływać, by wyjść na pełne morze.

„Warszawa” — o pojemności około dwóch tysięcy ton — mimo wysokich nadbudówek, trzyma się na fali bardzo dobrze i, nie bacząc na to, że mamy dość świeżą morską północno-zachodnią, a więc przeciwną naszemu kursowi, robi swoje dziesięć mil na godzinę.

Pasażerowie, przeważnie emigranci polscy, wyjeżdżający do Kanady i do Stanów Zjednoczonych, jadący trzecią klasą, stoją grupkami przy burtach okrętu i patrzą na niknące w dali światła polskiego wybrzeża. Każdy z nich pozostawia rodzinę i bliskich, i obecnie w chwili, kiedy brzegi ojczyzny nkną z oczu, serce ściska się mimowolnym niepokojem. W końcu rozchodzą się wszyscy do swoich kabin. Na pokładzie pozostają jedynie oficerowie i dyżurni marynarze oraz kolejna wachta, która przystępuje do szorowania i mycia okrętu.

Nazajutrz pogoda psuje się, wiatr nabiera siły i zaczynamy odczuwać coraz silniejsze kołysanie się „Warszawy”. Między pasażerami zjawiają się już cierpiący na chorobę morską. Doktor okrętowy krząta się między nimi, uspakaja i tłumaczy — „to nic, tylko autosugestia, trzeba silnie wierzyć w to, że nie będzie się chorowało i choroba, nawet morską, nie da rady”.

Kapitan statku, oficer marynarki wojennej w rezerwie, komandor Łabęcki, stary wilk morski, — rozumie się że „stary” odnosi się do doświadczenia, a

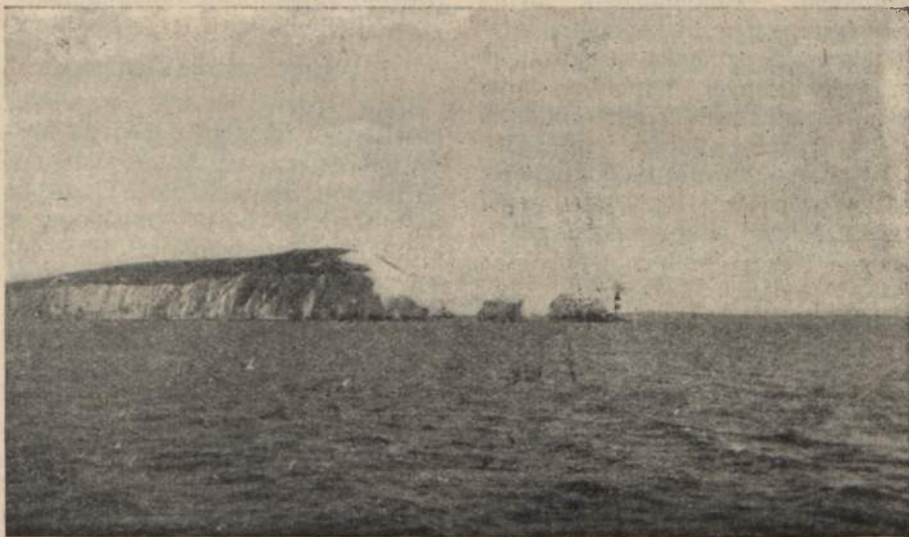
w żadnym razie nie do wieku pana komandora, — który opłynął już morza i oceany całego świata i służył w marynarkach kilku narodowości, pociesza pasażerów, że wieczorem wejdziemy do kanału Kilońskiego i jutro będziemy płynąć spokojnie, jak po rzece.

W oddali mijamy wyspę Bornholm, a wieczorem zbliżamy się do zatoki Kilońskiej, nad którą położona jest Kilonja, największy port Niemiecki. Po przejściu przez słuze, wchodzimy do kanału Kilońskiego, który łączy morze Bałtyckie z ujściem Elby i z morzem Północnym.

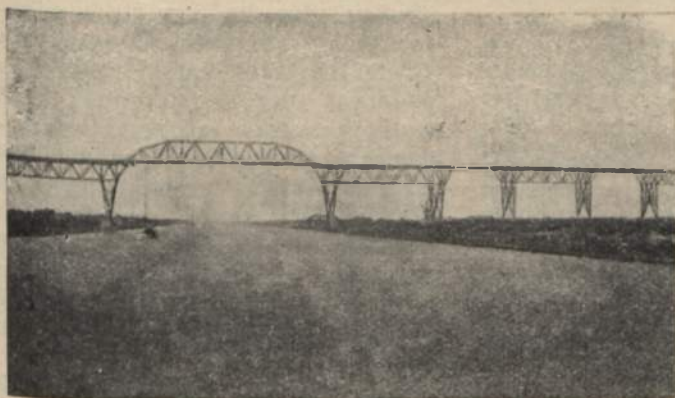
Zgodnie z zapowiedzią kapitana, następnego dnia płyniemy, nie odzwyczajając najbliższego kołysania, między brzegami kanału naprawdę jak po rzece. Przed oczyma naszymi przesuwają się, jak w kinie miasta, miasteczka, fabryki, wsie, a między nimi pola uprawne, lasy i łąki z pasącem się na nich bydłem. Od czasu do czasu przepływamy pod mostami o żelaznej konstrukcji, rzuceni w śmiałych, wysokich łukach, by umożliwić przepływanie pod nimi dużych okrętów. Niektóre niższe są zwodzone, a najrozmaitszej konstrukcji, otwierające się na boki, lub podnoszące się do góry. Inne posiadają wiszące na linach promy do przewożenia wozów,

samochodów i ludzi. Oprócz mostów i promów wiszących, co chwila przecinają kanał promy parowe i motorowe, utrzymujące komunikację między obu brzegami. Po mostach kolejowych, pod którymi przechodzimy, niejednokrotnie grzmia nad nami pociągi osobowe i towarowe zdążające na południe i północ. Ruch na kanale panuje ożywiony i co chwila mijają nas płynące w odwrotnym kierunku statki towarowe, barki żaglowe, łodzie rybackie najrozmaitszych narodowości. Dumą wzbiera serce, że między temi banderami różnych państw i polska bandera powiewa z rufy „Warszawy”.

Przed wieczorem wpływamy do słuzy, zamykającej wyjście z kanału Kilońskiego do Elby. W słuzy stoi już kilka statków i barek, oczekujących na wypuszczenie, a przybyłych przed nami. Dla pojedynczych statków słuze otwierają tylko w wyjątkowych wypadkach, a ponieważ ruch na kanale jest doskonale uregulowany, przeto władze dozoru kanału mają zawsze możliwość zebrania po kilka statków celem jednoczesnego ich wypuszczenia, bez zbytecznego zatrzymywania oczekujących. Po zatwierdzeniu formalności, a głównie po opłaceniu taryfy za przejście przez kanał, wpływamy na fale Elby i z prądem kie-



Skąły kredowe u wybrzeży Anglii.



Most kolejowy nad kanałem Kilońskim.



Most obrotowy na kanale Kilońskim.

rujemy się ku jej ujściu do morza Północnego, dającego znać o swej bliskości podmuchami zimnego, przejmującego wiatru.

Płynąc w dół Elby, mijamy okręty, zdążające w obu kierunkach. Ujście Elby jest tak głębokie, że duże statki cecaniczne swobodnie wpływają w górę aż do Hamburga, tego największego portu handlowego Niemiec. Mijamy także statki pilotowe: „Elba I” „II” i „III”, zakotwiczone pośrodku rzeki i służące jednocześnie jako latarnie sygnałowe, wskazujące drogę okrętom, jak również za chwilowe mieszkania dla pilotów, podczas pełnienia przez nich służby. Późną nocą tracimy z oczu ostatnie światła wybrzeży niemieckich i, biorąc kurs na zachód, płyniemy ku brzegom Anglii.

Morze Północne przyjmuje nas bardzo niegościnnie i już od chwili wyjścia z ujścia Elby spotyka nas silny wiatr południowo - zachodni, pod którego uderzeniami „Warszawa” zaczyna wykony-

wać skoki i rzuty, zgoła nieprzypadające do gustu pasażerom. Ranek dnia następnego jest jeszcze gorszy, ale najgorsze zaczyna się dopiero popołudniu, gdy wiatr nagle zmienia kierunek i zaczyna dąć ze zdwojoną siłą z północno-zachodu. „Warszawa” ciężko wywalcza sobie obecnie każdą milę przebytej drogi.

Niedługo jednak trwają zapasy ze sztormem. Zbliżamy się ku brzegom Anglii i wnet wchodzimy pod ich skuteczną ochronę.

W nocy, spóźnieni o parę godzin z powodu sztormu — wchodzimy do ujścia Tamizy, gdzie musimy stać do rana na kotwicy, oczekując na przyływ, od którego uzależnione jest wejście do portu londyńskiego.

Nazajutrz po burzy wczorajszej nie ma śladu, pogoda ciepła, słoneczna. Płyniemy Tamizą, na której brzegach wznoszą się miasta, fabryki i niezliczone doki, budujące okręty. Masy okrętów,

wszelkich wielkości i narodowości, przepływają obok nas. Od czasu do czasu mijamy olbrzymy tranatlantyckie. Po pewnym czasie ukazują się przedmieścia Londynu. Dopłynięcie z przedmieść do centrum tego największego na świecie miasta zabiera nam przeszło trzy godziny czasu. Miejsce, do którego przybijają okręty Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa znajduje się w samym centrum Londynu, koło mostu „Tower Bridge”.

Zaraz po przejściu mostu, którego potężne połowy unoszą się do góry by nas przepuścić, „Warszawa” robi trudny ze względu na wąskość rzeki zwrot. by podejść do swego stałego miejsca cumowania.

Po zacumowaniu okrętu i po odcygnięciu formalności paszportowych schodzimy na brzeg i zostajemy natychmiast pochłonięci przez olbrzymi ruch, panujący na ulicach Londynu.

JAN KAROL HORDLICZKA.

## GDYNIA I POLSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

(Dokończenie)

### 6. Port morski w Tczewie.

Z przytoczonych wyżej rozważań wynika, że z projektów połączenia Gdyni z Wisłą — projekt kanału kaszubskiego jest drogi i pod względem ekonomicznym niema racji bytu, zaś projekt kanału lateralnego pod względem technicznym i ekonomicznym napotyka przy swem ewentualnem zrealizowaniu na zbyt poważne trudności polityczne.

W przewidywaniu tych trudności jeszcze w r. 1923, a więc przed rozpoczęciem budowy portu gdynińskiego, przez podpisanego oraz przez redakcję „Żeglarza” był energicznie lansowany projekt portu morskiego na nizinie koło Tczewa, połączonego z morzem pod Neufahr kanałem morskim długości 25 km, przechodzącym przez nizinę Gdańską.

Niestety, projekt ten spotkał się z całym szeregiem niezbyt zresztą uzasadnionych zarzutów. Później nasunęła się myśl, czy nie można wyzyskać dolnej, głębszej części Wisły poniżej Tczewa, do żeglugi dla mniejszych statków morskich, — jak to jest w ujściu wielu innych rzek. W r. 1926 T-wo żeglugi „Wisła-Bałtyk” zaczęło wysyłać z Tczewa barki typu morskiego z węglem, holowane przez holowniki morskie, do portów bałtyckich i Tczewa na jakiś czas stał się portem morskim. Jednakże żegluga ta nie utrzymała się i idea utrzymania w Tczewie na Wiśle portu dla mniejszych statków morskich nie znalazła poparcia.

Sprawa budowy portu morskiego w Tczewie stała się nadługo nie-

aktualna. Nie jest jednak wykluczone, że w odleglejszej przyszłości, — zwłaszcza w razie silnego rozwoju żeglugi wewnętrznej, — i powstania portu rzecznej w Tczewie odżyje również zagadnienie portu morskiego w Tczewie \*)

### 7. Wykorzystanie Gdańska.

Przy rozważaniach wszelkich możliwości rozwoju polskiego handlu morskiego, nigdy nie jest przewidywane zaniedbanie Gdańska, tego starego portu polskiego, w którego zarządzaniu Polska ma równy udział z W. M. Gdańskiem.

Jeżeliby żegluga rzeczna mogła uczestniczyć w dowozie i wywozie towarów z Gdańska w takim stosunku do kolei, jak np. w Hamburgu, to już przy dzisiejszych obrotach wolnego miasta ilość ładunków, jakieby miały przejść przez Wisłę wyniosłaby rocznie przeszło 2 miliony ton, t. j. prawie 5 razy więcej, niż obecnie. Możemy więc, dążąc do rozwoju naszej żeglugi wewnętrznej, wyrazić tylko życzenie, żeby choć w obrocie Gdańska

\*) Być może że niepoślednią rolę dla rozwoju tego rodzaju żeglugi na Bałtyku odegra mające już w r. p. nastąpić (według korespondencji z Moskwy w Berliner Tag. z dn. 4. XII. 1932 r.) otwarcie drogi wodnej dla statków morskiego typu z Leningradu przez Nowę, j. Ładogę, rz. Świr, jez. Onegę i następnie przez pobudowaną przez Sowiety nową drogę, długości ok. 200 km, składającą się z szeregu jezior, (j. Wyg i inne) oraz skanalizowanych rzek (rz. Wyg) i kanałów. Z uwagi na swobodnie płynące rzeki Nowę i Świr, zagłębienie statków na tej drodze zapewne nie będzie mogło przewyższać 3 m. Być może, że tą drogą będzie mógł węgiel polski docierać do Morza Białego.

żegluga ta zajęła odpowiednie miejsce, godząc się z tem, że Gdynia będzie musiała odgrywać dla żeglugi wewnętrznej rolę drugorzędną.

### 8. Żegluga rzeczna przez zatokę.

Przy dzisiejszym stanie wody, w dnie, kiedy morze jest spokojne, barki rzeczne przechodzą szczęśliwie przez zatokę od ujścia Martwej Wisły pod Neufahrwasser do Gdyni na odległości wynoszącej 14 km. Agencja Żeglugi Zjednoczonej przysyła w Warszawie ładunki bezpośrednio do Gdyni. Naturalnie, że na morze wychodzą tylko barki o silniejszej konstrukcji, przy sile wiatru, nieprzewyższającej 2 stopni Beauforta. W razie silniejszego wiatru barki rzeczne muszą czekać lepszej pogody, — ewentualnie trzeba się zdecydować na przeladunek na lichterzy morskie. Jest to kwestja, co się lepiej kalkuluje.

W miarę, jak warunki żeglugowe na Wiśle będą się polepszały, i jakość taboru rzecznej będzie się podnosiła, — coraz więcej będzie barek żelaznych o silniejszej konstrukcji, które będą mogły w odpowiednich warunkach pogody ryzykować przejście zatoki. Można podnieść nieco stateczność tych statków przeciw fali przez wzmocnienie wiązań, pewne podwyższenie burt oraz przez nakładanie na czas przejścia zatoki dodatkowych płóciennych fałszburt, jak to się praktykuje na barkasach w czasie „świeżej” pogody. Mogłoby to być uwzględnione przy opracowaniu typowego projektu barki wiślanej.

Tego rodzaju oddaptacje barek zmniejszyłaby nieco ryzyko tej podróży, nie przyczyniając zbyt wiel-

kich kosztów. To też ten sposób rozwiązania zagadnienia wydaje się najbardziej praktyczny.

### 9. Wnioski.

Wyżej przytoczony przegląd wszelkiego rodzaju projektów, nawet najbardziej fantastycznych — doprowadza do wniosku, że samo życie sprawę tę rozwiąże stopniowo

w sposób, wskazany w rodz. 7 i 8, t. j. wykorzystanie należyte Gdańska oraz przez stopniową adaptację taboru, pływającego na Dolnej Wiśle, do przechodzenia przez zatokę z Gdańska do Gdyni. Chodzi więc o to, by tabor ten mógł się odpowiednio rozwijać, a więc o zwiększenie głębokości tranzytowych Wisły i innych dróg wodnych wewnętrznych — i o ulepszenie wa-

ru ków pracy i zarobkowania żeglugi wewnętrznej \*)

INŻ. T. TILLINGER.

\*) W dn. 14 listopada 1932 r. w lokalu Głównego Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyło się zebranie zaproszonych fachowców, na którym referat niniejszy był odczytany i dyskutowany. Zarówno przedstawiciele żeglugi jak i technicy zgodzili się w zupełności z wnioskami autora.

## Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

### AWANSE W MARYNARCE WOJENNEJ.

Ostatni dziennik personalny zawiera bardzo liczne awanse oficerów marynarki wojennej. I tak awans na komandora otrzymał inż. Rymaszewicz, na komandora-porucznika inż. Sadowski. Komandorami-porucznikami zostali kapitanowie: Leśniewski, Mohuczy Aleksander, Ziembicki, Stoklasa, Szystowski, inż. Launer, inż. Świtalski. Kapitanami marynarki zostali porucznicy: Dorosztowski, Pogorzelski, Namieśniowski, Lasocki, Łuszczkiewicz, Jabłoński, Salamon, Rojek, Markiewicz, Karpiński, Basiński, Zelenay. Nadto 22 podporuczników otrzymało awans na poruczników.

Podobnie licznej listy awansowanych nie było już dawno. Jeszcze jeden dowód, że kwestje obrony naszego morza wkraczają w nową, bardziej aktywną fazę. W tegorocznym budżecie Rzeczypospolitej figuruje wszak kilka pozycji na budowę stawiacza min, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych.

Awansowanym oficerom marynarki wojennej, z których część jest wybitnie czynnymi członkami Ligi Morskiej i Kolonjalnej, składamy na tem miejscu szczerze powinszowanie, życząc dalszej, owocnej służby, ku chwale Ojczyzny i pożytkowi polskiego morza.

### DEBATY W IZBIE GMIN W SPRAWACH MARYNARKI WOJENNEJ.

W odpowiedzi na interpelację posełską, pierwszy lord Admiralicji sir Bolton Monsell wygłosił w Izbie Gmin wielkie exposé, ujmując całokształt spraw, dotyczących angielskiej marynarki wojennej.

Sir Monsell stwierdził na wstępie, że marynarka angielska jest uważana powszechnie za opiekuna i obrońcę ludzkości w różnego rodzaju zamieszkach na całym świecie. To też na 36 krążowników, które znajdują się w kampanji czynnej — 29 prawie stale przebywa poza wodami ojczystymi. W ciągu ostatnich 18 miesięcy, niemniej jak w osiemnastu wypadkach, wysłanie specjalnego okrętu było nieodwołalną koniecznością.

Nawiązując do ilości posiadanych obecnie okrętów, pierwszy lord Admiralicji zaznaczył, że po redukcjach, wypływających z postanowień traktatu londyńskiego — ilość okrętów w roku 1936 w porównaniu do okresu na rok przed wojną, będzie przedstawiała się następująco: okrętów linjowych 69 w stosunku do obecnych 15; krążowników 108 do 50; kontrtorpedowców 285 na 117; łodzi podwodnych 74 na 38. Z końcem 1936 roku ogólny tonaż marynarki angielskiej zostanie zmniejszony o 47%, wówczas kie-

dy tonaż marynarki amerykańskiej zwiększy się o 29% ; a japońskiej o 37%.

Najbardziej bolesną sprawą dla marynarki są ostatnie redukcje personalne. Jak wiadomo, w ciągu ostatnich czterech lat składy osobowe marynarki angielskiej zostały zredukowane blisko o 10.000 ludzi, a mianowicie w budżecie na rok 1928 ustalono 101.800 oficerów i szeregowych, a w budżecie na rok 1932 tylko 91.840. Tak niskich stanów budżetowych marynarka angielska nie miała od roku 1895, a trzeba wziąć pod uwagę, że ilość okrętów znacznie wzrosła. W porównaniu z innymi państwami marynarka angielska posunęła oszczędności personalne najdalej: tak np. stany osobowe marynarki amerykańskiej wynosiły w roku 1914 — 67.258 ludzi, a w roku zeszłym 109.350 — japońskiej: 50.654 w roku 1914 a 79.567 w roku 1931.

