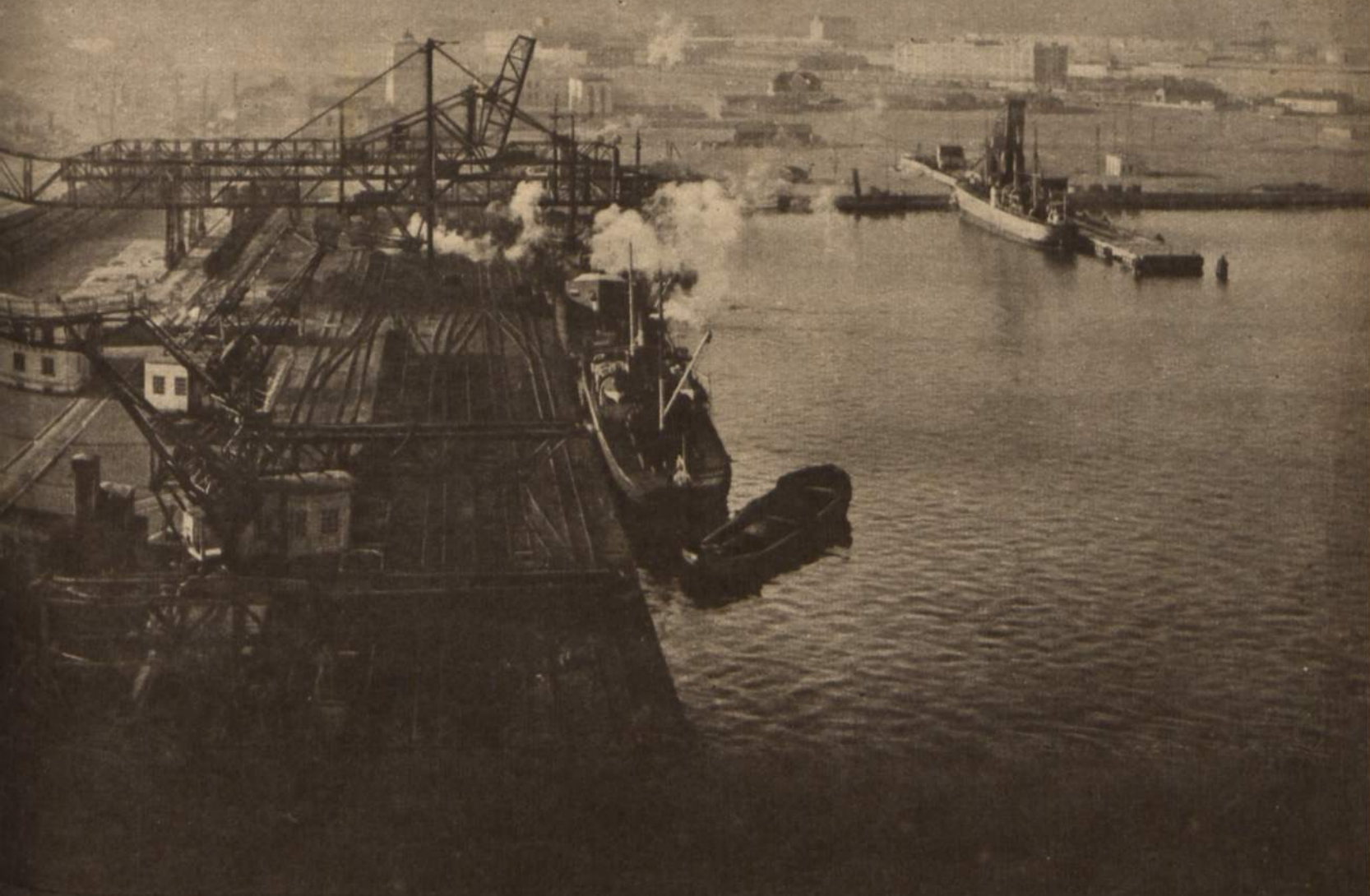


MORWA

ORGAN LICZ MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

lowca



ZESZYT 1

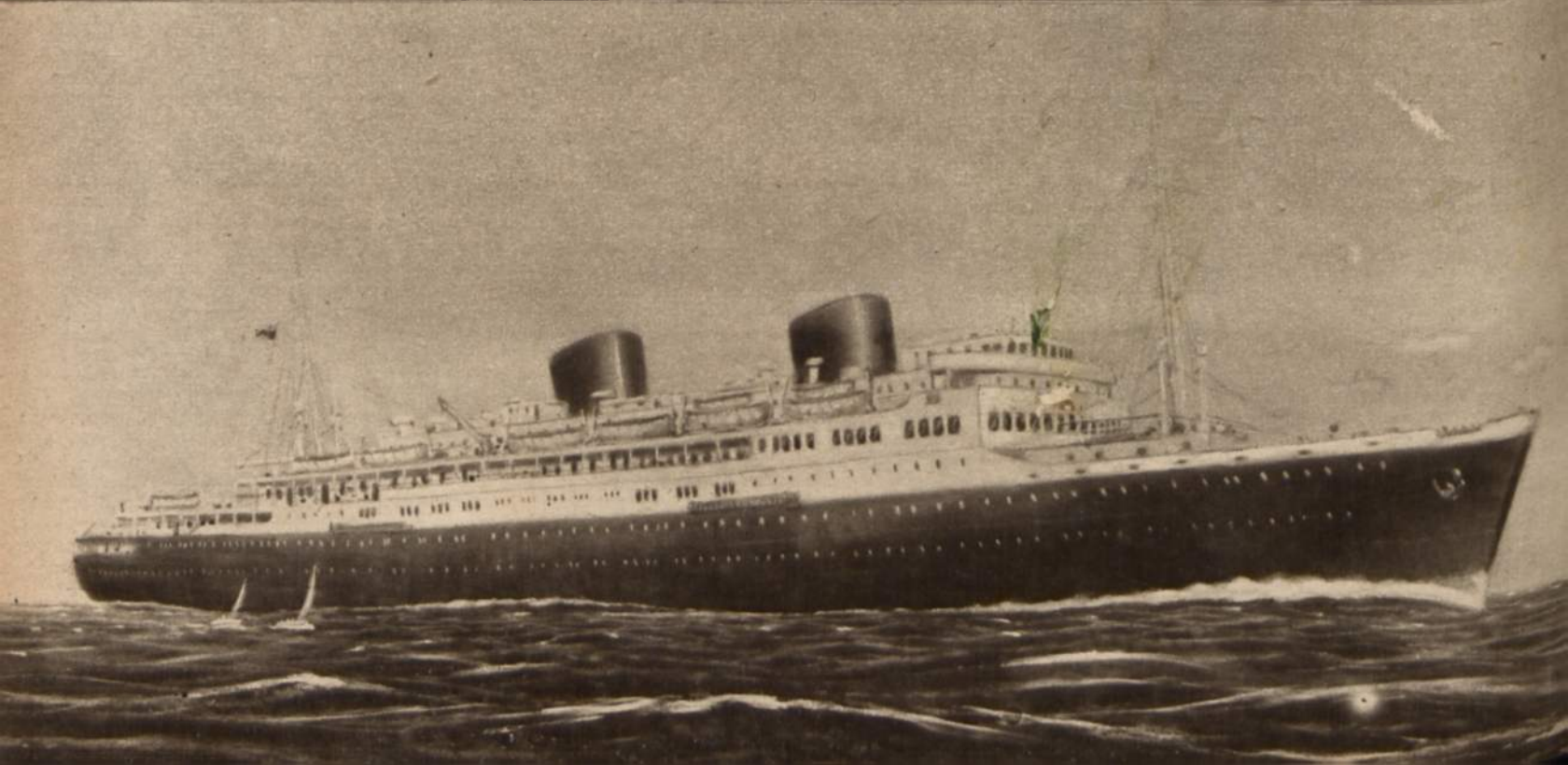
GDYNIA

STYCZEŃ 1934



1. Gmach Dworca Morskiego w porcie gdynińskim, poświęcony w dniu 8.XII. 1933.

2. Tak będą wyglądały dwa nowe statki transoceaniczne Linji Gdynia - Ameryka, zamówione ostatnio przez rząd polski we Włoszech



