

*Paroks*

# MORZĄ

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



PORANEK W PORCIE GDYŃSKIM.

MAJ

1933

ZESZYT 5

# TANI TYDZIEŃ KSIĄŻKI

OD 27 KWIETNIA DO 10 MAJA 1933 r.

ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ DO 14 MAJA

**1.000 TYTUŁÓW** **100.000 KSIĄŻEK**

**100 ULGOWYCH KOMPLETÓW**

**16 STRONICOWY KATALOG BEZPŁATNIE**

**DOBRE POWIEŚCI POLSKIE i OBCE:** Kraszewski, Jeż, Prus, Reymont, Przybyszewski, Zapolska, Pezzyński, Nałkowska, Beach, Grey, Dickens, Dostojewski.

**PIĘKNE KSIĄŻKI DLA DZIECI i MŁODZIEŻY** w kartonie i broszurze: Buyno, Arctowa, Dyakowski Konopnicka, Or-Ot i t. d.

**SŁOWNIKI M. ARCTA:** Atlasy przyrodnicze, Dzieła filozoficzne, historyczne, prawnicze i ekonomiczne.

**KSIĄŻKI PRAKTYCZNE:** leczenie domowe, sport, higiena, wychowanie, prowadzenie domu.

**RADJO:** najlepsze podręczniki za jedną trzecią ceny.

**29 KOMPLETÓW NUT** tanecznych i pedagogicznych po złotych 2.— i złotych 3.—

## PRZYKŁADY Z KATALOGU.

|   |      |
|---|------|
| M. Arcta — Słownik Ilustr. Języka Polskiego 75.000 wyrazów (72.—)   | 49.— |
| Aleksandra Brücknera — Słownik Etymologiczny Języka Polskiego, 800 str. (54.—)                                | 24.— |
| Encyklopedia wierzeń wszystkich ludów i czasów (36.—)   | 16.— |
| Dyakowski B. — Z naszej przyrody (24.—)   | 16.— |
| Atlasy botaniczne, 3 t. (22.50)   | 11.— |
| Atlasy zoologiczne, 3 tomy (34.—)   | 15.— |
| Kraszewski J. I. — 18 powieści historycznych, pojedyncze tomy po 70 gr. zamiast po 1.80, w komplecie tylko po | — 60 |
| Jeż T. T. — Powieści słowiańskie, powieści kresowe, tak samo  |      |
| Czerwone Książki: Powieści Rex Beacha, Zane Grey'a i innych w kompletach zamiast po 6.40                      | 3.—  |
| Monografie historyczne A. Śliwińskiego, 8 tomów (40.70)   | 12.— |
| Zasady dobrego wychowania i prowadzenia domu, 6 książek pożytecznych (29.80)                                  | 12.— |
| Biblioteka podróżnicza, tomów 5, str. 900 (20.—)  | 6 50 |
| Podręcznik fotografii (8.—)   | 4.—  |

**W a r s z a w a M. ARCT Nowy-Świat 35.**

**Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej**

osiada na składzie książkę

**JERZEGO SMOLEŃSKIEGO**

## „MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Drezera i z czterema tablicami ilustrującymi prawa Polaki 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 polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzemplarz książki wychodźtwa Północno - Amerykańskiemu z tekstem polskim i angielskim.

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

## PRZEGLĄD MORSKI

**ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ**

WYDAWANY PRZY

**SZKOLE PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ**

**WARUNKI PRENUMERATY:**

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Z przesyłką pocztową rocznie    | 40 zł. |
| „ „ „ półrocznie                | 21 „   |
| „ „ „ kwartalnie                | 11 „   |
| Bez przesyłki pocztowej rocznie | 36 „   |
| „ „ „ półrocznie                | 18 „   |
| „ „ „ kwartalnie                | 9 „    |

**SKŁAD REDAKCJI:**

Redaktor naczelny — **kdr. por. Korytowski K.**

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

**kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy**

**ADRES REDAKCJI:**

**TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ**

Konto P. K. O. 160290

# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 5

Warszawa, maj 1933 rok.

Rok X.

TREŚĆ NUMERU: 1. Niepisane prawo — Józef Kożuchowski, Prezes Rady Głównej L. M i K.; 2. Wobec ofensywy przeciw traktatom pokoju — Tadeusz Ehrenberg; 3. Polskie Pomorze — Stanisław Poraj; 4. Lekcja historii — Inż. J. Głinsbert; 5. Znaczenie dróg komunikacyjnych, łączących Polskę ze światem, ze szczególnem uwzględnieniem dróg wodnych — Inż. Alfred Konopka; 6. Na Bliski Wschód — St. Kosko; 7. Niemiecka marynarka handlowa — Dr. St. Zb. Szyszkowski; 8. Sposoby ratowania żalóg i łodzi podwodnych — Inż. A. Pauly; 9. Wystawa kajakowa, turystyki wodnej i wioslarstwa — M. Węgrzecki; 10. Z Klubu Morskiego w Gdańsku; 11. Kalendarzyk imprez sportowych Polskiego Związku Kajakowego na rok 1933; 12. Kronika; 13. Z żalobnej karty — S. p. Mieczysław Górski; 14. Dział Oficjalny L. M. i K.; PIONIER KOLONJALNY; 15. Mandaty kolonialne — Ł. F.; 16. Zaburzenia w Togo; 17. Poezyny kolonizacyjne powstańców z 1830/31 r. w Stanach Zjednoczonych — Stanisław Zieliński; 18. Zdobywcze i troski Polonii zamorskiej — K. Z.; 19. Kukurydza — Fr. M. Mucha. 20. Igrzyska religijne fanatyków perskich — Wacław Rogowicz; 21. Przegląd kolonialny — Fr. Łyp; 22. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882-1886 — Leopold Janikowski.

30 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

## NIEPISANE PRAWO

Środki komunikacyjne są nieodłącznie związane z dziejami i kulturą narodu.

Odepchnięcie narodu od jego naturalnych dróg handlu i łączności z innymi narodami od wieków było i jest przyczyną najbardziej słusznych i uprawnionych zmagania się, kształtujących dzieje naszej planety.

Cywilizacje wznoszą się i umierają, wielkie prądy ideowe wstrząsają społecznością ludzką i ustępują nowym prądom, różne zbiorowości przeżywają swój wschód, pełen rozmachu i zachód, ginący w rezygnacji milczącej, tylko drogi, dające wyjście na świat szeroki, drogi, otwarte dla przewozu towarów, ludzi, broni i żywności, wiecznie budzą pożądliwość sąsiadów i troskę autochtonów.

Wiek XX skomplikował i zwiększył wpływ środków komunikacyjnych na cywilizację i bezpieczeństwo narodów, wprowadzając łodzie podwodne, aeroplany i samochody. Przeszkody stały się większe, niebezpieczeństwo bliższe, odległości mniejsze.

Trudno jest eksportować węgiel lub drzewo przy pomocy aeroplanów, ale także łatwo sparaliżować pokojowy obrót towarowy, zniszczyć węzły kolejowe, zamknąć dowóz surowców przy pomocy eskadry lotni-

czej lub kilku jednostek bojowych morskich.

Na cóż się przyda powaga profesorów, dostojność polityków, odwaga wodzów, gdy zabraknie nowoczesnych środków obrony dla komunikacji kraju ze światem?

Wiek XIX zwiększył potrzebę wolności dróg, więcej niż kiedykolwiek ta wolność była potrzebna. Złożyły się na to dwie przyczyny: umiędzynarodowienie handlu i przeludnienie. Handel pomiędzy różnymi częściami świata rozwijał się jeszcze przed erą Chrystusa. Różnica jednak pomiędzy dawnym handlem a nowoczesnym polega na niezależnieniu transakcji od dostawcy i długich terminów dostaw, opartych na pokonywaniu odległości przy pomocy żagla i kół na drewnianych osiach. Nowe środki komunikacji stały się podstawą międzynarodowych centrów towarowych. Wielka wojna rozbiła międzynarodową wymianę na dwa światy, odgraniczone kordonem i ujawniła jak wielka jest zależność wzajemna, której może nie spostrzegano przedtem, jak nie spostrzegano przedtem, że jest zdrowy, że jest zdrowy.

Ujawniona zależność wywołała w czasie wojny produkcję uzupełniającą, przemysłową i żywnościową w każdym z rozdzielonych i walczących światów.

Po wojnie, przystosowanie do nowej, międzynarodowej współpracy gospodarczej idzie zbyt powoli i spotyka się z trudnościami, które aż nadto dobrze są znane, aby je wymienić.

Nie zmieniła się jednak istota zagadnienia, że każdy kraj dla swojej produkcji i konsumpcji potrzebuje towarów na tych warunkach, jakie ma inny, konkurencyjny kraj, to znaczy się, że chce i może go otrzymać tylko na gruncie wolności wyboru rynku i drogi sprowadzenia towaru.

W jaki koszt zamieniłoby się życie narodów-parjasów, gdyby handel jednego narodu był kontrolowany na rogatkach drugiego narodu i państwa!

Druga potrzeba wolności dróg — to przeludnienie, zjawisko, znane w różnych etapach dziejów ludzkości, ale nigdy niewystępujące tak ostro, jak w wieku pary, wieku dziewiętnastym.

W poprzednich okresach dziejów świata przeludnienie, które jest pojęciem dynamicznym i względnym, zależnym od zdolności gospodarczej w danym okresie do wykarmienia ludności, powodowało wędrówki narodów, niszczenie starych cywilizacji, niezdolnych do obrony, przelamywanie gwałtowne granic państwowych.

W dziejach nowoczesnych, wędrówki narodów mają charakter in-

ny, bardziej pokojowy. Emigracja zaludnia Amerykę, Australję, brzegi Afryki, czasami powoduje konflikty zbrojne, zwłaszcza na Pacyfiku.

Emigracja staje się źródłem dochodu i przedmiotem zarobkowania dla tych, którzy stwarzają sobie warunki kontrolowania i organizowania przewozów człowieka, jako towaru. Przewóz emigranta z obcego portu i pod obcą banderą staje się synonimem decyzji obcego państwa, które narzuca kierunek drogi a często i rozproszenia emigracji.

Dzieje Polski uległy spaceniu, w miarę, jak poddała się Rzeczpospolita odepchnięciu od Bałtyku, jak przestała strzec wolności swoich dróg komunikacyjnych ze światem, jak siła wojskowa uległa degeneracji i osłabieniu.

Im więcej wyzyskiwał Gdańsk i porty wschodnio - pruskie polskiego kupca i producenta, tem silniej zwiększało się dążenie w kierunku wschodnim i południowym dla gospodarczego wykorzystania terenów łatwiejszych dla eksploatacji, gdzie zacierała się granica pomiędzy państwem a niepaństwem.

Dopiero rogatki i cła Fryderyka Wielkiego odbudowały w Polsce

naukę, że niema wolności bez państwa i niema państwa bez prawdziwego wojska. Nowoczesna Polska wykazała zrozumienie dla ochrony i rozwoju środków komunikacji ze światem. Nie stało się to odrazu i nie dzieje się to równomiernie. Powrót na Bałtyk nie nastąpił odrazu. Wiekowa sugestia wiary w opatrnościową rolę Gdańska, pomimo sabotażu w 1920 r. trwała przez kilka lat. Dopiero zamknięcie zachodnich granic w 1926 r. i trudności sprzedaży węgla na południowych rynkach ujawniło w całej jaskrawości, gdzie jest naturalna droga dla handlu polskiego.

Rzeczywistość pokazała, że pisane prawo, wynikające z traktatów i konwencji jest martwe, gdy czujność i wola Państwa nie stoi na jego straży.

Ta rzeczywistość obudziła czujność Państwa i jego najwyższych strażników, którzy w imię niepisanego prawa uruchomili energję i uzbroili ramię polskie, pilnujące praw polskich na Bałtyku.

Od czasów Bolesława Chrobrego do końca dziejów szlacheckiej Rzeczypospolitej — Polacy wielokrotnie bili się i wiele krwi przelali w obronie politycznych praw korony pol-

skiej na Bałtyku. Zrobili dość dużo dla kultury i cywilizacji tej części Polski. Natomiast niewspółmiernie mało zrobiono w ciągu ośmiu wieków dla obrony militarnej i utrwalenia handlu ze światem w porównaniu z tem, co zrobiono w ciągu ostatnich ośmiu lat. Ze stanowiska wieków zaniedbania pracy na morzu trzeba w ciągu lat odbudować psychikę polską i w imię niepisanego prawa, które rodzi najstarszy instynkt człowieka, pilnować z bronią w rękę i jeszcze raz pilnować wolnych, otwartych drzwi w Gdyni, wolnych i niekontrolowanych przez cudzą zaborczość, dla polskiego obywatela i polskiego towaru — dróg na świat Boży!

Szerokie warstwy opinii polskiej, zorganizowane w kadrach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, które od szeregu lat głoszą prawdę morską, w roku bieżącym na zjeździe swych przedstawicieli, tem głośniejsz, tem głośniejsz i tem mocniej powinny powiedzieć Polsce i Światu, że prawo Polski do wolnych dróg jest żywe, niezłomne i bronione przez Wolę Narodu i decyzję Rządu.

JÓZEF KOZUCHOWSKI  
Prezes Rady Głównej L. M. i K.

## WOBEC OFENSYWY PRZECIWIW TRAKTATOM POKOJU

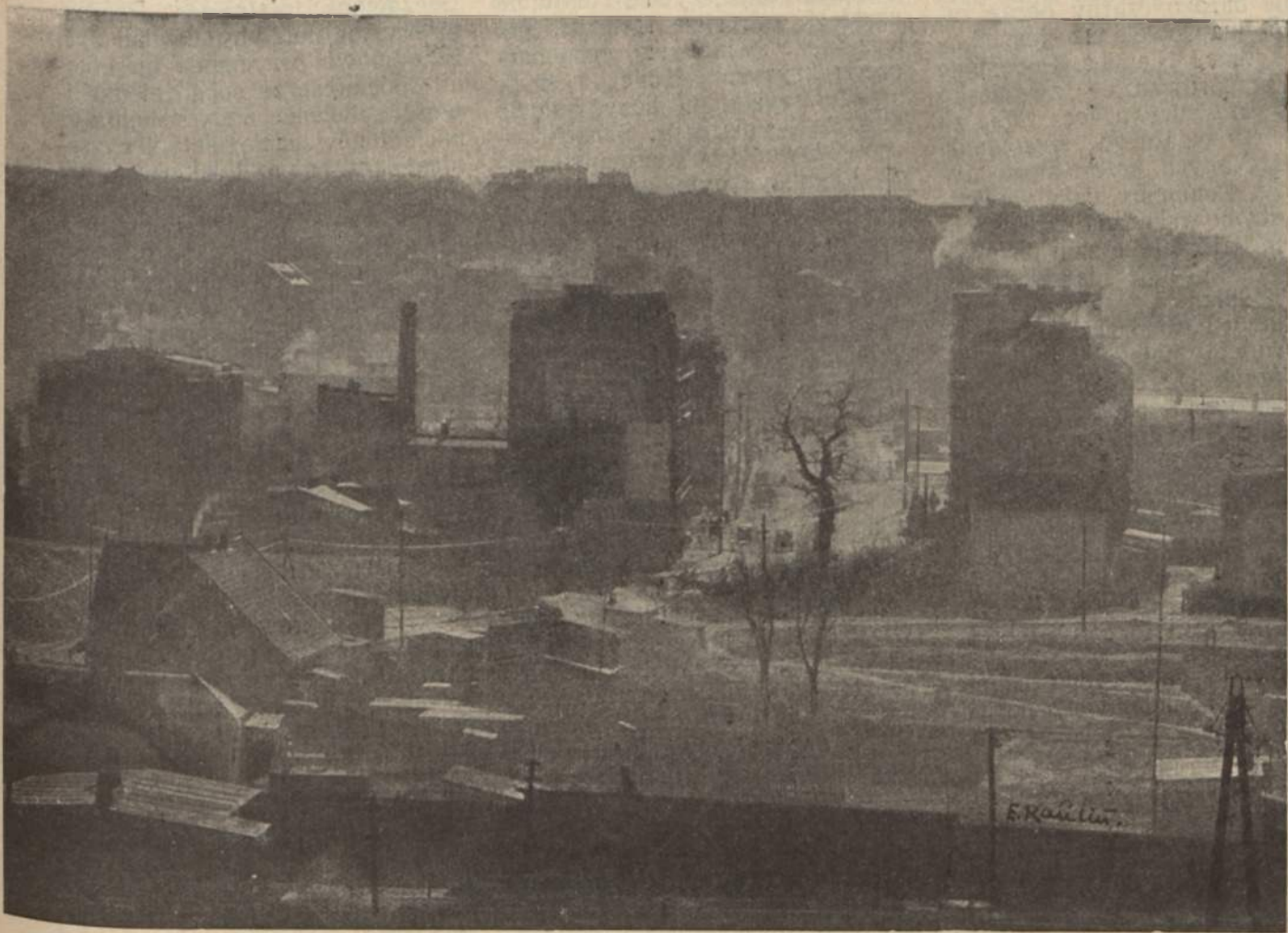
Paradoksalny rozwój taktyki bylejszej zachodnio - europejskiej Ententy wobec Niemiec zdaje się wkraczać w etap decydujący dla losów powojennej epoki. U wstępnym stadium, którego zakończenie przeżywamy obecnie, mieliśmy pierwszy wybór feldmarszałka Hindenburga na prezydenta Rzeczy. Wówczas logika kazała przypuszczać, że mocarstwa, mające jeszcze tak świeżo w pamięci straszliwą naukę lat 1914 — 1918, użyją wszelkich środków, aby zmusić niemiecką „republikę“ do odwrotu z drogi odwetowego nacjonalizmu. Rzeczywistość natomiast — po kilku demonstracjach wzburzenia, bardzo podobnych do tych, jakie ostatnio rozległy się w londyńskim parlamencie — zaczęła roztaczać widowisko wręcz przeciwnie. W miarę jak Niemcy coraz jawniej, coraz bardziej prowokacyjnie, szły pod komendę wojowniczych, agresywnych czynników — zwiększała się ustępliwość wobec niemieckich dążeń do zerwania więzów, uniemożliwiających powtórnie światowładczego ekspery-

mentu, opłaconego rzekami krwi w najokrutniejszym dotychczas kataklizmie dziejów świata. Równoległe z nadspodziewanie szybkim odradzeniem się w Niemczech ducha pierwszych lat bieżącego wieku — w przyspieszonym tempie rezygnowano z gwarancyj bezpieczeństwa, dostarczonych przez traktat wersalski; zwrócono Nadrenję, wyrzeczono się kontroli wojskowej, dopuszczono Germanję Hindenburga do rady wielkich mocarstw, przyznano jej prawo równości zbrojeń, aż wreszcie, gdy w ten sposób doprowadzono do Germanji Hitlera, rozpoczęto przygotowania do odwrotu w ostatnim zasadniczym punkcie: w sprawie rewizji traktatów pokoju.

Nie miejsce tu na analizowanie przyczyn, jakie złożyły się na to pasmo triumfów naszego zachodniego sąsiada. W obliczu dzisiejszej międzynarodowej sytuacji Polska, bardziej niż kiedykolwiek, winna stosować zasadę starożytną: „primum vivere, deinde philosophari“, którą w aktualnym zastosowaniu należy tło-

maczyć: — patrzmy w oczy rzeczywistości, zastanawiając się nie nad jej podłożem, lecz nad jej perspektywami.

Bez względu na takie czy inne losy rzymskich albo waszyngtońskich planów, bez względu na takie czy inne wypowiedzenia się w izbach deputowanych albo senatorów, gmin albo lordów, — znajdujemy się niewątpliwie w przededniu wytoczenia przez Niemcy konkretnych żądań, co do zmian w tym zakresie powojennego stanu rzeczy, który paryska konferencja z 1919 roku ustaliła już nie jako prowizoryczny (Nadrenja, nadzór nad niemieckimi zbrojeniami, odszkodowania, Zagłębie Saary), lecz jako definitywny. Nawet po wyłączeniu całej sprawy zbrojeń, którą udało się Niemcom przewekslować na tory oddzielnej dyskusji, oraz kwestji wschodnich granic Francji, zabezpieczonych przez pakt lokarneński, — pozostaje jeszcze pole niezmiernie rozległe. Wiemy jednak doskonale, że z całego tego pola niemiecka rewizjonistyczna propaganda z góry wy-



Gdynia wczesnym rankiem.

sunęła na plan pierwszy, czyniąc ze swego postulatu rewizji traktatów pokoju synonim apetytów na ziemię, które obdarzyła mianem „gdańskiego“, czy też, według najnowszej terminologii — „wiślanego korytarza“, rozpoczynającego się w Gdańsku z nieustalonym wylotem gdzieś na przestrzeniach między Poznaniem, Krakowem, terytorjami wojennego „Ober-Ostu“ i „brzeską“ Ukraina.

Krótko mówiąc, naczelnym celem rewizji traktatów pokoju jest dla Niemiec nowy rozbiór Polski. Z tej niewątpliwej prawdy opinia polska nazbyt pochopnie wszakże skłonna jest wysnuwać wniosek, że ów naczelnym celem odwetowych dążeń niemieckich musi być pierwszym w rozwoju praktycznego odwetowego działania. Gdyby tak być miało, sytuacja najbliższych czasów przedstawiałaby się nader przejrzysto. Rewizjonistyczna akcja niemiecka zaraz u wstępu albo doznałaby druzgocącej klęski, albo też rozpętałaby wojnę. Oczy-

wiście z ewentualnością szaleństwa ze strony Niemiec, zwłaszcza hitlerowskich, zawsze liczyć się należy. Polska też z tem się liczy i z pewnością nie byłibyśmy ani trochę zaskoczeni, gdyby dziś lub jutro naprzykład jakiś Greiser, Förster, czy inny „Gaulleiter“ w żółtej koszuli opanował Gdańsk i ogłosił przyłączenie wolnego miasta do swego Hitlerlandu.

Czy natomiast przygotowani jesteśmy należycie na inny bieg dalszych wypadków, — przez pewien czas jeszcze bezpośrednio, na pozór, w nas niegodzący, ale tem groźniejszy w konsekwencjach na przyszłość?

Jak może w praktyce wyglądać taka niemiecka rewizjonistyczna ofensywa, narazie omijająca „korytarz“, — o tem jasno i wyraźnie poucza nas niezmiernie interesująca książka, napisana przez człowieka, któremu bodaj w pierwszym rządzie Hitler i jego obóz zawdzięczają dyktaturę nad Niemcami. Człowiekiem tym jest dr. Hjalmar Schacht, — w za-

kresie zarówno gospodarczym, jak politycznym, jeden z najcięższych umysłów powojennych Niemiec, — pogromca odszkodowań, — niezwłocznie po dojściu do władzy Hitlera powołany na stanowisko prezydenta Banku Rzeszy, utracone poprzednio w walce przeciw „wejmarskiemu systemowi“, — dziś kto wie, czy nie potężniejszy niż sam Hitler — w każdym zaś razie nieporównanie mądrzejszy, więc też i nieporównanie groźniejszy — zakulisowy inspirator i dyrygent nowego kursu „budzących się“ Niemiec.

W książce swej, zatytułowanej „Grundsätze deutscher Wirtschaftspolitik“ i stanowiącej wyłożenie gospodarczo - politycznego programu „nowych“ t. zn. właśnie obecnych, czysto nacjonalistycznych Niemiec, dr. Hjalmar Schacht nie wspomina ani słowem o granicach polsko - niemieckich, podobnie jak i o Polsce wogóle. Za punkt wyjścia bierze sprawę bezsprzecznie podstawową, przytem bezpośrednio jego zawiadywaniu podlegającą t. j.

środki pieniężne, walutę, finanse. Maluje bardzo czarny obraz zarówno finansowej, jak gospodarczej sytuacji Niemiec. Podejmuje się przeprowadzić zwycięsko dzieło ratownictwa, lecz tylko za cenę skrupulatnego stosowania wyluszczonej przez niego dyrektyw. Pomijamy całą wewnętrzną stronę wskazań d-ra Schachta, tem bardziej, że sam on uważa ją za zupełnie niewystarczającą podkład „ocalenia“, czyli odbudowy gospodarczej i ogólnopaństwowej potęgi Niemiec w rozmiarach przedwojennych, a może nawet wspanialszych. To „ocalenie“, według d-ra Schachta, można znaleźć tylko nazewnątrz. Na zapytanie: — gdzie i na jakiej drodze? — kategoryczna odpowiedź brzmi: — j e d y n i e i w y ł a c z n i e p r z e z u z y s k a n i e k o l o n i j.

Wszystkie inne troski i cele Niemiec powinny, zdaniem d-ra Schachta, na dalszy plan ustąpić. Zdobycie kolonialnych posiadłości określa dr. Schacht jako „podstawowe życiowe zadanie“, ku któremu wyteńczyć trzeba wszelkie siły, nie szczędząc żadnych ofiar i nie cofając się przed żadnymi środkami działania. Należy tłumaczyć, że „dopuszczenie Niemiec do udziału w zamorskich i kolonialnych terenach, to jeden

z najskuteczniejszych środków na usunięcie nietylko niemieckiego, lecz także światowego gospodarczego kryzysu“. Należy jednak przede wszystkim liczyć się z tem, że — pisze dr. Schacht — „powodowani polityczną zawiścią i egoistycznym szowinizmem, chwilowi polityczni mocarze świata nie chcą dopuścić do ekstenywnego rozkwitu niemieckiej gospodarki i sądzą, że będą mogli dla siebie samych zachować olbrzymie możliwości rynkowe, produkcyjne i osiedleńcze na olbrzymich, technicznie jeszcze niewyzyskanych, kolonialnych terenach świata“. To też dr. Schacht zarysowuje plan bezwzględnej i choćby nawet desperackiej walki o kolonie, wychodząc z założenia, iż „Niemcy są dziś gospodarczo tak złamane i pieniężnie tak zadłużone, że właściwie nic już gorszego spotkać je nie może“. Walka miałaby polegać na wojnie gospodarczej, na zamknięciu Niemiec dla importu, na zastosowaniu u siebie jaknajsurowszej „autarchji“, na steroryzowaniu świata grozą katastrofalnego pogłębienia ogólnego kryzysu, nadewszystko jednak na zastosowaniu środka, triumfalnie już przez d-ra Schachta wypróbowanego w kampanji odszkodowawczej, mianowicie — t. zw.

„niezdolności płatniczej“. Poproszu Niemcy miałyby oświadczyć, że odmowa przyznania im kolonii pociągnie za sobą niemożliwość spłacania nietylko olbrzymich długów, zaciągniętych zagranicą, lecz nawet i jakichkolwiek procentów od tych zobowiązań...

Tak wygląda w programie d-ra Schachta plan pierwszego etapu niemieckiej walki o rewizję traktatów pokoju. O „korytarzu“, o Polsce wogóle — jak już podkreślaliśmy — ani słówka. Czy znaczy to, że, odkładając „sprawę korytarza“ w praktycznym działaniu „na później“, Niemcy miałyby narazie pod tym względem zostawić nas i świat w spokoju? Przypuszczenie tego rodzaju oczywiście stanowiłoby rekord na'wności z naszej strony. Przeciwnie: — należy się spodziewać, że krzyk o „rewizję granic polskich“ będzie tem głośniejszy, tem bardziej natarczywy i niezdolny, im energiczniejsze i bardziej wyłączone będzie skierowanie całej siły praktycznego działania ku zdobyciu przede wszystkim takiej potęgi, któraby w pewnym momencie umożliwiła Niemcom odwrócenie się w naszą stronę na tyle szans może tragicznie dla nas nierównych.

Korytarzowym wrzaskiem Niemcy będą się starały nas ogłuszyć,

## POLSKIE POMORZE

Jeśli weźmiemy do rąk wydany ostatnio w Paryżu gruby tom *in quarto*, poświęcony Polskiemu Pomorzu — pierwszym szczegółem, jaki zwróci naszą uwagę, będzie ilość przypisków, w które wyposażył autor swoją pracę. Na czterechset sześciudziesięciu zgórą stronicach książki o Pomorzu Kazimierza Smogorzewskiego znajdziemy co najmniej dwa razy tyle odsyłaczy i tyleż, jeśli nie więcej nazwisk powtarzających się w tekście, a wreszcie cytat w cudzysłowach, których liczby nie podjęlibyśmy się ustalać. Jeśli więc weźmiemy pod uwagę, że ten ogromny tom opracował jeden człowiek, niezaniebujący poza tem niwy publicystycznej, którą uprawia zawodowo — skłonić należy do prawdy głowę z całym uznaniem przed tym iście benedyktyńskim trudem.

Tembardziej, że jest on tyle potrzebny i właśnie w języku francuskim a więc powszechnie zrozumiałym, na użytek wszystkich, którzyby się interesowali sprawą naszego dostępu do morza, tak bardzo przecież i tak stale zaciemnianą przez wroga nam propagandę. Dla tych właściwie czytelników „La Poméranie Polonaise“ Smogorzewskiego staje się źródłem nieocenionem, zawierajacem doprawdy chyba wszystko, cokolwiek na ten temat można powiedzieć i co powiedział, co napisał długi szereg mężów stanu, czynnych polityków, publicystów, historyków, geografów, etnogra-

fów, ekonomistów. Streszczone pokrótce dzieje Pomorza możemy tu pominąć, my bowiem znamy je chyba dość dobrze — ale może należałoby przeczytać rozdział, poświęcony walce, jaką reprezentanci polscy stoczyć musieli w czasie konferencji paryskiej. Przypomniałby on nam, że nie od razu dało się przekonać tych, którzy rozstrzygali o przyszłych granicach politycznych Europy, jaki dostęp do morza jest nam potrzebny i do jakiego mamy prawo. Potem sytuacja się zmienia. Propozycje amerykańskiej umyślnej komisji naukowej, złożone w styczniu r. 1919 w Paryżu, przyznawały nam na zachodzie granicę korzystniejszą, niż obecna, zwłaszcza na terytorjum Górnego Śląska, który w całości został uznany za polski. Na północy w obrębie państwa polskiego znaleźć się miała cała mazurska część Prus Wschodnich wraz z terytorjum, przez jakie przebiega linja kolejowa Gdańsk—Malborg—Działdowo. Nieco mniej korzystne były dla nas propozycje t. zw. komisji Cambona, ale i według nich również kolej ta powinna być przypaść Polsce, ona bowiem jedynie jest najkrótszą drogą pomiędzy portem a stolicą państwa polskiego. Decyzje komisji tej zbijał jednak z uporem ówczesny premier Wielkiej Brytanji w obawie, iż państwo zwyciężone może nie zechcieć podpisać traktatu. Obawy pana Lloyd-George'a mogły się były wydawać ko-

miczne, jak podkreśliły to poważne dzienniki francuskie i angielskie — niemniej one to właśnie zwyciężyły zarówno w sprawie granic naszego Pomorza jak i w sprawie gdańskiej.

A przecież nie były one słuszne

Obawiał się p. Lloyd-George jak to wyraźnie powiedział w głośnym swym memorjale z dn. 26 marca 1919 r., iż 2 miliony Niemców znaleźćby się mogły pod panowaniem innego narodu, o odmienniej religji, a który przez cały czas swych dziejów dowiódł, iż nigdy się nie umiał rzadzić... — Tym właśnie obawom zaprzeczyło życie.

Na okrojonym w myśl życzeń p. Lloyd George'a terytorjum znalazło się Niemców nierównie mniej, niżeli przypuszczał były premier angielski. Propaganda niemiecka twierdzi, że znaczną część Niemców z byłego zaboru pruskiego wyгнаła Polska. Czy jednak tak było istotnie?

Były kanclerz cesarstwa niemieckiego von Bülow stwierdza w swych „Pamiętnikach“, że „Niemiec w walce narodowościowej nie posiada dostatecznej siły oporu; z chwilą gdy państwo go nie podtrzymuje, gotów zatracić swój charakter narodowy“. Odczuwali to może podświadomie osadnicy niemiecy, kupcy i rzemieślnicy, i wnet po podpisaniu traktatu odplynęli gromadnie do Niemiec, stwierdzając, jak powierchow-na była germanizacja zaboru pruskiego. Przyczynił się do tego i rząd niemiecki w pewnej mierze. Ody mianowicie w

odwrócić naszą uwagę od innych dziedzin szerokiego świata, od tych właśnie, na których będą szukały środków do zdruzgotania nas przemocą t. j. przedewszystkiem od kolonij i w tem właśnie tkwi najgroźniejsze dla naszej przyszłości niebezpieczeństwo.

Dziejowy rozwój powojennej Europy wchodzi w etap rewizji traktatów pokoju. Żadne żale, ubolewania, oburzania się, czy protesty nic na to nie poradzą. Trzeba męsko spojrzeć w oczy faktom i ruszyć do walki. Trzeba też — przedewszystkiem — rozumieć, że straszliwym błędem Polski byłoby, gdyby w tej walce ograniczyła się ona tylko do obronnej pozycji przeciw niemieckim zakusom na nasze granice, czy też na jakiegokolwiek traktatowe decyzje, bezpośrednio nas dotyczące. Pod tym względem powiedzieliśmy, co należy i nic więcej nie mamy do dodania. Zarówno Niemcy, jak i wszyscy na świecie, wiedzą doskonale, że każdy zamach na nasze ziemie, czy na nasze prawa, spotkałby się niezwłocznie ze zbrojnym odporem, co, przy dzisiejszych warunkach, nawet gdy bylibyśmy sami, skończyłoby się z pewnością nie w „korytarzu“, ale najprawdopodobniej w Berlinie. To jednak jeszcze bynajmniej nie wystarcza. Musimy wyteżyć wszystkie siły, aby i na przyszłość nie dopuścić

do takiej dysproporcji potęgi Niemiec wobec Polski, któraby nas mogła — wraz z „korytarzem“ — kosztować niepodległość. I tu właśnie na plan pierwszy wysuwa się sprawa kolonij. Dr. Hjalmar Schacht ma stokrotnie słuszną, gdy twierdzi, że bez kolonij Niemcy — podobnie jak każde inne państwo — nie mogą być naprawdę mocarstwem potężne i groźne dla świata. Dlatego też jednak przed Niemcami kolonie musi otrzymać Polska, przytem musi je otrzymać nieodzownie w takiej mierze, któraby gwarantowała zachowanie dotychczasowej równowagi sił polsko-niemieckich. To winno być postawione jako nasz niezłomny, kardynałny postulat wobec wszelkiej rewizjonistycznej akcji. I o realizację tego postula-

tu winniśmy walczyć z zupełnie taką samą bezwzględnością, jak w obronie granic. Czas wielki, aby szeroki ogół w Polsce wreszcie uprzytomnił sobie jasno, że nie w korytarzowym wrzasku i nietyle w takich czy innych, możliwych w najbliższej przyszłości, dyplomatycznych, albo i niedyplomatycznych, na tym tle zakusach, lecz w perspektywie odrodzenia się niemieckiej przedwojennej mocy, w możliwości odbudowy na kolonialnych podstawach światowego germańskiego imperjum, w potędze kolonialnej Niemiec bez potęgi kolonialnej Polski — kryje się dopiero prawdziwie poważna groza zarówno dla „korytarza“ jak i dla całej naszej państwowej egzystencji.