Redukcje personalne odbiły się bardzo ujemnie na załogach okrętów wojennych i często zdarza się, że okręty bojowe w ciągu 6 miesięcy muszą zmieniać do 25% swej załogi. W konsekwencji występuje oczywiście znaczne obniżenie wartości bojowej i ogromne trudności w wymianie personelu zwłaszcza na okrętach w pływaniu zagranicznym.

Pierwszy lord Admiralicji zapowiedział, że dalsze redukcje tak personalne, jak i ilości okrętów, są niemożliwe, gdyż mogą zupełnie podważyć wartość bojową marynarki angielskiej.

### WYTYCZNE FRANCUSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ.

W trakcie inspekcji pancernika „Lorraine” w Toulonie, minister marynarki francuskiej p. Georges wygłosił do załogi okrętu przemówienie, w którym podniósł, że wykończenie pancernika niemieckiego „Deutschland” i budowa następnych dwóch okrętów tego typu stanowi ogromne niebezpieczeństwo dla morskich linii komunikacyjnych Francji, — linii, które, co do długości, są na drugim miejscu po Imperjum Brytyjskim. „W tych warunkach, — powiedział minister Leygues, — zmuszeni jesteśmy zapobiec niebezpieczeństwu i stąd decyzja o rozpoczęciu budowy pancernika „Dunkerque”. 28 grudnia na stoczni w Brest. Będzie on miał 25.500 ton pojemności przy uzbrojeniu z ośmiu dział 13-calowych, umieszczonych w dwóch wieżach po cztery działa, ponadto szesnastie dział 6,2 cal. przeciutorpedowych. Przewiduje się, że na wiosnę 1924 roku „Dunkerque” będzie gotów do spuszczenia na wodę.

„Dunkerque” jest pierwszym pancernikiem, budowanym we Francji w ciągu

ostatnich dwudziestu lat. W roku 1914 rozpoczęto wprawdzie budowę okrętu linjowego, lecz ostatecznie przerobiono go na lotniskowiec, który obecnie nosi nazwę „Bearn”.

### WYKOŃCZENIE PANCERNIKA „DEUTSCHLAND”.

W dniu 19 stycznia r. b. rozpoczęły się próby oficjalne nowego pancernika niemieckiego „Deutschland”. Próby odbywają się w Kolonii pod przewodnictwem wyznaczonego dowódcy, komandora Fischera.

Na początku marca okręt zostanie zadokowany w Wilhelmshaven, poczem zostanie obsadzony przez załogę, zdjętą z krążownika „Emden”.

### NOWY OKRĘT SZKOLNY DLA MARYNARKI NIEMIECKIEJ.

Rozpoczęto budowę nowego okrętu szkolnego, który ma zastąpić „Niobe”. Okręt jest budowany przez stocznice „Blohm i Voss” w Hamburgu. Będzie to bark o pojemności 1.500 ton, zaopatrzony w motor pomocniczy, dający możliwość rozwinięcia szybkości 8 węzłów. Skład załogi będzie wynosił 226 ludzi.

### PROGRAM ROZBUDOWY MARYNARKI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Ostatnio został zatwierdzony nowy program rozbudowy marynarki jugosłowiańskiej na ogólną kwotę trzech milionów funtów szterlingów. Program ten zawiera dwa przewodniki kontrtorpedowców, dwie łodzie podwodne oraz sześć kutrów torpedowych.

Decyzja ta wywołała ostrą krytykę ze strony prasy włoskiej, która nawiązując do zniszczenia w Troja przez Jugosłowian starego pomnika, pamiątki z dawnej przynależności Dalmacji do republiki Weneckiej, uważa, że przy obecnym położeniu finansowym Jugosławii podobne posunięcia nie mogą przyczynić się do polepszenia stosunków jej z Italją.

### BUDOWA OKRĘTÓW DLA MEKSYKU.

Rząd meksykański zdecydował wzmożnić obronę kraju przez nabycie 15 okrętów wojennych, które mają być wybudowane na stoczniach w Hiszpanji oraz dwudziestu samolotów wojskowych. Parlament hiszpański zdecydował utworzyć na ten cel specjalny kredyt do wysokości 3.600.000 funtów szterlingów rocznie, przeznaczony na pokrycie kosztów budowy tych okrętów.

# BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Stocznie francuskie wykazały w ostatnich miesiącach dużą aktywność. W działalności ich, zdarzeniem poważnym, było spuszczenie na wodę statku „President Doumer”, zbudowanego przez stocznię Société Provançale des Constructions Navales w Ciotat, zamówionego przez Société des Services Constructuels des Messageries Maritimes.

„President Doumer” jest wielkim statkiem o wyporności 14,820 ton przy pełnym obciążeniu; długość pomiędzy pionami wynosi 142,30 m., szerokość 19,50 m., a wysokość burty wynosi 12,5 m. Napęd mechaniczny stanowią dwa potężne czterotaktowe motory typu Burmeister i Wain o mocy 8,100 KM rzeczywistych i 125 obrotach na minutę. Motory te wraz z trzema innymi motorami pomocniczymi, z których każdy wprawia w ruch jedno dynamo, zostały skonstruowane przez Usines du Creusot — Schneider & Cie.

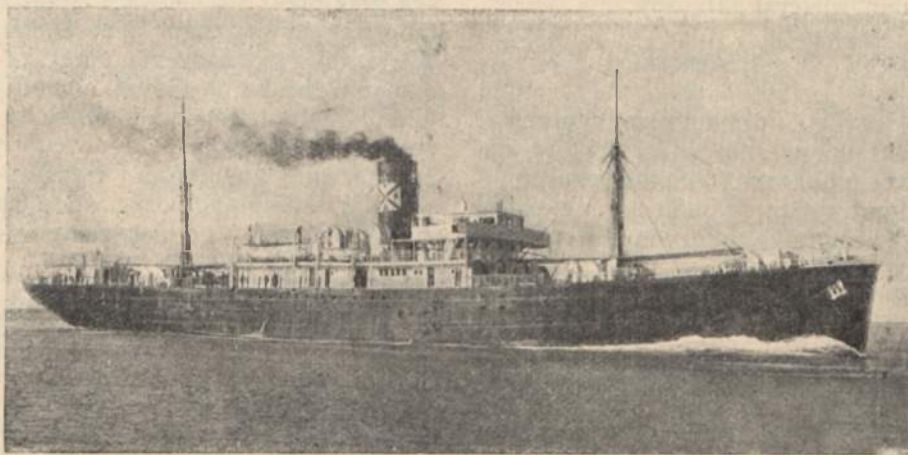
Statek ten jest przeznaczony do odbywania podróży do Indochin i po Oceanie Indyjskim, a cechy charakterystyczne ma prawie takie same, jak statek „Marechal Joffre”, którego inauguracja odbyła się w tym samym dniu w którym został spuszczoney „President Doumer” t. j. dnia 22 stycznia r. b.

„President Doumer” będzie wykonany w 1934 r. Urządzenie jego budzi specjalne zainteresowanie, albowiem na statku tym mają być poraz pierwszy zastosowane nowe urządzenia, zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa przeciwko pożarowi. Używane dotychczas, przy budowie statków, drzewo, będzie w wielu miejscach zastąpione metalem. Cały pomost będzie metalowy, podobnie jak i konstrukcja wewnętrzna, na której będą umieszczone przegrody pomieszczeń ogólnych i kabin. Również z metalu będą sporządzone szafy, meble, urządzenia spiżarni, kuchni, kamer chłodniczych, schody i t. p. Wszędzie, gdzie tylko to jest możliwe, będzie zastosowany metal zamiast drzewa, a dla zwiększenia bezpieczeństwa, klatki windowe mogą być zamykane hermetycznie. Nawet w korytarzach sufity, służące do zakrycia rurociągów i kabli elektrycznych, będą z metalu.

Należy zaznaczyć, że „President Doumer” będzie ósmym statkiem motorowym kompanji „Messageries Maritimes”. Z pośród kompanij okrętowych handlowej floty francuskiej, ta właśnie kompanja posiada najwięcej statków motorowych Diesla.

Statek „Marechal Joffre”, również zbudowany w stoczni w Ciotat, udał się w pierwszą swą podróż, po poddaniu go trzem, doskonale udalym próbom, w ciągu których wykazał szybkość przechodzącą 16 węzłów. Motory tego statku również były zbudowane przez zakłady Schneider & Cie.

W ciągu miesiąca stycznia r. b. przeprowadzono próby nowego statku towarowego „Cap Blanc” zbudowanego przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worm & Cie) dla przedsiębiorstwa Société Anonyme de Gerance et d'Arnement. Przy obciążeniu osiągnął on szybkość 11 węzłów. Przy szybkości 10 węzłów zużycie paliwa na konia-godzinę wynosiło 550 gramów. Pomimo, iż nośność jego (t. j. ładunek, jakim może być obciążony) była kontraktem przewidziana



Nowozbudowany statek „Kolente”, przystosowany specjalnie do przewozu bananów z Gwinei do Francji.

na 3,500 ton, to jednak w konstrukcji uzyskał nośność 3,690 ton.

Francuska marynarka wojenna otrzymała nową łódź podwodną, wykonaną i spuszczoną przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms & Cie).

W Nantes, w dniu 25. I. r. b. został spuszczoney statek motorowy „Bandero-la”, zbudowany przez Anciens Chantiers Dubigeon dla jednego z armatorów w La Rochelle. Zaopatrzony jest w motor Diesel-Sulzer o mocy 300 KM. skonstruowany przez Ateliers et Chantiers de la Loire. Ma długości 32 m. i wyporności 255 ton. Typ tego statku został specjalnie przestudjowany jako statek motorowy i może służyć jako model dla całej serii tego rodzaju statków.

Na ukończeniu jest budowa urządzeń statku „Kolente” wykonywanych przez Les Chantiers et Ateliers de Provence, statek ten był obstałowany przez Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française. Przeznaczony on jest wyłącznie do transportu bananów pomiędzy Gwineą i Francją. Kompanja ta zamówiła w tej samej stoczni drugi taki sam statek o długości 100 m. i 15 m. szerokości. Szybkość przewidziana wynosić ma 15 węzłów.

Należy tu zanotować jako rzecz interesującą, że budowa statków do przewozu bananów czyni we Francji obecnie poważne postępy. Powodem tego jest wzmożony eksport bananów z Gwinei. Podczas gdy eksport bananów w 1925 r. wynosił stamtąd zaledwie 1,395 ton, to w 1932 r. osiągnął już 17,500 ton, a w przyszłości przewidywany jest wzrost tego eksportu, wobec czego uprawdliwione jest budowanie statków specjalnych do tego celu.

Przedsiębiorstwo żeglugoive La Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française, która dostosowała do transportu bananów statek „Kindia” i rozpoczyna budowę dwu nowych tego rodzaju statków, będzie miała do dyspozycji trzy statki bananowe, mogące zapewnić jej trzy odjazdy co miesiąc.

Należy wreszcie wspomnieć o ciekawych przebudowach statków wykonanych dla Compagnie Generale Transatlantique. Statek „Flandre” i statek „Mexique” zostały przerobione na opalanie ich mazutem. Prace przy przebudowie pierwszego statku wykonały Ateliers et Chantiers de France, a drugiego Forges et Chantiers de la Gironde.

O. Q.

## MIĘDZYZWIĄZKOWA KOMISJA POROZUMIEWAWCZA

Mamy do zanotowania ważny fakt z dziedziny organizacji sportów i turystyki wodnej. Oto, z inicjatywy gen. St. Kwaśniewskiego, powstała „Międzyzwiązkowa komisja sportów wodnych i turystyki wodnej” przy zarządzie Głównym L. M. i K. W skład komisji wejdą następujące centrale związków, poszczególne związki i przedstawiciele władz:

1. Delegat Państwowego Urzędu Wychowawania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego,
2. Związek Harcerstwa Polskiego,
3. Związek Strzelecki,
4. Akademicki Związek Morski,
5. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze,
6. Związek Polskich Związków Sportowych,
7. Polski Związek Towarzystw Wioślarskich,
8. Polski Związek Towarzystw Żeglarskich,

9. Polski Związek Kajakowców,
10. Centrala Akademickich Związków Sportowych,
11. delegat Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Pierwszym zadaniem komisji będzie zorganizowanie „splywu ku morzu” o projekcie tym informowaliśmy w numerze lutym „Morza”.

Zebranie organizacyjne, odbyte w dniu 21 lutego, wyłoniło komisję, powołaną do opracowania programu splywu w składzie pp.: Bublewski, inż. S. Frysendorf, Grzela Wł., kpt. Loth Al., prof. Wisłocki A.

Powstanie „Międzyzwiązkowej Komisji” ma bardzo doniosłe znaczenie. Komisja umożliwi harmonijną współpracę wszystkich organizacji działających na odcinku wodnym, czego brak dał się odczuwać dotychczas bardzo dotkliwie.

EMWU.



# YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce.

## BIERZMY PRZYKŁAD

Co może zdziałać energia kilku ludzi dobrej woli i jakie piękne mogą być wyniki rocznej zaledwie pracy niech świadczy działalność Oddziału Ligi M. i K. w Modlinie.

Oto co mówi założyciel Oddziału i inicjator wszelkich poczynań — mjr. dypl. Andrzejowski Zygmunt. Oddział założony został w 1931 r. lecz szeroko zakrojony plan rozpoczęto realizować z wiosną 1932 r. Wychodząc ze słusznego założenia, że tylko realne korzyści ściśle wiążą członków z organizacją — stworzono wielki ośrodek w o d n y. Idealne warunki wodne, u zbiegu Bugu z Wisłą, znakomicie przyczyniły się do realizacji planu. Po wyteżonej rocznej pracy ośrodek wochny stanowią: Yacht-Klub, będący sekcją oddziału Ligi, pływalnia, warsztaty szkolenicze i hotel turystyczny.

Yacht-Klub, zorganizowany jako au-

tonomiczna sekcja oddziału Ligi, liczy 120 członków i sekcję młodzieży męskiej i żeńskiej, liczącą 30 członków. Dwuzłotowa składka miesięczna od dorosłych i 50 groszowa od młodzieży i dzieci. Całkowity dochód przeznaczony jest wyłącznie na budowę łodzi. Natomiast wszelkie koszty administracyjne ponosi bezpośrednio Oddział. System ten pozwala Yacht-Klubowi wydatnie zwiększać stan swojej flotyli. Flotylla ta wynosi obecnie 8 łodzi żaglowych i 14 wiosłowych. Jedną z łodzi żaglowych o powierzchni żagla 35 m<sup>2</sup> jest największa na wodach śródlądowych cała Polski.

W grudniu ub. r. wykończono nową betonową przystań.

Własne warsztaty szkolenicze, zatrudniające 3 stolarzy, dostarczają coraz nowych łodzi, zarówno Yacht-Klubowi, jak i pozostałym członkom Oddziału nie mającym możności

opłacać 2 zł. miesięcznej dodatkowej składki.

Obok przystani Yacht-Klubu zbudowano pływalnię na balonach, której basen wewnętrzny ma 15 m. długości. Pływalnia posiada 8 kabin. W ciągu lata czynny był instruktor pływania. W wyniku nauki, oprócz dużej ilości panów nauczyło się pływać 30 pań i 35 dzieci.

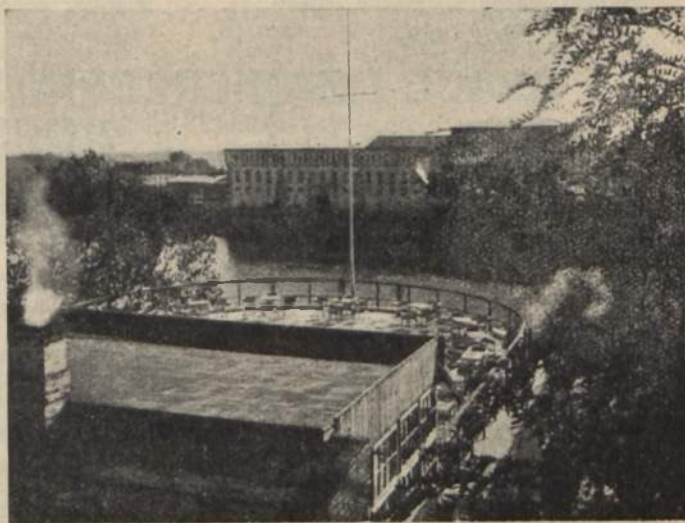
Pływalnia wykorzystana jest w ciągu całego dnia przyczem przestrzegany jest porządek godzin uwzględniający wojsko, rodzinę wojskową, członków Yacht-Klubu oraz robotników będących również członkami Oddziału.

Wielkim czynnikiem jest stworzenie z niczego właściwie, własnego lokalu przy pomocy wojska, co uważane jest za rekompensatę użytkownika pływalni.

Zasypany i częściowo zburzony przez Rosjan barbakan forteczny został odko-



Barbakan, w którym mieści się dziś oddział modliński L. M. i K., przed odremontowaniem. Maj 1932.



Barbakan po odremontowaniu.



Pływalnia oddziału modlińskiego.



Regaty wiosenne 1932 w Modlinie.

pany i wyrestaurowany, dając piękny i duży lokal. Lokal ten mieści kawiarnię i restaurację wydzierżawioną przedsiębiorcy, lokal klubowy (na wykończeniu), warsztaty szkutnicze i część garażu. W kawiarni odbywają się co sobotę i niedzielę dancingi z których 50 gr. wstęp wpływa na Fundusz kolonjalny Ligi.

Hotel turystyczny, a właściwie schronisko zaopatrzone jest w 10 łózek i wodę bieżącą. Cieszył on się wielką frekwencją turystów wodnych, dając ogółem 380 noclegów w sezonie 1932 r.

Z imprez sportowych wymienić trzeba regaty jesienne podczas których, ładne wyniki miały osady pań junierek (uczennice gimn.).

Piękne są wyniki akcji turystycznej. Członkowie Yacht Klubu przebyli tury wodne: Oświęcim — Modlin, Modlin — Gdynia. Bugiem do Modlina i wiele innych drobniejszych. Celem większego zainteresowania członków turystyka wodną — Zarząd Oddziału ustanowił nagrody w postaci żetonów: za przebyte 600 km. w czem 1 wycieczka 100 km. — żeton brązowy; za 1000 km. w czem 2 wyc. po 100 km. — żeton srebrny; za 1500 km. w czem 3 wyc. po 100 km. — żeton złoty. Na zamknięciu sezonu w dniu 1 października ub. r. wręczono 16 żetonów

Bardzo mocno podkreślić należy, że



Zawody pływackie w dniu otwarcia ośrodka wodnego oddziału modlińskiego L. M. i K. w dniu 10. VIII. 1932

wśród 900 członków Oddziału ponad 50% stanowią robotnicy miejscowej stoczni i innych zakładów; płacą oni 50-groszową składkę miesięczną.

Prezesem Oddziału jest pplk. Jasiński Mikołaj; wiceprezesem był do chwili

li wyjazdu z Modlina mjr. Andrzejowski Zygmunt.

Wśród projektów na sezon 1933 roku wymienić należy założenie obozu campingowego dla przejeżdżających turystów.

## PRACE I ZAMIERZENIA AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU MORSKIEGO

Działalność Akademickiego Związku Morskiego datuje się od roku 1931. Pierwszym okręgiem żywszej działalności był sezon letni 1932, gdy zakupiono na własność A. Z. M. piękny yacht p. n. „Wojewoda Pomorski”. Posiadanie własnego yachtu umożliwiło rozpoczęcie, wśród młodzieży akademickiej, praktycznego wyszkolenia morskiego. Pod koniec sezonu „Wojewoda Pomorski” odbył parę dłuższych podróży do portów bałtyckich, płynąc pod polską banderą akademicką.

Pierwsze lody do morza zostały przełamane. Bezpośrednie zetknięcie się z morzem, zaznanie niezwykłych wrażeń, jakich dostarcza żeglarstwo morskie, wywarło olbrzymie wrażenie.