Nakład 75.000 egzemplarzy

Cena numeru zł. 1.20

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1934 rok

Rok XI

1. Dzisiejsza Polska na morzu — *Henryk Tetzluff*. 2. Święto Gdyni. 3. Jedenasty rok. 4. Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu” — *Nauticus*. 5. Z życia marynarki wojennej. 6. Rola uzbrojonych angielskich statków handlowych w ostatniej wojnie — *W. Bartosiak*. 7. General Prądzyński twórca projektu kanału Augustowskiego — *Zygmunt Andrzejowski*, mjr. dypl. 8. Przez osiedlanie się do rozbudowy Gdyni. 9. „Wjunów garnuszek i lecha błota” — *Inż. Wodniak*. 10. Statek widmo — *R. R. Wetjen*. 11. Książki i czasopisma nadesłane. 12. Kronika. 13. Z żałobnej karty — *S. p. Józef Siemiradzki*. 14. Dział Oficjalny L. M. K. PIONIER KOLONJALNY: 15. Jak należy organizować kolonizację zamorską — *Michał Pankiewicz*. — 16. Józef Kowalewski — *Stanisław Zieliński*. 17. Nairobi — stolica Kenji — *Maria Olga Tchórznicka*. 18. Sprawy kolonialne na zachodzie — *Dr. Jan Rozwadowski*. 19. Murzyńskie sny o potęgę — *Wojciech Szukiewicz*. 20. Zdobycze i troski Polonji zamorskiej — *Kazimierz Zieleniewski*. 21. V zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy. 22. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1822–1886 — *Leopold Junikowski*. 27 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW.

UROCZYSTE POŚWIĘCENIE PORTU GDYŃSKIEGO W DNIU 8 GRUDNIA 1933 R.



Prezentant Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Minister Przemysłu i Handlu, dr. Ferdynand Zarzycki, przechodzi przed frontem kompanji honorowej marynarki, ustawionej na peronie nowego dworca morskiego.

W imieniu Rady Głównej i Zarządu Głównego
Ligi Morskiej i Kolonjalnej

składamy najlepsze życzenia

Nowego Roku 1934

wszystkim członkom i przyjaciółom naszej
organizacji

Prezes Zarządu Głównego
(—) *Gustaw Orlicz - Dreszer, gen. dyw.*

Dyrektor biura
(—) *Wiesław Czermiński*

Prezes Rady Głównej
(—) *Józef Koźuchowski*

DZISIEJSZA POLSKA NA MORZU

Koniec roku 1933 w dziedzinie morskiej naszego życia państwowego przyniósł trzy fakty o doniosłym znaczeniu. Dnia 8 grudnia odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia dworca morskiego i kilku nowych magazynów portowych, a zarazem symboliczne oddanie portu do użytku po zakończeniu głównych robót przy jego budowie. Na kilka dni przedtem przedstawiciele rządu podpisali kontrakt na budowę dwóch wielkich, nowoczesnych okrętów transatlantycznych dla Linji Gdynia — Ameryka. Wreszcie dnia 19 grudnia odbyło się pierwsze posiedzenie zarządu Funduszu Obrony Morskiej, powołanego przez rząd do życia przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, a którego zadaniem będzie rozpoczęcie powszechnej zbiórki na budowę okrętów wojennych.

★

Gdynia jest już portem właściwie od lat dziewięciu. Wyrastał ten port na dawnym pustkowiu, rozrastało się koło niego najbardziej nowoczesne miasto, a do znajdujących się jeszcze w budowie basenów portowych zawiąły coraz liczniej statki ze wszystkich krańców świata. Ten okres stawania się portu charakteryzuje jedno, stałe zjawisko. Budowane w rekordowym tempie magazyny, składy, chłodnie okazywały się niebawem zaciąsnymi, gdyż obroty portu wzrastały w sposób jeszcze bardziej rekordowy. Jest to najlepsze świadectwo, jak potrzebny był ten port dla naszego życia gospodarczego i jak celowe były wszystkie jego urządzenia.

Dziś port jest już gotowy. Oczywiście rozbudowywane będą jego dalsze baseny, przybywać będą co roku coraz bardziej doskonałe urządzenia przeładunkowe, budowane będą dalsze składy, magazyny, hangary. Ale dziś w trzynaste lat po wbiciu pierwszego pala w wody zatoki, w dziewięć lat po przybyciu i wyładowaniu pierwszego statku w budującym się porcie, a w siedem lat zaledwie od rozpoczęcia intensywnych robót przy jego budowie, port gdyński wszedł do szeregu największych portów Europy i jest największym — pod względem swych obrotów — portem na Bałtyku.