TADEUSZ EHRENBERG.

### W związku ze zbliżającym się terminem „ŚWIĘTA MORZA“

wszelkierne materiały informacyjne w sprawach  
MORSKICH i KOLONIALNYCH znaleźć można w

### KALENDARZU MORSKIM i KOLONIALNYM NA ROK 1933

wydanym nakładem I-go Oddziału im. JANA z KOLNA L. M. i K.

Specjalnie zniżona cena za egzemplarz  
(200 stron druku) wynosi tylko 1.50 zł.

Zamówienia przyjmuje:

LIGA MORSKA i KOLONIALNA, Warszawa, Nowy Świat 35

kwietniu r. 1920 władze polskie w obawie ewentualnych trudności zwróciły się do Berlina z prośbą o pozostawienie niemieckich urzędników cywilnych — Berlin odwołał ich niezwłocznie wszystkich. Polacy zastąpili ich zresztą niezwłocznie. Pisał zresztą o tem z goryczą dr. Franz Lüdtkke w organie urzędowym „Ostmarkverein“: „W nieladzie dziesiątki tysięcy Niemców opuszczają Marchję Wschodnią, pozostawiając tam swój dobytek, za byle co sprzedając przedsiębiorstwa handlowe i rolę. Polacy triumfują. Macie ich, rzekomych autochtonów — szydą. — Gdyby to była ich ojczyzna, toby jej tak nie opuszczali!“...

Odpyły te sprawy, że dziś liczba Niemców na naszym Pomorzu jest znikoma. Jeden z poważnych uczonych niemieckich a nie szowinista ustalił w r. 1926 odsetek ludności niemieckiej w Pomorzu na 11.8%. Dziś, jak to wykazał powszechny spis ludności z roku 1931, jest on jeszcze mniejszy; sięga zaledwie 10% z niewielką przewyżką. Czy jednak proces odniemczania Pomorza na tem się zatrzyma?

Przyrost naturalny ludności polskiej jest ogromny, jeden z największych w Europie. Przyrost ludności niemieckiej przeciwnie jest tak niski, iż budzi poważne obawy uczonych niemieckich, którzy ustalają już daty, gdy zaludnienie Rzeszy nie tylko przestanie wzrastać, lecz przeciwnie — będzie się zmniejszało.

Już przecież przed rokiem dr. Artur Prinz na łamach „Vossische Zeitung“ stwierdził, że demografia nie spieszy bynajmniej z pomocą tym z pośród Niemców, którzy mówią o życiowej potrzebie nowych terenów, jakieby Rzesza mogła zaludnić: „Należy się też liczyć z niebezpieczeństwem — pisze dr. Prinz — byśmy zamiast rewizji granic polskich na naszą korzyść, nie byli świadkami przesunięcia się granicy etnograficznej ku zachodowi“.

Są to już wszakże niemieckie obawy na przyszłość, których tu nie chcemy rozwijać bliżej. Wystarczy nam, gdy stwierdzimy, że dzisiejsze polskie Pomorze jest ziemią nawskroś polską, jedną z najbardziej polskich — w państwie polskim. A mimo to przecież, wbrew wszelkim obawom p. Lloyd-George'a o jakich wspomnieliśmy przed chwilą, stwierdza wraz z całym państwem, że legenda o „polskiej gospodarce“ jest tylko — legendą.

Gospodarczemu rozwojowi Rzeczypospolitej poświęca p. Smogorzewski czterdzieści kilka stron swjej tak bardzo źródłowej pracy. Trudno doprawdy o nich mówić, bodaj w najpobieżniejszym streszczeniu. Przejdźmy więc odrazu do sprawy obu naszych portów bałtyckich.

Więc naprzód Gdańsk. Z wieku mu i z urzędu się należy, byśmy go wymienili na pierwszym miejscu. Czyż mamy tu przypominać, jak w r. 1754 czcił

Gdańsk wspaniałymi uroczystościami trzechsetlecie dobrowolnego swego powrotu do Polski; jakie to z tej racji układano poezje, jakie wygłaszano mowy i jakie bito medale?...

Językowo, etnicznie, byli gdańszczanie od XIV wieku Niemcami, co jednak nie przeszkadzało bynajmniej czuć się patriotami polskimi artystom rytmikom Falkowi i Chodowieckiemu lub historykowi Lengnichowi. Polska nie polonizowała nigdy Gdańską żadnym przymusem, wzamian dawała mu tak wielkie korzyści, iż w XVIII stuleciu było to najbogatsze i najludniejsze miasto w Europie środkowej; Hamburg doścignął je dopiero po stu latach.

Tradycje polonofilskie w Gdańku trwały długo jeszcze po rozbiorach. Gdy w r. 1807 powołane zostało do życia wolne miasto, wzdychało ono do połączenia się z Księstwem Warszawskim, od którego dzielił je rozległy korytarz pruski. W styczniu r. 1813 se nat gdański wysłał delegata swego do Paryża z instrukcją, iż ma zabiegać o połączenie Gdańka z Polską „państwem potężnym i niezawisłym“. A gdy w roku 1863 rządy rosyjski i pruski zawarły w Warszawie tajną konwencję celem stłumienia powstania, — związek gdańskich zrzeszeń kupieckich potępił tę konwencję i zaprotestował przeciw polityce antypolskiej rządu pruskiego.

Dziś stan rzeczy jest inny. „Miasto Gdańsk, zgermanizowane przez funkcjo-

## LEKCJA HISTORJI

Historja uczy, że narody, które, upoiwszy się własną cywilizacją, zapragnęły hołdować tylko pokojowi i braterstwu ludów, w zbożnej pracy i kulturze widząc tarczę przeciwko poczynaniom wrogów, — padały zawsze ofiarą zaborczo i agresywnie usposobionych sąsiadów. Napadnięte i podbite traciły wolność, niepodległość, dobrobyt, podczas gdy najezd:nik niszczył pomniki kultury, albo też używał ich dla siebie.

Nic narodów takich nie było w stanie ocalić. Ani właśnie owa nadwyżka cywilizacji, ani szczerze dążenie do zgody i pokoju. Ich abnegacja, ich szeroko pojęta gościnność, czy tolerancja, ich głęboko pojęty pacyfizm, stawiały je w tem więcej niekorzystnem położeniu, im więcej były szczerze, im więcej ideowe, — dawały nieprzyjacielowi coraz dalsze atuty do ręki. Jedynie tam, gdzie na straży kultury i cywilizacji stał dobrze wyekwipowany i uzbrojony żołnierz, — jedynie tam udało się kraj i naród ocalić od zagłady. Niedawno jeden z czołowych polityków francuskich powiedział ostatnio, że naród uzbrojony, to nie przykład godny naśladowania, a'e pokusa dla zaborczo usposobionego sąsiada.

Oczywiście wojna jest okropnością, jest zbrodnią. Ale dlatego właśnie trzeba się tak urządzić, by w razie napaści ją wygrać. Inaczej — przez nieogledny pacyfizm — szafujemy tylko krwią najlepszych synów narodu, oraz naszym majątkiem moralnym i materialnym. Nie jest paradoksem twierdzenie, że pacyfizm wybitnych mężów stanu kosztował ludzkość więcej krwi, niż zachłanna agresywność wszystkich kondotjerów świata.

Nie dość starej zasady „si vis pacem — para bellum“. Ale jeszcze siła zbrojna naprawdę pokojowo usposobionego, ma przed sobą specjalnie trudne zadanie: obronę wolności, prawa, kultury i cywilizacji — nie znając dokładnie dnia ani godziny niebezpieczeństwa. Przeciwnik przygotowuje się do napaści oddawna, jako atakujący ma inicjatywę, pragnie narzucić nam swą wolę... My, szanując prawo, z bronią u nogi czekać musimy aż uderzy i dopiero potem przejść do kontrataku...

Tem usilniej należy się więc przygotowywać i mieć w pogotowiu. A jeśli w dziedzinie armji lądowej wszelka improwizacja jest bardzo trudna, to w dziedzi-

nie marynarki wojennej jest ona wręcz niemożliwa. To też dziś z troską spoglądamy ku naszej granicy morskiej. Bo podczas kiedy zaborczo usposobionemu sąsiadowi naszemu przybyły w ciągu ostatnich lat dziesięciu, dwa pancerniki (trzeci jest w budowie), pięć krążowników, trzynaście kontrtorpedowców, cza cały szereg okrętów pomocniczych (nie mówiąc już o modernizacji starszych jednostek), my nie potrafiliśmy dotąd zdobyć się na planowy i twórczy wysiłek wojenno-morski. Nasza młoda flota, stojąca bardzo wysoko, jeśli chodzi o poczucie obowiązku, o wyszkolenie, o zapał i chęć ofiarnej służby ojczyźnie, nie przedstawia jednak dość poważnej siły, aby mogła przez samą swą obecność odegrać rolę czynnika równowagi politycznej, hamulca wrogich zakusów. Fakt ten jest smutny nie tylko z militarnego i politycznego punktu widzenia, ale także z gospodarczego, albowiem sprzyja sztucznemu wytwarzaniu w Gdyni atmosfery niepewności.

Ten fatalny wpływ moralny i gospodarczy ma za przyczynę nie tylko słabość naszej siły na morzu, ale także zupełny zastój

narjuszki pruskiej, przejętych dumą zwycięstwa po r. 1870, traktowało w r. 1920 swój powrót do wolności, jako okres przejściowy — pisał p. Charles Dupuis w pracy swej „Polska a Bałtyk“ — jak to cytuję p. Smogorzewski. — Sfery kierownicze, zważając przedewszystkiem na interes niemiecki, zamierzały użyć swobód jakie im dawał traktat wersalski, by przygotować powrót Gdańska na łono Rzeszy, by trzymać w szachu Polskę, której niepodległość wydawała się im zniewaga dla wielkich Niemiec“. Nastrój ten nie zmienił się dotychczas. Gdy przed dwoma laty prezydent m. Gdańska p. Sahlm przechoził na stanowisko nadburmistrza m. Berlina, żegnał go prezydent obecny p. Ziehm słowami podzięk za to, że przez lat 10 bronił niepodległość i niemieckiego charakteru „państwa gdańskiego“. „Spełniłem misję historyczną — odrzekł na to p. Sahlm — utrzymałem niemiecki charakter Gdańska i zachowałem Gdańsk dla Niemiec“.

Nikt w Polsce nie zamierza odbierać tego niemieckiego charakteru Gdańskowi, ale trudno się zgodzić, by Polacy na terytorjum wolnego miasta mieli być bezbronni a nadto, by owa niemieckość zatruwać miała codzienne stosunki gospodarcze polsko - gdańskie. Gdańsk przecież żyje tylko kosztem Polski; istnienie jego związane jest nierozłącznie z całym dorzeczem Wisły, jak tego dowodzą niezbitnie lata coraz to bardziej dotkliwego upadku gospodarczego Gdań-

ska od pierwszego rozbioru Polski aż do wybuchu wojny europejskiej.

Upadkowi ostatecznemu zapobiegło wskrzeszenie państwa polskiego i włączenie Gdańska w obręb naszych granic celnych. O wzroście obrotów towarowych w porcie gdańskim pisało już niejednokrotnie, nie będziemy więc cyfr tych przytaczać. — ale nie każdemu może wiadomo, że Gdańsk, który przed wojną zajmował 13-te miejsce wśród 20 portów na Bałtyku, w r. 1928 znalazł się na trzeciem miejscu, gdy tuż obok leżący Królewiec z 14-tego miejsca przesunął się na 16-te. Zdają sobie też sprawę z siły węzłów gospodarczych polsko-gdańskich ci Niemcy, których nie zaślepia szowinizm. Publicysta niemiecki dr. Werner Mahrholz zamieścił w „Vossische Zeitung“ przed kilku laty artykuł, w którym stwierdza, że choć gdańszczenie sercem należą do Niemiec wiedzą, że bez Polski gospodarczo są niczem. Przemysłowiec austriacki p. Otto Deutsch przyznał na łamach wiedeńskiej „Industrie“, że powrót Gdańska do Niemiec równałby się skazaniu go na śmierć...

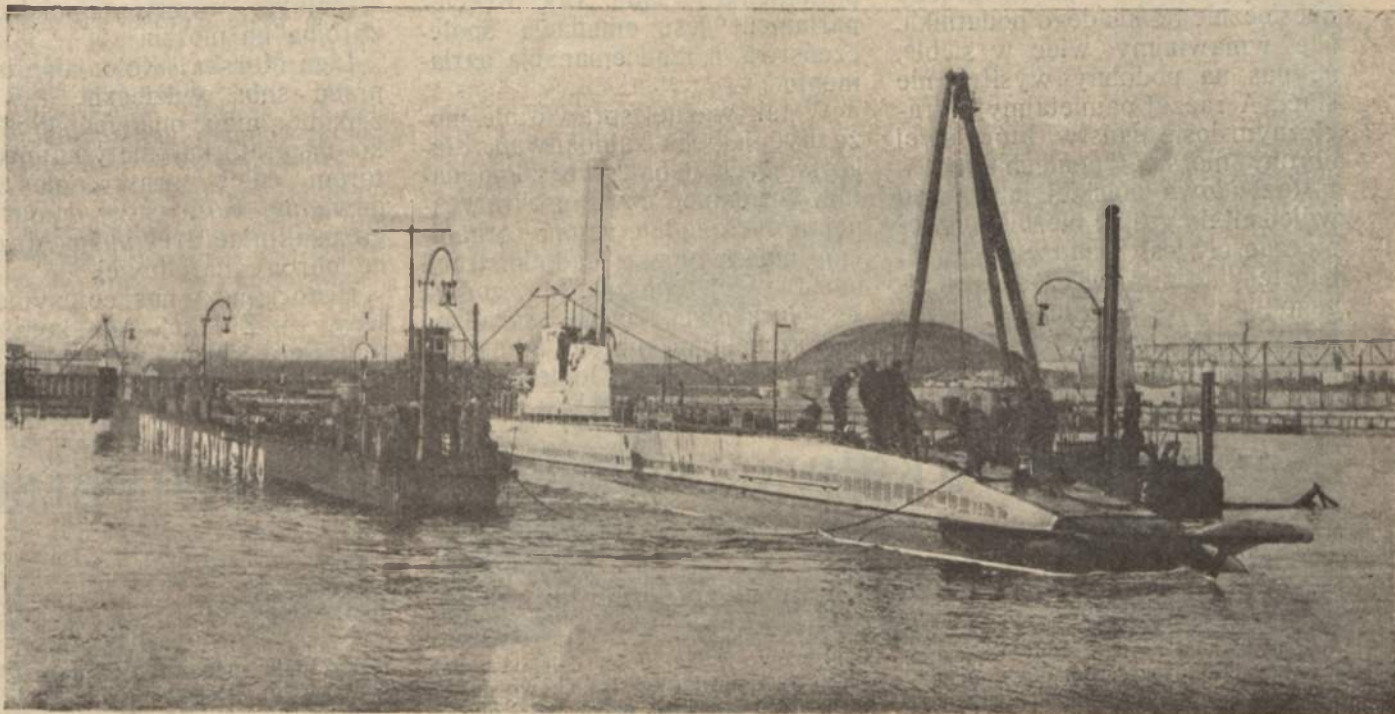
Jakże streścić rozdział książki p. Smogorzewskiego, który autor zatytułował „Cudem Gdyni“. W pierwszych latach budowa naszego własnego portu na Bałtyku budziła sceptycyzm nawet wśród ludzi nam przyjaznych. Obecnie na łamach „Journal de Genève“ stwierdza p. William Martin, iż „nazbyt wiele

mówiono o Polakach, jakoby nie byli organizatorami, jakoby nie mieli być zdolni do utworzenia państwa czy przeprowadzenia przedsięwzięcia. Polska chciała dowieść światu a zwłaszcza Niemcom, do czego jest zdolna i dowiodła tego ponad wszelkie przypuszczenie. O niezwykle szybkim rozwoju tego najmłodszego z portów bałtyckich znów mówią cyfry. Przed wojną nie było jej zupełnie — wieś rybacka, na którą nikt nie zwracał uwagi. W r. 1928 w tabeli 20 portów bałtyckich, o jakiej wspomnieliśmy wyżej zajęła Gdynia miejsce jedenaste, by już po trzech latach zepchnąć niemiecki Szczecin z piątego miejsca na szóste. Wzrost tonażu, którybyśmy w r. 1926 wyrazili wskaźnikiem 100 — w r. 1931, a więc po latach pięciu zaledwie, przewyższa 1.300. Z chwilą wprowadzenia regularnego ruchu kolejowego na linii Śląsk—Gdynia cyfry te wzrosną niezawodnie.

Wskrzeszenie państwa polskiego powitano w Niemczech szyderstwem na temat jego sezonowości. Obecnie coraz częściej pojawiają się wydawnictwa niemieckie na temat „polskiego niebezpieczeństwa na wschodzie“. Jest to s u i g e n e r i s hołd, składany pracy polskiej, o której tak rzeczowo, na podstawie cyfr i opinij obcych mówi nam p. Smogorzewski w swem „Polskiem Pomorzu“.

STANISŁAW PORAJ.





*Łódź podwodna O. R. P. „Rys” wchodzi do dołu pływającego stoczni Gdyńskiej.*

w jej rozbudowie. Mimo uchwalenia przez sejm pewnych sum, w tym kierunku nic się dalej nie dzieje. Przyczyną ku temu jest dość, ale właśnie zorganizowane i patriotyczne społeczeństwo powinno owemu zastojowi zapobiec, powinno stworzyć realną siłę nad Bałtykiem!

Niesłuszne jest twierdzenie, że aby zabezpieczyć nasze państwo morskie, musimy liczebnie sprostać flocie zaborczo usposobionego sąsiada. Czyż Tegetthof pod Lissą był silniejszy od Persana? Czyż Togo miał rzeczywistą liczebną przewagę nad obiedwoma rosyjskimi eskadrami oceanu Spokojnego? Czyż dzisiejszy stosunek sił morskich Japonji i Stanów Zjednoczonych (jak 3 do 5) spędza sen z powiek mieszkańców kraju Wschodzącego Słońca? Przecież każda siła zbrojna na morzu ma już to do siebie, że sama przez się jest źródłem potęgi, dobrobytu, korzystnych przemyśleń, jest hamulcem intencji zaborczych, gwarantką bezpieczeństwa. Nawet przy stosunku 1 do 2, ryzyko dla napastnika może być bardzo poważne.

Ale pewne kryterjum dla siły tej istnieć musi, jak również pewna doktryna. Pojęcie wojny podjazdowej na morzu jest w dzisiejszych czasach nonsensem. Radio, samoloty, hydrofony wykluczają prawie zupełnie czynnik zaskoczenia. Pozostaje więc zorganizowana i przygotowana na wszelkie ewentualności siła. Siła ta musi

być na tyle wielka, aby wzbudziła zaufanie tak narodu jak i jego obrońców — to jest załóg okrętowych. Wygrać wojnę można wszak tylko ludźmi, którzy wierzą w zwycięstwo, którzy wolę zwycięstwa potrafią narzucić historii.

Kwestja rozbudowy marynarki wojennej nie jest tedy u nas kwestją wyłącznie militarną, ale właśnie narodową w najszerszym tego słowa znaczeniu. Od niej zależy nietylko nasze znaczenie jako państwa, ale także nasz byt jako wolnych obywateli. Od niej zależy przyszłość Polski.

Rok rocznie na walnych zjazdach Ligi Morskiej i Kolonialnej uchwalano przez aklamację wniosek o konieczności stworzenia odpowiedniej do naszych potrzeb siły zbrojnej na morzu. Meldowano gotowość społeczeństwa do ofiarnego czynu, byle czyn ten był zorganizowany ustawowo, w formie programu ujęty, jednakowo wszystkich obywateli obciążający. I w roku bieżącym z pewnością nastąpi to samo.

Otóż nie dość wniosków i zgłaszania ofiarności! Trzeba właśnie tego czynu! I to czynu szybkiego. Cóż warto są wszelkie manifestacje, jeśli manifestanci nie czują za plecami żelaznych argumentów?

Te żelazne argumenty nie mogą mieć, jak to laicy twierdzą, „defenzywnego charakteru”. Dzisiejsza doktryna wojskowa nie zna bowiem terminu defenzywnej obrony. Bronić własnych brze-

gów trzeba u brzegów przeciwnika. Do czego prowadzi obrona pasywna świadczy znów historia w przykładach Sant-Jago i Port-Artura. Obrona, tembardziej jeśli przypada w udziale słabszemu, musi być jak najbardziej aktywna.

Polski program morski musi tedy obejmować okręty wszelkich kategorii, — nietylko jednostki lekkie. Kontrtorpedowce dziś stały się mało zdolne do samodzielnej akcji (z wyjątkiem przygodnych raidów, eskorty lub ścigania łodzi podwodnych), łodzie podwodne same panowania na morzu nie osiągną. I wogóle siły lekkie, nic nie zwojują, jeśli nie poczuja za plecami pancernego zespołu floty.

Narazie taki pancerny zespół mógłby obejmować trzy jednostki po 18—20.000 ton, uzbrojone w 8—9 dział 305 mm, 12—100 mm, i kilka lżejszych, przy szybkości około 30 węzłów i opancerzeniu wystarczającym przeciwko pociskom 280 mm. Wokół niego zgrupowałyby się tuzin kontrtorpedowców i tuzin lżejszych łodzi podwodnych, (po 600—700 ton), oraz trzy podwodne stawiacze min. Kilkanaście jednostek pomocniczych i silne lotnictwo morskie dopełniałyby całości.

A pieniądze... pieniądze znalazłyby się, gdyby tylko ustawowo „danie” czy „fundusz” uchwalono. Potrzeba na to aż trzy złote rocznie na głowę obywatela, czyli 5 razy mniej niż w Niemczech. Licząc zaś, że tylko połowa lud-

ności posiada samodzielną zdolność płatniczą, — po 50 groszy miesięcznie od każdego podatnika. Nie wmawiajmy więc w siebie, że nas na podobny wysiłek nie stać. A raczej pamiętajmy o tragicznym losie państw, które swej obrony morskiej poniechały.

**Rozbudowa polskiej marynarki wojennej do granic niezbędnej konieczności jest nakazem chwili!** I to tembardziej, że czasu straconego w tej dziedzinie nie da się nigdy odzyskać. Przeszkody jeśli są — muszą runąć pod zgod-

nym naporem społeczeństwa, parlamentu i rządu. Boć przecież parlament jest emanacją społeczeństwa, a rząd emanacją parlamentu.

W tak ważnej sprawie nie może być jakichś zablokowań, długotrwałych debat, przeszkód natury formalnej, czy biurokratycznej. Poszczególne resorty organizmu państwowego i administracji państwowej muszą tu zgodnie współpracować, a nie odgradzać się szczelnym murem lokalnych poczynań i celów. Dopiero wów-

czas „viribus unitis” stworzymy wspólnym wysiłkiem polską siłę zbrojną na morzu.

Liga Morska i Kolonialna ma tu przed sobą wdzięczne i ważne zadanie: może ona stać się nie tylko inspiratorką, nie tylko promotorem całej sprawy, ale także dźwignią, która ruszy z martwego punktu tę arcyważną dziedzinę obrony narodowej.

Historja uczy nas, co czynić należy. — Z lekcji tej skorzystać winniśmy skwapliwie.

INŻ. J. GINSBERT.

## ZNACZENIE DRÓG KOMUNIKACYJNYCH, ŁĄCZĄCYCH POLSKĘ ZE ŚWIATEM

ze szczególnem uwzględnieniem dróg wodnych.\*)

Rzut oka na kartę Europy wskazuje, że wszystkie drogi śródlądowe między Zachodem i Wschodem, dogodnie dla wielkich transportów, prowadzą niżej północnym, t. zw. niżej sarmackim, który jest pasem wielkich dolin między Bałtykiem i lukami Karpat i w dalszym ciągu na wschodzie obejmuje obszar Rosji w kierunku ku Syberji i ku stepom turkestańskim.

Otóż cały obszar między Bałtykiem i Karpatami zajęła Polska i przez to kraj nasz jest miejscem przechodowym, pewnego rodzaju pomostem dla wielkiego tranzytu, mogąc z tego tytułu osiągać znaczne korzyści, przywiązane do każdego punktu postoju, znacznie większe niż przypuszczalne niedogodności lub możliwe niebezpieczeństwa, jakie mogłyby powstać z powodu przewożenia przez nasze drogi towarów państw obcych. Cała sieć kolejowa Europy zachodniej i środkowej, skupiająca się ku wschodowi w węzłach Wiedeń, Praga, Wrocław i Berlin łączy się z dalszym wschodem przez Polskę, przez Polskę prowadzi także najdogodniejsza nizinna linja kolejowa, łącząca te punkty z Bukaresztem, przez Kraków i Lwów, oraz łącząca Skandynawję z Bukaresztem, przez Gdynię — Gdańsk, Warszawę, Lwów.

Karta Europy wskazuje dalej, że Polska rozsiada się w miejscu największego zniżenia ładu, względnie największego zbliżenia morza Czarnego do Bałtyku i położenie to skraca odległość dróg dozwozowych ze środka kraju do portów morskich. Polska jest przytem krajem przeważnie nizinnym, średnie wzniesienie ładu wynosi 150 m. nad poziom morza, wskutek czego rzeki mają stosunkowo mały spadek, następnie znaczną część Polski zajmuje wspomniany już szeroki pas dolin równoleżnikowych, między zachodem i wschodem, a więc od morza Północnego do Dniepru, wzniesionych 50—100 m. n. p. m., więc i działy wód między poszczególnymi dorzecziami są przeważnie płaskie, bez wyraźnych wzniesień. Rzeki nasze spływają w różnych kierunkach i sieć ich żeglownych

dopływów wnika dość daleko w głąb kraju, tworząc łatwy stosunkowo dostęp do portów morskich, niskie zaś i płaskie działy wód ułatwiają łączenie z sobą sąsiednich dorzeczy. Do Bałtyku spływa przedewszystkiem Wisła, dorzecze jej (193.000 kilometrów kwadratowych) obejmuje siecią dopływów 46,5% Polski i znajduje się, — pomijając górny bieg Popradu w Karpatach, górne biegi niektórych dopływów Narwi, i górne biegi Drwęcy, Osy i Brdy o łącznym obszarze około 12.900 km.<sup>2</sup> — w całości w Polsce, to też cała Wisła i jej wybrzeże morskie uważane być musi za naszą własność terytorjalną, wliczając w to Gdańsk, a Wisła za naszą rzekę narodową. Do Bałtyku spływają dalej Warty z Notecią przez Odrę, Niemen i Dźwina, która na krótkim odcinku dotyka lewym brzegiem Polski, zaś do Morza Czarnego Prypeć przez Dniepr, Dniestr i Prut przez Dunaj. Przez te rzeki ma Polska dostęp drogą wodną do następujących mórz, względnie portów morskich:

1) Do Morza Północnego, a mianowicie do Hamburga, a po wykończeniu kanału „Mittelland” do Bremy i do delty Renu, a więc do Amsterdamu, Rotterdamu, Vlissingen i Antwerpii,

2) do B a ł t y k u a mianowicie do Lubeki, Szczecina, Gdańska, Królewca, Kłajpedy i Rygi,

3) do M o r z a C z a r n e g o, a więc do portów dniewprowych, do Odesy i przez Prut, do portów morskich na Dunaju: Gałaczu i Braiły.

\* \* \*

Już w starożytności umiano oceniać wartość komunikacyjną rzek i naturalną sieć wodną uzupełniano sztucznymi kanałami. Przed kilku tysiącami lat jeden z władców chińskich kazał przekopać wielki kanał cesarski, istniejący do dzisiejszego dnia, — w Babilonii znany prawodawca i świetny administrator król Hamorabi kazał połączyć Babilon z Niniwą kanałem między Eufratem i Tygrysem, jeden z faraonów połączył morze Śródziemne z morzem Czerwonem a po 4000 lat Lesseps odnowił jego dzieło, zniszczone przez piaski pustyni W Europie Karol Wielki starał się połączyć Men, dopływ Renu z Dunajem i ślady

tego kanału zachowały się do dziś dnia pod nazwą „Fossa Carolina” koło Norymbergi.

Starożytni znali także nasze rzeki, jako drogi handlowe, wspomina o nich Herodot. Grecy zapuszczali się aż na Wisłę i Dźwinę po bursztyn i futra, a wracając Dniestrem zabierali po drodze ze solanek w dorzeczu górnego Dniestru sól i nad Dniestrem przy ujściu Łomnicy założyli osadę handlową, późniejszy Halicz, nazwany tak od greckiego słowa „halos” (sól).

Handlowe znaczenie rzek było doskonale rozumiane i oceniane w dawnej Polsce. Jeden z włoskich budowniczych, sprowadzonych przez Bonę, miał rozpocząć próbę połączenia Prypeci z Bugiem, wznowioną później przez Stefana Batorego i na starych mapach znajdujemy między Pińskiem i Brześciem „Kanał Królowej Bony”, a na mapie Handtkiego z r. 1867 „Batory Kanał”. Władysław IV marzył nie tylko o stworzeniu polskiej floty morskiej; on pierwszy podjął myśl połączenia Wisły z Notecią przez Złobiaczkę, zrealizowaną dopiero po 150 latach przez Fryderyka II przez Bydgoszcz i połączenia Wisły z Dniestrem. Sejmy nasze już od początku XVII wieku zajmowały się sprawą czyszczenia rzek i rozszerzania sieci ówczesnych dróg wodnych i w ten sposób powstały później kanały „Królewski” i „Ogińskiego”. Kanał Augustowski wykonany został w latach 1826—1829 z inicjatywy Lubeckiego. Ponieważ kongres wiedeński przyznał dolną Wisłę oraz ujście Niemna Prusom, uważał Lubecki, że „handlowe” ujście Wisły należy przełożyć tak, aby ominąć Prusy, a więc zaprojektował drogę wodną: Narew, Biebrza, kanał przez Augustowo do Niemna, Niemen, rz. Święta, kanałem do Windawy i Windawą do portu Windawskiego. Wykonano tylko Kanał Augustowski. — powstanie listopadowe przeszkodziło dalszej pracy i było powodeni zaniechania budowy drugiej części.

Tak było dawniej, tymczasem za naszych czasów Wisła, ta wspiana i potężna rzeka, odwadniająca prawie połowę Polski i jedyna droga wodna łącząca nas bezpośrednio z naszym morzem nie jest dostatecznie wyzyskana, a dzieje

\*) Wykład wygłoszony na kursie dla działaczy Ligi Morskiej i Kolonialnej w Radomiu, dnia 13 stycznia 1933 r.

się to skutkiem zupełnego zaniedbania jej środkowego odcinka przez dawny rząd rosyjski. Podobnie a może i w większym stopniu zaniedbane otrzymaliśmy i inne rzeki żeglowne b. zaboru rosyjskiego, Bug, Narew i Niemen, zaś kanały, łączące te rzeki służyć mogą tylko dla spławu lub dla małej żeglugi

Przed wojną odchodziło temi drogami głównie drzewo do Gdańska, Bydgoszczy, Kłajpedy i ku Odessie. Na Wisłę przychodziło drzewo w tratwach z jej dorzecza, dalej z Kanału Augustowskiego i z Prypeci w ilości 450—500 tysięcy ton rocznie. Do Kłajpedy przychodziło około miliona ton, a do Okopów Św. Trójcy z dorzecza Dniestru około 100.000 ton. W górę Wisły odchodziło do Kongresówki i Torunia 80—100 tysięcy ton towaru rocznie, a z Kłajpedy w górę Niemna 25—30 tysięcy ton — Po wojnie stosunki te uległy zupełnej zmianie, a wpłynęła na to zmiana granic politycznych i warunków gospodarczych. Kłajpeda jest jeszcze niedostępna, spław na Dniestrze ustał zupełnie, a na innych rzekach rozwija się wprawdzie spław i znaczny ruch towarowy i osobowy, ale ulega on ustawicznym zmianom, bo zależy od nieobliczalnych warunków chwilowych. Żegluga osobowa, względnie osobowo-towarowa odbywa się obecnie na Wiśle od Krakowa do Korczyna i od Sandomierza do Gdańska, oraz na Niemnie, Wilji, Pynie i Prypeci, a towarowa także na Warcie, Noteci i Kanale Bydgoskim, na których odbywa się także ruch poza granice Polski, podobnie jak i ruch do Prus Wschodnich na dolnej Wiśle.

Statystyka ostatnich lat wykazuje silny rozwój żeglugi, która jednak na Wiśle walczyć musi z wielkimi trudnościami, a w okresie niskich stanów wody ruch jest możliwy tylko dzięki do-  
rażnej pomocy, udzielanej przez mechaniczne pogłębianie nurtu. W ostatnich latach wynosił ruch w odsetkach ruchu przedwojennego:

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| przewóz na berlinkach            | 50%  |
| „ osób na statkach               | 150% |
| „ ładunków na statkach osobowych | 330% |

Bez porównania lepsze warunki znajdziemy na naszych zachodnich drogach wodnych. Niestety Warta w Między-



Port rzeczno-morski na Wiśle pod Tczewem.

chodzie a Noteć w Drawsku opuszczają granice Polski i łączą nas tylko z niemieckimi portami, bo połączenie z Wisłą i naszym morzem uzyskają dopiero po wykonaniu projektowanego krótkiego kanału Warta—Gopło. Noteć i kanał Bydgoski posiadają doskonałą drogę dojazdową w skanalizowanej Górnej Noteci, dowożącej plody rolne, cukier i przetwory fabryk chemicznych z Kujaw na Wisłę do Gdańska i na eksport do Niemiec. Ruch na Warcie dochodzi do 60%, na Noteci do 75% liczb przedwojennych.

\* \* \*

Rzecz prosta, że natura daje nam drogi wodne w stanie, który nazwać by można surowym, należy je więc dopiero przez odpowiednie roboty przysposobić do spełniania tej roli, jaką im się prze-kazuje i roboty te musi się stale utrzymywać w dobrym stanie.