Stało się widoczne, że dla propagandy morza wśród młodzieży akademickiej są zupełnie niewystarczające organizowane dotychczas przez Bratnią Pomoc kolonie nadmorskie o charakterze wypoczynkowym.

Rozgłos podróży „Wojewody Pomorskiego” zrobił swoje. W ciągu krótkiego czasu, we wszystkich polskich miastach uniwersyteckich powstają oddziały Akademickiego Związku Morskiego. Istnieje również oddział A. Z. M-u w Gdańsku.

Dziś zainteresowanie akademickim sezonem morskim jest ogólne. Wzmocni się więc akcja wyszkoleniowa A. Z. M-u, siłą faktu, kursy i obozy morskie będą musiały być zróżniczkowane na dwie grupy: dla zaawansowanych żeglarzy i dla początkujących czynione są już starania o powiększenie flotylli drogą kupna lub wypożyczenia kilku yachtów.

Odbyty w ubiegłym miesiącu zjazd prezesów oddziałów A. Z. M-u wyłonił Zarząd Główny w składzie p. prezes: — Jan Grzywaczewski; kapitan sportowy — Jan Bartoszczyk; członkowie — Olgierd

Jabłoński, Irena Lipińska; zastępcy — Bogusław Dziarczykowski, Henryk Grzonkowski; referent spraw kolonjalnych — Jan Kobyłecki.

Główna uwaga zjazdu poświęcona była kontynuowaniu morskiego wyszkolenia żeglarskiego. Postanowiono jednak nie zaniedbywać zagadnień polskiej polityki kolonjalnej i polskiego handlu morskiego.

Jako przygotowanie do praktycznego przeszkolenia morskiego w sezonie letnim, prowadzone są obecnie we wszystkich ośrodkach akademickich teoretyczne kursy żeglarskie. Kursy i obozy letnie A. Z. M-u będą mogły być poprowadzone przez członków Związku, bowiem w chwili obecnej kadra instruktorska A. Z. M-u składa się z: 3 kapitanów sportowych dalekiego pływania, 11 kandydatów na kapitanów dalekiego pływania, posiadających stage pływania oraz 28 pomocniczych sił instruktorskich.

Wyrazem szeroko zrozumianej działalności wyszkoleniowo-propagandowej A. Z. M-u jest „Memorjał w sprawie organizacji akademickich obozów morskich” uchwalony przez zjazd i skierowany do miarodajnych władz i instytucji.

Memorjał zwraca uwagę na stan obecny uświadomienia morskiego społeczeństwa akademickiego, słusznie porównując nikle poczynania polskie z olbrzymimi obozami przysposobienia morskiego młodzieży rosyjskiej nad Morzem Czarnym, oraz z akcją masowego kierowania studentów niemieckich do Gdańska i królewca i przymusowego zapoznawania ich z niemieckim punktem widzenia na sprawę Pomorza, Gdańska, Prus Wschodnich i Kłajpedy.

Aby poprawić ten stan rzeczy A. Z. M. uważa za konieczne:

1) przepojenie młodzieży akademickiej świadomością konieczności prowadzenia własnej polityki morskiej,

2) masowe ściąganie młodzieży nad morze do obozów przysposobienia morskiego w celu szkolenia w żeglarstwie,

3) zapoznanie młodzieży z morskimi problemami gospodarczymi,

4) przez cykl wykładów montowanie jednolitego frontu społeczeństwa polskiego w sprawie dostępu do morza w celu przeciwstawienia się rewizjonistycznej polityce niemieckiej.

5) nawiązanie drogą morską stosunków z młodzieżą akademicką państw bałtyckich w celu nietylko spopularyzowania bandery polskiej na Bałtyku, lecz uczynienia z Gdyni ośrodka międzynarodowego współzycia morskiego młodzieży,

6) organizowanie stałych międzynarodowych ośrodków przysposobienia morskiego dla młodzieży państw stanowiących naturalne zaplecze portów polskich, w szczególności dla młodzieży czechosłowackiej i węgierskiej,

7) zapoznanie młodzieży obcej ze strukturą kraju i argumentami polskimi w sprawie Pomorza w celu przeciwdziałania propagandzie niemieckiej;

8) Stworzenie z wybrzeża polskiego ośrodka turystyki międzynarodowej.

Wreszcie zwrócono uwagę na konieczność stworzenia kadr przyjaciół polskiego morza wśród polskiej młodzieży zagranicą.

Realizując te zamierzenia A. Z. M. zwrócił się o współpracę do Akademickiego Związku. Zbliżenia Międzynarodowego i do Kola Opieki nad Akademikiem Polskim zagranicą. Wyłoniono wspólną „Komisję Obozową”, która ustaliła wytyczne programu obozów dla cudzoziemców i Polaków z zagranicy.

EMWU.

**HARCERSKI APEL MORZA**  
12. II. 1933



Karty pocztowe, wykonane artystycznie przez harcerzy i zaopatrzone w setki podpisów, które nadesłano do Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich w wyniku uroczystego „Apelu Morza” w dniu 12. II. 1933.  
(patrz notatka w Nr. 3 „Morza” str. 12)

# KRONIKA

## GEN. BADEN-POWELL W GDYNI.

Związek Harcerstwa Polskiego otrzymał zawiadomienie o projektowanej wizycie w Gdyni twórcy skautingu gen. Baden-Powella.

General ma przybyć do Gdyni dnia 16 sierpnia b. r. tylko na jeden dzień. Wizyta nie będzie miała charakteru oficjalnego ale mimo tego przybędzie na ten dzień do Gdyni harcerski kurs wodny, kilkanaście reprezentacyjnych drużyn harcerskich, wodnych i lądowych oraz władze Związku Harcerstwa Polskiego.

Podróż gen. Baden-Powella ma charakter wycieczki krajoznawczej po portach bałtyckich. Generalowi towarzyszyć będzie żona z dziećmi oraz liczna grupa angielskiej starszyny skautowej — 500 instruktoerek i 150 instruktorów.

Specjalny statek „Calgaric” linii okretowej „White Star Line” wyruszy 12 sierpnia z Southampton. Dalsza marszruta przewiduje: 13 — Rotterdam, 14 i 15 — przejazd do Gdyni 16 — Gdynia, 17 — Kłajpeda, a następnie wizyty w Rydze, w Tallinie, w Helsinkach, w Sztokholmie i w Oslo. Powrót do Anglii nastąpi dnia 29 sierpnia r. b.

## DAR 10.000 DOLARÓW DLA PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni uzyskała znaczną fundację w kwocie 10.000 dolarów. Fundację tę swego imienia przy Państw. Szkole Morskiej ustanowili pp. Stanisława z Brzozowsk. ch i Jan Żółtowski.

Minister Przemysłu i Handlu zatwierdził tę fundację i przyjął w tej sprawie w d. 10 marca r. b. pp. Żółtowskich, którym wyraził gorące podziękowanie i uznanie za ich obywatelską ofiarę.

## NORMALIZACJA TABORU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.

Do niedawna jedynym państwem, w którym istniała normalizacja łodzi towarowych, była Francja, gdzie rozmiar łodzi i służ komorowych na kanałach żeglugi unormowano ustawą Freycineta (z roku 1875). Pozatem nawet w państwach o bardzo silnie rozwiniętej żegludzie, jak Niemcy, Rosja, Stany Zjednoczone, istnieje ogromna różnorodność typów łodzi, pochodząca stąd, że podstawą sieci dróg wodnych śródlądowych w tych krajach, są rzeki o bardzo różnorodnych warunkach żeglowności.

Zmienione po wojnie warunki ekonomiczne, zmusiły i inne państwa do podjęcia tej kwestji. Zajęły się nią przede wszystkim Niemcy, gdzie po długich studiach ustalono obecnie 4 typy łodzi kanalowych o następujących wymiarach:

1. Typ „Ren-Herna”, łódź 1300-tonowa o długości 78.0 m., szerokości 9.43 m. i zagłębieniu 2.50 m.
2. Typ „Planermass”, łódź 750-tonowa, o długości 67.0 m., szerokości 8.20 m. i zanurzeniu 2.00 m.
3. Typ „Saalemass”, łódź 450-tonowa o długości 51.0 m., szerokości 6.02 m. i zanurzeniu 2.00 m.
4. Typ „Finowmass”, łódź 300-tonowa o długości 41.0 m., szerokości 5.10 m. i zagłębieniu 2.00 m.

Dla łodzi 1000-tonowych proponuje się dwa typy: kanalowy o wymiarach 89.0×9.0×2.0, oraz rzeczno-kanalowy o wymiarach 80.0×10.5×1.60 m.

Sprawa ta ma pewne znaczenie i dla polskich dróg wodnych, tak ze względu na bezpośrednią łączność istniejących dróg wodnych w Polsce, przez Wartę i kanał Bydgoski z siecią niemiecką wschodnią, a w niedalekiej przyszłości i z całą siecią dróg wodnych w Niemczech, jak też w związku z projektami rozbudowy w przyszłości dróg wodnych w Polsce.

Tabor polski mimo, że nieliczny, jest pod względem typów również ogromnie rozdrobniony, podjęcie więc tej pracy bądź to przez komitet normalizacyjny, bądź też przez towarzystwa żeglugowe, należałoby uważać za aktualne. Ważność tego zagadnienia podkreśliły rezolucje pierwszego polskiego Zjazdu hydrotechnicznego z r. 1929.

## ŁODZIE TOWAROWE Z WŁASNYM POPEDEM.

W żegludzie śródlądowej spotykamy od dłuższego czasu dążność do przejścia

z systemu holowania łodzi towarowych, do zaopatrywania ich we własne motory, niezależniacące właściciela łodzi od korzystania z urządzeń trakcji brzołnej. Do niedawna były to niewielkie motory, przeważnie przyczepne, dla łodzi mniejszych typów, obecnie buduje się prawie wyłącznie stałe urządzenie popędowe, zwykłe motory wybuchowe z śrubą jako propellerem, nawet dla bardzo dużych typów łodzi.

Oto przykłady większych łodzi tego typu, wybudowanych w ostatnim roku w Niemczech:

Łódź „Wotan” dla kanału Reu-Herna, o nośności 940 ton i wymiarach 67.0×8.16×2.30, posiada motory spalinowe Deutzera o sile 200 KM. śruba umieszczona w tunelu.

Łódź „Bern” o nośności 470 ton i wymiarach 52.0×6.4×2.4 z motorami Sulzera o sile 175 KM.

Zauważyć przytem należy, że również holowniki, budowane ostatnio w Niemczech, posiadają przeważnie motory spalinowe i popęd śrubowy.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Jan Wojnar — „POLSKO-BRAZYLJSKIE STOSUNKI HANDLOWE”, broszura licząca 42 strony wydana nakładem L. M. i K. — wypełnia lukę w polskiej literaturze gospodarczej o Brazylii.

Zwięzła i jasna charakterystyka rynku brazylijskiego, poparta dobrze zebranymi i doprowadzonymi włącznie do 1931 r. materiałem statystycznym — daje czytelnikowi obraz możliwości handlowych na rynku brazylijskim.

Praca ta zainteresować powinna nasze sfery przemysłowe i kupieckie, tembardziej, że autor wyprowadza wnioski, przystosowane do naszej sytuacji i naszych możliwości w ekspansji handlowej do Brazylii.

Obok danych dotyczących handlu zagranicznego Brazylii, stosunków handlowych polsko-brazylijskich — broszura p. Wojnara zawiera notowania waluty brazylijskiej, oraz tablice dotyczące obrotu portów brazylijskich.

Mjr. Henryk Gąsiorowski: „Przewodnik po Beskidach Wschodnich”, Cz. II Pasma Czarnohorskie, S. A. Książnica-Atlas T. N. S. W., Warszawa, ul. Nowy Świat 59, Lwów, ul. Czarneckiego 12.

Jest to tom drugi przewodnika po Wschodnich Beskidach mjr. Gąsiorowskiego, obejmujący ich dział najsilniej tak na polu turystycznym jak i letniskowym odwieczny. Zawiera on szczegółowy opis: 1) doliny Prutu powyżej Delatyna wzdłuż linii kolejowej Stanisławów - Woronienka; 2) głównego grzbietu Czarnohory; 3) doliny Prutu między Delatynem a Kołomyją wzdłuż linii kolejowej Delatyna-Kołomyja; 4) zwięzły etnograficzno-turystyczny opis Huculszczyzny z kalendarzem i słownikiem; 5) opisy dolin dopływów Prutu od Sopowki po Czeremosz wzdłuż szosy Kołomyja — Kosów — Kuty, wreszcie opis konwencyjnego pasa turystycznego po

stronie czechosłowackiej wzdłuż linii kolejowej Zimir — Trebuszny. Za częścią szczegółową podane są przykłady wycieczek okrężnych; szlaki turystyczne i narciarskie w ich rzędzie na pierwszym miejscu opis głównego wschodnio-karpacciego szlaku turystycznego wreszcie tury kolarskie i podróże samochodami.

W przewodniku uwzględnione są wszystkie miejscowości nie tylko już zdawna renomowane, jako ostoje turystyczne lub letniska, ale i te, które ze względu na znacznie większe oddalenie w ogólnym ruchu turystyczno-letniskowym wcale nie lub też nieznaczny brały dotąd udział. Takim jest np. teren Czeremoszów, Rybnicy i Pistynki mimo to dający na tem polu tak samo dużo zainteresowania, co górskie dolina Prutu. Opis każdej miejscowości zawiera przede wszystkim informacje natury ogólnej, następnie kwalifikacje letniskowe i ogólne turystyczne ze szczególnym uwzględnieniem możliwości noclegowania turystów, wreszcie przechadzki, wyjścia na najbliższe szczyty i interesujące przejścia wierzchami do sąsiednich miejscowości. Opis przechadek poprzedza zaznajomienie turysty czy letnika z najbliższą okolicą. W dojściach podana jest wszędzie odległość w km. pokonanie wysokości w górę i w dół a wreszcie czas potrzebny do odbycia tury.

W odpowiednich miejscach podaje autor mapy najdogodniejsze dla orjentowania się turysty, w czem, podobnie, jak w całości przewodnika, uwzględnia rzeczy najnowsze w tym wypadku tak mapy turystyczne Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego jak również i arkusze wojskowej „Mapy Polski 1:100000, która — jak z przewodnika dowiadujemy się — obejmuje niedługo całość Bekidów Wschodnich.

Brak tak potrzebnego i od wielu lat oczekiwanego przewodnika zostaje tem samem wyrównany.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## TEGOROCZNY WALNY ZJAZD DELEGATÓW zwołany będzie do Warszawy na 25-27.V 1933

Zgodnie z art. 29 statutu Ligi Morskiej i Kolonjalnej i z uchwałą Rady Głównej tegoroczny zwyczajny walny zjazd delegatów zwołany będzie przez Zarząd Główny do Warszawy w dniach

25—27 maja r. b. Blizsze szczegóły i porządek obrad podane zostaną w okólnikach Zarządu Głównego w następnym numerze „Morza”.

## PROTEKTORAT NAD TEGOROCZNYM „ŚWIĘTEM MORZA”

Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. dr. Ignacy Mościcki, przyjął w dniu 7 marca r. b. na audjencji delegację Ligi Morskiej i Kolonjalnej w osobach: p. dyr. Kożuchowskiego — prezesa Rady Głównej, p. gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera — prezesa Zarządu Głównego oraz p. A. Kamińskiego — prezesa Zarządu Okręgu Warszawskiego. Delegacja prosiła Pana Prezydenta o przyjęcie protektoratu nad tegorocznym „Świętem Morza”, na co Pan Prezydent wyraził swoją zgodę.

Przyjął również protektorat nad „Świę-

tem Morza” Prymas Polski, Ks. Kard. dr. August Hlond, do którego zgłosiła się w tym celu delegacja Ligi M. i K. z p. prof. Stan. Pawłowskim, rektorem Uniwersytetu Poznańskiego, na czele.

Ponieważ Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski, już uprzednio wyraził swą zgodę na przyjęcie protektoratu, tegoroczne „Święto Morza”, podobnie jak zeszłoroczne, odbędzie się pod zaszczytnym protektoratem najwyższych dostojników Państwa.

## PROPAGANDOWA PODRÓŻ ORKIESTRY REPREZENTACYJNEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Rozpoczęty w dn. 1 marca br. przez orkiestrę marynarki wojennej objazd ważniejszych ośrodków kraju, dobiega już do połowy ustalonej trasy. Dotychczas odbyły się 24 koncerty w różnych miastach Polski. Pierwszy koncert orkiestry odbył się w Grudziądzu, a następnie: we Włocławku, w Płocku, w Skierniewicach, w Warszawie, w Łomży, w Grodnie, w Wilnie i w dalszym ciągu w szeregu miast kresowych oraz Małopolski Wschodniej i Lubelskiego.

Na podkreślenie zasługuje nadzwyczajny entuzjazm, z jakim orkiestra podejmowana jest przez mieszkańców poszczególnych miast. Powstają w nich specjalne komitety przyjęcia, a w każdej miejscowości już na dworcu kolejowym tłumy publiczności oczekują z niecierpliwości przybycia gości z nad Bałtyku, których turnée artystyczne zamieniło się samorzutnie w pewnego rodzaju pochód tryumfalny oraz żywiołową i powszechną manifestację przywiązania wszystkich warstw narodu do naszego niewielkiego, lecz jakże cennego skrawka wybrzeża.

Niezwykle wprost przyjęcie zgotowały naszym marynarzom Płock, Łomża, Grodno i Wilno.

W Płocku np. po orkiestrę wysłano samochody na dworzec, przygotowano uroczysty obiad i wygodne kwatery, choć orkiestra ma do swej dyspozycji własny wagon-kwaterę, którym odbywa podróż. Podczas obiadu w kasynie oficerskiej 8 p. a. 1 d-a pułku, płk. Robakiewicz w bardzo serdecznych słowach przemówił do besiadników oraz wniósł toast na cześć Marynarki Wojennej. Po koncercie, który odbył się przy przepelnionej sali, podoficerowie 8 p. a. 1 urządzili dla orkiestry

bankiet w salach hotelu Polskiego. Dzięki rozkazowi komendanta miasta, płk. Więckowskiego, orkiestra przez cały czas pobytu w Płocku miała stałą asystę, w której towarzystwie mogła obejrzeć zabytki miasta.

Podniosły nastrój towarzyszył przyjęciu orkiestry w Wilnie. Marynarze zostali powitani przez wszystkie orkiestry i dywizji piech. Leg.. Wszystkie orkiestry ustawiły się przed dworcem, poczem po wysunięciu na czoło orkiestry marynarki wojennej, pomaszerowały w kierunku Ostrzej Bramy. Przed Ostrą Bramą nastąpiło zatrzymanie orkiestr i krótka modlitwa, po której cudowny obraz M. B. O-

strobramskiej został specjalnie odsłonięty. Następnie zawiązał się duży pochód, który skierował się przez główne ulice miasta do gimnazjum im. Lelewela przed gmachem gimnazjum połączone orkiestry odegrały marsz Pierwszej Brygady, poczem orkiestra marynarki wojennej dała poranek dla młodzieży, która owacyjnie podejmowała marynarzy i żywo oklaskiwała każdy utwór. Wieczorem tegoż dnia odbył się wielki koncert, połączony z przemówieniami okolicznościowymi, deklamacjami i śpiewem.

Podobny entuzjazm i niemięszą gościnność spotykają nasi marynarze także w innych miastach, gdzie zarówno szerokie rzesze społeczeństwa, jak i stacjonowane w tych miastach formacje wojskowe prześcigają się wzajemnie w okazaniu swej gościnności i podkreślanii żywego związku, jaki łączy wszystkie dzielnice z morzem.

Orkiestra marynarki wojennej występująca w zespole dętym i symfonicznym w liczbie 40 osób zaśluzyla sobie na takie przyjęcie. Każdy kolejny jej koncert jest tego najlepszym dowodem. Wysoki poziom artystyczny orkiestry, prowadzonej przez wybitnego oraz pełnego zapału oddania się swej pracy kapelmistrza kpt. Aleksandra Dulina, zapewnia jej wszędzie, gdzie tylko występuje, żywiołowe owacje. Szczególnie serdecznie i entuzjastycznie przyjmuje ją młodzież dla której orkiestra przeznacza specjalne poranki, organizowane niemal we wszystkich miastach obok koncertów wieczorowych.