Słowo Gdynia znane jest na wszystkich kontynentach i wypisane zostało na wszystkich mapach morskich świata.

Port w Gdyni jest faktem dokonanym, jest betonowym filarem naszej niepodległości, bastionem naszej ekspansji gospodarczej.

Słowa Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który na uroczystościach gdyńskich reprezentował Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, wygłoszone w hali nowego dworca morskiego przez mikrofon do tysięcy słuchaczy w całej Polsce i poza jej granicami, brzmiały twardo i wyraźnie:

Dziś symbolicznym aktem poświęcenia ogłaszamy Polsce i światu całemu, że mimo biedy i szalejącego kryzysu byliśmy zmuszeni zbudować port czysto-polski z pobudek gospodarczych.

Gdynia stała się już symbolem wielkości Państwa Polskiego, w przyszłości stanie się symbolem dobrobytu gospodarczego tegoż

Państwa. Nie wolno nam i nikomu obcemu o tem zapominać.

★

Jednym z faktów, które najbardziej zdumiewają obcych, jest rozwój polskiej linji transatlantycznej. Mimo kolosalnej konkurencji, mimo formalnego wyścigu, jaki uprawiają na północnym Atlantyku wszystkie morskie narody Europy, Linja Gdynia — Ameryka dzięki patriotycznemu stanowisku naszego wychodźstwa w Północnej Ameryce i dzięki realnym interesom, które łączą Polskę ze Stanami Zjednoczonymi i Kanadą, pochwalić się może całkiem nieźle — w porównaniu z innymi linjami — wynikami eksploatacywności. Statki Polskiego Transatlantycznego Tow. Okrętowego: „Polonia“, „Pułaski“ i „Kościuszko“ przewoziły po kilkuset pasażerów nawet wówczas, gdy wielkie transatlantyki, łączące porty zachodniej Europy z amerykańskim kontynentem, nieraz chodziły prawie puste.

Wobec tego jednak, że flota Towarzystwa składała się ze statków starszych, zbyt już powolnych na dzisiejsze wymagania w komunikacji z Ameryką i wobec uruchomienia nowej linji Constanca — Palestyna, na którą odszedł statek „Polonia“, a może będzie musiał niebawem odejść jeszcze jeden parowiec, stało się konieczne wyposażenie Linji Gdynia — Ameryka w nowoczesne, szybkobieżne okręty.

Długo rozważano i debatowano w łonie rządu nad tym tematem. Wzięto pod skrupulatną rozważę wszystkie czynniki ekonomiczne, społeczne i polityczne. I w

rezultacie zapadła decyzja budowy dwóch wielkich okrętów transoceanicznych, zdolnych wszechstronnie konkurować z tego rodzaju jednostkami innych krajów. Będą to największe i najszybsze okręty, jakie zachodząc będą na Bałtyk w komunikacji z Ameryką Północną. Z chwilą wejścia do służby nowych statków Linja Gdynia — Ameryka będzie stanowiła najszybsze połączenie pomiędzy całym basenem morza Bałtyckiego a kontynentem Nowego Świata. Ambicją naszą jest przejście z typu linii wyłącznie polskiej do typu linii międzynarodowej. Bandera polska staje tutaj na usługi także dla krajów, sąsiadujących z Polską nad Bałtykiem. Dzięki niej na bałtyckich szlakach morskich, leżących na uboczu od wielkich połączeń komunikacyjnych Europy, pojawia się po raz pierwszy wielkie, szybkobieżne okręty najnowszej typu, z których narówni z Polską będą mogły korzystać kraje skandynawskie i państwa bałtyckie.

Nowe statki Linji Gdynia — Ameryka skrócą podróż z Bałtyku do Ameryki o całe 4 dni i przebywać będą tę przestrzeń w ciągu 8 i pół dni. Wszyscy podróżni znajdą na nich za przystępną o

płatą najbardziej nowoczesny komfort.*).