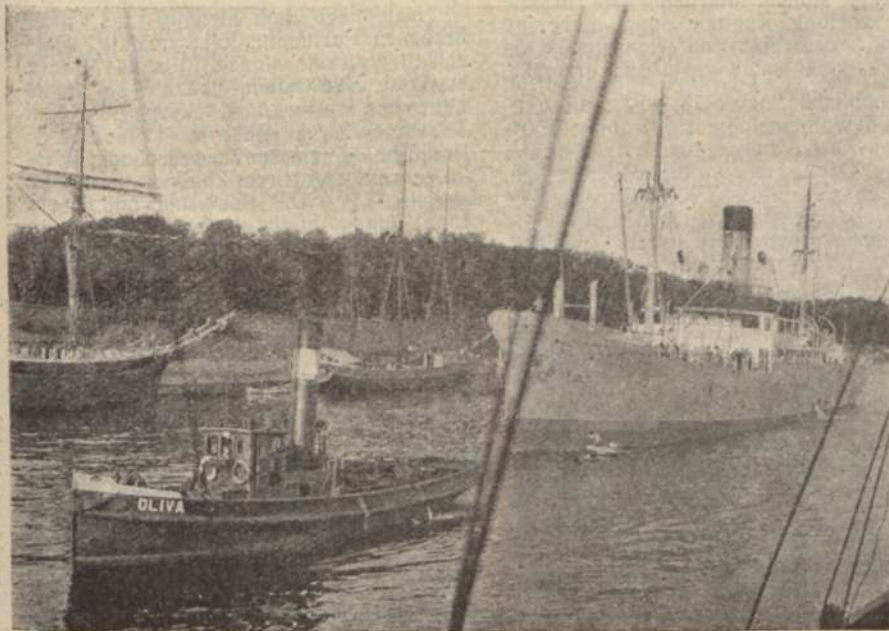
Pod tym względem należy podnieść

z uznaniem, że w Rządzie naszym panuje zupełne zrozumienie dla tych spraw. Służba wodna została zorganizowana, żaden odcinek będący drogą wodną nie jest pozostawiony bez opieki, a Skarb Państwa mimo koniecznych oszczędności dotuje wydatki na cele dróg wodnych w granicach równowagi budżetu. Trudno jednak wymagać, aby w tych kilkunastu latach po odzyskaniu nieopodległości zostały odrobione wiekowe zaniedbania wschodniego zaborcy, a nasze wody doprowadzone do stanu, w jakim znajdują się w innych krajach kulturalnych i aby zadanie to spełniło obecne pokolenie, wyniszczone skutkiem wojny i szalejącego kryzysu gospodarczego. A do zrobienia jest bardzo wiele — setki kilometrów rzek żeglownych wymagają regulacji, budowy portów i przystani i połączenia pobrzeży z kolejami. Nasza sieć wodna musi być uzupełniona. Aby zdobyć dla węgla rynki zbytu we wschodnich województwach, musimy połączyć Wartę z Wisłą, zaś sztuczne drogi wodne na wschodzie przebudować, aby odpowiadały potrzebom żeglugi, a nie tylko spławu drzewa w dół z wodą.

Z dróg, prowadzących poza granice Państwa, zasługuje na szczególną uwagę Prypeć, wobec jej ogromnego znaczenia dla przyszłego ruchu międzynarodowego. Art. XXI traktatu ryskiego przewiduje zawarcie osobnej umowy polsko-sowieckiej o poprawienie drogi wodnej Wisła—Dniepr. Dalej wymienić należy połączenie Zagłębia, wzgl. górnej Wisły z projektowanym przez Czechosłowację węzłem wodnym Wisła—Odra—Łaba—Dunaj. Węzeł ten ustalony w austriackiej ustawie o budowie dróg wodnych z r. 1901 zmieniają Czesi o tyle, że łączą go z Dumajem, nie w kierunku do Wiednia, lecz doliną Wagu do Pożonia (cz. Bratislava, dawny Presz-burg). Wreszcie przychodzi przedłużenie projektowanego kanału San—Dniestr do Prutu, celem wyzyskania połączenia z morskim odcinkiem Dunaju i portami Gałaczem i Braila, co przewiduje konwencja handlowa polsko-rumuńska.

(C. d. n.)

Inż. ALFRED KONÓPKA.



Polski statek „Lublin”, wyprowadzany przez holownik z portu gdańskiego.

St. Kojko.

# Na Bliski Wschód



Już od dość dawna statek polski nie wyruszał w dalszą podróż. Nie opłacało się ze względu na niskie frachty. Z wyjątkiem transatlantyków, łączących Gdynię z Ameryką Północną, statki polskie poza obręb Bałtyku i morza Północnego narazie przeważnie nie wychodzą. To też, gdy po raz pierwszy w tym roku polski statek miał wyruszyć na morze Śródziemne, niżej podpisany doszedł do wniosku, że pokład „Katowic” ma więcej uroku, niż Worochta, czy inne Zakopane.

Dnia 4 lutego, o 10 rano, akurat po 12 godzinach od chwili opuszczenia redakcyjnego lokalu „Morza”, a w pół godziny po przywitaniu się z komendantem „Katowic”, kapitanem Wąsowiczem miałem już wyjściową latarnię w gdańskim Nowym Porcie, mając pod stopami miarowo kołyszający się pokład statku.

Nad Bałtykiem snuły się mgły i padał deszcz. W cieśninach Duńskich było podobnie. Chłodny wiatr przenikał do szpiku kości. Kołysało. Ale świadomość, że się idzie „pod polską banderą po słońce Afryki”, że się znowu pełni służbę morską, że przez 2 miesiące nie będzie biura, telefonów, a nawet gazet — rozgrzewała. A tymczasem i słońce wyrzowało. W Skagerraku tak przypiekało, że kożuch poszedł na kolek, a wolna od zajęć załoga wyległa na pokład. Wierzyć się nie chciało, że to pierwsze dni lutego. Morze i niebo — błękitne, jak w dniu zeszłorocznego „Święta Morza” w Gdyni. Zresztą i tu było święto, — niedziela. Na statku towarowym poznaje się ją albo po kompie, albo po budynku. Według ustawy żeglarskiej jedno albo drugie musi bezwarunkowo uświetnić świąteczne menu obiadowe. W dłuższej podróży ułatwia to nawet obliczanie czasu pływania: „2 kompoty i 1 budyń” — 3 tygodnie.

Morze Północne<sup>1)</sup> powitało nas za to gorszą pogodą. Włóczyły się po nim — podobnie, jak na Bałtyku — mgły. Horyzont raz się rozszerzał, to znowu zwię-

<sup>1)</sup> Niewiedomo dlaczego większość polskich map i podręczników geograficznych, chce je nazywać morzem „Niemieckim” choć Anglicy, a nawet sami Niemcy zwą je „the North Sea” i „Nordsee”.

żał się do zupełnie ciasnego kręgu, poza którego mleczną ścianą nie było nic widać. Całymi godzinami wyla przeciągle syrena okrętowa, sygnalizując innym statkom miejsce położenia „Katowic”. Gdy 8 lutego, idąc stale we mgłę, zaczęliśmy zbliżać się do latarni pływającej Terschelling, nie byliśmy pewni swej pozycji. Dwa dni bez obserwacji, silny wiatr boczny, prądy i normalne niedokładności sterowania z pewnością musiały zrobić swcje. To też, nie widząc spodziewanej latarni, ani nie słysząc jej syreny, mozolnie i regularnie sondowaliśmy cno morskie, aby otrzymać choć przybliżoną pozycję. Odpowiedź wypadła jednak dość problematycznie. Głębokość i charakter dna były tu mało różniące się od siebie. Mogliśmy być w kole o promieniu 40 mil.

Jednak w wypadku, gdy posiadane dla określenia położenia na morzu środki zawodza, pozostaje jeszcze zawsze „ncc” kapitana. A ten tym razem także nie zawiodł. Skręciliśmy więcej w prawo, a w dwie godziny później, gdy akurat wyrzowało słońce, otarliśmy się prawie o Terschelling. Kapitan, dotąd niepewny pozycji i czuwający od wielu godzin na mostku, uciał sobie zasłużoną drzemkę.

Po obiedzie, około 13, gdy radio akurat nadawało melodie z „Hrabiny Mariocy”, powietrze znowu rozdarł ryk naszej syreny. Czyżby znowu mgła? Nie, jasno. Więc co się stało: Wybiegliśmy na pokład. Okazuje się, że o 100 metrów na lewo sunie przeciwnym kursem „Wilno”, bliźniak „Katowic”. Salutują nas banderą, a kapitan, „mały” Borkowski, macha czapką. Wracają z Antwerpii do Gdyni. Po krótkiej chwili już znikają. Przez lornetkę widać sygnał flagowy: „szczęśliwej drogi”.

U wejścia do Kanalu Angielskiego ruch statków się wzmacnia. Jak zwykle na skrzyżowaniu dróg. Wzdychamy teraz nietyle o piękna, ile o przejrzystą pogodę. W Kanale mgła mniej niż gdziekolwiek indziej należy do przyjemności. Przy dużym ruchu nietrudno o wypadek. Ale wiatr z południowego zmienia się na zachodni, barometr przestaje opadać i idzie powoli do góry. To wystarcza, aby wzbudzić optymizm. I rzeczywiście Kanał nie był taki zły. Wprawdzie zupełnie bez mgły się nie obešlo, ale nie

były to już długie godziny błędzenia poomacku.

W tydzień po opuszczeniu Gdańska byliśmy u wyjścia z kanału. Morze tu już oddycha t, zw. pełną piersią oceanu. Długa fala z zachodu kołysze nas łagodnie wzdłuż. W południe na słońcu +26°. Zaczynamy się opalać. Pod wpływem pogody humory się poprawiają, a różnowy przeciągają się do późna.

Zatoka Biskajska wita nas zgodnie ze swą tradycją. Fala ogromna i silny wiatr. Na szczęście z tyłu. To też niebardzo dokuca. Spływamy lekko z grzbietu na grzbiet i tylko nogi wciąż balansują dla równowagi. Statki, idące przeciwnym kursem nie czują się jednak dobrze. Widać, jak z trudem posuwają się naprzód, jak ich dzioby wrzynają się w fale, by, dźwignawszy się po chwili „oddać” na mostek całą porcję poderwanej wiatrem wody.

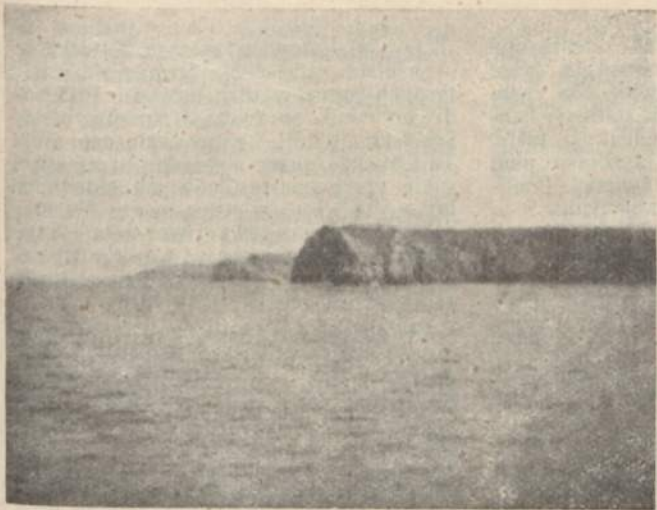
Dnia 12 lutego pod wieczór dostrzegamy przylądek Finisterre (północno-zachodnie wybrzeże Hiszpanji). Zniosło nas trochę na lewo. Wobec tego zmieniamy odpowiednio kurs. Ma to ten skutek, że wiatr teraz wieje nam z burty, a że fala wciąż jest ogromna, kołyszemy się pod dużym kątem na boki i dostajemy parokrotnie wielkie masy wody na pokład. Jedną z fal przechodzi nawet przez nadbudówkę statku i wnet z maszyn słyszymy okrzyki protestu przeciw nieoczekiwanej tam kaskadzie.

Po powrocie ze służby do swej kabiny zrozumiałem oburzenie mechaników. Na podłodze małe morze — faluje, pieni się i unosi ma wielką walizę, którą uprzednio zdjąłem z kanapki, by nie spadła; większość ruchomych przedmiotów także pływa.

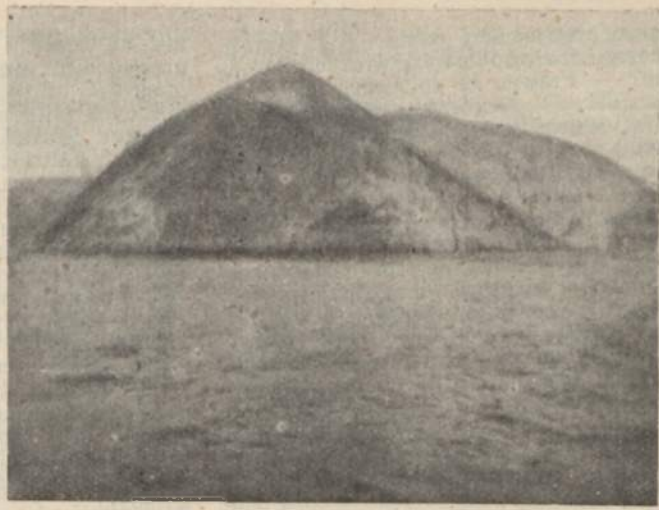
Następnego dnia idziemy tuż przy brzegach Portugalji. Fala zmalała, wiatr zelżał, wyrzowało słońce. Mija nas szereg statków. Nad ranem ukazuje się jakaś olbrzymia pływająca wyspa światła. To linjowiec z Ameryki Południowej. Przed południem znowu przechodzi wielki, czarny, z czarnym kominem parowiec angielski „P. & O.” (Peninsular and Orient Line), idący do Indji, a wkrótce potem zgrabny, niewielki parowiec francuski.



„Pogoda biskajską”



Przylądek St. Vincent na skalistym wybrzeżu Portugalji.



Przylądek Matapan.

„To pewno jeden ze „świętych“ — z Algieru do Hawru z winem“, powiada mechanik, bywalec na tych wodach. I rzeczywiście przez lornetkę czytamy nazwę „Saint Ambroise“, — jeden z setki statków, noszących imiona świętych

Od leżącej na skalistej wysepce latarni Berenga, która mijamy popołudniu, mamy do Gibraltaru jeszcze tylko 2 doby. Prawie cały czas panuje prawdziwie wiosenna pogoda ze słońcem. Grzejąc się i gawędząc na mostku w wolnych od zajęć godzinach, podziwiamy nadbrzeżny krajobraz Portugalji. Znaczne głębokości pozwalają nam iść zupełnie blisko lądu. Dnia 14 lutego mijamy przylądek St. Vincent, na którego cyplu wznosi się latarnia morska, fort i stary klasztor. W głębi, o parę zaledwie kilometrów od brzegu, sterczą trzy pokryte chmurami górskie szczyty.

Od paru godzin idziemy w towarzystwie żaglowca, pierwszego, jaki napotkaliśmy od chwili wyjścia z Gdańska. Jest to dwumasztowy szkuner. Niesie wszystkie żagle. Pochylony lekko na burcie, „dziobie“ od czasu do czasu morze, a szybkość ma prawie równą naszej, gdyż od paru godzin dzieląca nas przestrzeń wzrosła niewiele. Wygląda na jacht, choć jest zwykłym statkiem handlowym.

— Jaka szkoda, że ta ozdoba mórz tak szybko znika — głośno wzdycham, patrząc na szkuner.

— Niech się pan nie martwi — pociesza mnie kapitan Wasowicz, — Póki jest na świecie wiatr, póty będą i żaglowce...

Za przylądkiem Trafalgar znowu ulewny deszcz. Gibraltar sterczy po lewej szara, ciężka, kamienna bryła. Przy statku pojawiają się gromady delfinów.

W południe otrzymujemy z Gdyni depeszę: statek ma zejść do Chalkis, nie do Pireusu. Twarze się wyciągają. Chalkis, jakaś zapadła dziura w Grecji, o 100 kilometrów od Aten, gdy z Pireusu tylko pół godziny koleją. Nic z projektowanej znajomości z Akropolis. Na morzu to tak często.

Ce parę godzin zbliża się do nas wysoki afrykański brzeg, aby po paru godzinach znowu oddalić się w jakąś zatokę. Pogoda niezła, więc kapitan naradza się nad przeladunkiem węgla z ładowni Nr. 2 do komór węglowych. Węgiel na tych wodach jest bez porównania droższy, niż w naszych portach, a ponieważ normalne komory węglowe, t. zw. bunkry, na tak niewielkim statku jak „Katorwice“ nie pozwalają wziąć zapasów na

drogę w obie strony, więc wzięliśmy zapas do wolnej ładowni. Trzeba ją jednak zawczasu opróżnić, aby w Burgas była gotowa do przyjęcia towarów. Można by to zrobić wprawdzie i w porcie, ale powstałaby wówczas strata czasu, każda zaś stracona chwila kosztuje. Niestety pogoda znów się psuje i z przeladunku narazie nic.

Od wyjścia z Gdańska minęło dwa tygodnie. Niekiedy czas się już zaczyna dłużyć. Skracamy go czytaniem, trochę pomaga radio. Słychać naogół nieźle Warszawę.

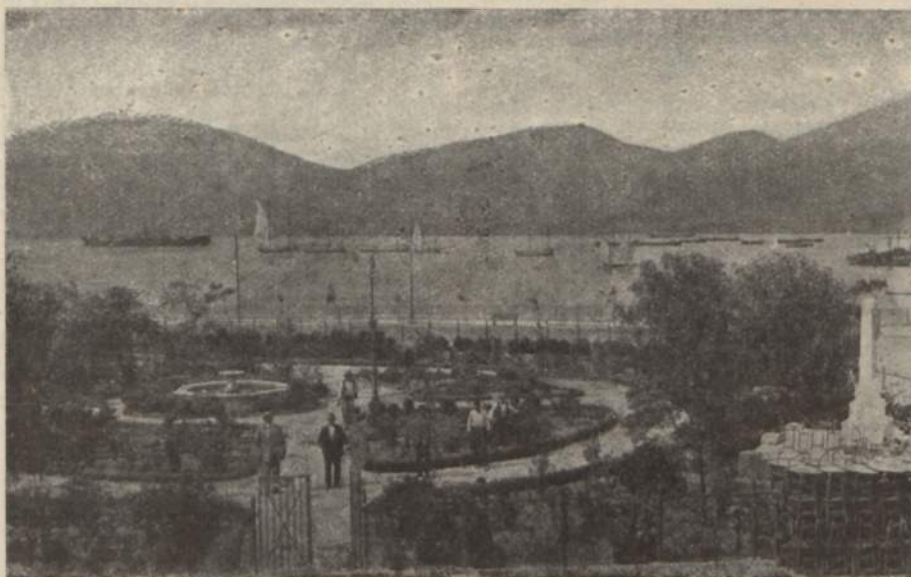
Noce są ciemne a resztki księżycy wschodzą dopiero nad ranem. Silne, raptowne kołysanie statku, trwające od kilku dni, zaczyna już dokuczać. Trudno jeść, jeszcze trudniej spać. Wewnątrz statku zawsze znajdzie się dostateczna ilość obluźowanych lub nieumocowanych przedmiotów, które przy kołysaniu czynią niustający hałas. Na dziobie statku, koło windy kotwicznej, wisi okrętowy dzwon. Przy większych nachyleniach na burty serce dzwonu uderza o jego krawędź. Od kilku dni wciąż dzwoni... Morze silnie fosforyzuje i nocą większą falę można zauważyć już zdaleka po jej świecącym grzbiecie. Ta fosforescencja ratuje nas od ciągłych pryszniców, gdyż na czas pozwala się schować za jakąś

zasłonę. Ale i tak po kilkugodzinnej służbie twarz jest od bryzgów zupełnie siwna. Wierzchnie okrycie też traci swą pierwotną barwę: szarzeje od soli!

W południe mijamy po prawej niewielką wysepkę Pentelleria, leżącą na południe od Sardynji. Podobno służy ona we Włoszech za miejsce zesłania skazanych na dożywotnie więzienie. Jakie są tam warunki pobytu więźniów — nie wiemy, ale jeśli chodzi o klimat, to w europejskich warunkach trudno chyba o lepszy.

Nad ranem, 20 lutego mijamy Malte. Na morzu pusto. Napotkane od chwili przejścia Gibraltaru statki można policzyć na palcach. Wieczorem cały horyzont aż płonie od błyskawic. Grzmi jak latem, pioruny biją, leje ulewny deszcz. Szczęście, że się ocieplilo, +18° w dzień, a +15° w nocy.

22 lutego wchodzimy na wody greckie. Morze uspokoiło się, słońce grzeje, mijamy coraz którąś z licznie rozrzuconych po morzu Egejskiem wysp. Przylądek Matapan mamy za sobą. Otarliśmy się prawie o tę olbrzymią nagą skałę. Cała załoga zajęta jest przeladunkiem węgla. Bliski już cel podróży zlekka podnieca. O północy wchodzimy w wąską, krętą i długą cieśninę prowadzącą do Chalkis, a przed południem dnia następ-



Widok na port w Chalkis na półwyspie Egea. Na lewo na kotwicy statek „Katorwice“.

niego przyjmujemy pilota i o g. 11 rzucamy kotwicę. Pierwsze wrażenie: miasto? — Prawie, że go niema, ale za to krajobraz... Wzgórza zamykają nas ze wszystkich stron. Po błękitnej zatoczce snują się maleńkie przybrzeżne zagłowie; na niezbyt odległym horyzoncie — ośnieżone szczyty gór, a na brzegu pomiędzy domami ciemnieją wysokie kolumny cyprysów i bielą się kępy kwitnących brzoskwiń. Resztę niechęci do Chalkis przełamuje pilot, który, dowiedziawszy się, że całą cieśninę przebyliśmy bez pomocy pilota, gratuluje nam dobrej nawigacji i oznajmia, że statek estoński, który tu był przed miesiącem zbaczal umyślnie do Pireusu, by tam wziąć pilota na całą drogę.

Aby nie nadużywać cierpliwości czytelników wspomnę tylko, że Ateny i Pireus udało się zobaczyć jedynie niżej podpisane, który „wyskoczył” tam w poszukiwaniu potrzebnych map. Krótka wizyta w konsulacie dla zameldowania statku, pospieszne zwiedzenie osoblności Aten w towarzystwie p. Jana Piechociego, nadzwyczaj czynnego urzędnika Poselstwa, a potem pogoń za mapami, które znalazły się aż w Pireusie.

Koledzy ze statku niestety — nie mieli czasu nawet na dokładne zwiedzenie Chalkis. Cały dzień zajęci oddawaniem ładunku, tylko wieczorem mogli na chwilę zjechać na ląd, a z marynarzy nie był

tam ani jeden. Przyrzekli kapitanowi pracować węgiel, przy węgłu więc pracowali od świtu do świtu. Nie znam obecnych załóg na innych statkach handlowych polskich. Jeśli jednak są takie, jak na „Katowicach” to można z nimi pływać choć „na koniec świata”. Inteligentni, pracowici, spokojni, uczynni.

26-go rankiem, w niedzielę (statek zawsze stara się niedziele spędzić w podróży) „Katowice” opuściły Chalkis. Razem z pilotem opuścił statek także p. M. Urbanowicz, artysta — malarz, który chociaż urodził się w Kowiczkim i jest obywatelem greckim, uważa się za Polaka, no i nie omieszkał złożyć nam wizyty. Z ust jego, jak też z ust wielu innych już „autentycznych” Greków usłyszeliśmy wiele miłych rzeczy o Polsce. Mają tu dla nas dużo uznania i dużo sympatii.

Rankiem 27 lutego wchodzimy do Dardanelli. Wśród prawie nagich wysokich skalistych wybrzeży otwiera się wąski korytarz. O parę mil stąd na południe leżą ruiny starożytnej Troi, miejsca homeryckich bojów starożytnych Greków, na lewo — półwysep Gallipoli, a i sama cieśnina, to miejsca także niemal homeryckich bojów ostatniej wojny. Tylko, że Troja padła, a Dardanele przed aliantami się nie ugily. Na cyplu Gallipoli wznosi się skromny obelisk na pamiątkę poległych.

O g. 9 „Katowice” stopują. Kawakkale — miejsce załatwienia formalności sanitarnych przez władze tureckie. Podchodzi holownik, sprawdzają papiery, płacimy 7 funt. szterl. i znów „całą naprzód”. Tu i ówdzie mizerne osiedla, brzegi wysokie, szare i puste. Znowu przeladujemy węgiel. Pod wieczór morze Marmara. Stale i wciąż towarzyszą nam górzyste brzegi. Począwszy od Cap Finiste.re. Z początku było to różnorodnością, teraz zaczyna już nużyć.

28 lutego nad ranem Konstantynopol. Tyle już o tem pisano. Przedewszystkiem uderza zieleni, której dotychczas było tak mało: cedry, cyprysy, krzewy, zielona trawa, mile urozmaicają krajobraz. Ruch okrętów dość znaczny. Uwijają się „szejtany”, szybkobieżne stateczki, łączące Istambul ze Skutari, z Pera i podmiejskimi osiedlami, które ciągną się aż do wylotu Bosforu do m. Czarnego. Obydwa brzegi prawie bez przerwy zabudowane. Znowu podjeżdża motorówka. Płacimy za światła. W łodzi jest także nasz agent, pyta o dyspozycje, udziela informacji.

Obiad zjadamy już na m. Czarnem. Oziębilo się. Futra znowu zeszyły z kółka. Pogoda jednakże pomyślna i już przed północą rzucamy kotwicę na redzie portu w Burgas.

## NIEMIECKA MARYNARKA HANDLOWA.

(dokończenie)

Zaznaczyliśmy już poprzednio, że przed wojną tonaż niemiecki, jeśli chodzi o jego pojemność, zajmował drugie miejsce wśród żeglugi całego świata. Bezpośrednio po wojnie Niemcy zajmują zaledwie jedenaste miejsce. Następnie znaczenie ich stopniowo wzrasta. W roku 1931 zajmują one czwarte miejsce, następnie zostają jednak zepchnięte na piąte przez Norwegię.

O zmianach, jakie zaszły we wzajemnym ustosunkowaniu się tonażu flot poszczególnych państw, a tem samem i Niemiec, oraz w absolutnych cyfrach tonażu światowego i tonażu poszczególnych krajów, dają nam pojęcie następujące dwie tablice:

### Procentowy udział w tonażu światowym ośmiu pierwszych krajów morskich.

|                  | 1932 | 1914 | 1896 |
|------------------|------|------|------|
| Wyspy Brytyjskie | 28.6 | 41.6 | 56.0 |
| St. Zjednoczone  | 15.0 | 4.5  | 4.0  |
| Japonia          | 6.2  | 3.8  | 1.9  |
| Norwegia         | 6.1  | 4.3  | 3.0  |
| Niemcy           | 6.1  | 11.3 | 8.1  |
| Francja          | 5.1  | 5.2  | 5.2  |
| Włochy           | 4.9  | 2.0  | 2.0  |
| Holandja         | 4.3  | 1.8  | 1.8  |

### Tonaż parowców i motorowców na dzień 30 czerwca

|                       | w 1000 t. r. r. |        |                            |
|-----------------------|-----------------|--------|----------------------------|
|                       | 1932            | 1914   | 1932 różnica wobec r. 1914 |
| Wyspy Brytyjskie      | 19.562          | 18.892 | + 670                      |
| Bryt. posiadłości     | 2.970           | 1.632  | + 1.338                    |
| St. Zjednoczone       | 10.270          | 2.027  | + 8.243                    |
| ditto                 |                 |        |                            |
| flota Wielkich Jezior | 2.445           | 2.260  | + 718                      |
| Japonia               | 4.255           | 1.708  | + 2.515                    |
| Norwegia              | 4.164           | 1.957  | + 2.207                    |
| Niemcy                | 4.143           | 5.135  | - 992                      |

|            |        |        |          |
|------------|--------|--------|----------|
| Francja    | 3 508  | 1 972  | + 1 518  |
| Włochy     | 3 331  | 1 430  | + 1 905  |
| Holandja   | 2 957  | 1 472  | + 1 486  |
| Szwecja    | 1 491  | 1 015  | + 679    |
| Grecja     | 1 470  | 821    | + 646    |
| Hiszpanja  | 1 250  | 884    | + 361    |
| Dania      | 1 171  | 770    | + 402    |
| Inne kraje | 5 181  | 3 479  | + 1 706  |
| Razem      | 68 368 | 45 404 | + 22 964 |

Z powyższych dwóch tablic możemy wyprowadzić następujące wnioski: udział Niemiec w tonażu światowym w porównaniu z okresem przedwojennym spadł bardzo znacznie. Wynosi on dzisiaj o 25% mniej niż w roku 1896 i o 46% w porównaniu z rokiem 1914. Poza Niemcy są jedynym krajem, który w porównaniu z rokiem 1914 wykazuje poważny, bo sięgający blisko miliona t. r. br., spadek tonażu parowców i motorowców, podczas gdy w tym samym czasie tonaż światowy tych dwóch zasadniczych dzisiaj kategorii statków wzrósł o ok. 23 miliony t. r. br.

Ograniczenie się do tych dwóch wniosków nie daje nam jednak dokładnego obrazu istotnego znaczenia Niemiec na morzu, przeciwnie nawet prowadzić może do wniosków częściowo fałszywych. — Bez uwzględnienia poprzednich wywodów nie mogą one być również miarodajne dla oceny wysiłku twórczego, jaki był włożony przez Niemcy w odbudowę obecnego stanu posiadania. Celem bardziej dokładnego zorientowania się w istotnym stanie rzeczy, zatrzymamy się przez chwilę nad oceną wartości technicznej i handlowej dzisiejszej floty niemieckiej. Opinie poszczególnych autorów niemieckich są pod tym względem bardzo różnorodne. Podamy ich kilka dla ogólnej orientacji. Von Roedern, mówiąc o odbudowie znaczenia floty handlowej Niemiec, pod-

kreśla, że ważnym czynnikiem dodatnim w pracy armatorów był ten fakt, że tonaż niemiecki jest stosunkowo nowy i że w ciągu ostatnich lat we flocie niemieckiej dokonano wielkich postępów technicznych zarówno przy budowie nowych, jak i przebudowie starych statków. <sup>1)</sup>Podobne opinie wypowiadał Dr. Cuno<sup>2)</sup>, Dr. Schulz-Kiesow<sup>3)</sup> i szereg innych. Nie brak jest jednak i opinii przeciwnych. Dr. Zahn, charakteryzując tonaż, zdobyty przez Niemcy w pierwszych latach powojennych, podkreśla stosunkowo ograniczoną jego zdolność eksploatacyjną.<sup>4)</sup> Szczególnie ostrą ocenę znajdujemy jednak w dodatku handlowym Berliner Tageblattu z marca 1932 r., gdzie Dr. Hans E. Priester stawia niemieckiej marynarce następujące zarzuty: „Niemieccy armatorzy zbyt długo cieszyli się sławą posiadania najnowszej na świecie floty handlowej. Przeoczyli oni przytem tę okoliczność, że w ciągu okresu odbudowy były budowane statki, które w krótkim czasie po ich uruchomieniu muszą być uznane za całkowicie przestarzałe. Stosunek urządzeń pasażerskich i towarowych w wielu wypadkach nie odpowiada już więcej potrzebom obrotu, tak że statki

<sup>1)</sup> Von Roedern, op. cit. str. 1567

<sup>2)</sup> Dr. Cuno, Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg - Amerika - Linie, Ein Jahrzehnt Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Ein Rückblick und eine Bilanz. Hansa Nr. 7 z dn'a 14 lutego 1931 r. str. 297 i 298.

<sup>3)</sup> Privatdozent Dr. Schulz - Kiesow, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Handelsflotten unter den Gesichtspunkten zusammenfassender Organisation. Hansa Nr. 11 z r. 1932, str. 400—403.

<sup>4)</sup> Dr. Zahn, op. cit. str. 1061.

te, pomimo swego młodego wieku, zasługują w zupełności na przeznaczenie ich do rozbiórki<sup>1)</sup>

Tak wyglądają opinie poszczególnych rzeczoznawców.

Z kolei przechodźmy do analizy materiału liczbowego. Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę, że dla ścisłej oceny znaczenia poszczególnych bander, a właściwie ich zdolności przewozowej i siły konkurencyjnej, nie jest słuszne rozpatrywać ogólne cyfry tonażu, gdzie obok wysokowartościowych statków motorowych i parowych, przystosowanych do dalekich podróży morskich, podawany jest również tonaż statków, które służą do specjalnych celów, bądź które mogą być używane tylko w żegludze na stosunkowo niewielkie odległości. Z tego też powodu dla naszych rozważań duże znaczenie posiadać będzie podane przez tyg. „Hansa“ zestawienie tonażu na dzień 1 lipca 1932 roku, w którym nie zostały uwzględnione następujące kategorie statków: statki - cysterny statki rybackie oraz flota, przeznaczona dla połowu wielorybów; holowniki i lichtugi; kablownce; statki, przeznaczone do obsługi portów; północnoamerykańska flota wielkich jezior; statki drewniane; statki poniżej 4.000 t. r. br. oraz statki, które posiadają powyżej 25 lat, z wyjątkiem paru w wieku nawet do 30 lat, jednak jeszcze z dużą szybkością<sup>2)</sup>

| Kraj             | Tonaż ustalony jak wyżej w 1000 t. r. br. | Udział w ogólnych cyfrach tonażu |
|------------------|---|----------------------------------|
| Wyspy Brytyjskie | 12.483                                    | 38,49                            |
| St. Zjednoczone  | 5.760                                     | 17,76                            |
| Niemcy           | 2.342                                     | 7,22                             |
| Japonia          | 2.053                                     | 6,33                             |
| Francja          | 1.941                                     | 5,99                             |
| Holandja         | 1.775                                     | 5,47                             |
| Włochy           | 1.767                                     | 5,45                             |
| Norwegja         | 1.025                                     | 3,16                             |
| Inne kraje       | 8.289                                     | 10,13                            |
| <b>Razem</b>     | <b>32.435</b>                             | <b>100,—</b>                     |

Znacznie wyższy procent, niż w ogólnym zestawieniu tonażu światowego, wykazuje również udział Niemiec w najwyższych klasach tonażu światowego. Opiaramy się tu na danych prof. Sven Helandera, który od paru lat prowadzi porównawczą statystykę wartości głównych flot świata. Prof. Sven Helander w celu posiadania materiału dostatecznie ścisłego dla porównań zestawia nie ogólne cyfry tonażu światowego, lecz jedynie tę jego część, którą określa nazwą „tonaż wyższej klasy“, wyrażając się inaczej, tylko statki, które mogą być zaliczone do jednej z następujących trzech klas, ustalonych przy uwzględnieniu kryterium pojemności, wieku i szybkości statku:

Klasa I. — Statki co najmniej o pojemności 5.000 t. r. br.; o szybkości minimum 12 węzłów i wieku 25 lat maksimum.