Członkowie orkiestry, znajdując się wciąż w podróży, dają z siebie maksimum wysiłku. Mają koncertować przez 2 miesiące bez przerwy, nieraz po 2, nawet po 3 razy dziennie, jak to było w Wilnie i w Brześciu n/B.

Za tem podziwu godny wysiłek sportyka ich zasłużona nagroda — wdzięczność i owacje ze strony mieszkańców tych miast, do których przybywają.

Święta Wielkanocne orkiestra spędzi w Katowicach.



Powitanie orkiestry Marynarki Wojennej przed dworcem kolejowym w Wilnie. 12. III. 1933.



Manifestacja publiczna na rzecz morza w dniu 10. II. 1933 w Stanisławowie, urządzona przez miejscowy Oddział L. M. i K.

### WIELKA AKADEMJA MORSKA NA CZĘŚĆ MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO.

W dniu Imienin Marszałka Józefa Piłsudskiego, Członka Honorowego L. M. i K., tj. w dniu 19 marca r. b. urządził Oddział III im. Jana z Kolna L. M. i K. w Warszawie w sali Tow. Higienicznego uroczystą Akademię Morską, ku uczczeniu Dostojnego Solenizanta, przy udziale ponad 500 osób prawie wyłącznie młodzieży robotniczej, oraz przedstawicieli władz centralnych L. M. i K.

### ODCZYT O PORTACH POLSKICH.

Dnia 12 marca r. b. w Politechnice Warszawskiej odbył się trzeci z rzędu odczyt, zorganizowany przez Ligę Morską i Kolonjalną: p. Stanisław Zalewski mówił o portach polskich.

Prelegent ujął sprawę z politycznego punktu widzenia. Podkreślił, że budowa portu w Gdyni ma znaczenie nie tylko dla życia gospodarczego kraju, ale jest jednocześnie realizacją praw, przyznanych nam w traktacie Wersalskim. Formuły prawne zapewniające dostęp do morza wypełnione żywą treścią. Umocniony został nowy porządek, a traktat wsparty tu, gdzie jest najbardziej atakowany. Naród polski dowiódł czynem twórczym, że morze jest mu niezbędne i że potrafi je wykorzystać.

Omówiony następnie obszernie stosunek Rzeczypospolitej do Gdańska prelegent zakończył odczyt akcentem głębokiego optymizmu, opartego na żywiołowym rozwoju zainteresowania i zrozumienia spraw morza wśród całego społeczeństwa. Jest to prąd umysłowy i ideowy, który w historii Polski po raz pierwszy ujawnia się z taką siłą. Pozwala on z ufnością patrzeć w przyszłość, dając pewność, że społeczeństwo, które wagę własnego morza zrozumie, potrafi dostęp do niego utrzymać i wyzyskać.

### ODDZIAŁ L. M. I K. W STRASBURGU.

Z inicjatywy p. konsula J. Lachowskiego, niestrudzonego rzeczownika spraw morskich wśród naszej Polonji we Francji, w dn. 24 lutego r. b. odbyło się w Strasburgu zebranie organizacyjne Oddziału L. M. i K.; przemówienie okolicznościowe wygłosił p. konsul Lachowski, referat zaś

o celach i zadaniach L. M. i K. p. Dobrzelewski.

Na rzeczywistych członków Oddziału zapisało się 50 osób, poczem nastąpił wybór zarządu, w którego skład weszli p. p.: Cz. Mathé-Bitner, jako prezes, ks. prob. Bernacki — w. prezes, p. Z. Kamieńska — sekretarz i p. J. Dobrzelewski — skarbnik.

Przed zakończeniem posiedzenia Oddział uchwalił wysłać depesze holdownicze do p. gen. G. Orlicz-Dreszera, p. min. Becka, p. min. F. Zarzyckiego i p. amb. A. Chłapowskiego.

### ODPOWIEDZ NA PROWOKACJE NIEMIECKIE.

Zarząd Główny L. M. i K. otrzymał dnia 26 lutego r. b. następującą depeszę:

Walny doroczny zjazd członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej, reprezentujący półtora tysiąca śląskich pocztowców, zrzeszonych w katowickim oddziale Ligi Morskiej i Kolonjalnej pracowników poczt i telegrafów, z okazji 13 rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza odparł z całą stanowczością zakusy wrogów na całość ziem Rzeczypospolitej, stwierdzając, że najpopularniejszym hasłem, jednoczącym całe bez wyjątku społeczeństwo jest i zawsze będzie oddanie ostatniej kropli krwi w obronie pomorza i morza polskiego. W takim momencie pocztowiec polski nie da się wyprzedzić żadnemu innemu odłamowi społeczeństwa. Manifestację z okazji 13-lecia odzyskania Pomorza poparli pocztowcy śląscy przypliwem nowych tysięcy członków do Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej pracowników poczt i telegrafów w Katowicach.

Prezydium Zjazdu

### FUNDUSZ KOLONJALNY

W dalszym ciągu wpłacono na „Fundusz Kolonjalny” następujące kwoty

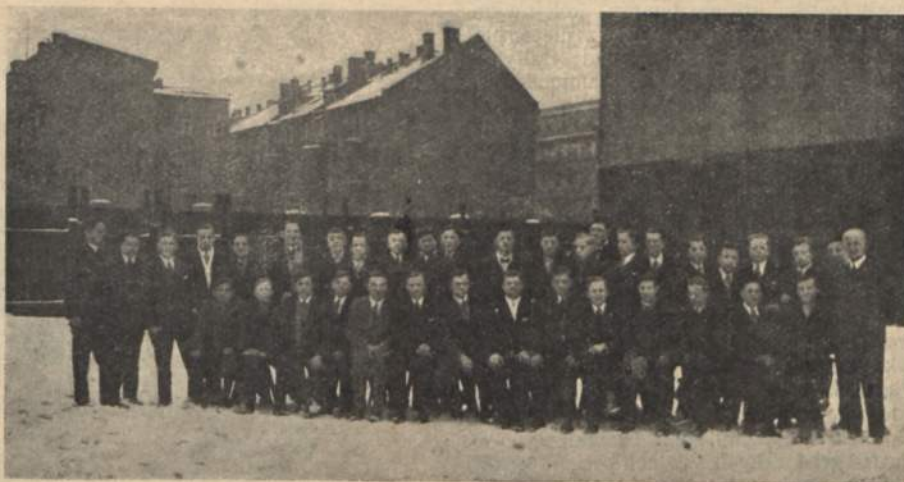
Jan Lewandowski — 25 zł., Iz. Pa-budziński — 4 zł., Gen. Orlicz-Dresz-er — 40 zł., J. Samsonowicz — Czę-ściochowa 1 zł., Ciesielski — Czę-ściochowa 1.50 zł., Centrum Wysz. Sap. pplk. M. Hajkowicz 139.84 zł., XXX Urząd Skar-bowy, Jele 70 zł., Fundusz Społeczny K.O.P. 250 zł.

Oddziały L. M. i K.: Przemysł 158 zł., Kępno 45 zł., Siemianowice 1.000 zł., Koło Skarbowe 201.05 zł., Mysłowice przy Dyrekcji Ceł 151.40 zł., Sekcja Ko-biet 220.60 zł., Radom przy 72 p p.

Podof. 13.25 zł., Lublin przy Garnizonie 200 zł., Warszawa przy Sosn. Fabr. Rur i Żelaza 22.45 zł., Katowice-Brynów 32.25 zł., Królewska Huta 2.000 zł., Koło Skar-bowe 474.26 zł., Katowice-Zalęże 150 zł., Gródek Jagielloński 50 zł., Kępno 50 zł., Katowice przy Dyr. Poczt i Tel. 300 zł., Pabjanice 25 zł., Krotoszyn 100 zł., Żory 50 zł., Sandomierz 100 zł., Radom 230 zł., Płock 200 zł., Kłaj 19.54 zł.

Institucje: Bank Polski — Warsza-wa 5.000 zł., Bank Gospodarstwa Kra-jowego — Warszawa 3.000 zł.

Ogółem wpłacono dotychczas zł. 100.305.79.



Koło szkolne L. M. i K. przy Publicznej Szkole Dokształcającej Zawodowej Nr. 1 w Królewskiej Hucie.



# PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

## CZY POLSCE POTRZEBNE SĄ KOLONJE?

Pod takim właśnie tytułem ukazał się w „Kurjerze Polskim” z pierwszych dniach marca r. b. artykuł p. Karola Rosego. Artykuł ten poddaje krytyce przyjętą przez Senat Rzeczypospolitej rezolucję p. senatora Thullie, zalecającą rządowi wystąpienie w odpowiednim momencie, a więc w wypadku rewizji mandatów kolonialnych, o przyznanie Polsce mandatu kolonialnego.

Rezolucja ta, podyktowana głęboką myślą i troską o normalną ekspansję zamorską Polski, — zostaje zaczepiona i to w dodatku przez „Kurjer Polski”.

Przecież każdy jako tako orjentujący się w naszym życiu gospodarczym obywatel wie, że prawie 1/3 importu Polski — to towary i surowce pochodzenia kolonialnego. Mamy więc podstawy ekonomiczne do żywego interesowania się zagadnieniem kolonialnym i do czynnego traktowania tego zagadnienia.

Przyjęta przez Senat rezolucja p. senatora Thullie nie spadła przecież z nieba, a jest pro prostu wyrazem nie czego innego, tylko naszych konieczności gospodarczych, wynikających z potrzeb naszego życia ekonomicznego.

Kawa, ryż, herbata, kauczuk, skóry, barwniki, bawełna, wełna, owoce, tytoń i t. d. i t. d. stanowią setki milionów złotych w naszym imporcie. Czy wobec tego nie należy dążyć do wytwarzania własnych przedsiębiorstw kolonialnych w Afryce? Czy w związku z tem nie należy dążyć do uzyskania mandatu kolonialnego na terenie afrykańskim?

Argumenty, a raczej kontrargumenty p. Karola Rose nie mogą na szczęście przekonać. Nie chcąc być gołosłowny, przejdę pokolei wszystkie sześć punktów, jakie p. Rose w

swoim artykule wysuwa przeciwko rezolucji Senatu. A więc:

1. Istotnie, państwo posiadające kolonie — musi posiadać również i marynarkę wojenną i marynarkę handlową. Należy tylko wskazać p. Rosemu, że Polska, mimo, iż jeszcze kolonij nie posiada — jako państwo morskie posiada już poważne kadry marynarki handlowej i zaczątek floty wojennej i że zarówno marynarkę wojenną, jak i flotę handlową stale i intensywnie rozwijając będzie, nie czekając nawet na uzyskanie kolonialnego mandatu.

2. Jeżeli chodzi o to, w jaki sposób narody zdobywały kolonie i kto tam pierwszy przybywał: urzędnik, czy kupiec, to jednak różnie bywało. Kompanja Indyjska naprzykład była wprawdzie organizacją nawskroś kupiecką, jednakże wytworzyła siłą rzeczy niezbędną dla normalnej swej pracy na terenie — władzę, którą ostatecznie przekazała Anglii. Kompanja Mozambiku do dziś dnia wyposażona jest w olbrzymie kompetencje administracyjno - policyjne. Było również wiele wypadków, gdzie obejmujący kolonie w posiadanie zastawali tam raczej obce, aniżeli swej metropolji kupiectwo (np. mandaty poniemieckie). Nie możemy wreszcie zamykać oczu na fakt, że i Polacy w kolonjach są już dzisiaj właścicielami przedsiębiorstw kolonialnych i że ruch w tym kierunku stale wzrasta.

3. Nie chodzi tutaj wcale o ratowanie się przed przeludnieniem. Po wszechnie wiadomo, że Afryka, narazie przynajmniej, nie ma warunków na masowe osadnictwo dla małorolnych i bezrolnych. Faktem jest natomiast, że Afryka jest odpowiednim terenem dla większych plantatorów, hodowców etc.

4. W czwartym punkcie Szanowny Autor przeczy niestety sam sobie, mówiąc:

„Kolonje niemieckie nie były nigdy, jako tako choćby, poważnym odbiorcą dla towaru niemieckiego, co najwyżej zaopatrywały przemysł i handel niemiecki w rozmaite surowce — produkty ziemi afrykańskiej. Ale te produkty mogą polskie sfery gospodarcze — o ile ich wogóle potrzebują — nabyć taniej (!?) na rynkach wszechświatowych i na dogodnych (!?) warunkach kredytowych”.

Ze naszymu życiu gospodarczemu potrzeba rozmaitych surowców i towarów kolonialnych jest rzeczą jasną; wynika to choćby z pobieżnej analizy pozycji naszego przywozu. Ze kolonja może być i jest dla metropolji dobrym rynkiem zbytu — też trudno się spierać. Ze Niemcy eksportowały do swoich kolonij, też nie ulega wątpliwości. Ze kolonie niemieckie nie były dla b. cesarstwa niemieckiego uciążliwym balastem — świadczą Niemcy dzisiejsze, które za wszelką cenę dążą do odzyskania swych przedwojennych kolonij. Gdyby na kolonjach tracili, nie zabiegaliby o ich zwrot.

Poco więc twierdzić, że „posiadanie własnych kolonij jest zatem zupełnie zbędne”, kiedy analiza, przeprowadzona przez samego autora wypada raczej naodwrot? Bo chyba, pisząc o tańszym nabywaniu produktów kolonialnych na „rynkach wszechświatowych”, Szanowny Autor nie zaprzeczy, że tego rodzaju zakupy mają wpływ na nasz bilans płatniczy.

5. Co do piątego punktu kontrargumentów p. Rose, to naprawdę trudno im przyznać choćby żdźbło sprawiedliwości. Za czasów okupacji niemieckiej na naszych ziemiach, ówczesny generał-gubernator warszawski, powiedział kiedyś do

delegacji Polaków, że Niemcy z największą ochotą wyszliby z Polski i administrację kraju oddali w polskie ręce, gdyby nie to, że... Polacy nie mają dostatecznej ilości fachowców na urzędników, kolejarzy, etc. A co się okazało? Natychmiast po wypędzeniu Niemców cały aparat państwowy i administracyjny, nie wyłączając kolei, poczt i telegrafu i t. d., powstał i sprawnie polskimi siłami począł funkcjonować, mimo walk, jakie dookoła granic powstającego Państwa musieliśmy prowadzić z wrogami.

Daliśmy więc radę o wiele i to wiele większej sprawie, dlaczego więc wątpić, że nie podobałoby się

znacznie mniejszej i to w dodatku dzisiaj, kiedy umocniliśmy fundamenty państwa.

6. Posiadając konieczności gospodarcze, musimy je umieć rozwiązać i to rozwiązać w pierwszym rzędzie w interesie własnym, a nie — powiedzmy w interesie „tanich rynków wszechświatowych“. „Głów i kapitału“ wystarczy nam na nasze potrzeby kolonialne, chodzi o to tylko, aby nasi teoretycy ekonomiczni bliżej i szczegółowiej przyjrzeni się tej dziedzinie życia gospodarczego Polski, która zazębia się z interesami jej ekspansji zamorskiej.

Zagranicą liczą się poważnie z naszymi interesami kolonialnymi.

Świadczy o tem chociażby deklaracja francuskiego ministra kolonii p. Sarraut, który na obecnej Konferencji Rozbrojeniowej podczas obrad Komisji Głównej, przy dyskusji nad dezyderatem delegata niemieckiego Nadolny'ego, aby Niemcy były uznane za „państwo specjalnie zainteresowane“ w kolonjach (chodziło o punkt dotyczący wojsk kolonialnych) — powiedział: „Polska również jest tym narodem, który nie posiada kolonij i winna być przyciągnięta do współpracy w dziele wykorzystania i eksploatacji wielkich kontynentów, jak Afryka“.

Dr. W. ROSIŃSKI.

## PROJEKT WERESZCZYŃSKIEGO ZAŁOŻENIA KOLONJI POLSKIEJ W OCEANJI

(Dokończenie)

W pierwszym roku naturalnie, nikt nie będzie miał żadnego dochodu, lubo kraj ów rodzi po dwa razy na rok, i być może ludność potrzeba będzie zapomogi; bo musi naprzód karczować grunt, rozmnażać flance i uczyć się plantowania; z tegoż powodu i drugi rok w dochodach pieniężnych tylko może nie dopisać; ale następne lata niewątpliwie wynagrodzą za czas przeszły z zyskiem.

Werbuując osadników, zdaje się że trzeba zawarować pozostania w osadzie nie mniej dziesięciu lat, a to dlatego, że człowiek obciążony rodziną, w ciągu tego czasu, nauczywszy się plantowania i przyzwyczajony się do klimatu, do nowego sposobu gospodarowania i do dobrobytu, po dziesięciu latach nie zechce już porzucić tego kraju i wyrzec się zapracowanej własności i niezależności swojej.

Spółka nie powinna na owej wyście zabierać samowolnie lub gwałtem potrzebnej dla osady przestrzeni kraju, tak jak to czynili wszyscy inni Europejczycy w swoich kolonjach, ale należy nabyć ją kupnem u tubyjców Papuasów i za ich zgodą. — Papuasi wcale nie znają się na wartości pieniędzy, ale chętnie ustąpią za paciorki, błyskotki i wszelkie fraszki. Rozumie się, że Spółka we własnym i osady interesie, by wzajemnie zaprzyjaźnić się i ułatwić ich ucywilizowanie, nie wyzuje Papuasów całkiem z ich posiadłości, odsuwając ich w głąb wyspy, ale udzieli im na każdą ich rodzinę, jak swoim równą schedę, a choćby i większą, bo oni się żywią owocami drzew i rybą, zostawiając im ich siedziby.

Niech Polacy patrjoci pomyślą nad pobieżnie tu podającym się projektem założenia osady, t. j. raczej *Nowej Polski Niepodległej*; niech obmyślą środki wykonania; ale jak najspieszniej, nie tracąc czasu *póki jeszcze pomienione wyspy są wolne, nie zajęte przez innych bo należy kuć żelazo póki gorące!* A przytem niech patrjoci obmyślając i wprowadzając to w życie, czynią to w najgłębszym sekrecie (nie trąbiąc na wszystkie strony, jak to mają zwyczaj niektórzy), — by wróg czatujący nad wszelkim objawem życia Polaków nie mógł im przeszkodzić. Każdy Polak powinien już być przekonany, że w dzielnicach moskiewskiej i pruskiej Polski, zupełna zagłada Polaków jest ostatecznie zawyrokowana; więc, nie tracąc czasu, trzeba wynieść się tam, gdzie jeszcze mogą zachować przez długie wieki swoje istnienie. — Tylko, dla Boga przy zakładaniu osady, obejść się bez pomocy i protekcji austriackiej! — *A gdyby, kiedykolwiek jakim cudem, i w jakich bądź granicach, miała być Polska w Europie wskrzeszoną, to i w takim razie proponująca się tu kolonja byłaby dla owej Polski niezmiernie pożyteczną.* Każdy to przyznać musi.