★

Napozór inauguracja pracy zarządu Funduszu Obrony Morskiej ma luźny tylko związek z wymienionymi wyżej zdarzeniami. Tak jednak nie jest. Z chwilą, kiedy

*) Nowe statki Linji Gdynia — Ameryka buduje stocznia włoska „Monfalcone“ w Trieście należąca do zjednoczonych stoczni adriatyckich (Cantieri Riuniti dell'Adriatico). Wyporność ich wynosić będzie około 20.000 ton (pojemność brutto ok. 14.000 to pojemność netto ok. 8.500 ton). Wymiary są następujące: długość na linii wodnej 156 m. (największy dotychczas statek pod polską banderą „Polonia“ ma 137 m. długości), szerokość 21,5 m. (Polonia — 17,8 m.), zanurzenie 7,5 m. (Polonia — 7,7 m.). Będą to statki motorowe, poruszane przez 2 motory ropowe mocy 12.000 koni maszynowych. Będą one posiadały poza tem 5 motorów dla uruchomienia centrali elektrycznej. Szybkość normalna obu statków wynosić będzie 18, a maksymalna 20 mil na godzinę. Wyposażenie nawigacyjne statków będzie ostatnia zdobyczą techniki, gwarantująca absolutną pewność i całkowite bezpieczeństwo podróży. Statki posiadać będą dwie klasy: turystyczna i trzecia. W klasie turystycznej będzie 56 kabin pojedynczych, 137 podwójnych, 7 potrójnych i 1 na 4 osoby. W klasie III będzie 3 kabiny jednoosobowe, 33 dwuosobowe, 13 trzyosobowych i 74 czterocobowe. Razem w klasie turystycznej będzie miejsc dla 335 a w klasie III dla 405 pasażerów.

ŚWIĘTO GDYNI

Gdy święcimy dokonanie tego wielkiego dzieła, jakim jest port w Gdyni, wypada i należy rzucić okiem w przeszłość niedawną, przypomnieć sobie ten okres ciężkich trudów i zmagañ, wśród których wcielala się w czyn idea polskiego portu, jako bazy polskiej żeglugi morskiej i polskiego handlu zamorskiego.

Traktat pokoju w Wersalu przyznał Polsce 74 kilometry wybrzeża morskiego w linii brzegowej, od ujścia niewielkiej rzeczki Piaśnicy do miejsca, w którym wzgórza Orłowa Morskiego nad zatoką Gdańską zbiegają się z przeciwległymi wyniosłościami pobliskich Sopot. Na całym tem wybrzeżu nie było ani jednego portu, który mógłby się stać bazą odrodzonej polskiej żeglugi morskiej. Było to pasmo piaszczystych wydm i lesistych wzgórz. Jedyne miasto nadmorskie polskiego wybrzeża, starodawny Puck był sennem, zapadłym, na uboczu leżącym miasteczkiem powiatowem, wyposażonym wprawdzie w prymitywne baseny portowe o niewielkich rozmiarach. By-

ła to jednak przystań lokalnego tylko znaczenia, położona w głębi leżącej na uboczu zatoki. Przewadził do niej kręty dojazd, przez który mogły przechodzić tylko niewielkie statki.

Historyczny port Polski, Gdańsk, leżący u ujścia największej naszej rzeki Wisły, został przyznany odrodzonej Rzeczypospolitej tylko połowicznie, jako wolne miasto, pozostające wraz z przyległymi terenami pod protektoratem Ligi Narodów.

Rząd polski poczynił niezwłocznie kroki w celu rozbudowania portu gdańskiego i jego urządzeń, aby mógł on chociaż w części spełniać należyte role łącznika Polski ze światem. Bezpośrednio po podpisaniu pokoju w Wersalu otrzymał inż. Tadeusz Wenda, późniejszy twórca planów portu w Gdyni i obecny naczelnik Wydziału Budowy Portu w Urzędzie Morskim w Gdyni, polecenie przygotowania planów rozszerzenia i przebudowy portu gdańskiego, który był portem przestarzałym i drugorzędnym w dawnej Rzeszy Niemieckiej. Za-

Gdynia stała się faktem dokonanym, kiedy bandera polska zaczęła przodować także na wielkich szlakach komunikacyjnych morskich, najwyższy czas, aby stworzyć flotę wojenną, odpowiadającą naszej pozycji w świecie oraz zdolną należyte zabezpieczyć realne interesy kraju na morzu.