Klasa II. — Statki co najmniej o pojemności 10.000 t. r. br.; szybkość. 15 węzłów; wieku maksimum lat 10.

Klasa III. — Statki co najmniej o pojemności 15.000 t. r. br.; szybkości mi-

<sup>1)</sup> Dr. Hans E. Priester. Die Zukunft der Grossschiffahrt. Berliner Tageblatt. Handels - Zeitung z dnia 10 marca 1932 r.

<sup>2)</sup> Por. Bestand der Welthandelsflotte am 1. Juli 1932. Hansa Nr. 30 z dnia 23 lipca 1932 r. str. 1060.

nimum 18 węzłów; wieku maksimum lat 5.

O ewolucji, jaka zaszła w ogólnych cyfrach tonażu światowego i w tonażu klas wyższych, daje nam pojęcie następujące zestawienie Sven Helandera:<sup>1)</sup>

|      | Ogólny tonaż            | Tonaż kl. I | Tonaż kl. II | Tonaż kl. III |
|------|-------------------------|-------------|--------------|---------------|
|      | w tysiiącach ton r. br. |             |              |               |
| 1914 | 49.090                  | 9.391       | 1.487        | 387           |
| 1920 | 57.314                  | 8.881       | 1.057        | 93            |
| 1925 | 64.641                  | 12.130      | 1.754        | 395           |
| 1930 | 69.608                  | 14.754      | 3.096        | 621           |
| 1931 | 70.131                  | 15.337      | 3.342        | 764           |

Niemcy, które w roku 1931, jak już wyżej zaznaczyliśmy, zajmowały czwarte miejsce w tonażu parowców i motorowców, w tonażu trzech pierwszych klas zajmują drugie miejsce, ustępując jedynie Anglii. Udział ich w tym wysokowartościowym tonażu wykazuje jednak w porównaniu z okresem przedwojennym poważne straty. Wynika to wyraźnie z następującej tabeli:

|                         | 1914                         | 1931 | Różnica |
|-------------------------|------------------------------|------|---------|
|                         | w procentach floty światowej |      |         |
| ogólny tonaż            | 11,1                         | 6,1  | — 5,0   |
| tonaż motorow. i parow. | 11,3                         | 6,1  | — 5,2   |
| klasa I                 | 16,4                         | 10,6 | — 5,8   |
| klasa II                | 21,5                         | 10,8 | — 10,7  |
| klasa III               | 38,6                         | 22,6 | — 16,0  |

Pewną niższość w porównaniu z liczbami światowymi wykazuje flota handlowa Niemiec, jeżeli chodzi o rodzaj siły napędowej statków. Udział procentowy poszczególnych kategorii napędu w tonażu światowym, wyrażonym w t. r. br., wynosił na dzień 1-go lipca 1932 r.:

|                     |        |
|---------------------|--------|
| żaglowce i lichtugi | — 1,9  |
| parowce             | — 83,7 |
| motorowce           | — 14,4 |

Odośne cyfry dla tonażu niemieckiego na dzień 1 stycznia 1932 r. przedstawiały się w sposób następujący<sup>2)</sup>:

|                     |        |
|---------------------|--------|
| żaglowce i lichtugi | — 5,0  |
| parowce             | — 81,6 |
| motorowce           | — 13,4 |

Również pod względem wieku tonażu, zwłaszcza, jeżeli chodzi o tonaż poniżej pięciu lat, Niemcy ostatnio wykazują pewne cofnięcie się. Dla zorientowania się w ogólnych stosunkach podamy, że w norweskiej flocie handlowej udział statków poniżej lat pięciu wynosi 32,4%. Następnie idą kolejno Holandia — 23,3%, Dania — 21,2%, Anglia i Irlandja — 20,1% oraz Szwecja — 17,9%. Dopiero szóste miejsce zajmują Niemcy, gdzie udział tego tonażu wynosi 16,2%; analogiczny stosunek wykazuje zresztą przeciętna dla tonażu światowego<sup>3)</sup>.

Interesującym również będzie zestawienie udziału poszczególnych klas wieku statków w ogólnych cyfrach niemieckie-

<sup>1)</sup> Cyfry statystyki Helandera obliczone na dzień 30 czerwca 1931 r., czerpiemy z Journal de la Marine Marchande. Nr. 701, 8 septembre 1932, str. 1729.

<sup>2)</sup> Por. „Wirtschaft und Statistik“. 1932. 2. October Heft. str. 634.

<sup>3)</sup> Por. „Hansa“ Nr. 38 z dnia 17. IX. 1932 r. str. 1354.

go tonażu w r. 1913, 1925 i 1932. Odośne dane zawiera niżej podana tabelka:<sup>4)</sup>

|                | 1913                                 | 1925 | 1932 |
|----------------|--------------------------------------|------|------|
|                | w procentach ogólnego tonażu Niemiec |      |      |
| poniżej 5 lat  | 20,5                                 | 50,6 | 16,2 |
| 5 — 10 lat     | 27,0                                 | 7,8  | 23,4 |
| 10 — 15 „      | 34,8                                 | 9,0  | 29,5 |
| 15 — 20 „      | 10,4                                 | 9,5  | 7,2  |
| powyżej 20 lat | 7,3                                  | 23,2 | 23,7 |

Na podstawie przeprowadzonej charakterystyki należy dojść do wniosku, że poza liczbom cofnięciem się cyfr tonażu floty niemieckiej, wykazuje on również pewne obniżenie przeciętnej wartości w porównaniu z flotą handlową najważniejszych swoich konkurentów europejskich. Uzasadnionem też będzie podzielić cytowaną powyżej opinię Dr. Priestera, według zdania którego, szybka odbudowa tonażu niemieckiego w pierwszych latach powojennych odbiła się ujemnie na jego jakości. — Jeżeli z technicznego punktu widzenia powyższy moment może być traktowany jako pewien błąd popełniony przy odbudowie floty niemieckiej, to z ekonomicznego punktu widzenia udzielenie tak kategorycznej odpowiedzi mogłoby nasunąć poważne wątpliwości. Trudno jest bowiem odpowiedzieć, czy w okresie wielkiego zapotrzebowania na tonaż morski, jakie dało się zaobserwować w latach powojennych, bardziej uzasadnionem było nabywać, wzgl. budować tonaż o najnowszej nawet jakości technicznej oraz uruchamiać przy pomocy tego tonażu dawne połączenia okrętowe, czy też oczekiwać z podjęciem eksploatacji na tych szlakach żeglugowych do chwili zdobycia tonażu pierwszorzędnej jakości, a równocześnie coraz silniejszego uplasowania się tam konkurencji obcej.

Specjalną uwagę należy zwrócić jeszcze na tempo odbudowy floty niemieckiej. Gdyby dodać do cyfr przedwojennych tonaż, zbudowany w czasie wojny, względnie wykończony oraz wydany aljantom, następnie tonaż odbudowany po wojnie, to w chwili obecnej Niemcy rozporządzałyby flotą handlową o pojemności ok. 9,8 milionów t. r. br., to zn. zajmowałyby zaraz za Stanami Zjednoczonymi Ameryki P. trzecie miejsce wśród państw morskich. Jak wielki wysiłek został włożony w rozbudowę floty handlowej Niemiec może świadczyć fakt, że, gdyby przyjął normalny rozwój floty niemieckiej, oparty na przeciętnych zwiększeniach się tonażu światowego, to Niemcy w chwili obecnej rozporządzałyby tylko flotą o pojemności od 7—8 milionów ton.

Z publikacji, ogłaszanych w prasie fachowej, można wnioskować, że Niemcy za podstawie przy ustalaniu programu dalszej rozbudowy swojej floty handlowej przyjmują cyfry tonażu z r. 1914. — Nie będziemy się w szczegółach spierać, czy takie założenie jest uzasadnione rzeczowymi argumentami; sądźmy jednak, że wobec utraty znacznych obszarów dawnego cesarstwa niemieckiego oraz posiadłości kolonialnych winny być przyjmowane odpowiednio zmniejszone liczby. O słuszności powyższego może świadczyć chociażby fakt, że flota niemiecka, pomimo zmniejszonej swojej pojemności wykazuje jeszcze jednak znacznie większy — od przeciętnych światowych — procento-

<sup>4)</sup> Por. Sven Helander i Dr. Haslinger, op. cit. str. 402 oraz „Hansa“ Nr. 45 z dnia 5. XI. 1932 r. str. 1584.

wy udział unieruchomionego tonażu w liczbach tonażu ogólnego Rzeszy Niemieckiej. Gdy więc przeciętny dla floty światowej udział waha się około 20%, w Niemczech wynosi on ostatnio przeszło 26%.

Kończąc pobieżną charakterystykę floty niemieckiej, należy jeszcze zaznaczyć, że około 90% tonażu niemieckiego przypada na Morze Północne, a tylko 10% na swoją siedzibę w portach Morza Bałtyckiego.

Jeżeli chodzi o znaczenie, jakie dla życia gospodarczego Niemiec posiada żegluga morska, to warto podkreślić, że w okresie od roku 1926 do końca roku 1932 zapewniła ona bilansowi płatniczemu Niemiec pozycję dodatnią przekraczającą 3 miliardy RM<sup>1</sup>). Zresztą nie-

<sup>1</sup>) Por. Seeschiffahrt und Zahlungsbilanz. Hansa Nr. 11 z 18 marca 1933 r. str. 395.

zmienne charakterystycznym pod tym względem jest jeszcze ideowe „credo” niemieckich armatorów. Szczególnie ciekawym w tym zakresie jest oświadczenie tak wybitnej w życiu niemieckiej żeglugi osobistości jak przed paru miesiącami zmarłego Dr. Cuno. Według jego zdania — niemieccy armatorzy mają trojakić zadanie: narodowe, społeczno-gospodarcze i prywatno - gospodarcze. Muszą więc oni występować na morzach i oceanach jako reprezentanci imienia i flagi Niemiec. Muszą być oni również narzędziem niemieckiego handlu zagranicznego, a przede wszystkim — eksportu. Wreszcie muszą oni odpowiednio oprocentować inwestowany w żeglugę kapitał. <sup>2</sup>)

Podkreślamy, — wzgląd na prywatno - gospodarcze zyski postawiony zo-

<sup>2</sup>) Por. Dr. Cuno op. cit. str 297 i 298.

staje na miejscu trzecim. Moment w walce konkurencyjnej szczególnie ważny, o którym musi pamiętać każdy, kto chce współzawodniczyć na morzu z flotą niemiecką.

Analizując odbudowę niemieckiej floty po wojnie, trudno jest oczywiście przeprowadzić jakąś paralelę lub chociażby porównanie z naszym dorobkiem w dziedzinie floty handlowej. Niewątpliwie usprawiedliwienie dla wyników naszej pracy znajdziemy w całym szeregu zupełnie odmiennych warunków. W każdym jednak razie dorobek 3.700.000 ton r. br. i 70.000 ton w tym samym okresie czasu uzasadnia chwilę poważnego zastanowienia się i konieczność wzmożenia naszej dotychczasowej prężności na morzu.

DR. ST. ZB. SZYSZKOWSKI

## SPOSOBY RATOWANIA ZAŁÓG I ŁODZI PODWODNYCH

Co kilka miesięcy pisma donoszą o coraz innym tragicznym wypadku podczas manewrów łodzi podwodnych. Bezpieczeństwo samych łodzi i ich załóg podczas podwodnego pływania nie jest dotąd zagwarantowane, i pomimo prac i wysiłków najzdolniejszych konstruktorów wszystkich narodowości, w wypadku jakiejś awarii, przychodzi z miejsca katastrofy przeważnie ponura wiadomość: „niema ratunku”.

Głównymi trudnościami, z którymi wyalazcy nie mogą się dotąd uporać, są: wielkie ciśnienie wody w głębieniu i falowanie morza, a niezależnie od tego dochodzi jeszcze trudność szybkiego określenia miejsca katastrofy.

Nie wyliczając licznych przyczyn katastrof łodzi podwodnych, rozdzielimy je według skutków na dwie zasadnicze kategorie: 1) zalanie całego wnętrza łodzi wodą wskutek uszkodzenia korpusu i 2) pozbawienie łodzi zdolności wynurzenia się, wskutek uszkodzenia mechanizmów lub częściowego zalania wodą (załoga jednak za wodoszczelną przegródą jeszcze żyje).

W pierwszym wypadku los łodzi i załogi jest odrazu przesadzony, w drugim zaś można myśleć o ratunku: a) jeżeli wiadome jest miejsce katastrofy, b) jeżeli głębokość wody nie przekracza 55 m., c) jeżeli morze nie jest wzburzone, d) jeżeli łódź w swym biegu podwodnym nie wkliniła się między skały podwodne (francuski „Prometeusz”), lub między wraki (angielska M-2).

Od zewnątrz pomoc dla obywatelnej łodzi podwodnej może przynieść tylko nurek. Młody człowiek o żelaznym sercu może zaryzykować nurkowanie w miękkim skafandrze do głębokości 60 metrów, z zachowaniem wielkiej ostrożności i wszystkich przepisów kompresji. Normalny zaś kres nurkowania leży na głębokości 50 metrów, na większej bowiem głębokości zwykle następuje długotrwałe omdlenie, paraliż lub śmierć. Łódź zatem zatopiona na większej głębokości (francuski „Prometeusz” na 75 m.) już tem samem jest pozbawiona skutecznego ratunku z zewnątrz. Docierać do większych głębokości można tylko w pancernym skafandrze, z którego korzystając, można właściwie tylko dokładnie wszystko obejrzeć i poza wypadkowo udaniem zadzierzgnięciem haku

łańcucha nic więcej zrobić nie można. Poza tem katastrofy zdarzają się przeważnie na otwartym morzu, na którego spokoj, umożliwiając nurkowanie, trzeba czasami czekać kilka dni, a wtedy jest już zapóźno, gdyż załoga utopionej łodzi ulega wówczas uduszeniu.

O ile łódź podwodna nie została całkowicie zalana po katastrofie i o ile nie leży na głębokości poniżej 50 m., ratowanie przy sprzyjających warunkach pogody przez nurków zzewnątrz polega na podciągnięciu kilku lin stalowych pod korpus łodzi (z zachowaniem ostrożności co do przechyłu i nieuszkodzenia korpusu), końce zaś ich przymocowuje się do zatopionych w tym celu pontonów, które po usunięciu z nich wody przez wypompowywanie powietrza, podnoszą się wraz z korpusem zatopionego nurkowca na powierzchnię. Nośność pontonów musi o 25 proc. przewyższać wagę łodzi, by można było ją oderwać od dna. Jeżeli operacja ta nie potrwa zbyt długo, załoga może mieć szanse ratunku, choć przeważnie wydobywa się tylko jej trupy. W wypadku, gdy łódź jest zalana wodą i chodzi tylko o wydobycie kadłuba, to przy powyższych wymienionych sprzyjających warunkach nurkowie uszczelniają uszkodzoną łódź, zostawiając dwa otwory; do jednego z nich przymocowują rurę powietrzną, przez którą wypompowuje się w zatopiony kadłub powietrze pod takim ciśnieniem, by wyparło ono wodę przez drugi dolny otwór, poczem kadłub sam staje się pontonem, odrywa się od dna i wypływa. Operacja ta trwa czasami całe tygodnie. W ten sposób angielski inżynier Cot podniósł część zatopionych niemieckich łodzi podwodnych w Scapa Flow (przeciętna głębokość do 30 m.).

Ponieważ, jak widać z powyższego, łódź podwodna przy sprzyjających warunkach i nieliczeniu się z czasem, może być wydobyta przez akcję od zewnątrz, załoga zaś pada prawie zawsze ofiarą katastrofy, zaczęto pracować nad sposobami, dającymi możliwość załodze ratowania się własnymi siłami. Rozpatrzmy je po kolei, przyczem zaznaczyć należy, że podczas prób na głębokościach około 30 metrów przy spokojnym morzu, kedy nad miejscem zarzucenia próbnej łodzi krążyła zawczasu przygotowane motorówki lub szalupy, każdy ze sposobów przeważnie jest do-

bry, jeżeli jednak katastrofa następuje na niewiadomym miejscu, żaden z tych sposobów jeszcze się nie przydał.

1) W razie katastrofy każdy marynarz z załogi, wzięwszy pólparat nurkowy zwany „sztuczny płucami”, musi wejść w specjalną komorę wylotową lub wyrzutnię torpedową, gdzie musi być zalany wodą od zewnątrz aż do zrównoważenia ciśnienia z otaczającą wodą na głębieniu, poczem sam musi otworzyć wylotowy wentyl, wyczołgać się z zalanego pomieszczenia, by siłą wyporu być następnie wyrzuconym na powierzchnię wody. Jeżeli tylko serce wytrzyma eksperyment szybkiej kompresji, a następnie raptownej dekompresji, to człowiek wypływa żywy na powierzchnię. Musi jednak mieć jeszcze tyle szczęścia, że przepływający akurat w pobliżu okręt zauważy go i z wody wydobędzie, zanim nie umrze z głodu lub z zimna na pasie ratunkowym. By zapobiec raptownemu wyrzuceniu ludzi, nakształt korków, na powierzchnię wyporem wody, do łodzi podwodnej u końca ratunkowego wylotu umocowuje się linę. Trzymając się za nią ludzie muszą się wolno podnosić do góry, by nie podlegać raptownej dekompresji.

2) Na górnym pokładzie łodzi podwodnej jest przymocowanych kilka żelaznych soczewkowatych pływaków, zrobionych jakby z dwóch olbrzymich talerzy. Każdy taki pływak, mogący pomieścić około 10 ludzi, ma pod sobą już w korpusie łodzi podwodnej komorę izolacyjną, do której jest przymocowany. W razie katastrofy ludzie według rozkładu alarmowego wchodzą do izolacyjnej komory, zamykają kłapę, łączącą komorę z korpusem łodzi, przechodzą z komory do soczewkowatego pływaka, zamykają kłapę w dnie pływaka od strony komory izolacyjnej, odkręcają od wewnątrz cały pływak od korpusu łodzi, poczem zwolniony pływak wraz z ludźmi zostaje wyniesiony wyporem wody na powierzchnię. Wtedy w górnej powłoce pływaka otwiera się kłapę, wystawia krótkofalową antenę i wdychając świeże powietrze, czeka się ewentualnej pomocy.

3) Zamiast kilku soczewkowatych pływaków, robi się jeden duży, o kształcie hermetycznie zamkniętej szalupy, odwróconej rzeczywistym dnem do góry.



Po wejściu załogi do szalupy przez komory izolacyjne i zamknięciu klap, jak w poprzednim opisie, odkręca się tak samo od wewnątrz ratowniczą szalupę od korpusu zatopionej łodzi, poczem uwolniona hermetycznie zamknięta szalupa, wyrzucona wyporem wody na powierzchnię, odwraca się rzeczywistym dnem w dół, ustawiając się na wodzie jak normalna szalupa. Wtedy po odkręceniu górnych już teraz klap włazowych, załoga w swej szalupie, zaopatrzonej uprzednio w żywność, słodką wodę, antenę, silnik i paliwo, płynie w kierunku portu lub spodziewanej pomocy.

Hermetyczne korpusy pływaków i szalupy w obu przykładach chronią ludzi od ciśnienia wody (kompresji).

4) Włosi zaprowadzili w swej marynarce wojennej kompromisowy sposób — ratowania się o własnych siłach, lecz przy zewnętrznej pomocy. Sposób ten polega na tym, że w każdej łodzi podwodnej znajduje się specjalna obszerna komora z zewnętrznym wylotem. W razie awarii obok zatopionej łodzi opuszcza się na dno druga łódź podwodna ratunkowa. Nurek z łodzi ratunkowej łączy wylotowe otwory komór obu łodzi brezentową rurą; załoga łodzi zatopionej wkłada nurkowe aparaty, wchodzi do swej komory, spręża w niej powietrze do stanu ciśnienia wody na tej głąbo-

kości, następnie zalewa komorę wodą, otwiera wylot do rury brezentowej, po niej przechodzi do komory łodzi ratunkowej, w której po zamknięciu wylotu od strony rury następuje dekompresja, odpompowanie wody i następnie wyjście uratowanej załogi ze specjalnej komory do kadłuba łodzi ratunkowej.

Dla oznaczenia miejsca, w którym łódź zatonała, na nowszych typach łodzi podwodnych bywa urządzany pływak, podobny do opisanego w punkcie drugim. Pływak ten może być odczepiony przez załogę łodzi od wewnątrz poczem wypór wody wynosi go na powierzchnię. Jest on, prócz liny, płączony z korpusem łodzi grubą rurą powietrzną, zakończoną normalnym wietrzniakiem okrętowym na pływaku i zaopatrzony w krótkofalową antenę. Załoga ma tedy zapewniony przyływ świeżego powietrza, oraz ma możliwość wzywania pomocy.

W wypadku, jeżeli ta ostatnia szczęśliwie przybędzie; można przez rurę powietrzną opuszczać do wnętrza łodzi prowizję, prowadząc jednocześnie akcję ratunkową nad wydobyciem całej łodzi na powierzchnię.

Metoda ta będzie najbardziej realna, o ile pływak będzie tak wielki, żeby, pływając, mógł unieść przyczepioną doń pancerną powierzchnię rury o takiej

średnicy, by wewnątrz niej po sznurowej drabince ludzie mogli po kolei wychodzić z zatopionej łodzi. Wszystko jednak zależy od ciśnienia, które na zbyt wielkiej głębokości może zmiażdżyć rurę powietrzną, nadmiernie zaś obciążoną pancierzem pływak nie udźwignie do góry.

Oto pobieżny opis systemów, stosowanych dotąd przez technikę morską w kierunku zabezpieczenia łodzi podwodnych i ich załóg od zagłady. Żadnego z nich jednak nie można uważać realnych nawet w 50 procentach.

Oddając na tem miejscu cześć ceniom marynarzy wszystkich narodów, którzy poginęli śmiercią pionierów w łodziach podwodnych na morzach świata, miejmy pewność, że geniusz ludzki w swym tryumfalnym pochodzie, nie szczędząc przytem dalszych licznych ofiar z życia jednostek, rozwiąże i ten dylemat, tak, jak rozwiązał zadowalająco samą technikę podwodnego pływania.

Łodzie podwodne zdobyły prawo obywatelstwa w walce morskiej. Używać realnym nawet w 50 procentach.

ki wojenne. Skuteczny zatem sposób ratowania kadłubów ich i załóg musi być i będzie niewątpliwie wynaleziony.

INŻ. A. PAULY.

## YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce.

### WYSTAWA KAJAKOWA, TURYSTYKI WODNEJ I WIOŚLARSTWA

Szczęśliwą myśl miał Klub Wioślarski „Wisła” w Warszawie, podejmując inicjatywę zorganizowania Wystawy Kajakowej, Turystyki wodnej i wioślarstwa. Jest to w Polsce pierwsza ogólnokrajowa wystawa obejmująca wyłącznie działy wychowania wodnego.

Spółczesność polskie żywo interesuje się zagadnieniami wodnymi a specjalnie sportem i turystyką wodną. Idea wychowania wodnego znajduje coraz większe rzesze wyznawców, dając wszelakim klubom wodnym z roku na rok potężnie wzrastającą ilość uczestników.

W ślad za społeczeństwem idzie przemysł i handel, wprowadzając na rynek sprzęt wodny, dostosowany do upodobań sportowców i turystów. Na pierwszy plan wybija się kajak, jako najdosłowniejszy pod każdym względem.

Pod hasłem sprzętu wodnego ze specjalnym uwzględnieniem kajaka zorganizowana jest niniejsza Wystawa.

Wielka hala wystawowa przy ul. Bagatela 3 mieści kilkadziesiąt stoisk firm handlowych i organizacji, z których około 20 interesuje się specjalnie kajakiem. Jesteśmy świadkami naocznymi licytacji wytwórni dążących do tego, by kajak był... najłżejszy, najwytrzymalszy, najelegantszy w linii, najpraktyczniej dostosowany do życia podczas dłuższej wycieczki, najszybciej składany — jednym słowem same „naj...”. Niestety śladem tych udoskonaleń nie idzie najniższa cena. Pokazane nam kajaki są jeszcze zbyt drogie dla przeciętnego inteligenta. Trudno sobie bowiem dziś pozwolić na 500 złotych składak gumowy lub wydać około 150 zł. na kajak drewniany.

Wyrazić więc należy życzenie, by w

tym wyścigu ku doskonaleniu sprzętu zwrócić najbaczniejszą uwagę na obniżenie kalkulacji cen.

Przejdźmy jednak do poszczególnych wystawców.

Największe środkowe stoisko zajmuje „Stocznia łodzi — Władysław Urbaniak” z Poznania dając przegląd kilku typów kajaków, łodzi wyścigowych (skif i dwójka) i jolek. Uwagę zwraca luksusowy kajak, kryty afrykańskim gabonem, o mo-

siężnych spawaniach, dwuosobówka, do żagla. Luksusowa jest jednak cena tego cacka — 420 zł.

Pokaźne miejsce zajmuje Stocznia Modlińska Państwowych Zakładów Inżynierii. Uwagę zwraca przede wszystkim ślizgacz wyścigowy, mogący rozwinąć szybkość 70 km/godz. W biegu ślizgacz ma zaledwie 1 metr powierzchni styku z wodą. Ten typ ślizgaczy używany jest przez policję wodną.



Stoisko Klubu „Wisła” na Wystawie Kajakowej, Turystyki Wodnej i Wioślarstwa w Bagateli.

Wystawiono również stosunkowo tanie kajaki sosnowe dwuosobowe po 90 zł.

Szereg niespotykanych dotychczas innowacji ku wygodzie turystów posiadają kajaki typu „Delfin” fabryki wyrobów gumowych „Wolbrom”. Kajak taki zaopatrzone po bokach w pływaki powietrzne a wewnątrz w torby na przybory i bagaże — składa się w 2 ręczne pakunki o łącznej wadze wraz z wiosłami 35 kg. Cena kajaka — 410 złotych.

Podkreślić należy, że firma „Wolbrom” jest jedynym wystawcą, posiadającym artystyczne wykonane prospekty zawierające, prócz części technicznej artykuły propagujące sport kajakowy.

Zdała już blyszczą kajak aluminiowy, szwajcarski, wytwórni „Perun”. Jest on stosunkowo lekki, gdyż waży zaledwie 28 kg. a cena wynosi 500 złotych. Czy w podróżkach okaże się on miły w użyciu — wykaże praktyka.

Fabryka wyrobów drzewnych hr. Larisch-Mönnicha w Jaworzu na Śląsku przedstawiła kajaki składane zwane „Polski Pionier”. Wykonanie solidne, ale stosunkowo droższe od innych, gdyż dwuosobówka ceniona jest 510 złotych. Podobno ten typ polskich kajaków jest specjalnie popierany przez Państwowy Urząd W. F. i P. W.

W. Szomański i S-ka, fabryka śmigieł i wyrobów drzewnych sprezentowała kajak ciężki, lecz bardzo mocny; wykonany on jest z trójwarstwowej sklejki, używanej do samolotów.

Z nowym typem składaków wystąpiły Zakłady kauczukowe „Piastów”, dając nowej konstrukcji szkielety i siedmiowarstwową powłokę gumową zapewniającą

dużą wytrzymałość. Typ ten „Piast” nie był jeszcze używany przez turystów.

Fabryka fornierów i dykty B-ci Kopackich w Mostach zastosowała do budowy kajaków dyktę hydroplanową odporną na wilgoć. Kajaki tego rodzaju wyrabiają Mazowieckie Warsztaty Szuknicze w Płocku.

Na uwagę zasługują wyroby uczniów Szkoły Rzemiosł w Aleksandrowie i Państwowego Instytutu Robót Ręcznych w Warszawie, przyczem ten ostatni przedstawił szereg typów kajaków, zaprojektowanych przez inż. Paulego.

Wreszcie Ernest Jenker z Bielska i Jan Lahn z Chojnic, z polskich wystawców, oraz „Klepper” z Bawarii i Związek Producentów Czeskich zamykają listę wystawców kajakowych.

Odrębny dział stanowią motory przyrządzone do łodzi motorowych, ślizgaczy. W tym dziale wystawiają firmy: Maciejewski i Makowski w Warszawie „Avia” w Warszawie. „Rotor” (Warszawa) przedstawił wielki komplet okuć i narzędzi szukniczych do łódek, kajaków, żagli i motorówek, oraz „The Kempisty Comp”.

Z innych pomocniczych gałęzi — wymienić należy pomysłowy wynalazek pulk. rez. Wł. Bielawskiego. Jest to mały i lekki, gumowy pasek ratunkowy zaopatrzone w specjalny gazownik wypełniający pas, w chwili niebezpieczeństwa, bardzo szybko gazem. Reprezentowany jest również Wojskowy Instytut Geograficzny i prywatne Zakłady graficzne W. Cukrzyńskiego — wystawiające mapy, wojskowe i turystyczne.

Natomiast daje się odczuwać brak działu wydawnictw turystycznych.

Reprezentowane są również 3 kluby sportów i turystyki wodnej, a więc K. Żegl. „Chojnice”, sekcja tur. wodnej

Polsk. Tow. Krajoznawczego oraz organizator — Klub Wioślarski „Wisła”. Ten ostatni dał efektowne stoisko e zdobytemi przez siebie nagrodami sportowymi w imponującej ilości około 40, w czym do 20 zdobytych, już na stałe dla klubu. a reszta — przechodnich.

Stoisko Polskiego Związku Towarzystw Żeglarskich obrazuje stan zrzeszeń wodnych, ilość zdobytych mistrzostw, fotografie.

Słowo uznania należy się Zarządowi Wystawy za propagandowo opracowany przewodnik po wystawie, zbyt skromnie reprezentowany jest raczej sam wykaz wystawców.

Pożyteczna ta i dawno oczekiwana Wystawa robi, mimo nakładu włożonej pracy, wrażenie jednostronnej. Poza działem przemysłowo-landlowym niereprezentowane są właściwie żadne inne działy, związane z wodą. Pomijając parę stoisk Klubów, zajmujących się raczej własnymi sprawami, oraz przypadkowymi fotografiami tu i ówdzie rozrzuconymi — zupełny brak całego ogromnego działu turystyki i krajoznawstwa. Brak również całokształtu organizacji wodnych, co daje się wyraźnie odczuwać.

Przypuszczać należy, że organizatorzy przyszłych wystaw wodnych zwrócą uwagę na pominięte dzisiaj działy.

Uroczystego otwarcia Wystawy dokonał w dniu 17. IV. p. wice-minister Komunikacji, inż. Czapski w obecności wyższych urzędników Min. Komunikacji, Przemysłu i Handlu oraz przedstawicieli instytucji i związków.

Wystawa czynna będzie do dnia 8. V. 1933 roku.

Możemy śmiało zalecić wszystkim zwiedzenie Wystawy.

M. WĘGRZECKI.

## Z KLUBU MORSKIEGO W GDAŃSKU

W dniu 9 marca r. b. odbyło się Walne Zebranie Klubu Morskiego w Gdańsku. Zebranie zajął Komandor Klubu, inż. Dobrzycki. Przewodniczył Komandor Poznanski. Na porządku obrad, poza zwykłymi sprawami, były sprawy ewentualnej fuzji Klubu Morskiego z Klubem Polskim w Gdańsku oraz nadanie członkostwa honorowego I. Wicekomandorowi Klubu, Prof. Dr. Ludwikowi Noemu i II Wicekomandorowi, Pplk. dypl. Antoniemu Rosnerowi.

Ze sprawozdania Zarządu widać, że Klub w roku ubiegłym doprowadził do stanu używalności przystań klubową, położoną na prawym brzegu Wisły (martej) w t. z. Beugeratehafen, między Weichselmünde (stary fort z białą wieżą, siedziba kilku klubów żeglarskich) a Möwenschanze, pół kilometra, mniej więcej powyżej Westerplatte i w odległości około dwóch kilometrów od morza (czerwonej latarni wejściowej na wschodnim moście). Głębokość przystani waha się, w zależności od poziomu wody, od 2 do 3 metrów. Przystań jest dobrze osłonięta, tak że, ani wiatr, ani przechodzące parostatki nie wywołują fali. Powierzchnia jej jest tak wielka, że nawet średnie jachty (70 m<sup>2</sup>) mogą robić w niej zwroty. 35 metrowy pomost pływający ułatwia przybijanie. Na należącym do przystani placu Klub wznosił domek o trzech ubikacjach wraz z kuchnią, oraz umywalnią. Cały plac oparkano i zadrzewiono.

Ze względu na położenie we przy ujściu Wisły przystań ma duże znaczenie

dla całego żeglarstwa polskiego (brak jej bardzo dotkliwy odczuwał się dotychczas). Nie trzeba dodawać, że każdy jacht, czy to polski, czy też obcokrajowy, będzie przez nią gościnnie powitany. Gościnności tej zaznał już w czerwcu r. ub. szwedzki jacht szkolny „Göthenhielm”, którego załoga nader serdecznie była podejmowana przez Klub i polską młodzież akademicką.

Otwarcie przystani nastąpiło w dniu 19 czerwca r. ub.

Wykorzystanie jachtów w roku 1932 było naogół nieco mniejsze niż w roku 1931, aczkolwiek pozostało nadal bardzo intensywne. Objaw ten tłumaczy się tem, że część młodzieży akademickiej, która dotychczas korzystała wyłącznie z jachtów Klubu Morskiego, pływała w roku 1932 na nowo nabytym yachcie Akademickiego Związku Morskiego. Drugą przyczyną są bezwzględnie ujemne dla żeglarstwa morskiego tendencje, panujące w kierownictwie harcerstwa w Gdańsku, które obniżyły zainteresowanie się sportem otwartego morza wśród części harcerzy, przez odciążenie ich uwagi do kajaków i t. p. Pomijając to wszystko wykorzystanie taboru pozostało wszakże na wysokim stopniu, gdyż jachty i w ub. roku wypływały co najmniej 900 godzin, czyli około 1½ miesiąca były w nieprzerwanym pływaniu. Oto jeszcze kilka liczb wyjętych ze sprawozdania Zarządu: Drużyna harcerska wypływała około 400 godzin, Sekcja Żeglarska K. „Rosevia” około 300 godzin. Licząc na mile morskie

harcerz Prechtko wypływał 550 mil morskich, harcerz Samuelson 397, trzeci z koleje Olszewski 302 mile.