W każdym przedsięwzięciu, a szczególnie w kwestji polskiej, jak na wojnie i w bitwie, jeden tylko jest moment rozstrzygający; od umiennego chwycenia go i skorzystania z niego, zależy wygrana, a w przeciwnym razie nieunikniona nastąpić musi przegrana. — Dla wskrzeszenia Polski nawet w jej starożytnych granicach był taki moment w 1830 roku, nie umiano z niego skorzystać, i zgubio-

no na zawsze Polskę, wypuszczając Wielkiego Księcia Konstantego; gdy przeciwnie zatrzymując go, choćby gwałtem u siebie, i jego imieniem, jako pretendenta do tronu z prawa pierworodztwa, działając i podburzając Moskali i przeciw Mikołajowi jako uzurpatorowi, ten, by się utrzymać na tronie, a tem samem przy życiu, na wszystko się zgodził. A takie położenie już nigdy się nie powtórzy! — Drugi raz rozstrzygający moment Polakom się nadarzył po wyjściu z kraju wojska polskiego w 1831 r. wtedy całej emigracji należało udać się jak najspieszniej na wschód Azji osiąść na wolnej jeszcze wówczas połowie wyspy Sachalin na północ od Japonji i przy ujściu rzeki Amuru położonej; stamtąd tą rzeką działać na Nerczyńsk i całą Syberję, uwolnić zesłanych tam swych braci, zabrać kopalnie srebra i złota, i oderwać od Moskwy całą Syberję, wzamian której dostalibyśmy niepodległą Polskę! Ale i ten moment Polacy niepowrotnie przespali, gawroniąc na pomoc Europy! Albowiem Sachalin i Amur Moskwa zabrała i mocno ufortyfikowała. Dziś oto, przedstawia się trzeci moment możliwości jeździ już nie wskrzeszenia dawnej europejskiej Polski na zawsze niepowrotnie straconej, to przynajmniej wybawienia od ostatniej zagłady choć części Polaków z ich niepodległym rządem i narodowością na jednej z wysp oceanu Spokojnego, jako jedyna i ostatnia nadzieja! — Czy Polacy i teraz będą umieć z tego ostatniego momentu i zdarzenia skorzystać? oraz, czy oni rzeczywiście chcą i dążą do swojej niepodległości, lub tylko szermierzą swym mniemanym patryotyzmem? —



To bliska przyszłość pokaże.

Ponieważ osada niepodległa polska ma się założyć w miejscu odległym a więc niebezpiecznym od nieprzyjaciół, a to dla zachowania od zagłady polskiego ludu, głównym więc celem osadników będzie: rozrabiać, uprawiać, udabrzac i coraz rozszerzać tak tę osadę, gdyby, przynosząc bogate plony, stawała się coraz sposobniejszą być krainą, żywną i bogatą, mogącą na swoim łonie, żywić i bogacić z czasem liczny lud polski, któryby tę krainą mógł mienić błogą swą ojczyzną; to właśnie, zależeć będzie od usiłowań samych osadników, od ich przemysłu, dobrych obyczajów i pilnej pracy, to też ta osada, przemysł i praca, winny być zabezpieczeniem mającego wyłożyć się na nie kapitału, a to jeszcze w następujący sposób:

Towarzystwo przez swych agentów i pełnomocników, po czynionym pierwotnie podziale gruntów na osadników, naznaczy udzielne łany, dla wyrobienia rolnych pól, celem dobywania z nich każdorocznie dwukrotnych plonów, z których by się mógł wyręczać procent i część kapitału, aż do zupełnego zgaszenia długu w ciągu 35-ciu lat, lub mniej, jak się to okaże na miejscu możebnym, poczem grunta uprawione mogą postąpić na podział osadnikom nowym, z warunkami mogącymi służyć do gromadzenia kapitału na przedmioty i cele ogólne osady, a naprzód na cel oświaty i szerzenia religii jedynie tylko katolickiej, bo przy wyznawaniu jednakiej i prawdziwej wiary i przy najbaczniejszym i najściślejszym niedopuszczaniu wkradania się zepsucia moralności i złych obyczajów, może się zachować w całym narodzie jedna myśl i serce; a więc święta zgoda, miłość, sprawiedliwość, braterstwo, łączność, wzajemne dążenie i pomoc.

równość i prawdziwa błogość. Mnożony kapitał z powyższego źródła, posłuży nietylko na szerzenie oświaty, ale i wszelkich urządzeń fabryk, i na utrzymanie osób mogących temu się poświęcić.

A gdyby Towarzystwo nie znajdowało i ten plan dogodnym, choć korzyść jest tak widzialna, wówczasby wypadło rozdzielone grunta rozdać osadnikom na zasadzie arendy lub czynszów zobowiązując wnosić opłatę z każdym rokiem wyższą nim za uprawę gruntów coraz bogatsze plony ustalą dochód i nim się nie zgasi dług towarzystwu.

Jeżeli Francuzi, Anglicy i inne ludy cieszące się ojczystą dziedziną, zasiedlają obce odległe ziemie i czyniąc swojskimi nabywają stąd plody, jakich im brakło i prócz dogodności, rozszerzają handlowy r z wój, i bogacą się, naród polski zagrożony zagładą i wyniszczeniem, bez wszelkiego zrównania ma więccej pobudek do wychodzenia na osady nowe, oddzielone od nieprzyjaciół, a więc bezpieczne i który h osnowanie tak mało kosztować może, a cel tak wielki i tak konieczny a ku temu i zysk niechybny, to też kto szczerze miłuje Ojczyznę swoją i drogim mu jest zachowanie istnienia jej w przyszłość, oraz pamięć świetnej i potem męczęńskiej przeszłości winien się przyłożyć do ziszczenia ojczystej nowej fundacji, daj Boże szczęśliwej.

Po napisaniu powyższego artykułu doszła wiadomość z gazety „S. Petersburskija Wiedomosti” w Nr. 159, że w australskim Melburskim „Argusie” z d. 29 kwietnia r.b. jest artykuł tej treści: „Że Rząd moskiewski posyła ekspedycję na wojennej korwecie W i t i a z do Nowej-Gwinei; a kolonja Wiktorja w Australii w obawie, że pod pozorem tej ekspedycji ukrywa się za-

miar Moskwy zabrania dla siebie tej wyspy, i że w takim razie, w przypadku wojny Anglii z Moskwą, Australia pierwej i najwięcej ucierpi, postanowiła zaproponować rządowi kolonialnemu, posłać własną ekspedycję do Nowej Gwinei, dla nabycia od krajowców gruntów na użytek osadników angielskich, by tym sposobem przeszkodzić zamiarom moskiewskim”.

Jeżeli Anglicy już dziś tak się obawiają sąsiedztwa Moskwy, to przeciwnie z sąsiedztwa Polaków oni niezawodnie będą zadwoleni, i ich osiedleniu się tam przeszkadzać nie będą; a może nawet dopomogą.

Zdaje się, że przy dobrych stosunkach w Anglii i zręcznych staraniach możnaby wyjednać i tę pomoc i zezwolenie na zajęcie tej wyspy pod niepodległą osadę polską, w sposób przygotowawczy, nim się skuteczni de facto kolonizacja. W działaniach tych konieczna jest ostrożność, by wczesna a głośna o tem wiadomość nie wywołała jakich przeszkód ze strony wrogów naszych.

Że Nowa Gwinea obecnie jeszcze swobodna, że ekspedycja moskiewska obudziła baczność Australji i że Anglicy dla swego bezpieczeństwa muszą być czujnymi, Bóg w miłosierdziu swoim nad nieszczęśliwym narodem naszym widocznie to zrządził, by ułatwić nam i pobudzić do pośpieszniejszego w y n i e s i e n i a s i ę, tymczasem choć w części, z niesprawiedliwej ku nam Europy do Nowej Gwinei, t. j. do Nowej niepodległej Polski. — A więc, Bracia Polacy patryoci! nie tracąc czasu śpieszcie się korzystać z tej łaski, zabierajcie co prędzej Nową Gwineę pod niepodległą Polskę, a opieszałością swoją (lub egoizmem) nie kuście więcej Opatrzności Boskiej.

## OSADNICTWO FRANCUSKIE W KANADZIE

W dziejach kolonizacji krajów zamorskich przez narody europejskie zajmuje osadnictwo francuskie w Kanadzie odrębne i zaszczytne miejsce. Wspierały rozmach ekspansji rasy białej na nowo odkryty amerykański kontynent, — najważniejsze męże w skutkach zjawisko historyczne pierwszych wieków epoki nowożytnej — nie jest tu zamroczony okrucieństwem hiszpańskich i portugalskich conquistadorów, ich niszcycielstwem i wyzyskiem ujarzmionych tubylców. Kanada nie była ziemią obiecaną dla awanturników i poszukiwaczy złota, ani miejscem zesłania przestępców. Dzieje pionierów osadnictwa w Kanadzie to pasmo bohaterskich walk z surową przyrodą i dzikimi Indianami, a przy-

świecały im cele polityczne i religijne, zakrojone na ogromną miarę i to nadaje owemu wczesnemu osadnictwu pewną oryginalną, a pociągającą cechę.

Być może, że owe wyższe moralne pobudki wyplwały w dużej mierze z braku innych pokus, Kanada bowiem — jeden z najbogatszych dziś krajów świata — w pierwszych wiekach po swym odkryciu nie nęciła bynajmniej swymi skarbami. Urodzajne role, bogactwo lasów i minerałów czekały w ukryciu na nadejście wieku ułatwionej komunikacji i wielkiego przemysłu.

Legenda wyprowadza nazwę Kanady od zniekształconego określenia hiszpańskich żeglarzy, którzy, przywędrowaw-

szy tu, zawiedzeni w swych nadziejach, wyrzec mieli rzekome: „Aqui nada”, tu nic. Doczekaly się też niefortunnej sławy kanadyjskie krysztaly, przywiez one przez jednego z odkrywców tego kraju, jako diamenty. Gdy poznano błąd nazywać poczęto mianem kanadyjskich diamentów (diamants du Canada) wszelką rzecz o wartości nieistotnej, zwodniczej. Nawet po upływie paru wieków francuskiego panowania Ludwik XV nazwał pogardliwie ten największy kraj swej korony „quelques arpents de neige”, kilka morgów śniegu, a owo lekceważenie królewskie zaważyło fatalnie na losach francuskiego osadnictwa.

Istotnie, gdy pierwsi żeglarze odkrywcy — Jean Cabot w r. 1497 i Jacques

Cartier w r. 1534 wylądowali na brzegach rzeki Św. Wawrzyńca, oczy ich uderzył tylko beżmiar wód, szeroko rozlanych, bezmiar łąd, wzgórz lesistych, wcześniej zasypanych śniegiem, o gębie nie nazbyt urodzajnej. Nęciło tylko bogactwo ryb i futer. Nie zakładano też w wieku XVI stałych siedzib, zadawałajac się wyprawami rybackimi i myśliwskimi oraz handlem wymiennym z Indianami.

Osadnictwo w Kanadzie rozpoczęło się w wieku XVII, a twórcą jego jest Samuel de Champlain, który w 1608 przywiózł pierwszą partię osadników w liczbie sześćdziesięciukilku z żonami i dziećmi i założył miasto Quebec, kolebkę Kanady, stolicę największej dziś jej prowincji.

Pierwszą tę osadę uważał Champlain za bazę swoich dalekich i śmiałych planów. Chodziło mu o umocnienie francuskiego władztwa na amerykańskim kontynencie przez znalezienie dróg połączenia z założonymi poprzednio osadami w dorzeczu Missisipi. Dalszym zaś jego celem było dotarcie do przeciwnego brzegu łąd i posuwanie wyprawy do tajemniczych Chin, których odległości wówczas nie wyobrażano sobie dokładnie. Dla urzeczywistnienia pierwszej części swego zamierzenia, należało płynąć na południe rzeką Św. Wawrzyńca, a następnie przejść strefę Wielkich Jezior, siedzibę federacji wojowniczych i najbardziej posuniętych w rozwoju plemion Irokezów. Na tak daleką i niebezpieczną wyprawę nie mógł się wazżyć Champlain, bez pomocy zaprzyjzżnionego szczepu Algonquinów, którzy dostarczyli mu chętnie wojowników, świadomych dróg, naladowali francuskie łodzie t. zw. „blé d'Inde", czyli kukurydza, przywieziona z głębi łąd. Wzajemnie jednak domagali się pomocy w zwalczaniu odwiecznych swych wrógów Irokezów, z którymi prowadzili nieustanną wojnę.

I stało się, że przymierze zawarte wówczas z Algonquinami zaciążyło tragicznie na dziejach francuskiego osadnictwa. Nie tylko bowiem nie udało się ta pierwsza wyprawa, natrafiwszy na zorganizowany odpór najwybitniejszych indyjskich plemion, ale wstrzymany został na długie lata ruch osadnictwa francuskiego na południe. Zgola inaczej i zreçniej postępowały w stosunkach swych z Indianami angielskie kolonie,



*Kontrasty Montrealu. Rudery na tle nowoczesnego drapacza chmur.*

rozwijające się na brzegach Atlantyku. Nie wtracając się w międzyplemienne spory, prowadziły one z Irokezami krzystny handel wymienny, umiejętnie wyzyskując, a niekiedy podsycając walki ich z Francuzami. Gdy zaś potęga Irokezów osłabła pod wpływem tych wojen i niszczących sily europejskich trunków, którymi handlowali chętnie ci kloniści, zaludnić się zaczął kraj Wielkich Jezior angielskimi osadami.

Nieudane wyprawy Champlaina na południe nie wstrzymały jednak osadnictwa francuskiego w północno-wschodniej Kanadzie. Posuwało się ono zwolna wzdłuż brzegów Św. Wawrzyńca, najliczniejsze tworząc osiedle w tym wcześniejszym okresie na odcinku od Quebecu do Montrealu. Dogodne położenie tego największego w przyszłości miasta Kanady oceniali już pierwsi odkrywcy. Dotarł tam Cartier, a Champlain założył na tem miejscu posterunek handlowy. Założenie Montrealu zasługuje na specjalną uwagę. Czyn ten bowiem całkowicie pozbawiony motywów gospodarczych, powstał z pobudek wyłącznie religijno-społecznych, w których wyraził się duch ówczesnej Francji,

przenikniętej wpływami wielkich kaznodziejów i myślicieli, typu Bossueta i Pascala. Opowiadania podróżników o nowoodkrytym kraju, opisy wypadków nawrócenia pogańskich Indian przez księży, którzy towarzyszyli transportom osadników, wzbudziły niemałe zainteresowanie wśród ówczesnej elity umysłowej. Odczuwano poważnie i głęboko odpowiedzialność za los nieświadomych dusz tych nowych poddanych króla. Umysły wyższej miary, przejęte pragnieniem wprowadzenia w życie realne zasady etyki chrześcijańskiej, zważone były urokiem dalekich, bezkresnych obszarów, pozbawionych praw i rządu, wydawały się one bowiem wskazanym przez Boga terenem wypróbowania nowych ustrojów społecznych, opartych na ewangelji. Podobne dążenia ożywiały owych pierwszych pielgrzymów protestanckich, których gmina założona w 1585 r. stała się fundamentem przyszłych Stanów Zjednoczonych, a także jezuitów organizatorów wielkiego państwa teokratycznego w puszczech Ameryki Północnej.

Na tle tego powszechnego nastroju umysłów, Maisonneuve, człowiek głęboko religijny i poważany przez ludzi wpływowych, usłyszał wyraźnie głos wewnętrzny, nakazujący mu ufundować na terenie dzisiejszego Montrealu, znanego mu z opisów miasta, rządzonego prawem bożem i szerczącego prawu to wśród Indian, bez użycia przymusu, perswazją i przykładem własnym.

Silą swej wiary zdącił Maisonneuve zjednać do tego planu grupę osób, ożywionych zapałem misyjnym, zdobył poparcie władz duchownych i rządowych, zebrał środki potrzebne i w 1642 r. stanęła ta garstka zapaleńców na wzgórzcu, wskazanem w wizji Maisonneuve'a. Surowa rzeczywistość nie pozwoliła niestety na ziszczenie się tej wizji. Początki istnienia Montrealu to pasmo tragicznych zmagani z niedostatkiem i napadami Indian.

O duchu ożywiającym tych pierwszych mieszkańców miasta świadczą jednak zachowane listy, m. l. wzmuszające w prostocie swej opisy pracy misyjnej zakonnicy zwanej Mère de l'Incarnation.

Przekonawszy się o potrzebie skupienia osad i poddania ich pewnemu rygorowi dla wzmocnienia ich odporności, rozpoczęto w połowie XVII w. przesiedlanie z Francji całych oddziałów wojskowych, przychem oficerowie zachowywali prawa feodalne nad ziemiami żołnierzy. Nie zapomniano też o zapatrzeniu żonatych pionierów osadnictwa. Świadczy o tem przybycie pod opieką zakonnic całej partji sierot, nazywanych pupilkami króla — filles du roi, wśród których wybrali sobie małżenki zasłużeni w bojach żołnierze pułku Carignana.

Wprawdzie ustrój feodalny stosunków rolnych, który przeżywał się już we Francji nie dał się zaszczepić na czas dłuższy w Kanadzie, zawiele było tam swobodnej niczyjej ziemi, aby można było przywiązać osadnika do gruntu, obciążonego powinnościami. Zasadnicze znaczenie dla przyszłości Kanady posiadał jednak nie ustrój gospodarski, którego formy na tych olbrzymich obszarach być musiały z natury rzeczy zmienione. Ważne było przesiedlenie na koszt rządu francuskiego, w XVII i w pierwszej połowie XVIII w. bardzo znacznej stosunkowo liczby, bo około 60 tysięcy osób, nadających się do bytu



*Quebec. Widok z lotu ptaka.*

olonierskiego w prymitywnych i surowych warunkach. Byli to w ogromnej większości Celtowie z Bretanii i Normandji, obeznani z żegluga i rybołówstwem, przywiązani do swych tradycji i swej wiary. O żywotności tego osadnictwa najlepiej świadczy jego rozrost liczebny i zachowanie wyraźnego oblicza narodowego, pomimo przejścia tych ziem pod panowanie Wielkiej Brytanji.

Bitwa na równinie Abrahama, która w r. 1759 rozstrzygnęła losy Kanady i traktat paryski z 1763 r., który zatwierdził odłączenie Kanady od Francji, były wynikiem błędów polityki francuskiej, niedoceniania znaczenia Kanady. Cokolwiekby się mówiło o błędach politycznych, należy przyznać jednak, że kolonizacja przeprowadzona była na zdrowych i racjonalnych podstawach. Potomkowie owych Normandów i Bretończyków tworzą obecnie ludność trzymilionową (2.453.000 w r. 1921), o silnym typie celtyckim, który tylko w niektórych, daleko na północ wysuniętych miejscowościach uległ słabemu skrzyżowaniu z Indianami. Prowincja Quebec,

przez ludność tę zamieszкана, zachowała rozległy samorząd, język francuski w szkołach i urzędach, a pomimo ustania od lat niemal 200 dopływu osadników z Francji, stosunek ludności francuskiej do brytyjskiej zwiększa się stale na korzyść pierwszych. Wówczas, gdy Francja sama wyludniła się wskutek ubytku urodzin, w tej starej kolonii francuskiej zdumiewająca jest liczebność rocznin, traktowana przez opinię publiczną, jako zasługa narodowa. Utrzymanie w formie nienaruszonej swej kultury przywiezionej z Francji, swego pięknego języka z czasów Ludwika XV i swojej żarliwej wiary, zawdzięcza północno-wschodnia Kanada, w dużym stopniu swemu duchowieństwu, które posiada tu olbrzymi wpływ moralny i przodujące stanowisko. Łączność z krajem macierzystym jest tu utrzymana nadal wyłącznie przez zakony, których szeregi stale zasilają jednostki, przynoszące tu, podobnie jak przed wiekami w początkach osadnictwa, bezinteresowny zapal.

MARJA BISKUPSKA.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### ZNIESIENIE KONTRAKTÓW PRACY NA BORNEO.

Gubernator północnego Borneo wydał rozporządzenie, znoszące długoterminowe kontrakty pracy. Nawet kontrakty zawarte po dniu 1. I. r. b. zostały uznane za nieważne.

Zarządzenie to ma doniosłe znaczenie dla plantatorów, dla ludności miejscowej i wogóle dla tamtejszej polityki kolonjalnej w zakresie pracy.

Dotychczas plantatorzy tamtejsi werbowali robotników na wyspach Oceanji, a nawet w Chinach. Robotnicy ci zawierali kontrakty na lat kilka i byli swą pracą związani z daną plantacją — a praktycznie traciли wolność na okres zawartego kontraktu.

Dawniej robotnicy byli werbowani sposobem, który opisuje Jack London w swych pięknych opowieściach. Od kilkunastu lat werbunek odbywał się legalnie pod kontrolą rządową, niemniej jednak forma traktowania robotników, przeważnie chińskich kulisów, pozostała bez zmian.