Fundusz Obrony Morskiej ma za zadanie wprowadzić w czyn to, o czym marzyli w przeszłości najlepsi synowie naszego narodu, którzy wiedzieli dobrze, czym jest siła zbrojna na morzu.

Polska potrzebuje floty wojennej. I musi ją mieć.

Trzeba zorganizować, pełnić naprzód ten wielki wysiłek, jakiego nasze pokolenie dla dobra i spokoju następnych pokoleń musi jeszcze dokonać.

Fundusz Obrony Morskiej ma wielkie, historyczne zadanie do spełnienia. Wierzmy mocno, że je spełni.

Liga Morska i Kolonialna oddaje się w całości do dyspozycji dla tej akcji.

Oby nowy rok 1934, w który wstępujemy, przyniósł także zasadniczy zwrot w dziedzinie rozbudowy polskiej marynarki wojennej, tej gwarantki pokoju i świetności Rzeczypospolitej.

HENRYK TETZLAFF

nim jednak plany te zdążył wykonać, wyjaśniło się, że szczupłe prawa Polski w Gdańsku zostaną jeszcze bardziej uszczuplone przez dodatkowe umowy, a w dodatku w sierpniu r. 1920, Gdańsk odmówił wyładowania amunicji i materiału wojennego, które nadeszły z Francji drogą morską dla armii, walczącej w polu, co było oczywiście świadectwem, że Polska nie może liczyć całkowicie na lojalność Gdańska i uzależniać od niego swe najważniejsze arterie komunikacyjnej ze światem. Ministerstwo Spraw Wojskowych, do którego wówczas sprawy morskie w Polsce należały, poleciło już w roku 1920 inż. Wendzie przerwać pracę nad planami rozbudowy Gdańska i uzależniać od niego nie do opracowania planów portu na polskim wybrzeżu.

Z pośród różnych punktów na naszym wybrzeżu wybrano Gdynię, niewielką wieś rybacką, położoną o 20 kilometrów na północ od Gdańska, przy linii kolejowej, w dolinie rzeczki Chylonki, pomiędzy wzgórzami Oksywia, Gra

bówka i Redłowa. Miejsce to nadawało się najbardziej do budowy portu.

Pierwszy pal w morze pod Gdynią wbito w kwietniu 1920 roku. Władze wojskowe rozpoczęły budowę drewnianego mola, które umożliwiałoby prowizoryczny wyładunek pod Gdynią okrętów z materiałami wojennymi.

Gdy minęła bezpośrednia potrzeba wojenna, sprawa budowy portu w Gdyni, mimo, że uznano ją za pilną i konieczną, poszła nieco w odwłokę. Rozwinęła wówczas energiczną akcją propagandową za tym projektem Liga Żegluga Polskiej, poprzedniczka dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Dopiero uchwalenie przez Sejm pod wpływem tej właśnie akcji i zarysowującej się coraz wyraźniej potrzeby gospodarczej ustawy z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni, dało właściwe podwaliny pod tę budowę. Trudna sytuacja materialna Państwa nie pozwalała jednak wciąż jeszcze na należyty rozwój tempa pracy. Budowa porut posuwała się ospale naprzód. Radykalna zmiana nastąpiła dopiero od roku 1926, kiedy objął władzę rząd Marszałka Piłsudskiego, a teka Ministra Przemysłu i Handlu powierzona została inż. Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu. Od tej chwili nastąpił okres intensywnej budowy portu, jak i energicznego rozwoju żegluga morskiej. Budowa portu nabrała takiego tempa, że pierwsza serja robót zakończona została o dwa lata wcześniej, niż pierwotnie przewidywano.

Dzisiaj port w Gdyni jest faktem dokonany, który więcej zrobił dla Polski w opinii zagranicznej, niż wszelkie najbardziej nawet płomienne mowy i deklaracje.

Port gdyński składa się z trzech całkowicie ukończonych basenów, dwóch basenów, będących jeszcze w budowie, obszernego awanportu i kanału portowego.

Roczny przeładunek portu w Gdyni przewyższył w 1933 roku 6.000.000 ton różnych towarów, co wysuwa Gdynię na czoło portów Bałtyku.