Podniosła się również i to bardzo znacznie, sprawność żeglarska. Najlepszym dowodem jest fakt, że w ciągu całego sezonu była tylko jedna nieznaczna awaria i to nie podczas pływania pod żaglami, lecz w trakcie holowania jachtu przez motorówkę. Kilkoletnia praca Klubu nie poszła pod tym względem na marne. Korzystało z jachtów około 80 osób, w tem ponad 20 harcerzy i tyleż akademików. Podczas Święta Morza, jak też Zjazdu Legionistów, Zarząd dał możliwość korzystania z jachtów licznym uczestnikom tych uroczystości. Statki Klubowe brały udział we wszystkich uroczystościach sezonu jak n. p. otwarcie przystani Yacht-Klubu, poświęcenie nowych jachtów Ośrodka Morskiego, Święto Morza i t. p.

Omawiając działalność sportową Klubu, trzeba podkreślić jeden wielki sukces. Jest nim powstanie Akademickiego Związku Morskiego. Fakt ten tylko pozornie niema związku z Klubem, de facto bowiem, jest on bezpośrednim skutkiem jego działalności i bezustannie prowadzonej przez Klub propagandy. Aczkolwiek Związek rozciąga swą działalność na całą Polskę i na wszystkie wyższe uczelnie polskie, niemniej przeto założycielami i kierownikami Związku są akademicy gdańscy, byli członkowie kadr szkolnych Klubu, z których większość wyszła poraz pierwszy na morze pod żaglami na statkach Klubu. W sprawozdaniu swem Za-

rząd złożył życzenia młodemu Związko-  
wi jak największego powodzenia i zje-  
dnania w swoim gronie jak najszerzych  
rzesz młodzieży polskiej celem krzewienia  
w niej zamiłowania dla morza. Stwierdza  
też Zarząd z prawdziwą przyjemnością  
nawiązanie współpracy z Związkiem, z  
którym Klub urządził wspólnie, w roku  
bieżącym, teoretyczny kurs żeglarski, uzy-  
skując na ten cel subwencję i opłacając  
składki za część słuchaczy. Kurs przy-  
stosowany był do programu P. Z. Ż. Ana-  
logiczny kurs żeglarski został przepro-  
wadzony w roku 1932 w ramach Klubu  
Morskiego. Wspierając związek, Klub  
udzielił też zezwolenia yachtsom A. Z. M.  
na korzystanie z przystani klubowej.

W polskim społeczeństwie Gdańska  
zrodziła się zdrowa myśl, której realizacja  
jest kwestją najbliższej przyszłości. Oto  
wszczęto kroki w kierunku połączenia się  
Klubu Morskiego z Klubem Polskim, mie-  
szczącym się we własnym lckalu przy  
Neugarten 7. W ten sposób Klub Polski,  
gromadzący elitę towarzystwa polskiego  
w Gdańsku, a mający dotąd wyłącznie  
cele towarzyskie, przystępuje do wyra-  
źnie zarysowanej ideowej pracy, pomnąc  
słowa Pana Prezydenta R. P. „Miłość mo-

rza winna być źródłem, z którego będą  
czerpały swą moc przyszłe pokolenia Pol-  
ski”.

Oba kluby pozatem rozszerzą znacz-  
nie swój stan posiadania i możliwości lo-  
kalowe. Zjednoczone Kluby pod nazwą  
„Polski Klub Morski” będą miały wów-  
czas jeden piękny lokal w śródmieściu  
i drugi letni na wybrzeżu portowym w po-  
bliżu plaży morskiej.

Mezalnansu żadna strona nie popelnia,  
a zespolenie się Klubów może mieć nie-  
wątpliwie bardzo dodatnie skutki dla roz-  
woju życia polskiego, a w szczególności  
sportu żeglarskiego.

Po załatwieniu spraw bieżących tu-  
dzież po powzięciu uchwały dotyczącej  
fuzji Klubu, Walne Zebranie gromem  
oklasków przywitało wnioski o nadaniu  
członkostwa honorowego p. p. Noému  
i Rosnerowi, w pełni oceniając ich nad-  
zwyczaj cenne zasługi na polu działalno-  
ści klubowej. W związku z przewidywa-  
nym rozwiązaniem Klubu Walne Zgroma-  
dzenie nie dokonało wyboru nowych  
władz, lecz, udzielając absolutorium do-  
tychczasowemu Zarządowi, poleciło mu  
pełnić nadal swe obowiązki i ewentualnie  
objąć funkcję Komisji Likwidacyjnej.

4 i 5. VI — W. K. S. „Wawel” — wy-  
cieczka Dunajcem N. Targ — N. Sącz,  
14—18. VI. — Związek Harcerstwa  
Polskiego — sztafeta węglowa Katowice-  
Gdynia — Przemszą i Wisłą.

18.VI. — P. Z. K. — organizator A. Z. S.  
Kraków — wyścig górski długodystanso-  
wy o mistrzostwo Polski po raz pierwszy  
na Dunajcu.

29. VI. — 2. VII. — K. Kanuistów —  
Katowice — wycieczka rz. Wagiem (Cze-  
chosłowacja),

9—16. VII. — K. W. „Wisła” — „War-  
szawa” — wycieczka jez. dubieńskie i na  
Zejmianie.

22—30. VII — A. Z. S. — Wilno —  
splyw rz. Drują i Dźwiną na długodystan-  
sowe regaty w Rydze (Łotwa).

23. VII. — P. Z. K. — organ. W. K. S.  
„Wawel” — Kraków — regaty o mi-  
strzostwo Polski P. Z. K. 1933 rok na  
Wiśle po raz pierwszy w Krakowie.

5—10. VIII — Liga Morska i Kolon-  
jalna — spływ „przez Polskę do morza”  
na trasie Toruń—Gdynia.

15. VIII. — K. W. „Temida” — Łuck—  
regaty krótkodystansowe międzyklubowe  
na rz. Styr.

19—21. VIII. — P. Z. K. Międzynaro-  
dowe regaty kajakowe w Pradze — o mi-  
strzostwo Europy (Czechosłowacji) i  
Walny Zjazd Delegatów I. R. K.).

3. IX. — K. W. „Wisła” — Warsza-  
wa — regaty międzyklubowe o mistrzo-  
stwo Warszawy na Wiśle.

6. IX. — K. Kanuistów — Katowice —  
regaty jubileuszowe z okazji obchodu  
50-lecia Klubu — 18 km. na Czarnej  
Przemszy.

10. IX — „Sokół” — Kraków — rega-  
ty jesienne na Wiśle.

17. IX. — „W. K. S. „Wawel” Kra-  
ków — Regaty długodystansowe na  
Wiśle. Kraków — Bielany — Kraków.

24. IX. — Z. H. P. — Poznań — re-  
gaty kajaków żaglowych na jez. Kieksz.

## KALENDARZYK IMPREZ SPORTOWYCH POLSKIEGO ZWIĄZKU KAJAKOWEGO NA ROK 1933.

4. V. — K. S. „Temida” — Łuck —  
regaty krótkodystansowe na rz. Styr,

7. V. — W. K. S. „Wawel” — Kra-  
ków — wycieczka: Wadowice—Kraków  
rz. Skawą i Wisłą,

17—21. V. K. W. „Wisła” — Warsza-  
wa — wycieczka na jez. Charzykowskie,  
Brdą i Czarną wodą,

21. V. — K. Kanuistów — Katowice —  
mistrzostwa klubowe (3 km.) Mysłowi-  
ce—Zabrzeg,

21. V. — W. K. S. „Wawel” — Kra-  
ków — wycieczka z Zatorowa do Kra-  
kowa rz. Skawą i Wisłą,

25. V. — Z. H. P. — Poznań — re-  
gaty o mistrzostwo Poznania na Warcie,  
3—5. VI. — K. W. „Wisła” — Warsza-  
wa — wycieczka na Wkrę Radzanów—  
Sochocin,

4 i 5. VI. — K. Kanuistów — Kato-  
wice — wycieczka Dunajcem Nowy Targ,  
N. Sącz, Wisłą,

# KRONIKA

### USTANOWIENIE WOLNEGO OBSZARU CELNEGO W GDYNI.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z  
dn. 11 marca 1933 roku (Dz. Ust. R. P.  
Nr. 20 z dn. 27 marca 1933 r.), ustano-  
wiony został wolny obszar celny na te-  
renie portu w Gdyni.

Obszar ten obejmuje basen im. Mi-  
nistra Kwiatkowskiego oraz przylegające  
nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Cze-  
chosłowackie i Rumuńskie.

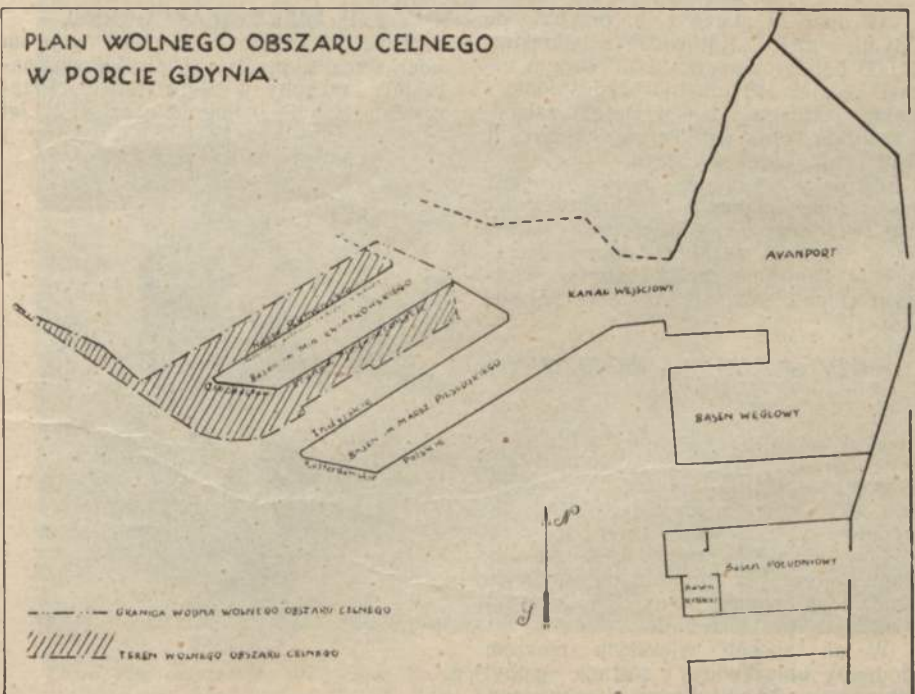
Rozporządzenie wchodzi w życie z  
dniem 1 lipca r. b.

### OBROTY GŁÓWNYCH PORTÓW BAŁTYCKICH.

Obroty towarowe największych por-  
tów na Bałtyku w r. 1932 wyniosły w  
porównaniu z poprzednim rokiem ilości  
następujące (w tys. ton.):

|           | 1932 r. | 1931 r. |
|-----------|---------|---------|
| Gdańsk    | 5.476   | 8.330   |
| Gdynia    | 5.244   | 5.335   |
| Kopenhaga | 5.136   | 5.676   |
| Szczecin  | 3.287   | 3.767   |
| Sztokholm | 3.169   | 3.520   |

Jak z powyższego zestawienia wyni-  
ka, polskie porty Gdańsk i Gdynia w r. ub.  
zajęły na Bałtyku miejsca czołowe.



## NOWA LINJA OKRĘTOWA DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

W dniu 1 kwietnia r. b. odbyła się w porcie gdyńskim uroczysta inauguracja nowej linii okrętowej, która połączyła Gdynię z portami Ameryki Południowej. Linja ta została uruchomiona przez znanego armatora szwedzkiego Johnsona. Odjazdy statków na tej linii odbywać się będą z Gdyni, co miesiąc. M. inn. w dniu 30 kwietnia r. b. wyrusza z Gdyni do Ameryki Południowej motorowiec „Kronprinsessan Margareta”, który na jesieni roku ubiegłego uratował załogę statku „Niemen” po zatonięciu jego wskutek zderzenia z żaglowcem fińskim „Lawhill”.

## POLSKIE SZYNY DLA BRAZYLJI.

W pierwszych dniach kwietnia r. b. opuścił port gdyński niemiecki motorowiec „Parana” (poj. 5.986 t. r. br.), który zabral 4.000 ton polskich szyn kolejowych, przeznaczonych dla Brazylii. Jest to pierwsza partja zamówienia, które w całości wynosi 15.000 ton.

## DALSZY ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ.

W kwietniu r. b. powstało na podstawach ustalonych z Ministerstwem Przemysłu i Handlu oraz z Ministerstwem Skarbu, towarzystwo połowów da'ekomorskich „Mewa” sp. akc.

Towarzystwo to, o kapitale mieszanym polsko-holenderskim, mające siedzibę w Gdyni, rozporządza 15 morskimi statkami rybackimi, które w początku maja r. b. wyruszą pod flagą polską na połow ryb na morze Północne.

Władze sp. akc. „Mewa” stanowią p. p.: sen. inż. Jan Rogowicz — prezes, Jan Fajans i Arje van der Toorn — wiceprezesi, oraz Mikołaj Niemcow, gen. Jan Wróblewski, J. van der Toorn, W. C. H. Hoogendijk, Jan Jaruszyński i J. Nikerk.

## PIERWSZY TRANSPORT CYTRYN NA STATKU POLSKIM.

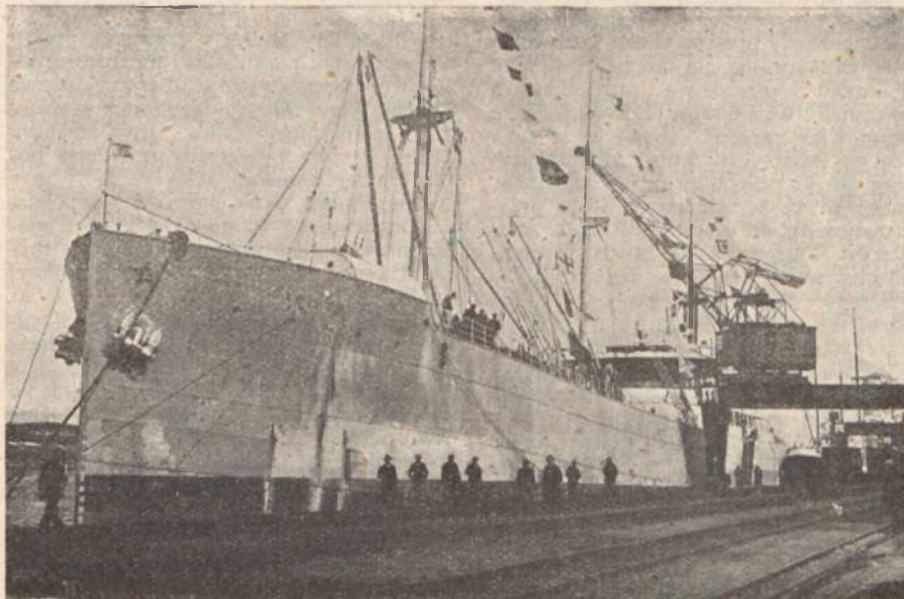
W dniu 28 marca r. b. przybył do Gdyni statek „Katowice” z ładunkiem 37.000 bel tytoniu oraz 8.000 skrzyń cytryn. Statek ten przybył bezpośrednio z morza Czarnego, gdzie w Burgas załadował tytoń, oraz z Palermo na Sycylii, skąd zabral ładunek cytryn.

Zarówno tytoń, jak i cytryny, zostały dostarczone w pierwszorzędnym stanie i w rekordowo szybkim czasie. Należy się spodziewać, że kupcy polscy, zachęceni tą pomyślną próbą, będą w większym stopniu korzystali z usług polskiej bandery.

## OBOZY LETNIE DLA MŁODZIEŻY W GDYNI.

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, wspólnie z Ministerstwem Opieki Społecznej, organizuje w roku bieżącym obozy letnie dla uczniów starszych klas szkół średnich. W tym celu wykorzystane będą gmachy Etapu Emigracyjnego w Gdyni, w którym znajdzie się pomieszczenie dla 2 turnusów, każdy po 60 uczniów.

W ten sposób większym rzeszom młodzieży umożliwiony zostanie pobyt nad morzem dla celów zdrowotnych i wychowawczych.



Inauguracja nowej linii okrętowej z Gdyni do Ameryki Południowej. Motorowiec szwedzki „Pacific” w porcie gdyńskim.

## WYSTAWA MARYNISTYCZNA W ZACHĘCIE.

Dnia 8 kwietnia r. b. została otwarta w lokalu Tow. Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie „Wystawa Marynistsyczna”, zorganizowana staraniem Sekcji Morskiej Polskiego Towarzystwa Artystycznego.

Jednocześnie Sekcja urządza drugą wystawę w Bydgoszczy w tamtejszym Muzeum Miejskim. W ten sposób przez kwiecień i maj obie wystawy przyczynią się do propagandy morza.

## ZIEMIA POMORSKA I MORZE W SZTUCE POLSKIEJ.

Dnia 2 maja b. r. w sali Klubu Urzędników Państwowych nastąpi uroczyste

otwarcie wystawy dzieł sztuki najwybitniejszych polskich artystów z Wyczółkowskim, Kędzierskim, Żukowskim, Kamilem Witkowskim na czele p. t. „Ziemia pomorska i morze w sztuce polskiej”.

Protoktorat nad wystawą objęli imieniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, imieniem Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy Marszałek Senatu Władysław Raczkiewicz oraz imieniem Związku Obrony Kresów Zachodnich b. min. dzielnicy pruskiej Dr. Juljusz Trzcziński. Wystawa trwać będzie trzy tygodnie, poczem w celach propagandy kresów zachodnich i morza wyjedzie do Stanów Zjednoczonych A. P. Członkowie Ligi M. i K. placą za wstęp 45 groszy.

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY.

### Ś. P. MIECZYSLAW GÓRSKI.

Dnia 5 kwietnia r. b. zmarł nagle na udar serca ś. p. Mieczysław Górski, naczelnik rachuby w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i długoletni członek Ligi



Ś. p. Mieczysław Górski.

Morskiej i Kolonjalnej, biorący żywy i czynny udział w pracach Zarządu Oddziału L. M. i K. przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Ś. p. M. Górski odznaczał się wybitnymi zaletami charakteru i serca. Wyjątkowa życzliwość dla ludzi, uprzejmość i uczynność zjednały Mu powszechny szacunek i sympatię, wybitna zaś fachowość w pracy i doświadczenie — spotykały się z prawdziwym uznaniem władz przełożonych, które straciły w ś. p. M. Górskim jednego z najwybitniejszych swych pracowników.

Za zasługi, położone w ciągu wielu lat dla Ministerstwa na swym posterunku, wymagającym dużej rozwagi i oddania się pracy, zmarły został odznaczony Krzyżem Zasługi.

Żał, jaki pozostawił ś. p. M. Górski, jako wyjątkowy kolega i człowiek, długo pozostanie w sercach tych, którzy z nim pracowali.

Wśród kwiecica i wieńców zostały złożone na grobie również wieńce od Pana Ministra i kolegów.

Ś. p. Mieczysław Górski żył lat 48. Zmarł niemal na posterunku, gdyż śmierć chwyciła go w drodze powrotnej z biura do domu.

Cześć Jego zacnej pamięci!

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## WALNY ZJAZD DELEGATÓW L. M. i K.

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbędzie się w dniach 25-27 maja r. b. Zjazd rozpocznie się w Warszawie dnia 25 maja r. b. Po uroczystym nabożeństwie nastąpi otwarcie Zjazdu o godz. 10 m. 30 w sali Rady Miejskiej na ratuszu, w obecności przedstawicieli władz i organizacji. Następnie po obiedzie uczestnicy Zjazdu odjadą statkami w dół Wisły. Delegaci zamieszkają na statkach, na których także obradować będą poszczególne komisje zjazdowe. Wieczorem nastąpi postój w Modlinie, gdzie uczestnicy Zjazdu podejmowani będą przez miejscowy Oddział L. M. i K. W nocy statki odpłyną do Płocka, dokąd przybędą dnia 26 maja rano. Po dwugodzinnym postoju, podczas którego rozpoczyna się w Płocku uroczystości i imprezy propagandowe, urządzone przez miejscowy Oddział L. M. i K. z racji Walnego Zjazdu, statki odpłyną do Włocławka, gdzie staną koło południa, wieczorem zaś przybędą do Torunia. W obu miejscowościach odbędą się także lokalne uroczystości z racji zjazdu uczestników Walnego Zjazdu.

Dnia 27 maja statki przybędą do Człuchowa, poczem w południe staną w Gdańsku, gdzie w porcie delegaci przesiądą się na statek „Żegluga Polskiej”, na którym uda-

dzą się do Gdyni. Tutaj po południu odbędzie się plenarne posiedzenie i zamknięcie Zjazdu.

Następny dzień, niedziela 28 maja, poświęcony będzie na wspólne wycieczki po porcie i po wybrzeżu. Wezmą w nich udział ci delegaci, którzy będą mogli na niedzielę pozostać w Gdyni.

Zarząd Główny wszczął już starania w Ministerstwie Komunikacji o przyznanie uczestnikom Zjazdu specjalnej ulgi w drodze powrotnej koleją do miejsc zamieszkania.

Zarząd Główny L. M. i K. przypomina, że Oddziały L. M. i K. muszą bezwzględnie zgłosić do biura Zarządu Głównego nazwiska swych delegatów najpóźniej do dnia 5 maja r. b. oraz wpłacić do tego terminu na konto Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w P. K. O. Nr. 367 na koszty uczestnictwa w zjeździe i utrzymania (łącznie z miejscem sypialnym) w czasie przejazdu statkiem z Warszawy do Gdyni kwotę 40 zł. od każdego delegata. Za tych delegatów, którzy wezmą udział tylko w obradach plenarnych w Warszawie i w Gdyni (bez przejazdu statkiem) należy wpłacić na to samo konto P. K. O. na koszty uczestnictwa w Zjeździe sumę zł. 5.

Przypominamy, że termin tegorocznego „Święta Morza” został nieodwołalnie ustalony na dzień 29 czerwca, uroczystości zaś związane z tym obchodem rozpoczną się już w przeddzień, 28 czerwca r. b., wieczorem. W związku z tym wszystkie ogniwka organizacyjne Ligi Morskiej i Kolonjalnej muszą już obecnie przystąpić do prac wstępnych nad „Świętem Morza”, przyczem należy tak pokierować pracą, aby Komitety Wojewódzkie zostały powołane do życia z inicjatywą okręgów L. M. i K. do dnia 15-go maja r. b., Komitety Powiatowe przy pomocy właściwych Oddziałów L. M. i K. do dnia 25 maja, a Komitety Lokalne (w miasteczkach, osadach, wsiach i t. p.) — najpóźniej do końca maja r. b.

## KURS DLA PRELEGTÓW L. M. i K.

W sobotę, dnia 22 kwietnia r. b., odbyło się w Warszawie w sali Kasyna Urzędników Państwowych (Nowy Świat 67) otwarcie 7-dniowego kursu dla prelegentów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zorganizowanego przez Zarząd Główny L. M. i K. Otwarcia kursu w imieniu Zarządu Głównego dokonał p. Stanisław Zalewski, przewodniczący sekcji gdańskiej wydziału morskiego w obecności Sekretarza Generalnego L. M. i K. p. Wiesława Czerwińskiego.

Na kurs zgłosiło się około 70 uczestników, w tej liczbie 30 z prowincji.

Na kursie reprezentowane są, poza Warszawą, następujące ośrodki naszego kraju: Białą Podlaska, Czarnków, Dubno, Gdańsk, Jarocin, Jarostaw, Jedlińsk, Kartuzy, Katowice, Lublin, Lwów, Piotrków, Płock, Poznań, Przemyśl, Sapolno, Siemianowice, Toruń, Tuchola, Wejherowo i Wilno.

## ŚWIĘTO MORZA

Tegoroczne „Święto Morza”, nad którym wysoki protektorat objął Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Prof. Dr. Ignacy Mościcki, Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski oraz J. E. ks. Prymas Polski, Ks. Kardynał August Hlond, będzie miało inny charakter, niż uroczystość zeszłoroczna.

W roku ubiegłym „Święto Morza”, obchodzone nad brzegami Bałtyku, skupiło w Gdyni przedstawicieli wszystkich warstw społeczeństwa, którzy dali wyraz jednomyślniej opinii, że przyszłość Polski leży na morzu.

Program tegorocznego „Święta Morza” pomyślany jest w ten sposób, że uroczystości odbędą się nie tylko nad morzem, ale na terenie całej Rzeczypospolitej, we wszystkich najmniejszych nawet zakątkach Polski, a także poza granicami Państwa, ponieważ wszystkie ośrodki polskie zagranicą wezmą także udział w tem święcie narodu polskiego. W roku bieżącym „Święto Morza” stać się ma potężną manifestacją, która da wyraz niezłomnej woli całego narodu, że Polska bez morza istnieć nie może.

Ze względu na rozmiary tak szeroko zakrojonej akcji — wstępne prace przygotowawcze są już w pełnym toku. — Ostatnio ukonstytuował się Komitet Wykonawczy tegorocznego „Święta Morza”, z prezesem Zarządu Głównego L. M. i K. gen. G. Orlicz-Dresznerem na czele. Zostały także już powołane do życia następujące komisje: finansowa, organizacyjna, prasowo-propagandowa, Polonij zagranicznych, zbiórki, wydawnicza, imprezowo-obchodowa i gdyńska.

Komitet odbył już dwa plenarne posiedzenia, na których ustalono zasady organizacji tegorocznego „Święta Morza”. — Wszystkie Komisje zostały już ukonstytuowane i rozpoczęły swe prace.



Uroczysta akademja, urządzona w Warszawie, w sali Tow. Higienicznego, ku czci Członka Honorowego L. M. i K., Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, w dniu Jego Imienin, 19. III. 1933, przez Oddział III im. Jana z Kolna

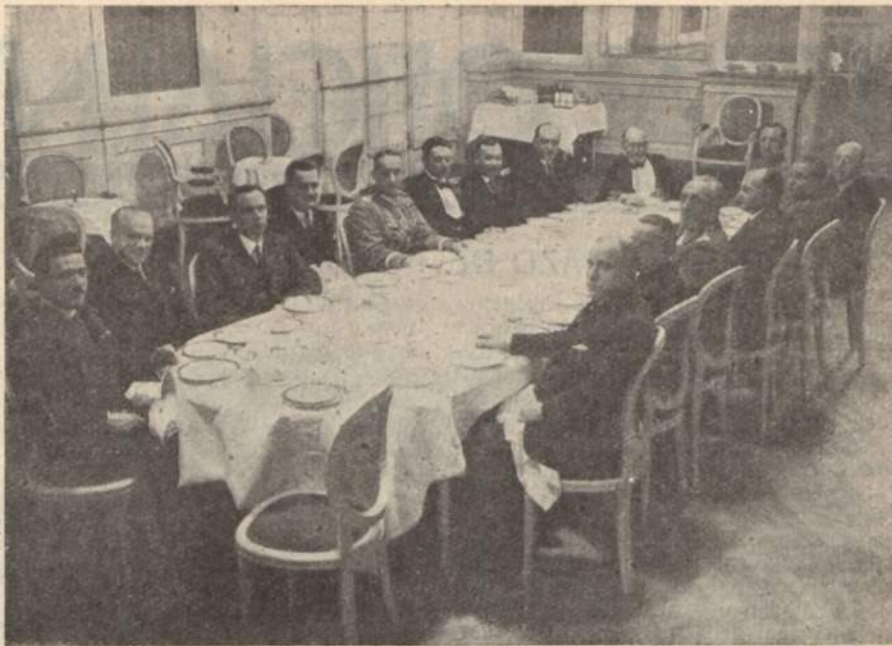
Wykłady na kursie objęli p. p.: Sekr. Gen. Czerwiński Wiesław, Dębski Jan, inż. Ginsbert Juljan, Kosko Stanisław, mgr. Krzywiec Benedykt, gen. Kwaśniewski Stanisław, radca Ocioszyński Tadeusz, ks. prof. dr. Pomian-Kruszyński Tadeusz, red. Poraj-Koźmiński Stanisław, dyr. Stemler Józef, dr. Szyszkowski St. Zb., Zagórski Czesław, Zalewski Stanisław, Zelwerowicz Aleksander i Zieliński Stanisław.

#### WYJAZD DELEGATA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M. I K. DO BRAZYLJI.

W dniu 16 kwietnia r. b. wyjechał z Warszawy przez Genuę do Brazylii członek Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gen. Stefan Strzemiński, jako delegat L. M. i K.

W związku z tem w dniu 13 kwietnia r. b. grono działaczy L. M. i K. z prezesem Rady Głównej p. Józefem Koźuchowskim i prezesem Zarządu Głównego gen. G. Orlicz-Dreszerem na czele, podejmowało p. gen. Strzemińskiego skromnym przyjęciem w salonach hotelu Europejskiego. W czasie przyjęcia krótkie przemówienie pożegnalne wygłosił prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Koźuchowski, który zwracając się do odjeżdżającego, powiedział między inn.:

„Żegnamy Pana, Panie Generale, z uczuciem smutku i radości zarazem. Z uczuciem smutku dlatego, bo w czasie naszej wspólnej pracy nauczyliśmy się szanować Pana i kochać. Szanować za wielki i szczerzy wysiłek, który w pracę w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej Pan wkładał, a kochać za Pańską skromność i charakter. Z uczuciem radości żegnamy zaś Pana dlatego, że



Pożegnanie gen. Strzemińskiego, który wyjechał, jako delegat L. M. i K. do Brazylii. Siedzą od lewej pp.: nacz. R. Bednarški, b. min. A. Kamiński, nacz. F. Rostkowski, dr. W. Rosiński, gen. St. Strzemiński, dyr. J. Lewandowski, dyr. E. Kłopotowski, inż. J. Horoch, St. Zieliński, mjr. M. Fularski, inż. J. Ginsbert, kpt. M. B. Lepecki, dyr. J. Koźuchowski, gen. G. Orlicz-Dreszer, nacz. dr. A. Zarzycha i sekr. L. M. i K. W. Czerwiński.

wyjazd Pana jest symbolem prężności naszej organizacji, która wpływami swemi sięga za ocean”.

Następnie dłuższe serdeczne przemówienie wygłosił prezes Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Orlicz-Dreszer, poczem przemawiał p. gen. Strzemiński.

Specjalnie licznie na zjeździe były reprezentowane sfery nauczycielskie, które w ten sposób dały wyraz swej gotowości służenia pracy państwowej, prowadzonej przez L. M. i K.

Depesze z wyrazami ślubowania pracy dla polskiego morza jednomyślnie wśród oklasków uchwalono i wysłano do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, do Marszałka Józefa Piłsudskiego i do Ignacego Paderewskiego.

Prezes płk. Iwanowski, stwierdził, że Drugi Zjazd Delegatów L. M. i K. Okręgu Lubelskiego reprezentuje 33 oddziały i 8.000 członków, gdy pierwszy zjazd reprezentował zaledwie 5 oddziałów i 400 członków.

Jest to dowód, jak wielką wagę przywiązuje społeczeństwo województwa lubelskiego do zadań i prac, które ma przed sobą Liga M. i K.

Do prezydium Zjazdu wybrano prezydenta miasta Piechotę, prezesa Skotnickiego i gen. Orlik-Rückemana z Siedlec. Sekretarzem kpt. dypl. Ryczel.

Po przemówieniach powitalnych, które wygłosił p. gen. Dobrodzicki oraz ks. Prałat Gostyński w imieniu Ks. Biskupa Fulmana, który osobiście nie mógł przybyć na Zjazd, — zabrał głos p. gen. dyw. Orlicz-Dreszer i w dłuższym, głębokim przemówieniu przedstawił zebrany wielkie cele i zadania, jakie stoją przed Ligą Morską i Kolonjalną, oraz podkreślił, że te zadania wzrosły w obecnej chwili dziejowej wobec cojęcia do władzy w Niemczech obozu hitlerowskiego, który otwarcie żąda rewizji granic i odebrania Polsce dostępu do morza. Trzeba skupić cały naród polski w jednym wielkim obozie, trzeba, iżby cały świat zrozumiał, że dla odebrania polskiego dostępu do morza — potrzeba morza krwi przelanej. Cały naród nasz musi być myślą i sercem na odcinku ziemi pomorskiej przy naszym dostępie do Bałtyku.

Przemówienie p. gen. Dreszera było przyjęte przez zebranych długo niemilknącymi oklaskami.

#### ZJAZD DELEGATÓW L. M. I K. w LUBLINIE

Drugi doroczny zjazd delegatów L. M. i K. Okręgu Lubelskiego odbył się w Lublinie w dniu 9 kwietnia 1933 r.

Zjazd rozpoczął się nabożeństwem, odprawionem przez ks. prałata Gostyńskiego w kościele O.O. Kapucynów.

Po nabożeństwie delegaci udali się do Oficerskiego Kasyna Garnizonowego, gdzie o godz. 10 zagaił obrady zjazdu prezes Okręgu płk. dypl. Iwanowski Stefan, który w słowach krótkich powitał przybyłych przedstawicieli władz pań-

stwowych i delegatów oddziałów L. M. i K. z całego województwa lubelskiego, a w szczególności inspektora armji gen. dyw. Orlicz-Dreszera — prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. z Warszawy, wojewodę lubelskiego Różniewskiego, dcę O. K. II. gen. Dobrodzickiego, kuratora okręgu Szkolnego Lubelskiego p. St. Lewickiego, prezydenta m. Lublina p. Piechotę, prezesa Izby Skarbowej p. Grabskiego, wicewojewodę lubelskiego p. Długockiego i innych, którzy barczo licznie stawili się na Zjazd.



Uczestnicy Zjazdu Delegatów Okręgu Lubelskiego.

Z kolei p. S. Zalewski z Warszawy wygłosił referat o portach polskich. Referat oparty był na głębokiej znajomości stosunków polsko-gdańskich, znaczenia Gdańska i innych portów dla Polski.

Następnie p. Czesław Zagórski wygłosił referat dyskusyjny na temat pracy oddziału L. M. i K. w chwili dzisiejszej. Referent zwrócił uwagę na najważniejsze prace Ligi, jak krzewienie sportu wodnego, akcja propagandowo-polityczna, sprawy morskie, zbiórka funduszy na polską marynarkę wojenną i sprawy kolonialne.

W dyskusji zabierało głos szereg delegatów oraz Prezes Okręgu Lubelskiego L. M. i K. p. plk. dypl. Iwanowski.

W przerwie obrad odbył się w Kasyńce Oficerskiej wspólny obiad w którym wzięło udział około 60 delegatów. Podczas obiadu prezes Okręgu p. plk. dypl. Iwanowski wniósł toast na cześć niez mordowanego Prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Dreszera. Zebrani zgotowali p. gen. Dreszerowi gorącą owację.