Dopiero ogólny kryzys gospodarczy, brak zbytu produktów i bezrobocie ludności miejscowej, której pracę zabierali sporządzani kulisi, przyniósł zmianę systemu. Zniesienie kontraktów pracy w jednej kolonii wywołało zniesienie ich także na innych wyspach Oceanji, a w sumie może wprowadzić to poważne zmiany w życiu gospodarczym tych wysp.

### SIŁA KOLEI DLA ROLNICTWA W ANGOLI.

Rolnictwo w Angoli przechodzi ciężki kryzys. Produkty kolonjalne staniały, a zbył ich zmniejszył się.

Równocześnie jednak rząd portugalski zamierza skierować pewną ilość rolników portugalskich, jako osadników na wysoki płaskowyż Angoli. W tym celu zostało — podobno — wybranych 50 rodzin, które mają udać się z Portugalji do Angoli na koszt rządu i na jego koszt osiąść na roli.

W związku z tem, oraz z ogólnym położeniem rolnictwa w Angoli, zarząd kolei z Lobito do Katangi (biegnącej przez wy-

soki płaskowyż) obniżył o 75% cenę biletów II klasy (t. j. klasy używanej przez ludność białą mniej zamożną — III klasą jeżdżą tylko Murzyni), oraz obniżył również o 75% taryfy kolejowe od narzędzi rolniczych. Zamierza także obniżyć taryfy od transportowanych kolejną plodów rolnych, jakkolwiek taryfy te są już bardzo niskie.

### CORAZ MNIEJ BIAŁYCH W NIEKTÓRYCH KOLONJACH AFRYKANSKICH.

Prawie we wszystkich kolonjach afrykańskich stwierdzono ubytek białej ludności. Z powodu kryzysu wiele kopalni jest w Afryce nieczynnych, plantacje nie znajdują zbytu na swe produkty, a handel z Murzynami z braku gotówki i braku popytu na produkty murzyńskie przedstawia się lichy.

Ludność biała, nie znajdując więc warunków bytowania, opuszcza swe dotychczasowe miejsca pobytu i przenosi się do Europy. Niektórzy z tych białych zna-

lezi się w tak krytycznym położeniu, że zarządy kolonij zmuszone były ich repatriować.

Duży ubytek białych przypada głównie na kolonie: Kongo Belgijskie i Rodezję, mniejszy na Angole, Kamerun i grupę kolonii Zachodniej Afryki.

Natomiast ludność Kenji wzrosła, napłynęło bowiem do dystryktu Kavirondo, w nowo odkryte tereny złotonośne, wielu poszukiwaczy złota.

Podczas gdy wielu białych zostało z Afryki repatriowanych z braku środków do życia, to samo spotkało czarnych robotników, którzy byli zatrudnieni w portach europejskich, głównie francuskich. Wszyscy czarni bezrobotni zostali wysłani do kolonii t. j. do krajów swego pochodzenia.

### JEZIORO, KTÓREGO POZIOM STAŁE SIĘ PODNOSI.

Począwszy od 1906 r. poziom wody na jeziorze Tanganika stale się podnosi, tak że w końcu 1932 r. podniósł się o 1 m. i 17 cm.

W belgijskim porcie Albertville, położonym na zachodnim brzegu tego olbrzymiego jeziora, znaczna część urządzeń portowych, dawniej zbudowanych, znajduje się obecnie pod wodą, a niższe części tego miasta portowego zagrożone są zalaniem.

Woda z jeziora uchodzi rzeką Lukuga do rzeki Kongo. Jednak od r. 1906 odpływ wody jest mniejszy z powodu zamulenia rzeki odpływowej. Ponieważ położenie jeziora należy do angielskiej kolonii mandatowej Tanganika przeto władze belgijskie rozpoczęły rokowania z władzami angielskimi o wyrażenie zgody na obniżenie poziomu jeziora. Obniżenie to osiągnięte jest przez oczyszczenie rzeki Lukuga.

### UPRAWA SIZALU W ANGOLI.

Sizal jest rośliną zupełnie podobną do agawy. Z jego liści otrzymuje się włókno, a jako uboczny także i alkohol.

Roślina ta nie wymaga specjalnych warunków uprawy; udaje się doskonale w terenach o słabym nawodnieniu i doskonale wytrzymuje okresy długiej suchy.



Brazylja. Typowa zagroda polskiego osadnika w Paranie.

Włókno sisalu spotyka się u nas w handlu w postaci białych sznurów. Używa się go także do wyrobu worków, a nawet grubych tkanin na ubrania. Zastępuje ono w zupełności juty, która ma wysoką cenę, gdyż uprawa jej jest trudna i droga, podczas gdy uprawa sisalu jest łatwa i tania; stąd też sisal zaczyna występować jako poważny konkurent juty, pomimo, że maszyny do otrzymania włókna z sisalu są drogie.

Tereny afrykańskie wyjątkowo nadają się na uprawę sisalu. W różnych więc kolonjach przeprowadzono próby uprawy sisalu, między innymi także i w Angoli, gdzie na wysokim płaskowyżu istnieje największe w tej kolonii przedsiębiorstwo produkcji włókna sisalu.

W całej Angoli uprawę sisalu jest objętych ponad 10,000 ha. Zarząd kolonii stale popiera producentów sisalu, upatrując w tej produkcji ważny czynnik podniesienia dobrobytu kolonii.

Ceny jednak sisalu — wobec ogólnej niżki cen produktów kolonialnych — znacznie spadły, a mianowicie z 40 funtów szterl. na 13 funt. szt. za 1 tonę. Przy tak niskiej cenie nawet tania uprawa sisalu nie opłaca się. Portugalskie ministerstwo kolonii, nie chcąc dopuścić do zaprzestania tej produkcji, pośpieszyło z pomocą plantatorom w formie całkowitego zwolnienia włókna sisalu od cła wywozowego na tak długo, dopóki cena jego nie podniesie się do 18 funt. szterl. za 1 tonę.

#### KAUCJA OD PRZYBYSZÓW W KENYI I TANGANICE.

Władze kolonii Keny i Tanganika wydały rozporządzenia o pobieraniu opłat od wszystkich przybyszów, zamierzających osiąść w tych kolonjach. Przybysz do Keny, chcący uzyskać prawo pobytu, musi zdeponować u administracyjnych władz tej kolonii 50 funtów szterl., a jeśli ma zamiar poszukiwać złota, to ponadto jeszcze 25 funtów szterl.

Przybysz do kolonii mandatowej Tanganika, która nie prowadzi żadnej akcji, zachęcającej do przybywania do niej (jak to czynią inne kolonie), czy też akcji zniechęcającej, musi zdeponować w administracji kolonii 2000 szylingów na ewentualne koszty repatriacji, jeśli by nie znalazł pracy i okazał się ciężarem dla kolonii.

#### ZARZĄDZENIE GUBERNATORA ANGOLI.

Wobec dużej w Angoli ilości białych pozbawionych pracy i nieposiadających żadnych środków utrzymania, gubernator wydał zarządzenie, aby do kolonii byli wpuszczani tylko ci, którzy udowodnią, że albo posiadają pracę o charakterze stałym, albo wykażą się odpowiednim funduszem na utrzymanie. Zarządzenie to jest ściśle przestrzegane.

#### CZY W STAROŻYTNOŚCI ZNANA BYŁA CENTRALNA AFRYKA?

Po powrocie z wyprawy na Ruwenzori Dr. Noel Humphreys wygłosił ciekawy odczyt w Królewskim Towarzystwie Geograficznym w Londynie.

Po dość szczegółowym opisie całej grupy szczytów, tworzących w centralnej Afryce grupę gór, zwaną przez tubylców Ruwenzori (t. j. Gór Deszczowych), oraz wykazaniu, że tylko jeden szczyt ich leży na terytorjum Kongo Belgijskiego, a

reszta w Ugandzie, podróżnik nawiązał do znanej legendy o Górach Księżycowych, o których wspomina historyk grecki Herodot, jako o górach, pokrytych śniegiem, z których miał brać swój początek Nil — święta rzeka Egiptu.

Herodot, będąc około r. 457 przed nar. Chr. w Egipcie, wspomina, iż Nil wypływa z tych gór i jeziora Abysmal, położonego pomiędzy górami Mophi i Croph. Sprawa ta zawsze zajmowała uczonych, zwłaszcza w okresie, gdy Afryka centralna była niedostępna. Po odkryciu źródeł Nilu (który wypływa z jeziora Wiktorja), przypuszczano, że starożytni stworzyli legendę o Górach Księżycowych lub też że mieli na myśli śnieżne szczyty Kilimandżaro i Kenya. Dopiero po odkryciu śniegiem pokrytych gór Ruwenzori, rzadko kiedy widzianych z powodu mgieł jakie je stale otaczają, znów zainteresowano się dawną legendą.

Dr. Humphreys w czasie swej wyprawy znalazł szczyty Emin i Gessi, wśród nich jezioro oraz rzekę Ruamuli, wypływającą obok tego jeziora ze skały i wpadającą do Nilu. Oba te szczyty oraz rzeka Ruamuli są widoczne od strony jeziora Alberta, do którego — jak na to są pewne wskaźniki — docierał białe kupcy w starożytności.

Rzeka Ruamuli jest dopływem Nilu. Widocznie dopływ ten uważano za źródła Nilu, nie znając dokładnie rozkładu wielkich jezior. Do tego zapewne przyczyniała się tajemniczość Gór Ruwenzori, leżących wśród olbrzymich niedostępnych lasów dziewiczych i wynurzających się od czasu do czasu z mgieł jakby jakaś zjawa nadziemska. Temu czarowi uległ także Stanley, gdy odkrył te góry. Inni badacze Afryki, którzy w tem samym miejscu byli już przed Stanleyem gór tych wcale nie widzieli.

## POLSKI TYDZIEŃ GOŚCINNOŚCI

„Synowie i Córy wielkiego Narodu!”  
Tak rozpoczyna się odczyt Stowarzyszenia Dnia Polskiego, powołanego do życia przez Polonję Amerykańską, celem przygotowania na tegorocznej wystawie w dniach od 17 do 23 lipca r. b. w Chicago „Polskiego Tygodnia Gościnności”.

Oryginalne to i bardzo sympatyczne ujęcie sprawy gromadnego wystąpienia Polaków, zamieszkałych na gościnnej ziemi Waszyngtona spotyka się z powszechnym uznaniem.

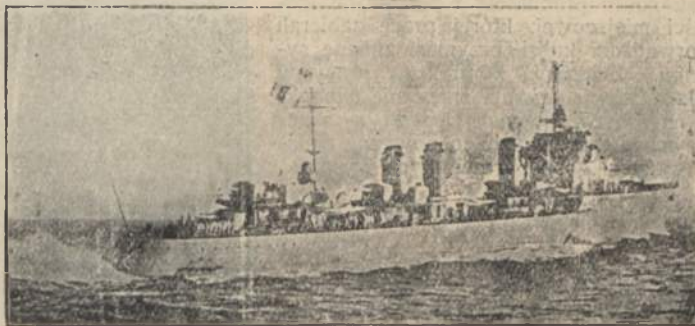
W ciągu „Polskiego Tygodnia Gościnności” Polacy będą gospodarzami na wystawie. Będą mieli sposobność zetknięcia się z tysiącami przybyszów z całego świata, wobec których chcą godnie wystąpić.

W okresie owego tygodnia odbędą się zjazdy polskich organizacji w Ameryce, konferencje, odczyty, zabawy, karnawał, śpiewy i tańca, zwiedzanie wystawy i t. p. W przedostatnim dniu, dla uczczenia 100 rocznicy gromadnej emigracji Polaków do St. Zjedn., daję 150 rocznicy otrzymania przez Naczelnika Tadeusza Kościuszkę obywatelstwa amerykańskiego, oraz dla uczczenia pamięci bohaterskiej śmierci gen. Kazimierza Pułaskiego, oraz 250 rocznicy zwycięstwa Polaków pod Wiedniem, urządzone będzie olbrzymie widowisko z udziałem kilkuset tysięcy żołnierzy w dawnych mundurach, którzy odtworzą historyczne bitwy.

Zapisujcie się do LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ!

## PENHOËT

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



Kontrtorpedowiec „Valmy”, całkowicie zbudowany na stoczni Penhoët (szybkość 39,86 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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

## WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 -- 1886

(Ciąg dalszy)

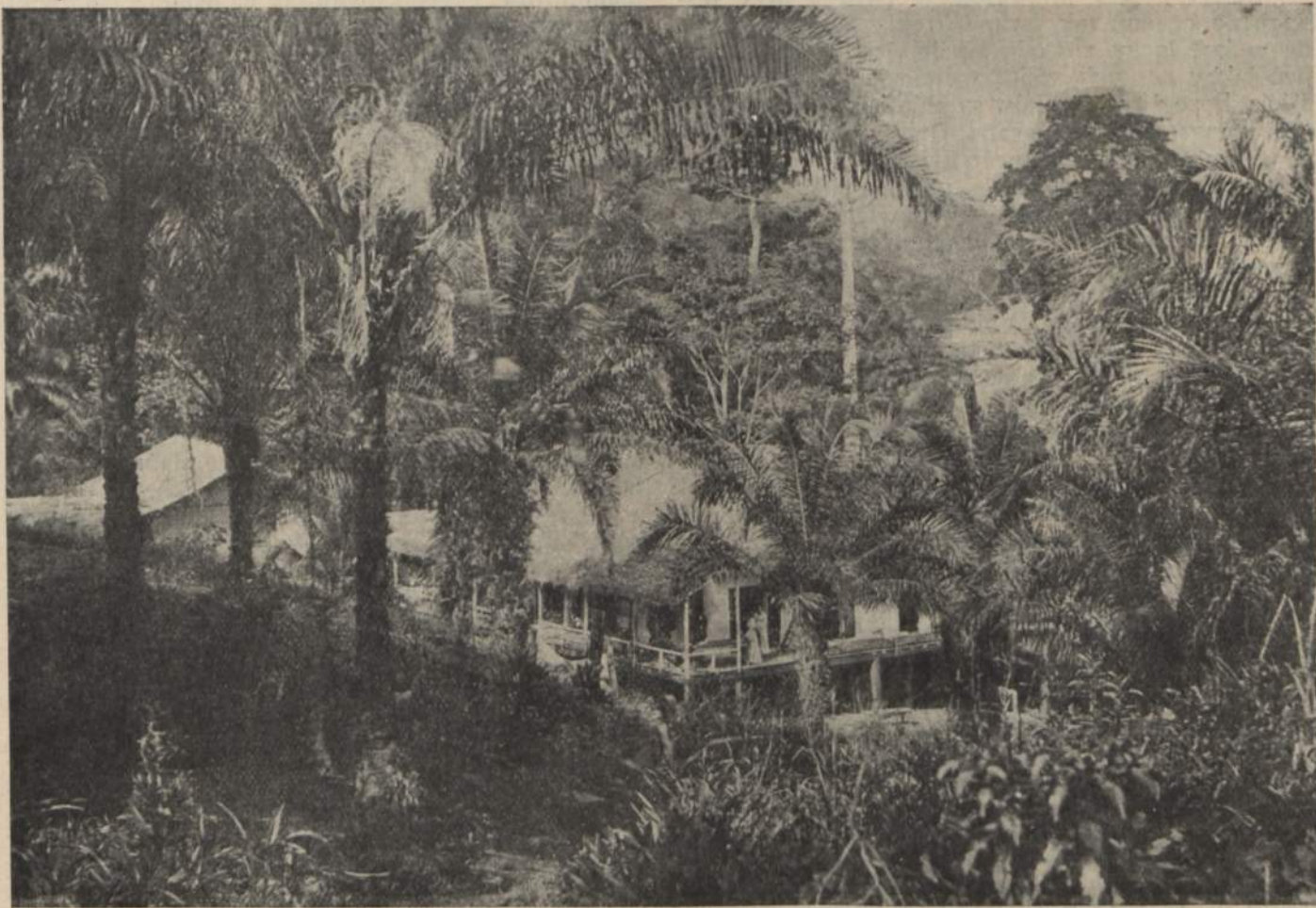
W wyprawach są dobrzy, jako tragarze, niosą zwykle na głowie pakunki wagi około 60 funtów. lecz w razie niebezpieczeństwa nie można liczyć na ich pomoc, rzucają ładunki i w nogi. Wyróżniają się od innych Murzynów odmiennem tatuowaniem ciała, np. szeroka na palec czarna kresa przez czoło i nos jest prawie obowiązująca — wypilowują też w trójkąty dwa przednie zęby. Domy budują z bambusów; bliżej brzegów są one porządniejsze, około Monrowji np. widziałem domy poprzedzielane na kilka pokoi, ściany wewnętrzne i zewnętrzne z grubych mat bambusowych, plecionych w gęste desenie, dach pokryty matami z liści palmowych. Jak wogóle w Afryce, tak i tu panuje wielożeństwo; od stopnia zamożności zależy ilość żon.

Kobiety zajmują się gospodarstwem i wogóle cięższą pracą, palą namiętne tytoń podobnie jak mężczyźni, używają krótkich fajeczek, wiele zażywa tabakę. Typ Krumanów brzydki, trafiają się jednak kobiety dość przyjemnej powierzchowności, regularniejszych rysów, lecz szpecą się nacierając ciało szarą gliną, co jest uważane za wielką ozdobę.

Małżeństwa zawierane są tylko w swoim plemienu. Inne małżeństwa w pogardzie. Ubrania

mężczyzn i kobiet jednakowe: przepaska koło bioder z kolorowej tkaniny, ozdoby metalowe i z kości słoniowej, bransolety na rękach i nogach, na szyi paciorki lub muszelki białe; dzieci chodzą bez ubrania. Włosy strzygą w najrozmaitszy sposób. Kobiety trefią włosy, podtrzymywane mosiężnymi szpilkami, czasem strzygą w paski wzdłuż lub wszerz głowy, dzieciom pozostawiają jeden pas wzdłuż. Mężczyźni również oryginalnie strzygą włosy, np. pozostawiają jeden czub na przodzie, a reszta głowy, prawie ogolona, niektórzy noszą zarost, lecz ogólnie gołą, lub wrywają starannie każdy włosk zarostu. Religją Krumanów jest bałwochwalswo, wierzą w różne złe i dobre fetysze, jeden jednak jest najwyższy i niewidzialny. Oryginalnie sobie tłumacza tęczę. Oto ów wielki fetysz zabił dla siebie słonia i rozlał krew na górze, oznajmia o tem wiernym. Imiona przybierają Krumani najrozmaitsze, nadawane im przez właścicieli faktoryj i corocznie zmieniane. Anglicy zazwyczaj dobierają krótkie, żartobliwe: np. nóż, łyżka, widelec i t. p.

Podatę tu obszerniej rysy plemienia „Kru“, gdyż z osobnikami tymi, będziemy się ciągle w podróżach naszych spotykali.



Misja anglikańska na rzece Ogowe. — Afryka.

## W STOLICY LIBERJI

Ale wracam do chwili wylądowania naszego w Monrowji. Dwie główne rzeki St. Paul i Massurado, tuż u podnóża miasta łączą się z morzem. Wpłynawszy na tę ostatnią rzekę, wylądować się wprost na ulice miasta. Liczy ono około 4.000 mieszkańców. Ulice szerokie, lecz zaniedbane, porośnięte trawą, przecinają się pod kątem prostym; główniejsze zabudowane murowanymi lub kamiennymi domami; nad brzegiem rzeki domy europejskich faktoryj. Miasto posiada wyższy zakład naukowy, gimnazjum i szkołę elementarną. Każda wieś ma szkołę początkową; nauczanie jest przymusowe i bezpłatne. Religja w miastach anglikańska, przyczem najróżniejsze sekty baptystów, metodystów i t. d. mają tu swoje kościoły. Językiem urzędowym jest angielski. Ustrój rządu wzorowany jest na Ameryce. Prezydent wybierany jest na dwa lata.