Po przerwie obiadowej nastąpił dalszy ciąg obrad Zjazdu. Prezes Okręgu p. plk. dypl. Iwanowski zdał sprawozdanie z całorocznej działalności Okręgu, zaś Ks. kap. Miegoń w imieniu Komisji Rewizyjnej stwierdził zgodne prowadzenie ksiąg i dowodów rachunkowych, wobec czego zaproponował udzielenie Zarządowi absolutorium. Wniosek ten, uzupełniony wyrażeniem Zarządowi uznania i podziękowania za pracę dla rozwoju tej akcji na terenie Lubelskiego — został przez zgromadzonych jednogłośnie przyjęty hucznymi oklaskami.

Do Zarządu Okręgu zostali wybrani p.p.: prezes — plk. dypl. S. Iwanowski i członkowie p.p.: Wicewojewoda Mługoński, dr. J. Modrzewski, wizytator Moniewski, rejent Smólski, prezydent M. Piechota, mec. Gryński, inż. Kaniowski, prof. Krzyżanowski, R. Łaskiewicz, pplk. int. Burgiel, dyr. dr. Kukulski, dyr. Fischer, Jurkiewicz, prof. Godziszewski, kpt. dypl. Sokołowski, mjr. dypl. Pracławski, plk. Tucker, inż. Kadler oraz prezesi oddziałów zamiejscowych.

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani p.p.: gen. Dobrodzicki, prezes Sekutowicz, prezes Grabski, ks. kapel. Miegoń i dyr. Czalbowski.

## UROCZYSTOŚCI w BUFFALO z RACJI 13-lecia POŁĄCZENIA POLSKI z MORZEM

Dnia 26 lutego 1933 r. Polonja w Buffalo po raz pierwszy uroczystie obchodziła 13 rocznicę połączenia Pomorza z Polską. Uroczystość zorganizowana była przez Okręg Buffalowski Tow. Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Program uroczystości był podzielony na dwie części: przedpołudniowy i popołudniowy.

O godz. 10 rano, organizacje umundurowane ze sztandarami, komitet, towarzyszący ze sztandarami, przy dźwiękach orkiestry, wymaszerowały w pochodzie z Domu Unijnego do Kościoła S-go Stanisława na uroczystą Sumę, celebrowaną na intencję pomyślności Polski. Piękną kazanie patriotyczne wygłosił ks. dr. prałat Aleksander Pitass.

O godz. 2 pp. rozpoczęła się Akademia w Sali Domu Unijnego. Tłumy ludzi zapełniły szczerze wszystkie przejścia i ko-



Uroczysty obchód 13 rocznicy połączenia Polski z morzem w Buffalo, urządzony w dniu 26. II. 1933 przez miejscową Polonję.

Po zatwierdzeniu preliminarza budżetowego, uchwalono utworzenie stypendjum dla ucznia Szkoły Morskiej pochodzącego z terenu województwa lubelskiego.

Następnie p. gen. Orlicz - Dreszer przedstawił zebranym w ogólnych zarysach prace przygotowawcze do urzędzenia w dniu 29 czerwca b. r. Świąt Morza, kładąc nacisk na wielką pracę, która czeka oddziały powiatowe przy organizowaniu tego święta. Święto to ma przybrać w roku bieżącym formę silnego odruchu całego społeczeństwa polskiego wobec rewizjonistycznych dążeń niemieckich. Protektorat nad Świętem Morza objęli — jak wiadomo: — Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Pan Marszałek Józef Piłsudski i Ks. Kardynał Dr. August Hlond.

stencji Polskiego Państwa. Tym warunkiem, tą gwarancją polskiej niepodległości jest Pomorze i zawsze pozostanie. Niepodległa Polska jest i zawsze będzie warunkiem pokoju w Europie. Ktokolwiek w jakikolwiek sposób godzi w podstawy niepodległego bytu Państwa Polskiego — godzi w fundamenty pokoju powszechnego, przygotowuje wojnę. Naród Polski nie pozwoli sobie nigdy odebrać ani kawałka polskiej ziemi, która mu daje dostęp do morza i wiąże jego życie gospodarcze z szerokim światem".

Rezolucję tę wysłano do Sekretarza Stanu Henryka L. Stimsona.



Komitet Obchodu w Buffalo 13 rocznicy odzyskania Pomorza. Od lewej stoją: p. R. Biedroń, prezeska stanowa Związku Polek, p. H. Janiewicz, prezes okręgu buffalowskiego L. M. i K. i prezes Komitetu Organizacyjnego Uroczystości, dr. Franciszek Fronczak, przewodniczący Akademii, Józef Nowak, Prezes Centrali Polskich Organizacji i ks. prałat Franciszek Kasprzak.

rytarze. Masę ludzi odeszło z powodu braku miejsca.

Przewodniczącym Akademii był p. dr. Franciszek Fronczak, Komisarz Zdrowia miasta Buffalo.

Głównym mówcą był p. Henryk Janiewicz, prezes okręgu buffalowskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej i prezes Komitetu Organizacyjnego Uroczystości.

Na Akademii przyjęto rezolucję treści następującej:

„My, amerykańscy obywatele, polskiego pochodzenia, zebrani w hali Domu Unijnego w dniu 26-go lutego r. 1933, dla upamiętnienia 13-iej rocznicy dostępu Polski do Morza, potępiamy rewizjonistyczną propagandę przeciw Polskiej Republice.

Pomorze było przywrócone Polsce przez traktat Wersalski, nie tylko jako wymiar sprawiedliwości za zbrodnie rozbiórów, ale jako konieczny warunek egzy-

P. dr. Fronczak w przemówieniu swem powiedział: „W przeciągu lutego więcej żeśmy się dowiedzieli o Pomorzu i zagadnieniach, związanych z dostępem Polski do morza, niż za cały czas poprzedni. Pan Janiewicz wygłaszał wspaniałe, patriotyczne odczyty przez radio; w każdą niedzielę lutego, prócz tego zasilal artykulami o Pomorzu prasę polską”.

P. prezes Janiewicz rozsyłał swoje artykuły propagandowe do pism wszystkich większych środowisk wychodźstwa polskiego.

### MASOWE WYCIECZKI DO GDYNI I NA HEL.

W dniach 12 i 13 kwietnia r. b. bawiła w Gdyni delegacja zarządu okręgu radomsko-kieleckiego L. M. i K., z prezesem p. starostą Maćkowskim na czele, która na miejscu przeprowadziła pertraktacje z władzami i urzędami i przygotowała do przyjęcia 6 masowych wycieczek, po 1.000 osób każda, które mają przyjechać do Gdyni w drugiej połowie maja r. b. Wycieczki te, których celem jest — jak powiada wydany przez zarząd okręgu radomsko-kieleckiego prospekt: „złączenie duchowe i realne obywateli polskich z POLSKIM MORZEM — zbudzenie w szeroki h rzeszach obywateli realnego odczucia polskiego problemu morskiego i poznania wspaniałego i bezcennego polskiego polskiego elementu gospodarczego, jakim jest Polski Port Morski — Gdynia” — organizowane są staraniem okręgu i przeznaczone „dla gospodarzy-rolników z polskiej wsi, dla rzesz robotników i pracowników umysłowych miast i miasteczek oraz dla młodzieży szkolnej”.

Każda wycieczka trwać będzie 3 doby, z czego jedna doba przeznaczona jest na podróż koleją tam i z powrotem, dwie zaś na pobyt nad morzem. Do przewiezienia tych sześciu wycieczek uruchomione będą dwa specjalne pociągi po 13 wagonów każdy. Wycieczki będą tak zorganizowane, że bezpośrednio po wyjeździe z Gdyni jednej wycieczki, będzie przybywała następna. Terminy poszczególnych wycieczek ustalone zostały, jak następuje: wycieczka I, w której weźmie udział młodzież szkolna z Radomia pod opieką nauczycieli, wyjedzie 14 maja, wycieczka II dla robotników z fabryk w Radomiu, Pionkach, Skarżysku, Ostrowcu Kiel. i Starachowicach wyjedzie z Radomia 16 maja, wycieczka III dla rolników z powiatów opoczyńskiego, kozienickiego i łżeckiego — 18 maja, wycieczka IV dla rolników z powiatów: opatowskiego, koneckiego, sandomierskiego, włoszczowskiego, olkuskiego i miechowskiego — 21 maja, wycieczka V dla powiatu radomskiego — 25 maja i wycieczka VI dla grup różnych, nieobjętych poprzednimi wycieczkami — 28 maja.

Uczestnicy wycieczek, podzieleni na grupy i oprowadzani przez specjalnie przygotowanych przewodników, zwiedzą szczegółowo port gdyński i miasto oraz wyjadą statkiem na Hel, gdzie spędzą kilka godzin.

Rewelacyjnie niska jest cena uczestnictwa w wycieczce, która wynosi w całości 16 złotych i 70 groszy od osoby. W sumę tę wliczone są: przejazd koleją III kl. w obie strony, kwatery w Gdyni, herbata dwa razy dziennie oraz posiłek południowy ciepły (drugiego i trzeciego dnia), przejazd statkiem na Hel, przejazd holownikiem po porcie gdyńskim oraz ogólne wydatki admini-



Fragment z zabawy karnawalowej „Poczwitanie śledzia bałtyckiego”, urządzona w dniu 28. II. 1933 przez Okręg L. M. i K. we Lwowie. Fanfarzyści.

stracyjno-organizacyjne (m. in. zapewniona jest opieka lekarska).

Przez cały czas pobytu wycieczek w Gdyni bawić będzie na miejscu delegacja zarządu okręgu radomsko-kieleckiego, która czuwać będzie nad całością imprezy pod osobistym przewodnictwem prezesa okręgu.

Mamy nadzieję, że w ślad za okręgiem radomsko-kieleckim pójdą inne ośrodki naszej organizacji, aby przez bezpośrednie zetknięcie z Gdynią i z morzem najszerzszych rzesz społeczeństwa związać je tem mocniej, tem bezpośrednio z ogromem problemów, jakie Polska ma na morzu do rozwiązania

### ROZNY WALNY ZJAZD DELEGATÓW OKRĘGU WARSZAWSKIEGO L. M. I K.

W dniu 2 kwietnia r. b. odbył się w Warszawie doroczny Walny Zjazd Delegatów Oddziałów Okręgu Warsz. L. M. i K. przy udziale 91 delegatów z Warszawy i Województwa oraz kilkunastu gości.

Zarząd Główny L. M. i K. reprezentowali gen. St. Kwaśniewski, Mjr. M. Fularski i Sekretarz Zarządu Głównego Dr. W. Rosiński. — Sprawozdanie usłupującego Zarządu przyjęto i udzielono Zarządowi absolutorium z podziękowaniem za pracę planową i wytrwałą w trudnych warunkach. Zgłoszono szereg wniosków i przyjęto rezolucje, dotyczące rozwoju L. M. i K. na terenie Woj. Warsz. mianowicie: propagandę akcji w dziedzinie Żeglugi Śródlądowej (budowa własnej przystani na Wiśle) wychowania wodnego młodzieży, propagandy spraw morskich oraz akcji kolonjalnej.

Zjazd wysłał depesze holdownicze, zapewniające o gotowości społeczeństwa polskiego zgrupowanego w Okręgu Woj. Warsz. L. M. i K. do pracy nad utrwaleniem dostępu do morza i do obrony gra-



Propagandowy wieczór morza, urządzony przez uczennice Państw. Seminarjum im. Asnyka we Lwowie.

nic morskich w razie potrzeby — do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Marszałka J. Piłsudskiego, Premiera A. Prystora oraz do Ignacego Paderewskiego w New-Yorku, jako rzecznika sprawy morskiej na terenie międzynarodowym.

Skład zarządu okręgu warszawskiego L. M. i K. jest następujący:

Prez y d j u m:

Prezes — b. min. A. Kamiński, wiceprezesi: — dr. Cz. Łukaszkiewicz, i inż. St. Okoński, sekretarz — d-rowska Z. Makowska, skarbnik — nac. R. Bednarski, zast. sekr. — L. Maciejec, zast. skarbnika — mgr. B. Herbut-Heybowicz.

C z ł o n k o w i e Z a r z ą d u:

Prok. Tadeusz Kowalski, mgr. Benedykt Krzywiec, mgr. Henryk Walenta, Mieczysław Mysłowski, kpt. Jan Pleszczyński, Hubert Sukiennicki i insp. Stanisław Trzepalko.

Z a s t ę p c y:

Inż. Feliks Groberski, Karol Raczynski, kpt. Waclaw Ziemiński, plk. Maksymilian Hajkowicz, Stanisław Staszewski, i kpt. Antoni Łocz.

K o m i s j a R e w i z y j n a:

Tadeusz Illinicz - Zeydel, Bolesław Kamiński, Tadeusz Kotowicz, inż. Bohdan Korsak, i dr. Zygmunt Stefanowicz.

### Z ODDZIAŁU STOLECZNEGO L. M. I K.

W dniu 20. III. rb. na walnym zebraniu Oddziału Stołecznege L. M. i K. dokonano wyborów nowego zarządu, który ukonstytuował się, jak następuje: prezes — kons. G. Olechowski, wiceprezes — insp. S. Trzepalko, sekretarz — S. Bronikowski, skarbnik — S. Kochanowicz, zast. sekretarza — T. Reicher-Sosnowski, zast. skarbnika — Krajewicz. Członkowie zarządu: p. p. min A. Kamiński, L. Kowalski, min. hr. C. Prószynski, A. Buraczewski, i mjr. M. Łapin. Zastępcy p. p.: prof. F. Szwoch, red. R. Krajewski, dr. W. Puchalski. Komisja Rewizyjna, p. p.: J. Karyłowska, ks. K. Merklejn, dyr. J. Wyhowski, zastępca J. Martens.

Nowoobрани zarząd postanowił dążyć do powiększenia liczby członków przez żywy kontakt z członkami drogą imprez, odczytów i zebrań dyskusyjnych na tematy dotyczące naszej ekspansji morskiej. Drugim ważnym zadaniem będzie rozpoczęcie budowy Domu Ludowego nad morzem, któryby jednocześnie był w porze letniej schroniskiem dla turystów wodnych, spływających do polskiego morza.

### PROPAGANDOWY WIECZÓR MORZA.

„Kółko miłośniczek morza” uczennice kursu IV. przy Państwowem Seminarjum im. Adama Asnyka we Lwowie urządziło dnia 8 kwietnia 1933 r. „propagandowy wieczór morza”.

Program stanowiły: ułożone przez uczennice przemówienia symbolicznych postaci: morza, rybaka, Gdyni, marynarza, statków wojennych, pasażerskich, handlowych, — inscenizacja z fragmentów: „Baśni Kaszubskich” Zuzanny Rabskiej, i z „Sosenki z wydm” Jerzego Bandrowskiego. — Grupa „marynarzy” odtańczyła taniec marynarski i odśpiewała kilka pieśni.

W uroczystości tej podkreślono silnie należyte zrozumienie i przejęcie się młodzieży sprawą polskiego dostępu do morza, oraz zamianifestowano protest przeciw niemieckiej polityce, dążącej do nieprawnej grabieży cudzej własności.

Skromny dochód w kwocie 25 zł. 60 gr. przesłano na cele Marynarki Wojennej za pośrednictwem lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej.





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

### MANDATY KOLONIALNE

Sprawa mandatów kolonialnych tak ważna dla krajów europejskich, poruszana jest stale, ale od czasu do czasu znaczenie jej jest silniej podkreślane. W takich momentach domagają się rewizji mandatów kolonialnych dwa państwa: Włochy i Niemcy.

Ostatnio sprawa ta znów stała się aktualna, a powodem tego było wystąpienie Japonii z Ligi Narodów. Japonia posiada mandaty Ligi Narodów nad byłymi koloniami niemieckimi na Oceanie Spokojnym. Mandaty te powinna Japonia złożyć z powrotem w Lidze Narodów, która przydzieli je jakiemuś innemu państwu. Ale moment taki uważany jest powszechnie za najodpowiedniejszy do przeprowadzenia rewizji wszystkich mandatów w tym sensie, aby udział w nich miały zapewniony takie narody europejskie, które dotąd kolonij nie posiadają.

W tych też sprawach pojawiły się w europejskiej prasie codziennej różne wiadomości, niektóre nawet fantastyczne, niemniej jednak ciekawe ze względu na wywołane oddźwięki, wyjaśnienia i zaprzeczenia.

Na wiadomość, że Niemcy mają otrzymać dawną swą kolonię Tanganikę a nawet angielską Kenię, rząd angielski pośpieszył z wyjaśnieniem, że jest to pogłoska zmyślona, że wcale nie zamierza pozbyć się swych najlepszych, wschodnio-afrykańskich kolonij, a prasa angielska krótko i dobitnie zapewniła, że pomysł taki, jak odstępowanie kolonij przez Anglię, jest zgoła pozbawiony wszelkiego sensu.

Również i Francja uznała za stosowne udzielić wyjaśnień, że na rzecz Włoch nie zamierza ustąpić z mandatu nad Kamerunem — jak o tem ustąpieniu obiegały pogłoski.

Belgia oświadczyła, że mandatu nad Ruanda-Urundi, którą zdobyła

na Niemcach w czasie wielkiej wojny, nie odda, chociażby nawet została zrealizowana zapowiedź francuskiego ministra kolonij A. Sarraut (na konferencji rozbrojeniowej w Genewie w marcu r. b.): że „Francja sądzi, iż nadejdzie jednak czas w którym narody europejskie, nie posiadające kolonij, będą mogły współpracować w rozwiązywaniu problemów narodów kolonialnych w tworzeniu dzieła rozbudowy i rozwoju olbrzymich kontynentów, jak n. p. Afryka, które są dość wielkie do objęcia współpracy wszystkich narodów europejskich“.

Włochy nie otrzymały po wojnie żadnego mandatu kolonialnego, uważają się więc za pokrzywdzone w rozdziale mandatów i żądają odstąpienia im odpowiednich terenów w Afryce. Wprawdzie w 1926 r. Anglia odstąpiła im część kolonij Kenia t. j. dystrykt Juba o powierzchni 50,000 km<sup>2</sup>, ale kraj ten jest niedostępny i mało urodzajny (może właśnie dlatego został odstąpiony).

Unja Południowo-Afrykańska wypowiedziała się już dawniej, że mandat nad byłą kolonią niemiecką t. j. Południowo-Zachodnią Afryką uważa za aneksję tego kraju i nikomu go nie odda.

Pojawiła się też fantastyczna pogłoska, jakoby Mussolini miał zaproponować Niemcom część portugalskiej kolonij Angoli. Energiczne wystąpienia Portugalji dały w wyniku zaprzeczenia i wyjaśnienia, przy czym Portugalja oświadczyła, iż wogóle nie życzy sobie sąsiedztwa z Niemcami.

Wszystkie te oświadczenia i wyjaśnienia wskazują wyraźnie, że sprawa kolonialna i podział Afryki nie są definitywnie załatwione, ale w każdej chwili może nastąpić ich rewizja. Złożenie przez Japonię mandatu kolonialnego może być tym

właśnie momentem i wtedy też nasze pretensje kolonialne mogłyby być wysunięte i szybciej zrealizowane.

Z przemówienia francuskiego ministra A. Sarraut należy wnioskować, że Francja liczy się z zamierzeniami kolonialnymi krajów europejskich, bierze je pod uwagę i że nasze dążenia kolonialne nie tylko nie spotykają się z jej sprzeciwem na terenie międzynarodowym, ale może nawet z silnym poparciem.

Ł. F.

### ZABURZENIA W TOGO.

Niektóre wiadomości z Afryki, iub też pewne szczegóły różnych wydarzeń, docierają do Europy z znacznym opóźnieniem, zwłaszcza, jeśli pochodzą z kolonij, w których zachwianie dobrych stosunków ludności miejscowej z władzami może spowodować oddźwięk na terenie międzynarodowym.

Taka właśnie wiadomość nadeszła ostatnio o zaburzeniach, jakie zdarzyły się w końcu stycznia r. b. w Togo byłej kolonij niemieckiej, w tej części, która z podziału tej kolonij przypadła Francji.

Zaburzenia wybuchły z powodu wprowadzenia nowych podatków. W głównym mieście, Lome, które jest zarazem portem, tłum murzyński napadł na budynki rządowe oraz przedsiębiorstwa i niektóre z nich zdemolował a niektóre nawet spalił.

Ruch na kole i w porcie został wstrzymany. Policja okazała się za słaba do opanowania zaburzeń, wobec czego zostało wezwane z Dahomeju wojsko, które mimo pośpiechu zdolało przybyć dopiero w 10 dni później, aby przeprowadzić porządek.

Ponieważ Togo jest kolonią mandatową, napewno w Komisji mandatowej Ligi Narodów przedstawiciel Niemiec wystąpi — jak to zwykle bywa — z ostrą krytyką rządów mandatowych i ze sprawy administracyjnej będzie starał się wykuć sprawę natury politycznej na swoją korzyść. Niemcy bowiem, posiadając w tej Komisji, występują stale jako obrońcy tubylców i starają się wykazać, że tylko oni jedynie zdolni są do sprawowania rządów w swych dawnych kolonjach.

# POCZYNIANIA KOLONIZACYJNE POWSTAŃCÓW Z 1830|31 r. W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Myśl skupienia wychodźstwa polskiego na zwartym obszarze kielkowała wśród Wielkiej Emigracji już w pierwszych latach. Najpierw był projekt osiedlenia emigrantów w Algierze. Był to jednak projekt osadnictwa wojskowego i taki charakter nosił i dalsze tego rodzaju próby po tej stronie Atlantyku. Przytem projekt ten nie był polski; powstał już pod koniec 1831 r. w umyśle Francuza Poulain'a, b. dostawcy Rządu Narodowego, a pobudką do niego była mimo wszystko przecież chęć ulżenia rządowi francuskiemu w kłopotach z liczną gromadą rozproszoną po różnych zakładach żołnierza polskiego. Emigracja wciąż gotowa do walki o Niepodległość, stojąc z bronią u nogi, netylko nie kwapiła się do tego planu, ale ostro się mu przeciwstawiła. Z niemięjszym oporem spotkały się w r. 1832 i 1833 projekty portugalskie Bema i Czartoryskiego — w gruncie rzeczy nietylko kolonizacyjne, ile odnoszące się do formowania legii polskich w Portugalji.

Pierwsza próba rzeczywistej kolonizacji miała być uczyniona tam, gdzie dziś siła liczebna żywiołu polskiego w obcym środowisku przekracza cyfrę czterech milionów tj. w Stanach Zjednoczonych.

Wśród tragicznych okoliczności urodził się ten plan i również niezbyt pomyślny przebieg miały te pierwsze poczynania kolonizacyjne.

Po nieudanej wyprawie Zaliwskiego, obawiając się wpływow, jakie pobył żołnierzy listopadowych wywierał na społeczeństwo Małopolski, niemniej wskutek nacisku rządu rosyjskiego, po układzie w Mürzsteg, postanowił rząd austriacki pozbyć się tolerowanych dotąd emigrantów. Skoncentrowawszy ich w Bernie, gdzie obchodzono się z nimi haniebnie, rozpoczęli Austriacy 14 sierpnia 1833 r. ekspedycję naszych emigrantów do Trjestu, gdzie ich osadzono w Cytadeli i zamknięto w kazamatach, traktując nadal nie lepiej, niż w Bernie. Wreszcie zawiadomił ich gubernator Trjestu, że porozumiał się z rządem Stanów Zjednoczonych i że ten pozwoli im wylądować na terytorium Stanów, że w czasie podróży na statkach będą mieli dobre i stosowne utrzymanie, a po wylądowaniu otrzymają po 36 talarów. Było to w każdym razie lepsze, niż wydanie rządowi rosyjskiemu, czem im stale grozili Austriacy, równocześnie jednak była to kombinacja po myśli rządu rosyjskiego, który w „Dzienniku Powszechnym” z zadowoleniem powitał tę ekspedycję, przedstawiając ją oczywiście, jako dobrowolny exodus.

Dnia 22 listopada wsadzono 234 wygnańców na dwie fregaty „Hebe” i „Geveziera”, dowodzone przez Włocha Bandiera.

Podróż nie była pomyślna; burze potłamały maszty, belki w pokładach popękały, woda do picia już piątego dnia po opuszczeniu portu trjesteńskiego zepsuła się, a przytem odżywiano ich nędznie. Po siedmiesięciu dniach udruki emigrantów, oburzeni złem obchodzeniem się z nimi Bandiera, podnieśli na postoju w Gibraltarze otwarty bunt, przyczem

poturbowali nieco Austriaków. Bandiera, widząc stanowczą postawę wygnańców, zmienił postępowanie, zaopatrzył fregatę w lepszą żywność i wodę i kazał naprawić uszkodzone statki. Dnia 14 lutego ruszono dalej i już bez przeszkód dotarła fregata do brzegów Ameryki i w nocy 28 marca 1834 r. zawinęła do portu Nowego Jorku, gdzie po wylądowaniu wypłacił Bandiera każdemu przyręczone 36 talarów.

Już w czasie podróży morskiej, zaraz od pierwszego dnia poczęli emigranci naradzać się nad tem, co należy uczynić, aby nie stracić indywidualności narodowej i z za oceanu móc służyć ojczyźnie, a wynikiem tych rozważań była myśl założenia kolonii polskich w Ameryce.

Niezwłocznie, bo zaraz w pierwszych dniach kwietnia, utworzyli komitet, który miał kierować sprawami tej naliczniejszej grupy emigrantów polskich w Stanach Zjednoczonych. Pierwszy ten „Komitet Narodowy Polski” stworzyli: Ludwik Bończakiewicz, Marcin Rosinkiewicz, Feliks Gwinczewski, dr. Karol Kreysir (węgier, b. członek Komitetu Lelewela, przybyły do pomocy nowym emigrantom), Jan Rychliński, Józef Kisowski, Jan Kiza (pijar), Ludwik Jeżykiewicz<sup>1)</sup>. Celem K. N. P. było nietylko zabezpieczenie bytu emigrantów, ale i poprowadzenie w czyn myśli, powziętej w czasie podróży morskiej: kolonizacja pod opieką praw amerykańskich, jako gwarancja zachowania narodowości. O tem, jak Komitet pojmował swoją misję, świadczy list jego do ks. Adama Czartoryskiego, w którym czytamy: — „Pobył nasz tutaj może być na czas długi — może na zawsze. Kolonizacja, jeśli się powiedzie, będzie epoką tak w naszych, jak amerykańskich dziejach. Jeśli okoliczności pozwolą, że do wolnej i niepodległej Polski wrócimy, przyniesiemy ze sobą te korzyści, iż nabędziemy tu praktycznych zasad publicznego i towarzyskiego życia. Jeśli zaś przez zbieg smutnych okoliczności nazawsze nam tu pozostać wypadnie, tę mić będziemy pociechę, że tu sobie utworzymy **N o w ą P o l s k e**, a gdy losy zawistne zaprowadzą tu naszych ziomków, ci i w tem szczęśliwszymi będą od nas, że znajdą rodaków, którzy ich do bratniego przycisną łona. Będzie Polska wolna i w dawnych granicach? Co za korzyść, gdy na drugiej półkuli będzie mić o s a d ę z r o d a k ó w z ł o ż o n a i u l a t w i a j a c a z w i a z k i. Będąc razem, możemy w naszej osadzie w p r o w a d z a ć i n a z a w s z e u t r z y m a ć m a s z a n a r o d o w o ś ć, zwyczaj, mowę, która, będąc zupełnie różną od krajowej, nie tak łatwo zatrzeć się może...”

Tymczasem społeczeństwo amerykańskie, które, jak wiadomo, tak żywo i serdecznie sympatyzowało z powstaniem, już było potworzyło komitety w celu zajęcia się losem polskich wychodźców. W Nowym Jorku utworzył się Komitet pod przewodnictwem Gallatina, b. ambasadora Stan. Zjedn. we Francji

i osobistego przyjaciela Niemcewicza; w Bostonie Komitet pod przewodnictwem Howe'go. Tak Gallatin jak Howe cieszyli się wielkiem poważaniem wśród społeczeństwa amerykańskiego.

Komitet Narodowy Polski niezwłocznie wszedł w kontakt z Komitetem Gallatina i Howe'go, ale odrazu powstały trudności wśród emigrantów. Spora ilość tych co na statku byli współtwórcami planu kolonizacyjnego, niebawem od wzięcia udziału w jego realizacji odstąpiła: zamysł był nowy, niezwykły, a emigrant nasz do pracy, jaka go, jako pioniera czekała, nienawykły; niejedyn wogóle do pracy nie był wdrożony, inaczey sobie wyobrażali swój pobyt na wolnej ziemi i trudno im było zrazu zrozumieć, że należy się imać pracy narówni z nawykłymi do ciężkiej pracy gospodarzami kraju. Mimo tego jednak powstała dość silna gromada która postanowiła przeprowadzić plan kolonizacji.

Już w początku kwietnia 1834 r. natychmiast po ukonstytuowaniu się, Komitet wysłał do Waszyngtonu deputację, złożoną z Bończakiewicza, Kraitsira i Rosinkiewicza, która przyjęta przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych, oraz przez Kongres, wniosła odpowiednią petycję do Kongresu. O szczerem zainteresowaniu się społeczeństwa amerykańskiego sprawa polską świadczy fakt, że już 29 kwietnia deputowany Poindexter złożył odnośny raport w Senacie w imieniu „Komisji gruntów publicznych”.

Nie od rzeczy będzie podać tutaj charakterystyczne wyjątki z tego raportu<sup>2)</sup>. W raporcie tym powiedziano, że wprawdzie Komisja

„nie uznaje, ażeby było rzeczą sprawiedliwą i stosowną nadawanie jakiej-bądź części własności publicznej emigrantom z obcych krajów”, atoli uważa, że w stosunku do Polaków od tej zasady można i należy odstąpić wobec zgola wyjątkowego wypadku.

„Petycjonarze — powiada raport — są małą r sztką walecznej armji, która staczała bój nierówny, bój rozpaczny, z przemagającymi siłami cesarstwa rosyjskiego i która mężnie postanowiła przywrócić Polsce wolność. Walczyła ta armja za niepodległość własnego kraju, z którym ją łączyły wszelkie uczucia miłości i patriotyzmu, odniosła liczne zwycięstwa przez wysiłki, nad które wyższych nie było w żadnym narodzie i wieku, poglądała nieustraszenie na potężnego swego nieprzyjaciela, odwołując się z ufnością do współczucia narodów europejskich i sprawiedliwości swej sprawy, lecz wszelkie odwoływania się były próżne, wszystkie nadzieje srogo zawiodły... Przyciśnione przemagającymi siłami, przywiedzione do rozpaczycy rycerstwo polskie ustąpiło z pola boju, musiało rozłączyć się z Ojczyzną, wolnością i z tem wszystkim, co sercu ucywilizowanego człowieka jest drogim... Polska, która była teatrem tylu krwawych wojen, wynikłych z pogwałcenia uroczystych umów, zawartych z temi właśnie mocarstwami, które ją rozszar-

<sup>1)</sup> Juźwikiewicz — Polacy w Ameryce, Paryż 1836 r.

<sup>2)</sup> Biblioteka Rapperswilska, Archiwum Legacji Polskiej w Paryżu.

pały, uczyniła ostateczne wysiłki, dla odzyskania swej wolności i niepodległości. Sąsiednie narody patrzyły z zimną obojętnością na tę walkę i były widocznie gotowe jeszcze w potrzebie carowi rosyjskiemu do pogięcia armii polskiej... Wgnani z własnego kraju, więzieni w Austrii i w Prusach, niewpuszczeni do Francji, nie mieli wyboru, tylko między poddaniem się pod jarzmo a może pod miecz katowski, a transportacją mimowolną do naszych Stanów Zjednoczonych. Pogiębieni, nieszczęśliwi, pozbawieni Ojczyzny i zwyczajnych środków utrzymania, ci petycjonariusze uciekają się do wspaniałomyślności i hojności szlacheckiego ludu i wolnego rządu... Komisja uważa, że, przychyłając się do prośby petycjonariuszów, rząd okaże słuszny wzgląd dla cierpienia wszystkich cudzoziemców, których los wyrzuci na brzegi nasze. Będzie to wypłacenie się z tego, co jedna część rodu ludzkiego winna jest drugiej... Czyliż współziomkowie Pułaskiego, Keściuszki nadaremne prośby zanosić będą, czyliż im odmówimy pomocy i wsparcia, kiedy tyrani w Europie nie pozwalają im miejsca spoczynku, dlatego, że byli żołnierzami wolności?\*

Atoli deputacja polska, w braku funduszy, nie mogła pozostać w Waszyngtonie, aby dopilnować sprawy, z czego skorzystali niechętni darowiznie deputowani i przeprowadzili bill, który zupełnie wypaczył treść projektu Komisji, przyjętego przez Senat i akt darowizny zmienił na sprzedaż<sup>8)</sup>.

Idea kolonizacji napotkała także na przeszkody ze strony prezesa nowojorskiego Komitetu Amerykańskiego, p. Gallatina, który niebardzo wierzył w powodzenie kolonizacji, a który wolał, by emigranci zaprzęgnęli się do pracy wśród społeczeństwa amerykańskiego i rozproszyli się po różnych zawodach.

Gdy mimo oporu Gallatina Komitet Narodowy uchwalił i wysłał deputację do Kongresu, wywiązał się trwały zażart między nim a Komitem Amerykańskim w Nowym Jorku, czyli Gallatinem.

Komitet poskarżył się ks. Adamowi Czartoryskiemu, wskutek czego Niemcewicz wystosował ostry list do Gallatina, który był jego przyjacielem. Przy liście tym załączył Niemcewicz 800 franków na cele kolonizacji.

Niemniej i z innych stron wpływały pokaźne sumy na ten sam cel. Tak np. Komitet Bostoński, powziawszy wiadomość o billu kolonizacyjnym, przysłał 3.000 dolarów na cele kolonizacji na ręce Bończakiewicza, Komitet w Wandalji, w stanie Illinois na zebraniu 150 delegatów z 50 powiatów tego stanu, wysłał do New Yorku adres, wzywający naszych emigrantów do najszybszego przybycia do stanu Illinois celem objęcia ziemi przez „Land-Office“ wymierzonych do użytku emigrantów.

„Przybądźcie szlachetni potomkowie walecznego narodu“ — pisali przyjaciele amerykańscy — „przybądźcie bohaterowie i męczennicy narodu. Wyciągamy do was bratnie dłonie. Chodźcie z nami dzielić bujne owoce naszej ziemi i tej swobody, która równie krwią przodków kupiona była. Wolność nasza nie jest samem dziełem mieszkańców tej krainy, — ludzie przyjaźni różnym narodowości przyczynili się do niepodległości Stanów, a teraz mielibyśmy was opuścić i pozwolić na tryumf tyranów?“

<sup>8)</sup> Patrz tamże.



Parana (Brazylja). Osada kolonisty polskiego, żywo przypominająca zagrodę wiejską w „Starym Kraju“.