Po złożeniu urzędowych wizyt, przyjmowani wszędzie bardzo życzliwie, zapoznaliśmy się z historią i obecnym stanem rzeczy w Republice. Najwięcej jednak wskazówek dał nam p. Trawis były członek senatu, człowiek wykształcony, urodzony w Liberji, ukończył studia w Anglii, a do którego mieliśmy listy polecające. Przez czas pobytu naszego w Liberji otaczał on ekspedycję serdeczną opieką.

### NA RZECIE ŚW. PAWŁA

Aby lepiej poznać kraj zorganizowaliśmy z p. Trawisem dwudniową wycieczkę w głąb kraju po rzecze St. Paul.

Każda z rzek afrykańskich, tworzy przy ujściach do oceanu tak zwane kreeki. Morze wrzyna się w ląd, łączy z wodą słodką i powstaje często sieć jakby nowych rzek, rozgałęzień od głównego ujścia. Brzegi tych kreeków są błotniste i porośnięte gęstymi mangrowjowemi lasami. Drzewa te z korą białą, wewnątrz są czerwonego koloru i tak są twarde, że trzeba dobrego narzędzia, aby je ścinać i obrobić. Dają one doskonały materiał budowlany, gdyż wkopane w ziemię nie gniją, a przytem termity, których tu wszędzie pełno, nie niszczą tego gatunku, stoczenie bowiem mangrowiowego słupa lub belki przedstawia za wiele pracy. Wygląd mangrowji jest oryginalny; nie wznosi się na grubych odnogach nad powierzchnią ziemi, odnogi te pokrzywione tworzą często na parę łokci wysoki jakby namiot, z każdej gałęzi wyrastają zwieszające się w wodę, równe, długie pręty, które nioszą nowe korzenie, z czego

Ponieważ grunt w lasach mangrowiowych jest błotnisty, są one ulubionym schronieniem aligatorów, a i lamnart lubi się kryć w dzień w głębi takiego lasu. Krwiówka jego jest wtedy niedostępna. Żyją tu też miliony krabów różnego gatunku, całe ich kolonie, za najniższym szelesem kryją się w otworach mułu.

Sama rzeka Św. Pawła jest śliczna, rozwijała się ona przed naszymi oczami jak olbrzymia wstęga, ujęta w ramy zieleni. Na gałęziach, zwieszających się nad wodą, ptaki różnokolorowe połyskiwały tęczą barw, stada papug przelatwały od jednego brzegu na drugi. Zwinne wiewiórki i stada małpek, zaciekawione, przenosiły się z jednego drzewa na drugie, czasem długi wąż zawieszony na gałęzi, wygrzewał się nad wodą, a za zbliżeniem łodzi, rzucał się do rzeki. Polowanie było obfite i urozmaicone — ptactwa wodnego również pełno, tylko



Grupa Murzynów z plemienia Mpangue.

ostrożne aligatory nie dały się na strzał podchodzić. wygrzewały się one na małych wysepkach, a za najniższym szelesem chowały się w wodę i muł nadbrzeżny. Spotkaliśmy również hipopotamy.

Zatrzymaliśmy się na brzegach celem zwiedzania różnych plantacji, głównie kawy i trzciny cukrowej. Tak kawę, jak i cukier koloru brunatnego, preparowany z soku trzciny cukrowej, zabierają amerykańskie okręty żaglowe, które w tym celu zawijają od czasu do czasu do Liberji.

Obecność p. Trawisa, ogólnie szanowanego i lubianego zapewniała nam wszędzie gościnność plantatorów. Przenocowawszy na jednej z plantacji, oowracaliśmy na drugi dzień do miasta.

Zatrzymaliśmy się również w jednej z wiosek, należącej do plemienia Whej. W plemieniu owym oryginalnie postępują z małymi dziećmi. Oto w parę tygodni matki przestają je karmić. Gotują dla nich wtedy papkę ryżową i za pomocą rurki bambusowej pakują ten pokarm w gardło dziecka, dopóki naprężony brzusek na to pozwoli. Tym sposobem, według nich, dziecko odrazu przywyka do pokarmów i nie krępuje matki. Pomimo tak forsownego karmienia śmiertelność pomiędzy dziećmi jest bardzo mała.

Pożegnanie z władzami, obiad wystawny u Kanclerza p. Gipsona, na którym obecny był prezydent, wszyscy ministrowie i konsulowie państw obcych, zajęły nam następne dwa dni, poczem 5 marca popłynęliśmy w dalszą drogę, dążąc do miasta Cap-Palmas stolicy południowej Liberji.

Z Monrowji zabraliśmy dwóch małych Krumanków, którzy za zgodą swych rodziców, przyjęli pracę posługiwania w naszej ekspedycji. Ojciec otrzymał kilka dolarów, a chłopcy będą pobierali po 1 dolarze miesięcznie i materiał na ubranie (opasanie bioder). Gimdu i Lous okazali się sprytnymi chłopcami, lecz nie byli wolni od wad swego plemienia.

Płynęliśmy wzdłuż liberyjskich brzegów, około prowincji Bassa, niezmiernie żyznej i urodzajnej. Krajowcy hodują tu tytoń, ryż, kawę i trzcinę cukrową na handel z Europejczykami, na swoje zaś potrzeby obszerne plantacje jamsów (rodzaj kartofli) i bananów. W lasach duża ilość ljanów i drzew kauczukowych. Przy wybrzeżach prowincji Bassa i Tinoe zatrzymują się okręty europejskie dla zaobróbki towarów, tu też rekrutują po większej części Krumanków do obsługi faktoryj. (c. d. n.)



## JAKO RZĘKA UNA CZERWONEGO JEŹDŹCA WYRĘCZYŁA

Od wschodu słońca na plantacji trzciny cukrowej Reyos Magos panował ruch, znamionujący niezwyczajnie jakoweś terminy.

Czarny niewolnik wpatrywał się w białe muślinowe zasłony na piętrze estancji długo, bezmyślnie i natrętnie.

Czarne nogi migwały w oślepiającym blasku ku magazynom zrętej trzciny, niskiej szopie na palach, pokrytej dachem z liści palmowych.

Brzęk, jakby nieustanne tarcie metalowych blaszek spływał z palm, okalających plantację, z których jedne, królewskie, bujały, wiały zielonymi pioropuszami, inne znów, krótkie, pękate i niemal szare tkwiły — rozstawione jak straż.

Napowietrzny brzęk mieszał się z mdlącymi wyziewami fermentacji cukru.

Jak okiem sięgnąć, aż po forpoczty puszczy falowała podzielona szerokimi przesiekami trzcina cukrowa.

Tylko kwik gryzących się koni, tentent przeganianych mułów, czy osiołka — burro, zdradzał, że na „engenho de assucar“<sup>(1)</sup> coś się dzieje. W pół długości szopy wiszący nad kanałem z sokiem cukrowym kierat olbrzymi do miażdżenia trzciny trwał w zupełnym bezwładzie. Niezwykła cisza tam, skąd rozchodzi się zazwyczaj przeraźliwy grzmot.

Przed szopą stał wielki dwukołowy wóz, nalożony różnym dobytkiem.

Przygotowania do ucieczki z estancji!

Wzdłuż basenu z melasą wiodły liczne ślady kopyt i łajna koni i mułów. Ślady świeże. Negr, wynoszący z wnętrza domu, zwój maty stanął jak wryty i nadstawił ucha.

Zbliża! się tentent...

Z poza węgła wypadła banda jeźdźców. Skry słońca pełgały po ich orężu i hełmach.

Negr podskoczył do pala między budynkami i uderzył w dzwon.

Mata w drzwiach na piętrze estancji odchyliła się gwałtownie i na werandę wyskoczyła dziewczyna, cudownej urody, w szkarłatnym stroju jeźdźca i wysokich butach.

Na podwórzu estancji już wił się i gardłował tłum czarnych niewolników.

Dowódca zbrojnego oddziału podjechał w cień werandy. Zdarłszy z głowy kędzierzawą filc z błyszczącymi piórami zawołał do Czerwonego Jeźdźcy:

— Os hollandezes!<sup>(2)</sup>

Dowódca był Negrem potężnych rozmiarów. Każdy czarny bachor na estancji go znał. Sława Henryka Diaza, wodza gerylasów dotarła już wszędy. Giestykulował szeroko, a białka oczu w wyrazistej jego twarzy błyskały determinacją i inteligencją. Był uzbrojony doskonale jak i cały zresztą szwadron jazdy, składający się z estancjerów i co bitniejszych ich sług kolorowych. Posypały się bezładne pytania.

— Valgame Dios!<sup>(3)</sup> — nad zgłębkiem górował okrzyk Czerwonego Jeźdźcy. — Tak prędko!

— Jak piorun — brzmiała odpowiedź. — Prowadzi ich ten wściekły pies d'Artichevo. Zrównali z ziemi Barra Grande, obrali główną kwaterę w Serinhaim i posuwają się wzdłuż Uny.

— Po którym brzegu?

— Północnym, dzięki Bogu! — odpowiedział Diaz. — Lecz szybko rozlewają się po kraju. Tylko patrzeć, jak sforsują rzekę. Czas wyprowadzać nasz transport.

Zeszedłszy po trzeszczących stopniach werandy, Czerwony Jeździec gwizdnął przeciągle, a na to hasło w pośród zabudowań wypadł kary mustang. Wąska kobieca ręka Jeźdźcy spoczęła na rozwianej grzywie wierzchowca.

— Pozostaje nam — dodał Diaz — tylko droga w górę Uny do Porto Calvo, choć oddalić wypadnie się od Allagoa. Z Porto Calvo przez kraj wolny od nieprzyjaciela, nawróćmy do Allagoa.

— Probujmy się przebić do Barra Grande.

— Z transportem, wasza wspaniałości! Nieposób. W utarczkach przyszłoby nasz transport postradać.

— Ależ, Don Diaz, kuzyn mój, może nie czekać tak długo w Allagoa.

— Wolne żarty, wasza wspaniałości. Don Aibaquerque! Do sądneho dnia! Toć to cały jego majątek w tym trans...

— Cyt! — Czerwony Jeździec położył palec na ustach, oglądając się na metysa, który trzymał mu strzemię. — Hej ty, Pombo, skocz, niech mi wyganają z magazynów muły!

Pombo pobiegł do magazynu na trzcinę cukrową. Wnet podwórce estancji zaczęło się wypełniać mułami i ich dzikimi poganiaczami. Bydłeta uginały się pod małemi, ale bardzo pakownemi niepomierne ciężkimi jukami. Trzaskały bicze z bykownika.

Poganiacze szykowali muły w długi sznur, uwiązali się dokoła na półdzikich koniach.

Diaz popatrzył uważnie na ludzi. — Jest ich z pół setki — rzekł. — Skądże się ich wzięło tyle. condesina?)

— To wszyscy moi vaqueiros<sup>5)</sup> z Reyos Magos i sąsiednich estancyj — odpowiedział Czerwony Jeździec. — Staną w potrzebie za eskortę. Zważ jednak, Don Diaz, że Don Mathiasa jednak możemy w Alogoa nie zastać, bo jeśli Sua Excellenza wkrótce nie wypłynie na pełne morze, mogą go snadnie odebrać holenderskie nawy. Mamy w Allagoa tylko Neapolitaen i Nuestra Senora de los Llages.

— Tak, wasza wspaniałości — odpowiedział prędko Diaz, otaczając transport gerylasami — ale sam Neapolitaen nosi sześćdziesiąt dział i załogi dostał z sześćciuset przedniego żołnierza. Hej, a to co?

Wprawne ucho wojownika rozeznało daleki zgłuszony odgłos strzału muszkietowego.

— Zapóźno! — zawołał Czerwony Jeździec. — Musimy dać odpór w estancji!

— Niech Bóg uchowa! — zaprotestował Diaz. — Żywo! żywo, vaqueros! — Hej Pedro! — zawołał na swego wachmistrza. — Podziel naszych żołnierzy na dwa oddziały. Połowa wesprze indyjskich łuczników Don Camarao, których rozstawiliśmy od południa. Z resztą kawalerów, hajda w górę Uny. Tylko dobrze pilnować się brzegu. Dalej od rzeki chyba drogę wyrąbać nam wypadło. Hej, słysz Pedro! — wołał wśląd za wachmistrem — powstrzymać mi przeklętych intruzów choć z trzy pacierze!

— Dodajcie jeszcze z antyfonę! — podchwycił Czerwony Jeździec, wyjmując nogę ze strzemienia. — Don Diaz, prowadzi swoich ludzi. Ja zostanę.

— Toć czyste szaleństwo! Widziano Don d'Artichevo w awangardzie z desantem marynarzy. Ponoć trochę na waszą wspaniałość zawzięty.

— Mam ci ja i na niego sposób. Byleście tylko skryć się zdążyli w dżungli, nim tu dotrą!

— Ślady zdradzą transport. Mnogość mułów i głębokość odcisków resztę im powie.

Wystrzały grzmiały bliżej i sypały się gęściej. Ostatni muł zniknął za węglem estancji:

— Nic im ślady nie powiedzą — podjął Czerwony Jeździec — nie mają Brazylijczyków. To tylko marynarze i bez jazdy gonić nie będą. Nie trać czasu, Diaz! Z Bogiem!

Czarny dowódca gerylasów uderzył po koniu. Czerwony Jeździec wszedł do estancji.

Kilku wojowników Camarona, pomalowanych w białe i czarne pasy, na zwinnych małych koniach przemknęło jak błyskawice. Kule stuknęły po zabudowaniach. Negrzy się pokryli.

Huknął wystrzał z garłacza. Wbiegło szturmowym krokiem trzech holenderskich marynarzy. Długa indyjska strzała otarła się beltem o ucho chorążego marynarki i utkwiała w palu od dzwona. Chorąży z wściekłością ciał krzywym pałaszem po palu, wpadł do estancji i krzyknął: — Bywaj!

Martwa cisza.

— Bywaj! — ryknął chorąży — bo estancję palić każę!

Miarowy krok. Oddział marynarzy rozbiegł się wzdłuż budynków. Ktoś ciągnął za welnisty łeb przeraźliwie piszczącego Negra.

— Hej, jest tam kto! — dobywał głosu chorąży marynarki. — Bo, jako żywo, puścim czerwonego koguta!

— Lente! lente!<sup>6)</sup> — ozwał się głos poważny, i do estancji wkroczył wyższy oficer w napierśniku, z perspektywą, miast broni, w rękę.

Chorąży zasalutował, podnosząc gardę pałasza na wysokość oczu.

Na galerji, biegnącej dokoła sieni, ukazało się cudne zjawisko. Była to Dona Carlotta de Carvajal de Valemidra w powłóczystej sukni i chuście koronkowej, spływającej z wysokiego grzebienia we włosach na podobieństwo płaszcza.

— Wielki to zaszczyt Ida mnie, Don d'Artichevo — ozwała się pierwsza Dona Carlotta. — witać w niskich progach mojej estancji tak dostojnego gościa.

Dłuższą chwilę oficer i córka granda Hiszpanji mierzyli się spojrzeniami. Jasne oczy Polaka, zagnione z niewywczasów i trawiącej gorączki, spoczęły badawczo na wdzięcznej postaci, podobnej do ciemnego anioła. Oficer skłonił się głęboko i rzekł:

— Większy zaszczyt dla skromnego żołnierza, gdy Czerwony Jeździec Sertanona przywdziewa na jego powitanie szaty niewieście. Żal, iż nowy to tylko fortel wojenny i podwójnie każe mi się mieć na baczności.

— Zarówno możesz wasza miłość dopuścić — odpowiedziała Dona Carlotta — iżem znużona walkami, z których zawsze wychodzisz zwycięsko.

— Jednej tylko myśli nie chciałbym dopuścić — rzekł Arciszewski — iż, czyniąc honory domu, znowu nastajesz condesina, na moje życie.

— Choćby na Krzyż Święty mogę przysiąc waszej miłości — padła odpowiedź — iż tu, pod moim dachem nic mu nie grozi.

— Jać nie neguję, że prawa gościnności w naszym narodzie, jako w naszym, są święte. Jednakowoż, na tę gościnność zbyt obcesowom się naprosił, wstyd byłoby mi z niej korzystać. W dalszą drogę wzywa mnie służba, gdyż znaczny oddział nieprzyjacielski, jako widać z licznych śladów, umknął przed nami z waszej estancji.

Znowu badawcze spojrzenie utkwiał Arciszewski w ognistych oczach damy, lecz miały one szczególną zdolność przesłaniania się, rzekłbyś, niewidzialnym woalem i zasnuły się, że w nich zda się, nic nie pozostało, prócz dalekiej, zwodniczej poświaty.

— Nie możesz mi wasza miłość takiego despektu uczynić! — zawołała — Hej Cezar! Pombo! W waszych oczach, pułkowniku, każe otworzyć butle madery.

— Dzięki i za intencję — odparł Arciszewski — choć wystarczy mi łyk z tej mojej żołnierskiej mianjerczyny.

Podszedł do okna i podniósł perspektywę do oka. Z okna na piętrze roztaczał się widok na rozlewisko Uny, na którym kołysał się jacht. Z pokładu marynarz wytrwale sygnalizował.

— Wiem już — ozwał się Arciszewski — czemu zawdzięczam uprzejme przyjęcie u waszej wspaniałości. Fortel zawiódł, lecz i tak wątpię, byśmy ów transport dogнали. Widzą go całkiem dokładnie z mego jachtu. — Hej, Dunkert! — zawołał na chorążego, przechylając się przez balustradę galerji. Zbierz wasć ludzi, i na brzeg! Do łodzi!

— Uprzedzić mi wypadła, wasza miłość — zawołała Carlotta — iż, gdy tylko opuścisz teren mojej estancji, znów stajemy się wrogami.

— Nie przestaliśmy nimi być ani przez chwilę. Nagle przesłona z gwieździstych oczu Hiszpanki spadła i mimowolnym ruchem wyciągnęła rękę do oficera. Ujął zlekka końce palców tej gibkiej ręk-



ki — podobnej do mocnej lłany i do storczyka, do trującego kwiatu — lecz jej do warg nie podniósł.

— Bóg mi świadkiem — rzekł — iż nie zarobiłem zarówno na nienawiść waszej wspaniałości, jak i na jej łaskę.

Odeszli. Ciężkie żołnierskie kroki oddalały się. Nikt jeszcze nie widział Dony Carlotty tak upiornie bladej, jak po ich odejściu.

Arciszewski opuścił się estancji w głębokiej zadumie. Rozlewisko rzeki, która na schyłku lata wystąpiła z koryta, pochłoniwszy pół plantacji, w okrutnych blaskach jarzyło się i ziało nieznośną gorączką. Po kłębowisku roślinnym, po kędzierzawych koronach papirusów, sterczących nad lustrem wody, po pninach podmytych, pochylonych, z korzeniami w powietrzu, smużyły się olśniewające wstęgi błasku. Zajawszy miejsce w czołnie, Arciszewski doznał olśnienia. Każde zagarnięcie wiosła tworzyło owe gryzące w oczy wstęgi. Zalewała duszność wilgotna. Łąchy ogromne, zielone jak rzęsa, nastroszone kopami traw wraz z kłodami, oplatanymi na podobieństwo wrzeciona, łączyły się między sobą spoistym kożuchem wegetacji, ociekającym pleśnią, płatoroślą, potwornymi liszjami. Tu wystawał z odnętą pień, jak ramię olbrzyma, puszczał zielone łodygi i pędy, zrastając się niemal w oczach z czepnym wiszarem lłan nadbrzeżnego liljowca i kształtując ciemny tunel. Owe drogi nawodne łączyły się w labirynty. Wrogi klimat, wody i ostrowy, pękająca życiem natura, dziwnie roślina i zwierzęta, żaby nadrzewne, skrzypiące jak wiosła fantastyczne jaszczury, cały ów koszmarny, malaryczny świat, słowem, tworzył w biały dzień jakiś śmiercionośny omam, sączył jady w krew intruza. A do tego muchy sennie brzęczące, kaśliwe, a metaliczne motyle...

Z westchnieniem ulgi dobili do jachtu, trzymającego się przeciw prądowi tylko pod wielkim żaglem.

Arciszewski spotkał się na pokładzie z jednookim Smętkiem. Z jachtu widać było oddział portugalski na brzegu, prowadzący transport z setki mułów. Długie bicze w zamachach śmigły po grzbiecach bydła, ilekroć będziemy dzungli, ich poroście i kłody drogę zagradzały. W rękach poganiaczy błyskały maczety, tnąc i zrywając płatanię lłan. Jaskrawe stada papug z rozgłośnym trzaskiem skrzydeł i skrzeczeniem znaczyły drogę Portugalczyków, gdy ludzie i muły znikły w zaroślach.

— Możemy posuwać się za nimi — wołał Smętek — środkiem rzeki, a dobiwszy do owej łachy, co się łączy z brzegiem, puścić się za nimi pieszo.

— Muł owej łachy — odparł pułkownik — zda mi się dość twardy dla brodzących ptaków, lecz ugnie się pod stopą człowieka.

— Skoro kajmany wylegują się na nim — wtrącił sternik — to i my przejdziemy.

— Gawaczosy, wasza miłość — przekładał Smętek — mogą przewozić proch i kule, które, zważywszy na ekspens amunicji pod Pavoasson, mocno by się nam przydały.

Choraży marynarki Dunkert odjął szkło od oka i rzekł: — Nie baczę w jukach ani jednej baryłki, to nie proch i olów.

— I mnie się widzi — wtrącił wybuchowo Smętek — że to nie amunicja, a złoto!

Magiczne słowo wstrząsnęło całą kompanją, jak rozświecająca noc błyskawica. Tylko sam Arciszewski, niby skała w wirze burzy, pozostał niewzruszony. Oczy dokoła się iskrzyły, a w zakrzywionych palcach biły pulsły chciwości.

— Nie o łup prawy żołnierz stoi — rzekł pułkownik — jeno o dobrą sławę. Ten czynu wielkiego nie dokona, kto, trzosa zdobycznymi dukatami napechawszy, o bezpieczeństwo skarbu swego się troska.

— Niech wasza miłość co chcą mówią — wmięszal się znów sternik — pańska to mądrość i nie dla nas chudych pacholców.

— Jeśli wasza miłość — podjął Smętek — pod Reale owe dwadzieścia tysięcy dolarów, którymi gawaczosy się okupili, rozdać między wojsko kazał, to taka była pańska wasza wola i prawo znamienitego wojownika, jakim jesteś. — Przecz ninie nie możesz wiernych twych towarzyszy tak zacnej okazji pozbawiać. Każ ruszać, panie, bo czas pili. O małą milę stąd w górę rzeki jest zator, za który się nie dostaniem.

— At czyńcie, jak wam wola!

Ledwie wódz dał przyzwolenie na pościg, zaroiło się na jachcie. Wszystkie żagle migiem zostały rozpostarte, a sternik sam wiedział jaki kurs obrać. Korzystając z mocnej, „sztywnej“ bryzy, jacht przeciw rwącemu nurtowi osiągnął szybkość paru węzłów. Widocznie zbliżali się do łachy.

Smętek, wszędy czynny, nachylił się do ucha wodza i syknął:

— Nie poznaję was, panie. Tam owo uchodzą przed nami wielkie skarby. Zważcie, wasza miłość, to nie niedźny okup. Mógłbyś za ten skarb snadnie ufundować w Polsce nową West - Indyjską Kompanję i sztandar nasz z Białym Orłem na tej bogatej ziemi zatknąć!

Pan i sługa mierzyli się wzrokiem. Oczy wodza wracały, rzekłbyś, z dalekiej wędrowki. Błysnęło w nich krótkim okrutnym ogniem. Wziął w nim górę praktyczny duch syna Bellony.

Jednym spojrzeniem objął sytuację Zator, który z poza zakrętu się pokazał, podobien był do bastjonu. Przeciekały przezeń małe kaskady, lecz lustro wody trzymało się za nim z pół sążnia wyżej, niczem jezioro ogromne. Oddział portugalski porównał się z wałem zatoru i wkręcał w puszcze.

Raptem cała załoga jachtu wrosła w pokład. Rozebzmiał dobrze z bitew znany głos głęboki, podobien do złotego dzwonu:

— Hej, chłopcy, nie damy umknąć gawaczosom!

Potężne — Hurra! — było odpowiedzią na wezwanie dowódcy.

— Za broń! I hajda na brzeg!

Już pułkownik oparł się na burcie, by na łachę skoczyć. Już kto żyw, jeden przez drugiego, darł się w zarośla. Już Portugalczycy formowali się na brzegu gorączkowo do obrony.

Arciszewski rzucił jedno bystre spojrzenie w górę rzeki i zamachał rękoma. Smętka, który przesadzał nogę przez burzę, łokciem na pokład obalił.

Wysoki, eleryczny, szklany ton wwiercał się w uszy ludzkie. Ton ów, zataczając coraz szersze kręgi, nabierał wagi, głębi, potęgi.

— Na Boga! — wrzasnął sternik — ratujta się ludzie! Zator puszcza!

— Wszyscy wtył! — krzyknął pułkownik, ale złoty głos przepadł w przeraźliwym gromowym trzasku.

Trzask jakoby niebiosy się rozdarły. I grom się potoczył bliższy, bliższy —

Pierwsi, którzy się na łachę wyrwali, byli straceni.

Ogromny wał wodny, na kopę wysoki, nadbiegał z góry rzeki, miotąc, gniołąc, druzgocąc wszystko.

Łacha, niemal u samych nóg Hiszpanów oderwała się od brzegu i zmiądziona, roznieciona na strzępy, znikła.

Ogromny pień wyrznął taranem w dziób jachtu, rozszczerzył bukszpryt i obalił maszt przedni.

Sypały się bloki, liny i bomby.

Jacht zczepiony z drzewem, z którego wywijała się na pokład potworna anakondas, zносиło bezwładnie na główne koryto.

— Za siekiery! — pierwszy odzyskał mowę Arciszewski: — Zrabac maszt przedni!

Pikami, bosakami, pałaszami odpychali szturm kłód, pni, rąbali i siekli.

Wkrótce okazali tyle, że pokład był czysty. Okazało się, że zręby są całe, ale kilkunastu marynarzy zginęło, potonęło, a wielu odniosło rany i obrażenia.

— Wszystko przez twoją chciwość, czarciu! — wołał Arciszewski, trzęsąc Smętkiem.

Ale Smętek nie odpowiadał. Utkwiwszy posępny wzrok w oddalający się brzeg, na którym zostały bezpiecznie skarby gawaczasów, przywarował jak zbity pies i gryzł z wściekłości swą pięść zaściętą.

<sup>1)</sup> fabryka cukru, <sup>2)</sup> Holendrzy, <sup>3)</sup> Wielki Boże, <sup>4)</sup> cowboje, <sup>5)</sup> Powoli, <sup>6)</sup> Hiszpanie, Portugalczycy, nazwa szydercza, nadana przez Holendrów, <sup>7)</sup> wąż dochodzący 5 sążni długości.

**ŁÓDZIE** WIOŚLARSKIE WYŚCIGOWE PÓŁWYŚCIGOWE (TURYSTYCZNE) ŻAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I.T.P. ORAZ WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA  
**WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAŃ** DROGA 10 - TELFON 3354 DEBIŃSKA 10  
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

#### KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI m. st. WARSZAWY,

Centrala — Traugutta 5. dom własny Oddziały I - Wierzbowa 9 II-Praga, Targowa 65. Przyjmuje wkłady oszczędnościowe od 1 zł. i załatwia wszelkie operacje bankowe. Pomimo kryzysu wkłady oszczędnościowe w kasie stale wzrastają od początku roku wkłady powiększyły się o zł. 2.645.413.43

Na I/1-1933 wkłady wynosiły na 65064 książeczek oszczędnościowych zł. 52.221.376.39, a na I/III-1933 roku WYNOŚĄ: zł. 54.866.789.82

#### OBWIESZCZENIE W SPRAWIE KONTROLI WĘDLIN wprowadzanych na teren m. st. Warszawy.

W myśl rozporządzenia Komisarza Rządu m. st. Warszawy z dnia 8 stycznia 1933 r. (Warszawski Dz. Wojew. Nr. 1 poz. 1), wydane na zasadzie paragr. 41 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1931 r. w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Min. Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. № 64 poz. 603) o dozorze nad mięsem i przetworami mięsnymi.

Magistrat Miasta stoł. Warszawy podaje do wiadomości publicznej, co następuje:

1. Wszelkie wędliny, niezależnie od ich wagi, pochodzące z poza Warszawy, a wprowadzone w jakikolwiek sposób do obszaru m. st. Warszawy winny być niezwłocznie — przed wpuszczeniem do sprzedaży lub innego obrotu — dostarczone do sprawdzenia względnie zbadania na najbliższą od punktu wejścia stację trychlinową.

2. Stacje trychinoskopowe mieszczą się:  
a) przy ulicy Namieśnikowskiej Nr. 2 b) w halach Mirowskich na placu Mirowskim, c) w halach targowych przy ul. Koszykowej Nr. 67, d) w halach targowych na pl. Kazimierza Wielkiego, e) na Dworcu Głównym, f) na Dworcu Wileńskim, g) na Dworcu Grójeckim, h) na Dw. Ws. hodnim.

Stacje trychinoskopowe czynne będą codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach od 8 do 15-ej. Stacje przyjmować będą transporty do sprawdzenia względnie zbadania — do godz. 14-j z wyjątkiem przy ul. Namieśnikowskiej № 2, która przyjmuje transporty codziennie, nie wyłączając niedziel i świąt, przez całą dobę.

3. Wędliny poddane sprawdzeniu na którejkolwiek z pośród wymienionych stacji, a odpowiedzialace postanowieniem wyżej przytoczonego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1932 r. oraz zaopatrzone w świadectwo i plomby lekarza weter., — zaopatrywane będą na stacji trychinoskopowej w plomby rzeźni miejskiej w Warszawie i kartki kontrolne z napisem: „Wyrób prowincjonalny — badane w miejscu wyrobu i sprawdzane w Warszawie”.

4. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że wędliny, nieodpowiadają postanowieniom § 39 p. 1 i 4 rozp. Min. Spraw Wewn. z dn. 30. VI. 1932 r. (niezgodność wędlin ze świadectwem co do rodzaju lub ilości, brak plomb lekarza weter. albo świadectwa, podejrzenie co do autentyczności plomb, podejrzenie co do zdatności wędlin do spożycia) zostaną one poddane badaniu; przytem wędliny niezakwestjonowane w wyniku badania zaopatrywane będą w plomby i kartki kontrolne z napisem: „Wyrób prowincjonalny”, a wędliny uznane za niezdatne do spożycia ulegną zniszczeniu.

5. Wędliny pochodzące z poza obszaru m. st. Warszawy, a znajdujące się w obrotu bez plomb i kartek kontrolnych, wymienionych w p. 3 i 4 ulegną zajęciu, winnym zaś naruszenia rozporządzenia wymienionego na wstępie grozi kara pozbawienia wolności do lat 3 i grzywny do trzech tysięcy złotych lub jedna z tych kar — na zasadzie art. 35 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 III 1928 r. (Dz. U. R. P. № 36 poz. 343).

Warszawa dnia 15 lutego 1933 r. MAGISTRAT M. ST. WARSZAWY.

## MORZE PÓŁNOCNE

POLSKIE TOWARZYSTWO  
DLA POŁOWU ŚLEDZI

S. A. „MOPOL”

osiem własnych statków śledziolówczych  
własny magazyn w Gdyni  
śledzie solone stale na składzie

G D Y N I A Molo Rybackie

## LIGA MORSKA WARSZAWA N. Świat 35 I KOLONJALNA

ORGANIZUJE W MARCU I KWIECNIU  
NASTĘPUJĄCE WYCIECZKI:

#### MORZEM PO SŁOŃCE AFRYKI

Bez paszportów i wiz 24-dniowa wycieczka na s/s „POLONJA” o trasie: Warszawa — Gdynia — Lizbona — Casablanka — Malaga — Sevilla — Antwerpja — Gdynia — Warszawa. Cena od zł. 870.—  
Ilość takich miejsc ściśle ograniczona.

#### MAROKO I WSPY KANARYJSKIE

17-dniowa wycieczka do Afryki Półn. o trasie: Warszawa — Paryż — Marsylja — Casablanka — Mazagan — Las Palmas — Casablanka — Marsylja — Wiedeń — Warszawa. Cena od zł. 1260.—  
Wyjazd 2 razy w miesiącu marcu i kwietniu.

#### WZDŁUŻ WYBRZEŻA MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

27-dniowa wycieczka o trasie: Warszawa — Wiedeń — Wenecja — Genua — Messina — Catania — Ateny — Konstantynopol — Rodos — Limasol — Haifa — Jaffa — Suez — Dubrovnik — Wenecja — Wiedeń — Warszawa. Wyjazd dn. 28. marca. Powrót 23 kwietnia. Cena zł. 895.—

#### NA MADERĘ I WSPY KANARYJSKIE

23-dniowa wycieczka wypoczynkowa. Wyjazd w każdą sobotę w miesiącach marcu i kwietniu. Cena zł. 1454.—

INFORMACJI UDZIELA I ZAPISY PRZYJMUJE.  
POLSKIE BIURO PODRÓŻY „FRANCO POL”

Warszawa, Mazowiecka 9. Tel. 206-73 i 286-30.

Każdy członek L. M. i K. uzyskuje zniżkę!

## Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego  
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

### WYSZLY:

	Zł. gr.
K. Białcki — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykona. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	5.20
A. Garauśowski — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniak — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kasiński — Opisy kursu loży	6.50
T. Kubiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	16.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Piórkowski — View 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. 39.603).

Koszty przesyłki poleconej 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. Klossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

## CZYTAJCIE

„SIEW” — organ Centralnego Związku  
Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW” — jest pismem wytwórczym, społecznym,  
kulturalno-oświatowym, rolniczym, spółdziel-  
czym, samorządowym i lustrowanym.

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

„SIEW” — zawiera wiele ciekawych i cennych wido-  
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 Wiejskiej.

„SIEW” — jest jednocześnie najtańszym pis-  
mem dla młodzieży 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

HERZEGO SMOLEŃSKIEGO

## „MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. B. Orlicz — Dressera i z czterema  
tablicami ilustrującymi prawa  
Polek do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ===== CENA ZŁ. 10

.....

Każdy nabywca „Morza i Pomorza” za pośrednictwem  
Ligi M. i K. przyczynia się do powodzenia propagandy  
polekiej za oceanem, gdyż zamiast za egzemplarz  
tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga  
Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzem-  
plarz książce 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:

<p><b>Borowik J.</b> — Trzeba ruszyć z miejsca sprawie rozwoju rybactwa morskiego .. <b>0.25</b>  <b>Czy chcesz zostać bogatym?</b> .. <b>0.20</b>  <b>Gen. Orlicz-Dreszer</b> — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej .. <b>0.25</b>  <b>Demel K.</b> — Narzędzia i metody łowa ryb .. <b>0.50</b>  <b>Fularski M.</b> — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna .. <b>1.—</b>  <b>Głachowski K.</b> — Wśród pionierów polskich na Antypodach .. <b>4.—</b>  <b>Jarzyna A.</b> — Peru .. <b>1.50</b>  <b>Gen. Kwaśniewski St.</b> — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce .. <b>0.75</b>  <b>Kalendarz morsko - kolonjalny 1933 rok</b> .. <b>2.50</b>  <b>Koźmiński - Poraj St.</b> — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej .. <b>1.—</b>  <b>Krzywiec B.</b> — Sprawa obrony morską w Polsce w przeszłości i obecnie .. <b>1.20</b>  <b>Krzywiec B.</b> — Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej .. <b>3.—</b>  <b>Lepocki M. B.</b> — Opie stanu Espritte Santo .. <b>2.—</b>  <b>Lyp Fr.</b> — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli .. <b>1.00</b>  <b>Lyp Fr.</b> — Wysoki płaskowyż Angoli .. <b>4.—</b>  <b>Marciakiewicz-Dusza Z.</b> — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym .. <b>1.—</b>  <b>Program Kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej</b> .. <b>0.50</b>  <b>Rosiński W.</b> — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej .. <b>0.50</b>  <b>Rostkowski F.</b> — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej .. <b>1.50</b></p>	<p><b>Rostkowski F.</b> — Zagadnienia morskie na tle kryzysu .. <b>— 50</b>  <b>Rummel J.</b> — Gdynia port polski 1927 rok .. <b>2.00</b>  <b>Rylko A.</b> — Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego .. <b>0.20</b>  <b>Sieroszewski W.</b> — Urok morza .. <b>0.50</b>  <b>Tyszel Z.</b> — Pod Ojczyzną banderą .. <b>2.—</b>  <b>Uziembło A.</b> — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu .. <b>0.50</b>  <b>Wojciechowski S.</b> — Flota handlowa w Polsce 1927 rok .. <b>0.25</b>  <b>Wojnar J.</b> — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe .. <b>1.20</b>  <b>Zaraski M.</b> — Na jachcie Witeź .. <b>1.—</b>  <b>Zieliński St.</b> — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki .. <b>0.50</b>  <b>Zieliński St.</b> — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów) pojedyn. zeszyt .. <b>0.50</b></p> <p><b>Gry towarzyskie</b></p> <p><b>Bitwa morska</b> (dla członków Ligi M. zł. 4.) .. <b>5.—</b>  <b>Bierki</b> (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.00) .. <b>2.—</b></p> <p><b>Pocztówki</b></p> <p><b>Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)</b> .. <b>4.—</b></p>
--	---

## Wydawnictwa komisowe

<p><b>Bulowski L.</b> — Kolonie dla Polski .. <b>4.—</b>  <b>Borowik J.</b> — Polskie Pomorze t. I .. <b>25.—</b>  <b>Borowik J.</b> — Obrona Pomorza .. <b>20.—</b>  <b>Borowik J.</b> — Prace propagandowe kerytarzowej .. <b>10.—</b>  <b>Dziękuję o Pomorze</b> .. <b>0.50</b>  <b>Gustowski L.</b> — Od Warszawy do Sahary .. <b>4.—</b>  <b>Gustowski L.</b> — Na morze Gdańsk, Gdynia .. <b>2.50</b>  <b>Hellwig B. T. Jackowski J.</b> — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych .. <b>2.50</b>  <b>Gludrich Wł.</b> — O Polsce na morzu .. <b>2.80</b>  <b>Kurnatowski J.</b> — Ustrój polityczny Francji .. <b>0.50</b>  <b>Skarżyński S.</b> — 25770 km. ponad Afryka .. <b>5.—</b></p>	<p><b>Sotkowski B.</b> — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu .. <b>1.50</b>  <b>Smogorzewski K.</b> — Propaganda kerytarzowa zagranicą .. <b>2.50</b>  <b>Stopczyk W.</b> — Handel międzynarodowy na Bałtyku .. <b>15.—</b>  <b>Stobomski A. i Strassburger H.</b> — Spór o Gdynię .. <b>15.—</b>  <b>„Wlk”</b> — piarwaza polska lódz podwodna (z. skwarali Marin'a) sztuka .. <b>0.20</b>  <small>(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela)</small>  <b>Posatem Administracja „Morza”</b> posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenie zł 15.</p>
--	--

**DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ  
w Warszawie, ul. Nowy Świat 25, III piętro.**

**PRENUMERATA:** Rocznik zł 12.—, półrocznik 6.—, kwartalnik 2.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopisma bezpłatnie.

### CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/3	1/2	2/3	3/4	1/10	str.
za tekstem	600	320	176	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	„
3	700	370	190	—	—	„

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

Kaszo Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Świat Nr. 25, III piętro. Telefon: Redakcji 533-40 i Administracji 215-88. Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki, w godz. 18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie swraca.

**WYDAWCA:** LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

**REDAKTOR:** HENRYK TETZLAFF

Salonj. Szkoła Graf. Warszawa, ul. Ka. Słomca 6. Tel. 237-72