O liście Niemcewicza właściwi adresaci, tj. Komitet Narodowy, dowiedzieli się po kilku miesiącach, pieniędzy Czartoryskiego nie ujrzeli, o propozycji Amerykanów z Illinois nie mieli pojęcia — inne pieniądze, oraz cała korespondencja, przychodząca na ręce Gallatina, nie docierały do rąk Komitetu. Gallatin korespondencję przed Komitetem tail, pieniądze dysponował według swego widzimisie, ale nie na cele, na które były przeznaczone, tj. na kolonizację, aż Komitet Narodowy, zażądał od niego listem z d. 5 XII. 1834 r. aby „zechtiał oddać w ich ręce wszelkie korespondencje, komunikacje, notyfikacje, wszelkie przesyłki, doniesienia i uwiadomienia, jednym słowem wszystko, co mogło być lub może być przysłane do WPana, a dotyczy się ogólnych interesów Polaków w Zjednoczonych Stanach, lub należy do całej emigracji, czyli te korespondencje lub przedmioty, które są przesyłane przez współziomków na wygnaniu lub w Polsce, czyli też pochodzą od jakiegoś towarzystwa, komitetu lub osoby, w Europie, w Ameryce lub gdziekolwiek...“

Wskutek tej enuncjacji, Gallatin ustąpił, a w liście do Niemcewicza z dn 21 grudnia starał się tłumaczyć swoje postępowanie.

Ośm miesięcy z okładem trwał zażart z Albertem Gallatinem, ale Komitet Narodowy w tym czasie nie był bezczynny. Rozpoczętych wysłaniem deputacji do Waszyngtonu starań kolonizacyjnych nie zanieczywał, starał się przyspieszyć kolonizację, zwłaszcza, że liczba ochotników-kolonistów poczęła topnieć, a fundusze Amerykańskiego Komitetu Nowojorskiego, ekspensowane do przebywających w Nowym Jorku wychodźców — kończyły się. Komitet Amerykański poczęł ułatwiać poszczególnym emigrantom i grupom wyjazd do innych miast. I tak w maju kilkudziesięciu udało się do Albany, Aten i Twi, gdzie pozostali krótki czas, potem rozproszyli się po kraju; trzydziestu udało się do Filadelfji, na zaproszenie tamtejszego Komitetu Amerykańskiego. Tam staraniem Rosinkiewicza utworzono kursy języka angielskiego poduczono się trochę i po 3 miesiącach i ta grupa rozeszła się po stanie. W samym Nowym Jorku niektórzy odpadli dla myśli kolonizacyjnej, mając się rzemiosła, wreszcie Komitet Amerykański w Nowym

Jorku w sierpniu rozwiązał się i pozostał tylko p. Gallatin z pieniędzmi, którym poczęł rozporządzać się po swojemu.

Gdy Komitet w Bostonie pod przewodnictwem gen. Evreta przesłał na cele kolonizacji 3000 czy 4000 dolarów, wówczas Gallatin na życzenie bostończyków, aby sumy nie rozpraszać, porozumiał się z Komitem Narodowym, który wybrał na kandydatów pionierskich 19 emigrantów pod przewodnictwem Bończakiewicza. Boston pragnął osiedlić 30 Polaków w dystrykcie Main, od granicy Kanady, a ze względu na przykre warunki billu, chcąc osadników pójść na rękę, przeznaczył dla każdego po 100 dolarów.

Niestety, Bończakiewicz, nie czując się na siłach, zawiódł zaufanie Komitetu, gdyż zaciągnął się prosto do marynarki handlowej amerykańskiej, wsiadł na statek „Pctomak“ i zawiadomił najspokojniej: „wyjeżdżam na trzy lata. Bądźcie zdrowi“.

Akcję po Bończakiewiczu objął z ramienia Komitetu Narodowego major Lepin, który miał wpiereg zbadać warunki osadnictwa. Lepin objechał tereny, upatrzone pod kolonizację polską, uznał klimat za nieodpowiedni, zimny i grunt skalisty, skały, jak się później okazały — pełne złóż złota i srebra — nie odpowiednie dla osadnika, odradził osiedlenie się tam i — wyjechał do Francji. Gallatin z tej opinii skorzystał i tem energiczniej poczęł doradzać porzucenie myśli kolonizacyjnej.

Ale Komitet Narodowy trwał przy swoim, mimo, że szeregi zwolenników kolonizacji przerzedzały się. Wysłał mianowicie do stanu Illinois Ludwika Chłopickiego i niejakiego Prehala (który już przed banitami trjesteńskimi znajdował się w Ameryce), w celu rozejrzenia się w miejscowych warunkach. Atoli Prehal, zabrawszy Chłopickiemu papiery polecające Komitetu, oraz instrukcje z General Lands-Office, puścił się w objazd po kraju i zebrałszy pewną sumę na cele kolonizacji polskiej, z pieniędzmi temi uciekł na statku „Poland“ do Europy.

Niezrażony tem Komitet wysłał Chłopickiemu do pomocy Paschalisa. Obaj ci delegaci weszli w porozumienie z Komitem Ervinga w Wandalji. Er-

ving niezrażony sprawą Prehala, zabrał się energicznie do rzeczy, zainicjował Komitety lokalne oraz zbiórki na sprzęt domowy i rolniczy, oraz żywność dla udających się na kolonię osadników. Chłopicki wraz z delegacją stanu Illinois obrabiał ziemię nad rzeką Rock nazwaną ja

New Poland (sam jednak nie pozostał na miejscu, lecz osiadł w St. Louis, gdzie założył sklep i zmarł później w El Paso). W te strony zaczęli się schodzić emigranci. W listopadzie 1834 r. ruszyło ich siedmudziesięciu piechotą z Nowego Jorku. Pierwszy nad rzeką

Rock osiadł Turowski, po nim Bliuta, Wodzyński, Jakubowski, Szemetyllo, Naruszewicz, ks. Izykiewicz, Jasinski, Poniatowski, Morawski, Magnuski, Strzelecki, Iwanowski, Kregliński, Białkowski, Ciecchanowski i Jagiello.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

## ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI ZAMORSKIEJ

Ścisłość amerykańskiej statystyki urzędowej w określeniu liczby Polaków, zamieszkałych w Stanach Zjednoczonych pozostawiała dotąd wiele do życzenia, gdyż podczas spisu ludności, przeprowadzonego w r. 1920, nie zwracano większej uwagi na narodowość poszczególnych mieszkańców Stanów Zjednoczonych. O wiele dokładniejszy spis, przeprowadzony w 1930 r., którego wyniki, stopniowo ogłaszane, ostatnio informują o tem, wykazuje, że w Stanach Zjednoczonych obecnie znajduje się 3,342,198 Polaków, z których urodzeni w Polsce stanowią 1,268,583, a ich dzieci 2,073,615, w czem pleć żeńska stanowi 1,030,575 osób, a pleć męska — 1,043,040 członków.

Ze spisu ludności 1930 roku wynika, że Polacy znajdują się w każdym stanie Unji; w najmniejszych ilościach w stanie Nevada — 82 i New Mexico — 27. Większość Polaków w Stanach Zjednoczonych, według tego oficjalnego spisu, znajduje się w pięciu stanach: New York — 350,383 Polaków, Illinois — 273,007, Pensylwania — 166,672, Michigan — 119,228 i New Jersey — 102,573. Liczby te obalają dotychczasowe mniemanie, że najwięcej Polaków znajduje się w stanie Illinois, dzięki skupieniu w drugim co do ilości mieszkańców Polaków, po Warszawie, mieście w świecie — Chicago. Spis z roku 1930 wykazał, że najwięcej Polaków zamieszkuje stan New York (miasto New York z przedmieściami, Buffalo, mniejsze miasteczka), zaś stan Illinois znajduje się dopiero na drugim miejscu.

Polonję amerykańską w izbie parlamentarnej Stanów Zjednoczonych reprezentuje obecnie sześciu kongresmanów, posłów do Kongresu. Są oni bardzo czynni w różnych komitetach kongresowych, gdzie praca jest obecnie dość wyężona. Podczas obrad nad billem o zmianie przemawiali kongresmani z Detroit — Sadowski i Lesiński, którzy wystąpili także i głosowali przeciw obcięciu pensji pracownikom i urzędnikom federalnym i weteranom z wojny światowej. Kongresman Dingell, również z Detroit, wniósł interpelację, domagając się przeprowadzenia śledztwa w sprawie zamknięcia banków w tem mieście. Zamknięcie to wyrządziło olbrzymie szkody ogółowi pod względem finansowym i handlowym.

Szczególnie wszakże przychylną oceną opinii polskiej w Stanach Zjednoczonych cieszą się ci kongresmani, gdyż — jak pisze „Dziennik Związkowy” — „metylko pokazują, że żyją, ale działają roztropnie i na korzyść Polski”. Wszyscy trzej wymienieni wyżej wnieśli ostatnio do Kongresu rezolucję, domagając się od Departamentu Poczty wyłania znaczków pocztowych z podobizną Kościuszki, projekt nie nowy, przeciwko któremu Niemcy amerykańscy przeprowadzili szaloną nagonkę i za administracją Hoovera zdolali starania o wydanie takiego znaczka — ubić.

Obecnie okazała się nawet, dla parcia tego projektu, specjalna ulotka wydana przez Kongresmana Gossa, zwieźle lecz bardzo jasno i niezbitie wydatniająca zasługi Kościuszki dla Ameryki. Bohater walk o niepodległość dwóch narodów, nawet po wyjeździe stamtąd, wyświadczył Stanom Zjednoczonym wielką przysługę, pisząc w roku 1800. w Paryżu, dzieło wojskowe pod tytułem „Manouvres of Horse Artillery”, którem szczęśliwie posilkowano się podczas amerykańskiej wojny cywilnej w 1812 roku, co przysporzyło Kościuszce w tym kraju tytuł i chwałę „ojca amerykańskiej artylerji”.

Wiele zmieniło się od tych czasów, kiedy kongresmani polskiego pochodzenia, ani zbyt głośno do tego się nie przyznawali, ani w polskich sprawach z tytułu tego na terenie kongresu nie zabiegali. Jak wymagająca, słusznie zupełnie, staje się w stosunku do tych wybrańców ludu — Polaków opinia ich współrodaków, świadczy wyraźnie artykuł L. T. Walkowicza w „Dzienniku Zjednoczenia” o t. „Nie zaskodziliby naszym Kongresmanom pomyśleć szczerze o tem! Młodzieńców polskiego pochodzenia powinni wysuwać do szkół, otwierających drogę do wielkiej kariery”.

Aby dostać się do Akademii Wojskowej w West Point i Akademii Marynarki w Annapolis — najwybitniejszych uczelni, z których wychodzą przyszli generałowie i admirałowie Unji amerykańskiej i gdzie mało jest bardzo Polaków — trzeba mieć wprawdzie polecenie kongresmana lub senatora z danego okręgu czy stanu. Mając obecnie sześciu kongresmanów Polaków, z których pięciu ze stanów amerykańskich bardzo licznie przez naszych rodaków zaludnionych, jak stwierdza statystyka wyżej podana, a mianowicie z Illinois i Michigan, u których każdy ma prawo do wysumienia do tych wyższych szkół rządowych po 1 kandydacie, dochodzimy do wniosku, że w 2 letnim terminie swej kadencji mogliby ci kongresmani wysłać do West Point i Annapolis dwudziestu młodzieńców Polaków, którzy pobieraliby wyższe wykształcenie i z całkowitem utrzymaniem na koszt rządu w ciągu sześciu lat. Słowa końcowe tego artykułu brzmią apelem, który najlepiej charakteryzuje zmianę, jaka zaszła w ustosunkowaniu się amerykańskiego Polaka, przeciętnego „człowieka z ulicy”, do swych wodzów, przywódców, kierowników i opiekunów:

„Żądamy takich liderów politycznych, którzy nie na samym sentymencie obejmować będą stanowiska, ale takich, którzy muszą dostarczyć tego, czego wychodźstwo od nich żądać będzie. Mamy dążyć usilnie, nieustępliwie, stale, do zdobywania dla naszej młodzieży wszystkich stano-

Nasi kongresmani powinni pamiętać o tem. Polacy dorosli do tego, aby żądać od swych wybranych

przedstawicieli służby dla siebie. Nie wystarczy nam już tklive przemówienia, Fouren of July Speeches ani sama radość, że „nasz” jest kongresmanem... kongresmani powinni pamiętać, że dzięki Polakom są tem, czem są, i muszą się im za to wdzięczyć wierną służbą, małąca nasze interesy, pomnażanie naszego stanu posiadania i nasze dobro na oku przedewszystkiem”.

Jeśli chodzi o przyszłość młodzieży polskiej w Stanach Zjednoczonych, to obok takiego pium desiderium, jak powyższe, zanotować możemy szereg faktów, świadczących, jak energicznie i roztropnie społeczeństwo polsko-amerykańskie dba o swą najlepszą przyszłość.

W połowie kwietnia, nad rozłożystą doliną, w której skupia się malownicze miasteczko Cambridge Springs, w stanie Pensylwania, sławne w leczniczych wód mineralnych, zadźwięczały łopaty i kilofy przy budowie nowego gmachu szkoły Kolegium „Związku Narodowego Polskiego” na miejscu zniszczonej niedawno bez śladu pożarem, zasłużonej od dziesiątków lat uczelni polskiej. Decyzją Rady Szkolnej Z. N. P. z dn. 25 marca b. r. powierzono budowę nowego gmachu wielkiej firmie budowlanej pod nazwą „Sobray and Whitcomb” w New Yorku, której właścicielami są dwaj Polacy pp. Sobieraj i Pawlik. Plany gmachu szkolnego wykonał architekt Gwiazdowski z Detroit.

Szkola związkowa otrzyma więc z nowym taniem szkolnym nowoczesne dormitorium, budynek, mieszczący pokoje dla chłopców i pierwszorzędny budynek szkolny. W trzecim budynku mieścić się będzie sala gimnastyczna i tusze, zaś (obok na wzgórzu przysposobiono już dosk male, ogrodzone wysokim płotem pole do gry w piłkę nożną i bieżnię.

Organ Z. N. P. tak ocenia odrodzoną w ten sposób uczelnię polską za ceanem: „Młodzież polska, w Ameryce zrodzona, znajdzie w kolegium związkowym w Cambridge Springs najlepszą szkołę, jakiej nie powstydziłoby się pierwszorzędne zakłady amerykańskie. Nowoczesne urządzenia, wygodne pomieszczenia, troskliwa opieka, świetny sztab nauczycielski, zabezpieczone całkowicie od ognia gmachy, prawdziwie polska kuchnia, wysoki poziom naukowy, duch polski, opieka prawdziwie rodzicielska nad młodzieżą, oto cechy, które uczynią szkołę związkową najwybitniejszą uczelnią w kraju”.

Szeroko i głęboko rozwija się praca nad organizacją polskiego harcerstwa w Stanach Zjednoczonych, mimo i wbrew twierdzeniom sceptyków, którzy utrzymywali, że jeśli zasobny we wszystko skauting amerykański nie zdolał tej młodzieży pociągnąć za sobą to tem bardziej — nie zdolała tego zrobić nierozporządzając żadnymi niemal środkami — harcerstwo polskie. A tymczasem oto z ust już nie jednostek, ale setek matek

i ojców płyną słowa głębokiego uznania pod adresem kierowników tej akcji, gdyż ich synowie i córki zaczynają naczaj mówić, działać i myśleć od czasu, gdy do harcerstwa wstąpili, uszlachetniając się pod każdym względem.

Oto opinia jednego z chicagowskich aldermanów, adwokata Konkowskiego, stale bywającego w sądzie dla nieletnich przestępców: „Muszę z uznaniem przyznać, że od czasu powstania harcerstwa polskiego, w sądzie dla małoletnich przestępców ogromnie zmalała liczba tych przestępców wśród młodzieży polskiej. Wpływ idei harcerskiej na tę młodzież jest widoczny, gdyż poprawiają się i ci także, którzy do tej organizacji nie należą, ale pośrednio ulegają temu wpływowi przez obcowanie z harcerzami. Wpływ to ogromnie pożądanym i oby zaczął on działać jak najsiłniej.”

Organizacja polskiego harcerstwa w Stanach Zjednoczonych zajął się „Związek Narodowy Polski”, który, zdając sobie sprawę, że cały dorobek moralny i majątek materialny związku przędzie z czasem w ręce nowych pokoleń, tu już zrodzonych i wychowanych, — uważa harcerstwo za najlepszą szkołę wyrobienia etycznego i uświadomienia narodowego tej młodzieży. Osiągnięte dotąd, po paru miesiącach wyteżonej pracy organizacyjnej, sukcesy pozwoliły rzucić Radzie Naczelnej Harcerstwa Z. N. P. na początku marca b. r. jako hasło dla zrealizowania do dnia 3-go maja b. r.: 50 tysięcy działów harcerskiej w całym Związku Narodowym Polskim!”

Powstał również projekt zapoczątkowania ćwiczeń harcerskich na wodzie, w bieżącym lecie, wśród polsko-amerykańskiej młodzieży. „Szczególnie dzisiaj, gdy prusacza zapamiętałość ponownie dąży do odcięcia Polski od morza, to nasze od półtora blisko tysiąca lat pokrewieństwo z morzem powinno być manifestowane w żędzie, gdzie tylko pol-

skość żyje. Zwłaszcza manifestować je rowinno Harcerstwo Z. N. P. na ziemi amerykańskiej”, — pisze „Dziennik Związkowy”, bardzo przychylnie traktując odnośny projekt harcerskiej drużyny morskiej w Chicago, imienia Jana z Kolna, dla której polska Liga Morska i Rzeczna w tem mieście zgłosiła gotowość ofiarowania flagi.

Pierwszą jaskółką, świadcząca o szybkiej realizacji idei morskiej — na terenie harcerskim, była Akademia Ligi Morskiej i Rzecznej w Chicago urządzona ku uczczeniu imienin Marszałka Józefa Piłsudskiego z udziałem harcerzy miejscowych.

Na polu szkolnictwa polskiego należy zasygnalizować projekt polskiej wystawy szkolnej w Chicago, która ma się odbyć w terminie od 4 do 11 czerwca i będzie domniostła próbą zobrazowania całości szkolnictwa polskiego, jego prac, jego znaczenia i jego potrzeb — na całym terenie Ameryki, gdyż do udziału w tej wystawie zaproszono również szkolnictwo polskie w Brazylii i Kanadzie. Wystawę organizują Wydział oświaty i Harcerstwo Z. N. P. oraz czynniki krajowe.

Jak dalece potrzeba dokształcania się w dobrej znajomości mowy polskiej wśród dzieci emigrantów z naszego kraju daje się odczuwać po tamtej stronie oceanu, świadczy fakt zapisania się blisko 50 słuchaczy i słuchaczek do nowopowstałej Polskiej szkoły Przemówień Publicznych w Chicago, „celem i zadaniem której jest wyszkolenie młodzieży polskiej na doskonałych mówców publicznych”, — jak informuje prasa tamtejsza.

Gdy mowa o szerzeniu znajomości języka i kultury polskiej w środowisku amerykańskim — nie brak okoliczności, wskazujących na to, że znajomość ta powoli, nieznanie, stopniowo a jednak utrwała się i szerzy, naogół nie coła

się, mimo trudności zdobywania środków na cele podobne. Brak tylko w tej dziedzinie „polskiego wspólnego frontu”, o co zabiega dyrektor Fundacji Kościuszkowskiej — St. Mierzwa. Wyruszeniem społecznego amerykańskiego frontu w tej sprawie do pewnego stopnia jest nowopowstała organizacja „University Friends of Poland”, do której należały na początku marca b. r. 43 osoby, przeważnie reprezentujące naukowy świat amerykański. Jest to pierwsza w swoim rodzaju próba zgrupowania wybitnych reprezentantów inteligentnych sfer amerykańskich i zainteresowania ich sprawami Polski. Dla tych kół nie może być obojętna kwestja istnienia już w Stanach Zjednoczonych około 12 placówek uniwersyteckich wykładów języka i literatury polskiej.

Należy z uznaniem podkreślić fakt nawiązania przez stowarzyszenie „University Friends of Poland” korespondencji z Radą Organizacyjną Polaków z zagranicy i powitać z zadowoleniem ogłoszenie w prasie polsko-amerykańskiej — odpowiedzi Rady Organizacyjnej na pismo uniwersyteckich przyjaciół Polski w Ameryce, gdzie między innymi, tak ocenione zostało powstanie za oceanem podobnego zrzeszenia:

„Dla nas, jako reprezentacji wszystkich środowisk polskich zagranicą, powstanie organizacji „University Friends of Poland” jest również świadectwem zdobywania przez Polonię amerykańską coraz większych wpływów, a radosną niespodzianką była dla nas wiadomość, że na uniwersytetach amerykańskich znajduje się około 50 profesorów polskiego pochodzenia. Tak poważna liczba jest dowodem prężności żywiołu polskiego w Stanach Zjednoczonych, wydzwiganiem się Polaków na czoło życia amerykańskiego”

K. Z.

## KUKURYDZA

Kukurydza, w botanice — Zea Mais, należy do roślin wielkiej uprawy, stanowiących w krajach o glebie ciepłej, słonecznych, podstawowe pożywienie od czasów zamierzchłych. Pochodzi z Ameryki, ściślej — ze środkowego Meksyku. Europejscy odkrywcy zetknęli się z nią tam i w innych częściach Nowego Świata, jako z rośliną w pełnej kulturze. Jak dzisiaj, przygotowywano z niej bryle, kasze, papki, placki i chlebki. Odpowiednie narzędzia uprawy jej i przeróbki uległy z biegiem stuleci ulepszeniu, lecz substancjonalnie nie uległa najmniejszej zmianie na lepsze. Ze względów zdrowotnych powinna być zaniechana. Zastąpiona chociażby owsem, którego skutek jest dla zdrowia o wiele pomyślniejszy. „Owies utrzymuje ciało przy zdrowiu, chłodną głowę, ciepłe nogi i t. d. Bryja owsiana tworzy męźów ze stali”, — jak podają źródła szkockie. Kukurydza natomiast jako awitaminowa, bezbiałkowa pomaga za sobą pellagrę, jak ryż — beriberi. Konsumenci kukurydzy są absolutnie mniej produktywni, organicznie nieodporni.

Tembardziei zajmuje nas uprawa tej rośliny. Chociażby dlatego, że polskie osadnictwo rolne w Ameryce uczyniło z niej, jak Niemcy i Włosi, jedno ze swoich źródeł dochodu społecznego.

Chcąc wiedzieć, jak pierwotnie w Brazylii uprawia się i przetwarza kukurydżę, możemy dzisiaj jeszcze być tego świadkiem. Osadnik po ścięciu lasu

i spaleniu, przed wykarczowaniem pni, czyni ostrym końcem kija dziurę w glebie i wrzuca w nią kilka ziarn kukurydzy. Ponieważ jest ona rodzajem trawy



Ryc. 1. Orka pod kukurydzą.

Fot. F. M. Mucha.



Ryc. 2. Łany kukurydzy. Fot. F. M. Mucha.

jednorocznej, przeto po upływie kilku miesięcy następuje zbiór. Moment ten decyduje o plantowaniu jej wśród krzewów kakowych przez pierwsze trzy lata, bowiem kawa jest rośliną czteroletnią czyli kukurydzą zmniejsza plantato; o jej rynkową wartość — swój wkład



Ryc. 3. Zbiór kukurydzy. Fot. F. M. Mucha.

Przeciętnie w dalekim pokoleniu, jeśli nie ujarzmiła go kabaklerska metoda pracy, zastosowuje nasz osadnik pług (Ryc. 1.). Po przeoraniu wydzielonego przez siebie pod zasiew kukurydzy



Ryc. 4. Odrzucanie straków. Fot. F. M. Mucha.

poletka, upodabnia się na jego tle do rolnika macierzystego (Ryc. 2.) Gdy zwalczy chwasty, czyniąc to motyką, i częstokroć, doczekuje się zbioru plonu, który urządza gromadnie, (Ryc. 3) córka lub wnuczka, tutaj urodzone.



Ryc. 5. Strąk kukurydzy. Fot. F. M. Mucha.

wprawnie odrywają od łodyg okazałe w szerokie liście owinięte straki (Ryc. 4 i 5).

Zkolei odbywa się zwózka do odległych stodół, łuszczenie kukurydzy ręczne lub mechaniczne, poczem przeróbka na mąkę.

Gdy środowisko jest konserwatywne pierwotne, mielenie kukurydzy nie odbiega od systemu, jakim posługiwali się Majowie, Inkasi, Aztekowie, przynajmniej niewiele ulepszone. Nad parowem stoi szalaz z desek (Ryc. 6). Dochodzi się doń po kładce, bowiem woda z frontu splywa w głąb. Tam wpada w drewniane koryto do rowka dźwigni stępy (Ryc. 7). Stępa na końcu dźwigni przeciwnym posiada tłuczek, którym



Ryc. 6. Nad parowem stoi szalaz z desek... Fot. F. M. Mucha.



Ryc. 7. Tam wpada w drewniane koryto...



Ryc. 8. Tłuczek stępy. Fot. F. M. Mucha.

uderza w mozdżierz (Ryc. 8), gdzie znajdują się ziarna kukurydzy. Jest typ stępy, jak prof. A. Maurizio stwierdził wspólny Europie i Dalekiemu Wschodowi. Myślę, że i w prekolumbijskiej Ameryce również. Skąd się wziął - to pytanie. Rowek (u dźwigni) naprzemian napienia się wodą i w swem najniższym położeniu opróżnia. dźwignia pracując, skrzypi, ponieważ nikt nie myśli o jej smarowaniu. W brazylijskim sertonie, gdzie panuje cisza prawdziwie głucha, ta wódna stępa, skrzypiąc donośnie, oddziaływa na okolicznych ludzi, jakby grała. „Manjdo canta” (stępa śpiewa), słyszy się od tuziemca, przejeżdżającego obok tego „młyna”. Stępa bowiem pracuje dniem i nocą. Co jakiś czas tylko samowystarczalny przetwórca kukurydzy udaje się do niej i z mozdżierza wprawnie, aby mu palców nie zniżyło, wyciąga mąkę. (Ryc. 9).

Liście kukurydzy służyły już w okresie dzikości do wyrobu koszy i jako bibułki do papierosów, służą obecnie białym. Człowiek cywilizowany z włókien łodygi tworzy papier, skawiny. W Meksyku dzisiaj jeszcze wyrabiają z niej napój alkoholowy.

W dwa lata po zajęciu Brazylii, gdy przybrzeżny szczerp indyjski zjadał człowieka białego, to popijał go polewką z kukurydzy.

Gdy matogrosieńskiego ludożercę zapytamy dzisiaj jeszcze, jaki właściwie jest smak mięsa ludzkiego (a pytać należy gdy jest najedzony), wówczas słyszemy odpowiedź: „Mniej więcej mięsa wieprzowego”.

F. M. MUCHA.

# IGRZYSKA RELIGIJNE FANATYKÓW PERSKICH

## Z rzeczy widzianych

Najgorliwsi uczniowie i pomocnicy Mahometa w szerzeniu islamu rywalizując ze sobą na polu wpływów wśród wyznawców nowej religii, gotowali krwawe waśnie i zatargi po zgonie Proroka. Następca jego, kalif \*) miał objąć nie tylko wielkie dziedzictwo duchowe, lecz i ściśle z nim związaną władzę polityczną nad olbrzymim już zastępem czcicieli Koranu. Kandydatów do berła namiestnika Mahometa było czterech: Omar, najstarszy wiekiem i największy wpływ wśród Arabów mający, Osman, który spisał Koran podług słów Mahometa, Abu-Bekir i Ali-Ben-Abu-Taleb, najmłodszy z nich, ożeniony z jedyną córką Proroka, Fatmą. Większość wyznawców oczekiwała mianowania następcą zięcia, Alego, — jednak Mahomet, w pieczy o rozwój nowej wiary, przed śmiercią wyznaczył na kalifa doświadczonego, zasłużonego Omara.

Nowy władca prawowitnych postąpił z rodziną swego mistrza po zbrojce: wyzwał ją z mienia i wypędził. Według kronik arabskich, brutalność swoją posunął tak daleko, że kiedyś uderzył Fatmę w twarz i wybił córce Proroka trzy zęby. Zatopiony w rozmyślaniach religijnych Ali i wtedy nie zdobył się na wystąpienie przeciw Omarowi, — ale oburzenie Arabów, wywołane temi czynami, przygotowało grunt do rozpadnięcia się wyznawców Koranu na dwa odłamy: Sunnitów, wiernych Omarowi, i Szytów, zwolenników Alego. Przyczyniło rozbicia się islamu na te dwa, do dziś dnia wrogie sobie wyznania były więc raczej moralnej i politycznej niż religijnej natury. Zmiany rytualne i poczęści dogmatyczne nastąpiły w Sunnie znacznie później. Szyici pozostali fanatycznymi ortodoksami.

Ali po długiej wojnie domowej został wreszcie kalifem, po Omarze, Osmanie i Abu-Bekirze. Prócz Omara miał on zaciętego wroga w trzeciej i ostatniej żonie Mahometa, Aisze, zwanej „ruda prorokini”, córce Abu-Bekira. Dzielna ta niewiasta wystąpiła zbrojnie przeciw Alemu, walcząc osobiście na wielbłądzie na czele rokoszan. Ali wziął ją do niewoli, ale spokoju nie zasnął.

Islam walczyć musiał w Persji i Mezopotamji z wyznawcami religii Zoroastra,

\*) monarcha, władca, namiestnik Mahometa (arab. *chaliia* — dosł.: następca).



Ryc. 9. *Maka kukuzydzana*.  
Fot. F. M. Mucha.

czcicielami ognia, Gwebrami \*), oraz z Jezydami, plemieniem kurdyjsko-tureckim, dziś doszczętnie wytepienem, których wierzenia pewien podróżnik francuski nazwał „religią djabełską”.

Ciągle starcia zbrojne mahometan z Jezydami doprowadziły wreszcie do walnej, według podania 10 dni trwającej, bitwy nad Eufratem, pod murami miasta Kerbalaj (Kerbela) w r. 682 po N. Chr. Mahometanie, otoczeni i odcięci od rzeki, pozbawieni wody, chcąc się przebić przez pierścien wrogów, uderzyli na znacznie większe siły Jezydów i ponieśli zupełną klęskę. Padł Ali z synami: Hassanem, Hussejnem i Abbasem. Ani jeden wojownik mużumański nie poddał się żywy. Jezydzi wzięli do niewoli tylko żonę kalifa, Fatmę, z małoletnimi dziećmi, z których kilkoro w oczach matki zamordowali. Wdowę po wodzu wrogów zwycięzcy wieźli w namiocie na dwukółowym wozie, przed którym niesiono, na wólczeniach głowy Hassana i Hussejna. Ciało Alego było tak posiekane, że nie było można go odnaleźć w stosach trupów. Samych Jezydów zginąć tam miało 10 tysięcy.

Potem, gdy mahometanie mścili śmierć kalifa, odbili jego rodzinę i zachowaną jako trofeum głowę Hussejna. Głowa Hassana zaginęła.

Wiadomości te i szczegóły są niezbędne, żeby zrozumieć podłoże historyczne, sens i przebieg okrutnego obchodu żałobnego, jaki przed laty udało mi się widzieć na Kaukazie.

Na pamiątkę fatalnej bitwy kerbalajskiej rokrocznie dn. 29 kwietnia urządzają Szyici krwawe żałobne obchody, zwane „Szachsėj-Wachsėj” (od okrzyków „Szach-Hussejn i Wah \*\*)-Hussejn), mające na celu plastycznym uzmysłowieniem chwil śmierci kalifa i jego synów obudzenie żalu i fanatyczne zapалу wśród wyznawców.

Obchód ten widzieć można było na Wschodzie jedynie w Persji i Tatarji, inne bowiem kraje mużumańskie wyłącznie prawie przez mahometan-sunnitów są zamieszkałe. Próby władz administracyjnych na Kaukazie wykorzystania dzikiego zwyczaju za caratu \*\*\*) nie dawały żadnego wyniku. Każdy prawowitny Szyita pysznił się liczbą blizn na wygolonej czaszce nad czołem, dokąd w przystępie religijnego szału kierował uderzenia kinżalu i szabli.

Już na miesiąc przed uroczystością rozpoczyna się żarliwa agitacja po wsiach i miastach w celu przypomnienia ludności zasług męczennika i przygotowania jej za pomocą umartwień do godnego obchodzenia pamiątki śmierci zięcia Proroka. A więc posty, jalmużna, wzmocnione

\*) jedyny, pozostały poza Indjami, klasztor Gwebrów oglądałem na brzegu morza Kaspijskiego w Surachanach pod Baku. Ostatni mnisi zostali tam przed kilkudziesięciu laty wyróżnieni przez mahometan.

\*\*) *W a h* — okrzyk bóleści na Wschodzie.

\*\*\*) Czy zachował się on za rządów sowieckich — nie wiem. Można przypuszczać, że nie.

praktyki derwiszów na jarmarkach i w herbaciarniach, gdzie deklamują w patetycznym uniesieniu wiersze, opiewające zasługi Alego, całe zgraje szarlatanów wydrwigroszów, sprzedających amulety, to znów magików, urządzających np. odnajdywanie schowanych przedmiotów przy pomocy t. zw. „Tuch”, to jest drąga z ostrzem, zrobionem z podkowy białego Dul-Dul, konia Alego w bitwie kerbalajskiej. Ostrze to tylko w tym miesiącu ma mieć cudowną magnetyczną własność przyciągania trzymającego drąg medjum w stronę ukrytego przedmiotu. Po wsiach widziałem w owym czasie zatknięte w widocznych miejscach wysokie tyki z garnkiem, owiniętym czarną szmatą, na wierzchu. Jest to oznaczenie punktu zborowego do obchodu. W miastach w tym celu, zwykle na cmentarzu, zatykają czarną chorągiew na czarnym drzewcu, zakończonem złotym półksiężycem, z rozczapierzoną wielką złotą ręką (Alego).

Na dziesięć dni przed właściwą uroczystością rozpoczynają się próby: zaczyna się jakby Wielki Tydzień.

We wsi tatarskiej, koło stacji Adży-Kabul, na drodze Zakaukaskiej, udało mi się widzieć taką próbę. O godz. 9 wieczorem zgromadziło się kilkudziesięciu starców, mężczyzn i wyrostków od lat 14 wokoło wkopanego na placu słupa z kagańcem smolnym. Skupili się koło starca, stojącego w pośrodku, i zaczęli odmawiać rodzaj litanji: mistrz ceremonji wołał „Szachsėj”, a tłum w odpowiedzi ryczał z jakimś porywającym akcentem zwyciężczości: „Wachsėj!” W miarę powtarzania magicznego słowa rosło podnecenie i niecierpliwłość: głosy stały się nagłające, coraz natarczywsze i groźniejsze, jakby czegoś doczekać się nie mogły; kolana poczęły drzeć, rwąc się do rozhukanego tańca; rozdęte nozdra buchały żarem z rozpalonych brązowych twarzy, a w oczach zaczynały się już palić skry szalu. Naraz uczestnicy utworzyli koło, uczepliwszy się lewą ręką za bok sąsiada i wymachując kijem w prawej, ruszyli w lewo w taniec, krocząc bokiem i wyrzucając w takt nogi do środka koła, jak dzicy na rycinach podróży Mayne-Rieda. Potem rozdzielili się na półkola i, gdy jedno huknęło ogniste „Hajdar!”... (Niema!), z drugiego, z nieludzkim, rozdarciem rozpaczły wyciem, aż mi klujące drżenie twarzy przebiegło, wypadło rozciągnięte w jęk: „Aliiii!” I znowu „Hajdar!”... „Ali”, „Hajdar!”, „Ali”. Potem „Hassan!”, a drugie półkole „Hussejn!”, „Hassan!”, „Abbás!” i tak bez końca.

Podczas tego obydwa półkola zbliżyły się zwartą ławą do siebie i wnet odsuwały, podobnie jak w jednej z figur kardryla.

Dziwny, przejmujący obraz. Z kaganca buchają snopy iskier, smola trzeszczy, a w czerwonych blaskach, na tle śpiącego czarnego stepu hula sabat czartowski, miota się rozhukany korowów potępieńców, w coraz namiętniejszych wyrzutach nóg, aż do głowy, w coraz zacieklejszych rytmicznych śmiganiach palek, zżajany, wyjący, ochrypli, ze spienionemi twarzami i niesłabnącą energią szalu. Gdy kto z czuwających nad prawidłowym biegiem próby spostrzegł, iż sił już nie staje uczestnikom, wystarczyło by nabrał w pierś tchu i rzucił jeden magiczny wyrzaw „Ali!” I oto zgalwanizował tłum: bo wnet

wybucho gromkie „Hajdar!” — i już siły wróciły, więcej, wzmogły się jeszcze — i z dawnym poryjającym zapalem, graniczącym ze wściekłą furją, wre taniec, drwi z wyczerpania, nie zna miary, kresu, ani odpoczynku, bo najwyższe napięcie podniecenia nerwowego zastępuje teraz siły fizyczne. Starcy, nie mogący z braku sił, nawet podrygiwać, drepcą z boku i walą się dla umartwienia łańcuchami po plecach.

Takie wyczerpujące ekstatyczne ćwiczenia trwają całe dwie godziny — i głosy nie milkną ani na chwilę, nogi nie zatrzymują się, ręce nie mdleją.

O godz. 11-jej tłum się rozchodzi, żreby nazajutrz zebrać się znowu na dalszy „trening”. Próby te powtarzają się codziennie, przez dziewięć dni. W wigilję uroczystości ostatecznej, o zmierzchu odbywa się na cmentarzach szukanie z pochodniami głowy Hassana, od tyłu wieków daremne.

Dziesiątego dnia, rano rozpoczął się właściwy obchód. Dziś już zamiast kijów będą w robocie dobrze naostrzone szable kinżaly. Ślubownicy pójdą śmiało zlewać lby własną krwią, bo już dziewięć dni żyją w stanie ciągłego podniecenia i oczekiwania: są już przygotowani.

Od wczesnego ranka na wzgórza cmentarza mahometańskiego w Tyflisie, malowniczo rozrzuconego u stóp kolosalnych ruin fortecy, nad jarem z huczącym wodospadem, zaczęły ściągać tłumnie cury Persji i Tatarji, wszystkie w białe czadry owinięte: biały kolor jest u Persów harwą odświętnych oblóczyn (koszule śmiertelne u Żydów). Niezadługo tłumy zalaly wzgórza i zdala wyglądały, jak obóz, rozbity na trawach cmentarza. Siedzą grupami, zawodzą głośno i patrzą w stronę masta, skąd zaczynają schodzić

się po dwóch, trzech, czynnicu uczestnicy uroczystości. Każdy tu na miejscu ubiera się w białą ofiarną opończę; zamiast codziennej jarmulki i baraniej czapy, obwiązuje głowę białą szmatą.

Z miasta, zdołu, dążą na wzgórza tłumy ciekawych. Straż konna usiłuje utrzymać porządek. Głuchy pomruk, zdyszane oczekiwanie, ścisł: Oho, już idą!... Z za węgła narożnej baszty wysuwa się nieukończona procesja białych larw cmentarnych. W rękach lśnią klingi, łańcuchy. W tłumach zaparty dech, cisza, skupienie. Wiatr łopocze kruczają chorągwią. Zaczyna mżyć deszcz. Pochmurnie, mglisto. Z dostojną powagą kroczy orszak, korowodem się rozwija, nawraca, skupia, znów rozwija, aż wreszcie wielkie koło odsadza w tył napierający tłum i staje. Krótka chwila przerażającej ciszy, klingi błysły wysoko, wstrząsający posadami zamku ryk: „Szachsój!” — „Wachsój!” i — zaczęło się!

Przez półtorej godziny co się tu przesunęło żywych, krwawych obrazów!

Gdy już białe szaty fanatyków zamieniły się krwią, wśród okrzyków, grzmiących w przesyconej ekstazą szaleństwa atmosferze, ukazują się rycerze w zbrojach, bijąc pałkami i łańcuchami nienawistnego Omara. Pośrodku leży zlany krwią, nieruchomy trup Alego; obok niego ranni mahometanie i Jezydzi z bitwy kerałajskiej. Rzeź samobójcza wre dalej. Białe, wspaniałe arab bojowy kalifa, podniecony zapachem krwi i wrzawą, miota się jak oszalaly, ciska skry z oczu, drży i dęba staje, wyrwywając się z rąk giermków.

Krzyk wznosi się naraz, potężnie; mrowe przechodzi po skórze. Co to?.. Zgiełk bojowy zlewa się z rykiem uniczenia w akord, grzmiący jak nauczająca burza.

Oto nad pokaleczonymi głowami wyniosła, majestatyczna, sunie chorągiew, zielona chorągiew Proroka; za nią biała, czerwona, dwie białe, trzy czerwone między nimi, na dwukołowym wozie w parę białych koni, namiot, a w nim Fatma z dziećmi Alego sypie sieczkę\*) na czerwone głowy wiernych. Męczennicy zrzucają złane krwią płachty, — tłum z uszanowaniem z drogi im ustępuje — opuszczają szable i kinżaly, wyrwywają z ciała krótkie dziury\*\*), zabici wstają z pobojowiska: wszyscy idą krokiem pewnym, żaden się nie chwieje, choć niejednemu krew zalewa oczy, — hymn dziękczynny drży nad głowami przepoconego tłumy — i zwołna, miarowym krokiem, z powagą ogromną, w asyście mułłów i krwawych łbów, z gorejącymi radosnem upojeniem oczyma, płynie uroczysta procesja w powodzi wiernych do meczetu, do miasta.

W pół godziny potem pozostaje na placu tylko posępna chorągiew. Wiatr szarpie jej połę, lecz daremnie. Deszcz ustal. Z góry zsuwają się obłoki mgieł, jakby chciały zakryć miejsce dzikich igrzysk.

WACŁAW ROGOWICZ.

\*) co sieczka ta oznacza, objaśnić mi nie umiano.

\*\*) Znajomy mułła perski opowiadał mi, że kiedyś był świadkiem, jak jeden z fanatyków zrobił sobie sztyletem długą ranę podskórną i wetknął w nią lułę karabimu do połowy; kolbę trzymał w ręku. Niewiadomo, co bardziej podziwiać, patrząc na ten obchód: czy wytrzymałość na ból fizyczny w chwilach szalu, czy umiejętność w zadawaniu sobie ran, z których po gorącej kąpieli w kilka tygodni, a czasem i dni, wylizują się ślubownicy.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### FRANCUSKA MISJA NAUKOWA.

Powróciła z Afryki naukowa ekspedycja francuska, która wyruszyła przed dwoma laty z Dakaru (franc. port na Atlantyku), przeszła przez Sudan francuski, południową część Sahary, północną część Chari, Sudan angielsko-egipski oraz Abisynję i zakończyła swą wyprawę w Dżibuti, porcie francuskim nad Morzem Czerwonem. Przejechała więc czarny ląd, w jego prawie najszerzej rozciągłości, od zachodu na wschód przebywszy 15,000 km.

Z wyprawy tej ekspedycja przywiozła ogromne zbiory z dziedziny etnografji, zoologii, botaniki, mineralogji archeologii oraz nadzwyczaj ciekawe zbiory przedhistoryczne.

### KOLONIZACJA TRYPOLISU.

Jak wiadomo, Trypolis, kolonia włoska, tylko w części nadbrzeżnej nadaje się na kolonizację. Reszta kraju, to pustynia, w której tu i owdzie Włosi starają się wytworzyć tereny pod uprawę, nawadniając je wodą, czerpaną z głębokich studzien. Tereny te są ochraniane przed zasypaniem ich przez lotne piaski pustyni, rzędami drzew, które hamują napór wiatru.

O wielkości tych wysiłków kolonizacyjnych mogą świadczyć poniżej przytoczone (z prasy włoskiej) dane za rok 1932.

Teren przeznaczony na kolonizację wynosił 101,681 ha; z tego zostało zkolonizowanych niespełna połowa tj. 44 830 ha, ale zato ilość urządzeń jest imponująca, a więc: 1982 ha terenu nawodnionego; 924 domów zbudowanych dla kolonistów; 844 studzien zwykłych i 394 studzien artezyjskich; 240 pomp elektrycznych i 270 pomp motorowych; oraz 167 pomp z napędem powietrznym; 553 magazynów i składów; 184 magazynów na zboże (t. zw. silo), oraz 1136 maszyn rolniczych

Kolonistów osadzono 1125, a pomoc im udzielona wynosiła 35,798,108 lirów

Ogółem wydano na kolonizację około 200 milionów lirów (tj. 90 milj. zł)

Koloniści uprawiają różnego rodzaju warzywa, zboża, drzewa owocowe a najwięcej krzewów winnych, których zasadzili 16,600,000; drzew oliwkowych 1,600,000 i drzew migdałowych 1,500,000.

Oprócz małych gospodarstw powstają także wielkie posiadłości. O przyznanie takich wielkich terenów zgłosiło się 17 kandydatów, reflektujących na łączną powierzchnię 23,000 ha.

Te włoskie poczynania kolonizacyjne, wymagające tak wielkiego nakładu pracy i kapitału, świadczą wymownie, jak wielkie znaczenie nadają Włochy swym kolonjom i jak daleko gotowe są do poświęceń się w ponoszeniu ofiar na zbudowanie swego dominium kolonialnego w nadziei, że dobrze rozwinięte i rządzone kolonie zapewnią im dobrobyt i potęgę.

### ODKRYCIE NOWYCH ŻŁÓŻ MIEDZI W KONGO BELGIJSKIEM.

Coraz częściej nadchodzą wiadomości o odkryciach bogactw naturalnych w Afryce. Niedawno odkryto żyły złota w skałach granitowych w Kakamega (kol. Kenya), wkrótce potem znaleziono nowe pola złote w Kongo Belg., a już znowu pojawiło się doniesienie o nowych pokładach rud miedzi w Katan-dze w Kongo Belg. Te nowo odkryte pokłady znajdują się w pobliżu stacji kolejowej Tshinsenda tj. przy koleji z Capetown do Kongo, na odcinku pomiędzy stacją graniczną Sakania i Elizabethville.

Według obliczeń pokłady te mają zawierać 15 milionów ton rudy 4-procentowej tj. 600,000 ton miedzi.

### DROGA ASFALTOWA W RODEZJI.

W południowej Rodezji zbudowano na próbę drogę asfaltową z Salisbury w stronę Mazoe, długości 5 km.

Jest to pierwsza tego rodzaju droga w Afryce Środkowej. Jeśli okaże się, że materiał ten nadaje się w Afryce na budowę tamtejszych dróg, wówczas zarząd kolonii ma zamiar stopniowo przebudowywać wszystkie drogi i pokryć je ałtalem.



## TURYSTYKA W AFRYCE POŁUDNIOWEJ.

Z powodu kryzysu gospodarczego ilość turystów w Unii Południowo-afrykańskiej zmniejszyła się o 25%. W ciągu ostatnich 12 lat wydano na propagandę turystyczną 250.000 funtów szterl., dochód z turystów — według obliczeń — wynosił w tym czasie około 13.000.000 funtów szterl.

### BRYŁA ZŁOTA.

W Kongo Belgijskim, w największej kopalni złota Kilo-Moto, znaleziono ostatnio bryłę złota, ważąca 8 i pół kg. Jest to największa bryła kruszcu napotkana w Kongo. Poprzednio w tej samej kopalni wydobyto kawał rodzimego złota wagi 5 kg. 300 gr.

### ZŁOTO W UGANDZIE.

W dwu dystryktach w Mbarara i w Budama w kolonii angielskiej Ugandzie znaleziono złoto. Na prawo poszukiwania złota w tych dystryktach wydawane są specjalne pozwolenia. Złoto znajduje się w terenach aluwialnych, z których wydobywanie go jest bardzo łatwe.

### OCHRONA ZWIERZYNY W AFRYCE.

Sprawa ochrony dzikiej zwierzyny w kolonjach znów nabiera znaczenia. W ostatnich bowiem latach ilość jej zmniejszyła się poważnie, pomimo utworzenia specjalnych rezerwatów t. zw. parków narodowych, gdzie polowania są zabronione oraz pomimo zaostrzonej kontroli w sprowadzaniu i używaniu do polowań zwierzyny, broni palnej.

Do dużego zmniejszenia się ilości zwierzyny przyczynił się nowoczesny sposób polowania na samochodach dn'em lub nocą.

Sposób ten, przy polowaniu dn'em polega na tem, że na równinach stepowych w dwu samochodach posuwających się równolegle w pewnej odległości myśliwi śledzą zwierzynę, a w pewnym momencie zaczynają ją ścigać całą siłą motoru, zajeżdżając jej z boku. Zwierzyna wprawdzie ucieka, lecz szybkość jej nie przekracza 50—60 km na godzinę, podczas gdy samochody pędzą z szybkością 100 km, co na bezdrzewnych równinach stepowych z łatwością daje się osiągnąć. Najczęściej myśliwi strzelają w całe stado tak, że ilość zabitej zwierzyny świadczy raczej o bezmyślnej rzezi, aniżeli o sporcie polowania.

Nocą polowane na samochodach odbywa się przy pomocy reflektora, a wyszukuje się zwierzynę nie w stepach, lecz w pagórkowatych okolicach leśnych z licznymi polanami, gdzie łatwo jest zmylić czujność zwierzyny, niespodzianie ją podjechać pod wiatr i oślepić światłem reflektora — upolować.

Przeciwko temu sposobowi polowania wystąpiły ostatnio zarządy niektórych kolonii i wydały surowy zakaz stosowania go.

### WIĘCEJ KOBIEŃ NIŻ MEŻCZYŃ

Wiele kolonii Afryki murzyńskiej liczy więcej kobiet, aniżeli mężczyzn. Tłumaczono to s bież dawniej ustawicznymi walkami pomiędzy plemionami murzyńskimi. W walkach tych ginęli mężczyźni, a więc — zdawałoby się słuszne rozumowanie — z tego powodu jest

ich mniej. Tymczasem w ciągu ostatnich 30 lat niema w Afryce żadnych wojen murzyńskich, a pomimo tego jest więcej czarnych kobiet, niż czarnych mężczyzn. Stwierdzono również że więcej rodzi się dzieci płci żeńskiej, aniżeli męskiej.

Do takich krajów należy angielska kolonia Nigerja, która ma najwięcej ludności z pośród wszystkich kolonii. Przeprowadzony w 1931 r. spis ludności (wyniki ogłoszono dopiero obecnie) wykazuje 19.928.171 osób, w czem 9.579.485 mężczyzn, a 10.348.686 kobiet.

Również interesująca jest liczba umiających czytać i pisać. Nigerja należy do tych krajów murzyńskich, których ludność stoi na dość wysokim — jak na Afrykę — poziomie kulturalno-cywilizacyjnym. W miastach i miasteczkach spotyka się Murzynów naprawdę elegancko, po europejsku ubranych, a Murzynki w strojach najnowszej mody — zupełnie tak, jak np. w St. Zjedn.

Murzyni zajmują w Nigerji stanowiska nauczycieli, niższych urzędników, są kupcami, przedsiębiorcami posiadaczami nawet wielkiej własności ziemskiej, a wielu z nich posiada własne samochody.

Znających sztukę czytania i pisanie było w 1931 r. w Nigerji 5% całej ludności. Niektóre plemiona wykazują zupełny analfabetyzm, natomiast inne, jak np. plemię Yoruba ma około 25% piśmiennych. Naturalnie w miastach jest mniej analfabetów, ale mimo tego liczba ich wynosi około 75%. Po wsiach Murzyni nie mają pojęcia o czytaniu i pisanie.

zestawił FR. ŁYP.

LEOPOLD JANIKOWSKI

## WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

### W CAP PALMAS

Dnia 9 marca „Lucja-Małgorzata“ zarzuciła kotwicę w pobliżu miasta Cap Palmas, leżącego w pobliżu rzeki Cavella. Miasto niewielkie, liczy zaledwie parę tysięcy mieszkańców. Domy są przeważnie drewniane; 3 faktorie europejskie i jedna liberyjska, prowadzą handel zamienny.

Mając listy polecające do p. Verdier, konsula francuskiego, zostaliśmy przez niego zaproszeni do tego plantacji kawy, którą posiada o kilka mil od miasta. Dzień był niedzielny; rano ze wschodem słońca przysłał uprzejmy gospodarz kilka dwukolowych wózków, zaprzężonych wołami. Były tu próby hodowli koni, lecz zaniechano ich z powodu chorób, jakim podlegały zwierzęta, głównie paszytów „dżig“ wkręcających się w kopyta. Zdawałoby się, że jazda wołami musi być powolna, tymczasem przeciwnie, kłusowały one nie gorzej od koni. Droga przez wycięte już lasy była bardzo przyjemna i malownicza, plantacja obszerna i postępowo urządzona, po drodze spotykaliśmy grupy krajowców oddających się zabawie tańca, przy dźwiękach ogłuszających bębnow drewnianych „tam-tam“. Dzień przeszedł bardzo przyjemnie na spacerach po plantacji kawy i próbach polowania na gatunek kuropatw, które nie podrywają się do lotu, lecz uciekają pieszo pomiędzy drzewami.

Powrót był mniej przyjemny, gdyż tropikalny deszcz złapał nas w drodze i zmoczył zupełnie.

### NA DWORZE KRÓLA AMATIFU

Dnia 14 marca pożegnaliśmy gościnne brzegi Liberji i popłynęliśmy ku sąsiadującemu z Aszanti krajowi Assini. Korzystając z uprzejmego zaproszenia p. Bretignier, właściciela francuskiej faktorii na assinijskim brzegu, postanowiliśmy zapoznać się z tym ciekawym krajem. Pan B., bawiący czasowo w Liberji, popłynął wraz z nami. Zarzuciliśmy kotwicę przy brzegach Assini w dniu 30 marca. Assini należy do Francji, która aż do wojny r. 1870 utrzymywała w nim dość znaczny garnizon. Była to wówczas kraina dzika, w której nie pozostało ani śladu rządów europejskich. Kraj to uroczo piękny i żyzny. O kilkadziesiąt kilometrów od brzegu znajdowało się ludne miasto Kindzabo, stolica potężnego króla Amatifu, bliskiego krewnego króla Mensy Aszantyjskiego. Władza jego sięgała aż po tajemnicze góry Kong. Prawie do samego miasta Kindzabo można dopłynąć wodą; leży ono o 2 kilometry wgląd od brzegu rzeki tegoż nazwiska, która, przepływając wielkie jezioro Ahe, wpada do rzeki Assini.

Francja płaciła podług traktatu królowi Amatifu 6000 franków w samych pieciofrankówkach srebrnych. Król w zamian zobowiązał się dawać opiekę

poddanymi francuskim i ułatwiać im prowadzenie handlu z wnętrzem kraju. Anglicy nie płacili pieniędzy, ale dawali kosztowne podarki, żądając tego samego, co Francuzi. Król brał od jednych i od drugich, zmieniając pozornie swe sympatje, stosownie do tego, z kim prowadził układy. Anglicy byli jednak ogólnie przez krajowców nie lubiani, czego powodem była zapewne niezbyt dawna wojna Anglików z sąsiadami, Aszantami.

Wylądowanie w Assini jest bardzo trudne, a nawet niebezpieczne. Na całym wybrzeżu rozciąga się ława piaszczysta, tak zwana „bara“, o którą rozbijają się fale, wznosząc się do znacznej wysokości.

Zwykle 7 fal idzie jedna za drugą, tak, że minąwszy szczęśliwie pierwszą, trzeba się bardzo spieszyć, aby nie dogoniły następne. Dla nas morze było łaskawsze; duża łódź 30 silnych wioślarzy, tłum, oczekujący na brzegu, aby porwać nas z łodzi na ramiona — przy takiej pomocy przebyliśmy barę szczęśliwie, skończyło się tylko na małej kąpiel. Następnym jednak dni widzieliśmy, jak bardzo duże łodzie, napełnione towarami, wywracały się. Towar wylawiano z morza, lecz jeżeli to były materje ulegały zepsuciu.

Nad brzegiem morza były duże faktorie, współzawodniczące ze sobą: angielska i francuska. Ta ostatnia była większa, posiadała piękny dom i magazyny, była bogato zaopatrzona w różne towary dla handlu zamiennego. Jakkolwiek skupowano kość słoniową i olej, to jednak główne zamiany robiono na piasek złoty. Sprzedaż odbywała się hurtowo. Król Aszantów przysyłał karawany po towary. W naszej obecności przybył z głębi ładu murzyn Azemia i przyniósł za 8000 fr. złotego piasku. Opowiadał on, iż przybył „daleko z za gór“ i był w drodze 3 miesiące na północy. Ponieważ Assini leży na jednym południku z miastem Timbaktu, a handlarze ci odbywają ze swemi towarami dalekie podróże zawsze na północ i czasem przywożą do Assini marabutów, sprzedających korany, łatwo więc było przyjść do przekonania, iż istnieją stałe handlowe stosunki z mało jeszcze podówczas znanem Timbaktu.

Lud tamtejszy korzystnie wyróżniał się od innych pobrzeżnych szczepów. Słusznie nazwano to plemię Apollińskiem. Wzrostu dobrego, o pięknej budowie ciała, rysach regularnych, cerze ciemnobrunatnej, robili wrażenie posągów, wykutych z brązu. Ubranie ich było także efektowne: oprócz długich materji, owiniętych około bioder w formie sukien, nosili jeszcze białe lub kolorowe tkaniny, przerzucone przez ramie, niby starożytne togi. Na rękach i na nogach nosili branzolety srebrne i z kości słoniowej, bardzo szerokie, uszy zdobili koleczykami.

Po jednodniowym odpoczynku popłynęliśmy wielką żaglową szalupą najpierw po rzece Assini, dalej przez obszerne jezioro Abe. Było nas 8 białych i 14 czarnych wioślarzy. Wieźliśmy dla potężnego władcy różne podarki — p. Bretignier zaś owe 6000 fr., które miał wręczyć w imieniu swego rządu. Rozległą powierzchnię jeziora zaledwie poruszał lekki wiatr południowy, trzeba więc było używać wiosel. Przeplływaliśmy około kilku dużych wysp, przy których brzegach było pełno różnego wodnego ptactwa.

Piękne białe orły, jastrzębie i inne drapieżne ptaki, widocznie niepełoszone, pozwalały się podchodzić na strzał, polowanie więc było rozrywką, ale zabite okazy, spadały w mangrowiowe gąszcze

i tam przepadały. Jest to zwykły rezultat polowania w Afryce. Nad brzegami jezior i rzek jest dość ptactwa różnego, o przepięknem często upierzeniu, lecz wszystkie, jak i zwierzyna, mają tyle sił żywotnych w sobie, że położyć takiego osobnika na miejscu jest nadzwyczaj trudno, chyba że dostanie cały nabój, co znów psuje skórę; ranione, zapadają bardzo daleko w gąszcze i są wtedy stracone, bo albo błota, albo rośliny kolczaste, nawet psa odstrasza od poszukiwań.

Jakkolwiek słońce miało się ku zachodowi, upał dokuczał bardzo. Spotkana łódź krajowców dostarczyła orzeźwiającego napoju „tope“, t. j. wina bambusowego. Mieszkańcy tamtejsi nacinają bambusy w podobny sposób, jak u nas nacina się brzozy. Z wyciekającego soku robią kwaskowy, musujący napój mlecznego koloru; napoju tego jednak długo przechowywać nie można, ulega on bowiem szybko fermentacji. Od tychże krajowców dostaliśmy też półówkę ciekawego owocu. Jest on wielkości małej tykwy, a przecięty i wydrążony daje półokrągłe czarki. Krajowcy nalewają do tych czarek wodę, która po paru minutach nabiera silnego smaku gorzkiego, wyciąg ten ma być lekarstwem przeciw febrze. — Widocznie taka skorupa owocu musi zawierać w sobie bardzo wiele goryczy, skoro jedna służy na bardzo długi czas. Próbowaliśmy tego, a po kilkunastu sekundach już woda była gorzka.

(c. d. n.)



DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH  
i w LIDZE MORSKIEJ i KOLONJALNEJ  
Warszawa, Nowy-Świat 35 CENA zł. 4.

## Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego  
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZLY:

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

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ  
SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

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

Koszty przesyłki polecanej 1.20 zł.

## CZYTAJCIE

„SIEW” — organ Centralnego Związku Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW” — jest pismem wychowawczym, społecznym, kulturalno - oświatowym, rolniczym, spółdzielczym, samorządowym i ilustrowanym.

„SIEW” — jest odbiciem myśli i czynów pionierów ruchu młodowiejskiego, zmierzających do przebudowy społecznej i gospodarczej wsi.

„SIEW” — zawiera wiele ciekawych i cennych wiadomości z życia kulturalnego, gospodarczego i politycznego, podaje najnowsze zarządzenia i ustawy, dotyczące życia wsi.

„SIEW” — obrazuje w korespondencjach życie młodzieży wiejskiej z obszaru całej Rzeczypospolitej, dając wskazówki ideowe i metodyczne, jak prowadzić pracę w Kołach Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW” — jest jednocześnie najtańszym pismem 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

## CO TO OZNACZA?

Żaden włos lecz włosy tu i włosy tam

Co to oznacza?

Silny i zdrowy mężczyzna z gęstymi brwiami i wąsami wszędzie włędobry porost włosów tylko nie na głowie.



Melancholijnie ogląda trzydziestoletni mężczyzna swoją fotografię z przed 10-ciu lat. Jego piękne włosy zniknęły.

Małżonek pociesza swoją żonę, która rozpacza z powodu wypadania włosów.

W jaki sposób powstała łysina? Posiadając jeszcze bujną fryzurę, spotrzega się łupież i za silne wydzielanie się tłuszczu. Co się czyni w takim wypadku? Myje się często głowę, a przeważnie zwykłym mydłem. Ale mimo to łupież występuje coraz silniej, a włosy wskutek nadmiernej wydzielania się tłuszczu, stają się coraz bardziej kruche i łamliwe. Oprócz tego odczuwa się swędzenie skóry. Lecz to nie wszystko. Przy czesaniu zostaje się na grzebieniu coraz więcej włosów. Z zadowoleniem usuwa się chwilowe swędzenie głowy perfumowanym spirytusem. Prawdziwa jednak troska o włosy pojawia się dopiero wtedy, gdy podrażnione cebulki włosowe w coraz szybszym tempie powodują wypadanie włosów, wzmożone wypadanie włosów. I teraz dopiero zaczyna się stosować różne doświadczenia. Próbuje się tego i owego środka, doznając nieraz iluzorycznej poprawy. Wrzeczywistości cebulki włosowe wykonują nadal swoje zadanie i jak dotychczas, tak i teraz wytwarzają włosy. Ale stwardniały naskórek głowy — jakby rola przywalona kamieniami — przeszkadza porostowi włosów. Przeszkoda ta staje się coraz większą, której cebulki nie są już w stanie pokonać i przedostaje się tylko jeszcze rzadki, cienki, słaby włos. Z czasem cebulki tracą całkowicie swą siłę i zapadają niejako w stan uspienia. Innymi słowy: Ukazuje się łysina. Pytamy się wszystkich, którzy doznali różnych niedomagań przy poroście włosów, czy to nie jest prawdą, co tu wymieniliśmy. Ratunek. Ponieważ udało się Drowi Cyglerowi kurację „Silvikrin” z roku 1922\* — która wielu tysiącom ludzi przywróciła piękne i bujne włosy — zastąpić przez „Neo-Silvikrin” z roku 1931\*, można obecnie rzeczywiście mówić o końcu łysin, gdyż kuracja „Neo-Silvikrin” usuwa towarzyszące wypadaniu włosów objawy i dostarcza korzonkom nowych sił do produkcji włosów. Przy łupieżu i nadmiernej wydzielaniu tłuszczów następuje zrogowacenie górnych warstw naskórka głowy, które pewnego dnia — aby to dobitnie przedstawić — zamknie drogę dalszemu porostowi włosów. Cóż w tym wypadku może pomóc środek podniecający, jeżeli przyczyni się nie usunie? Kuracja dla włosów „Neo-Silvikrin” usuwa wszystkie przeszkody: zrogowacenie, łupież i nadmierne wydzielanie tłuszczów. Poza to daje korzonkom włosowym potrzebne pożywienie (uzyskane z włosów ludzkich) dla porostu włosów. Kuracja dla włosów „Neo-Silvikrin” jest ratunkiem dla włosów; nie chce przypadobania się, lecz rozum nakazuje zastosowanie jej. Włosy na głowie chronią bowiem ośrodek całego duchowego życia — mózg — przed zimnem i gorącem. Przeto bujne uwłosienie jest nie tylko piękną ozdobą, lecz przede wszystkim ważnym czynnikiem dla zdrowia. O płynię do włosów „Neo-Silvikrin-Fluid” zaś należy wspomnieć, że przy zdrowym naskórku głowy i normalnym poroście włosów atcowanie Fluidu przyczynia się do utrzymania włosów w zdrowym, bujnym stanie, aż do późnego wieku. Przed wydaniem pieniędzy prosimy o zażądanie od nas bezpłatnego materiału Informacyjnego. Do przesyłki bezpłatnej załączamy również próbkę Neo-Silvikrin-Shampoo.

### KUPON PRZESYŁKI BEZPŁATNEJ.

Wysłać w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy do: „Silvikrin”, Gdansk, 300, Böttchergasse 23-27. Proszę mi przysłać bezpłatnie i franco: 1. Próbkę Neo-Silvikrin-Shampoo 2. Książkę „Wypadanie i regeneracja włosów” 3. Doniesienie o skuteczności Silvikrin.

Nazwisko .....

Miejscowość .....

ulica i l. domu .....

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

|   |          |
|---|----------|
| Borowik J. - Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego                                      | Zł. 0.25 |
| Czy chcesz zostać bogatym?  | " 0.20   |
| Gen. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej   | " 0.25   |
| Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb  | " 0.50   |
| Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna   | " 1.—    |
| Głuchowski K. — Wśród picnierów polskich na Antypodach  | " 4—     |
| Jarzyna A. — Peru   | " 1.50   |
| Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce   | " 0.75   |
| Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok  | " 2.50   |
| Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej  | " 1.—    |
| Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie                                       | " 1.80   |
| Krzywiec B. — Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej                                       | " 5.—    |
| Lepecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo   | " 3—     |
| Lyp Fr. — Wiadomości c wysokim płaskowyżu Angoli  | " 1.80   |
| Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli   | " 4—     |
| Marcinkiewicz-Dunin Z. — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym | " 1.—    |
| Program Kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej   | " 0.50   |
| Rosiński W. — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej   | " 0.50   |
| Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej  | " 1.50   |

|   |          |
|---|----------|
| Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu  | Zł. 0.50 |
| Rummel J. — Gdynia port polski 1927 rok   | " 3.50   |
| Rylke A. — Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego  | " 0.20   |
| Sieroszewski W. — Urok morza  | " 0.50   |
| Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą  | " 3.—    |
| Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu  | " 0.50   |
| Wojciechowski S. — Flota handlowa w Polsce (1927 rok)   | " 0.25   |
| Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe   | " 1.20   |
| Zaruski M. — Na jachcie Witeź   | " 1.—    |
| Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki  | " 0.25   |
| Zieliński St. — Mały słownik pionierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów) pojedyn. zeszyt | " 0.50   |

### Gry towarzyskie

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

### Pocztówki

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

### Wydawnictwa komisowe

|  |        |
|--|--------|
| Bulowski L. — Kolonie dla Polski                               | " 4.—  |
| Borowik J. — Polskie Pomorze t. I                              | " 25.— |
| " — Obrona Pomorza   | " 20.— |
| " — Przeciw propagandzie korytarzowej                          | " 10.— |
| Dziesięcioro o Pomorzu   | " 0.50 |
| Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary                           | " 4.—  |
| Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia                         | " 2.50 |
| Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych | " 2.50 |
| Gindrich Wł. — O Polsce na morzu                               | " 2.80 |
| Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji                     | " 0.50 |
| Skarzyński S. — 25770 ktm. ponad Afryka                        | " 6.—  |

|  |        |
|--|--------|
| Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu   | " 1.50 |
| Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą   | " 3.50 |
| Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku   | " 15.— |
| Slebenelchen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię  | " 16.— |
| „Wilk“ — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka   | " 0.50 |
| (od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela).<br>Pozatem Administracja „Morza“ posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza“ za lata ubiegłe, w piękniejszej oprawie po cenie zł. 15. |        |

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

PRENUMERATA: Roczna zł. 12.—, półroczna 6.—, kwartalna 3.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie.

### CENNIK OGŁOSZEŃ:

|                | 1/1 | 1/2 | 1/4 | 1/8 | 1/16 | str. |
|----------------|-----|-----|-----|-----|------|------|
| za tekstem     | 600 | 320 | 170 | 90  | 50   | zł.  |
| 4 str. okładki | 800 | 420 | 220 | —   | —    | "    |
| 1              | 700 | 370 | 190 | —   | —    | "    |

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

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

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Salezjańska Szkoła Graficzna, Warszawa, ul. Ks. Siemca 6. Tel. 337-72