O gigantycznej pracy, jaką pochłonęła budowa portu w Gdyni najlepiej świadczy kilka następujących liczb:

Liczba godzin roboczych przy budowie basenów portowych, nabrzeży itp. wyniosła dotąd — 13.050.000, przy innych robotach w porcie, jak budowa magazynów przeładunkowych itp. — 3.000.000 godzin. Razem budowa portu w Gdyni pochłonęła — 16.050.000 godzin roboczych. Przy budowie portu zużyto — 80.000.000 kilogramów cementu, 12.000.000 kilogramów żelaza, 40.000 metrów sześciennych drzewa oraz wyczerpano 25.500.000 metrów sześciennych ziemi.

Uroczystość poświęcenia portu zbiegła się z inną, doroczną uroczystością, dzień 8 grudnia jest bowiem dniem Święta Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, kształcącej kadry oficerskie polskiej marynarki handlowej.

Państwowa Szkoła Morska utworzona została rozkazem Ministra Spraw Wojskowych w lipcu roku 1920. Pierwsi jej uczniowie zanim zasiedli na ławach szkolnych, odbyli służbę wojskową podczas krytycznych miesięcy wojny 1920 roku. Oficjalne otwarcie i poświęcenie Szkoły nastąpiło w dniu 8 grudnia 1920 r., stąd data Święta Szkoły. Na otwarciu Szkoły był między innymi obecny Stefan Żeromski. Do roku 1930 Szkoła pozostawała w

Tezewie. W roku 1930 przeniesiona została do własnego okazałego gmachu w Gdyni. Dotychczas Szkołę ukończyło 280 absolwentów. Pracują oni we wszelkich zawodach z morzem związanych, a więc poza służbą na statkach handlowych, w dyrekcjach przedsiębiorstw żeglugowych, w przedsiębiorstwach maklerskich i spedycyjnych, w pilotażu portowym i w administracji portu gdyńskiego, w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w wydziale morskim Państwowego Instytutu Meteorologicznego, w Marynarce Wojennej, w dziedzinie jachtingu morskiego, w Państwowym Urzędzie Wychowania Fizycznego, w ubezpieczeniach morskich itd.

Państwowa Szkoła Morska dobrze zasłużyła się w rozwoju polskiej marynarki handlowej. Jako dowód uznania za jej pracę zawisł na sztandarze szkolnym Złoty Krzyż Zasługi.

Statki szkolne, najpierw „Lwów”, a obecnie „Dar Pomorza”, poniosły banderę polską na dalekie morza. Na kilka dni przed tegorocznym świętem Szkoły żaglowiec szkolny „Dar Pomorza” zawiązał z uczniami Szkoły na pokładzie do portu Paranagua w Brazylii na kilkutygodniowy pobyt. Po raz drugi bandera biało-czerwona zawitała do tego portu parańskiego, w którego pobliżu żyje największe skupienie Polaków w Południowej Ameryce. Ich oczy cieszą się obecnie tym widomym symbolem odrodzonej Ojczyzny.

Młodemu portowi polskiemu Gdyni i polskiej żegludze morskiej towarzyszą gorące życzenia całego polskiego i najpomyślniejszego dalszego rozwoju dla dobra i potęgi Rzeczywspolitej.

Jedenasty rok

Niniejszy numer „Morza” rozpoczyna jedenasty rok istnienia naszego wydawnictwa. W ciągu tych lat dziesięciu pismo nasze przeżywało razem z Ligą Morską i Kolonjalną szereg przemian, szereg chwil „górných i chmurných”. Liga Morska i Kolonjalna rozrosła się i spoteżniała. Z organizacji, liczącej kilka tysięcy członków, wzrosła dziś do zgorą 100-tysięcznej rzeszy ludzi, związanych ideowo z morzem, z zagadnieniami morskimi i zamorskimi, z zagadnieniami kolonjalnymi. Wraz z tym rozwojem Ligi rozwijało się i „Morze”. Ze skromnego nakładu pierwszych numerów doszliśmy dziś do nakładu 75.000 egzemplarzy „Morze” jest dzisiaj największym pismem tego typu w Polsce.

Kalendarzowo dziesięć lat istnienia pisma upły-

wa w listopadzie 1934 roku. W tym terminie ukaże się specjalny numer „Morza”, poświęcony dziesięcioleciu jego istnienia. Zawierać on będzie szereg prac i artykułów czołowych pisarzy, publicystów i działaczy morskich i kolonjalnych.

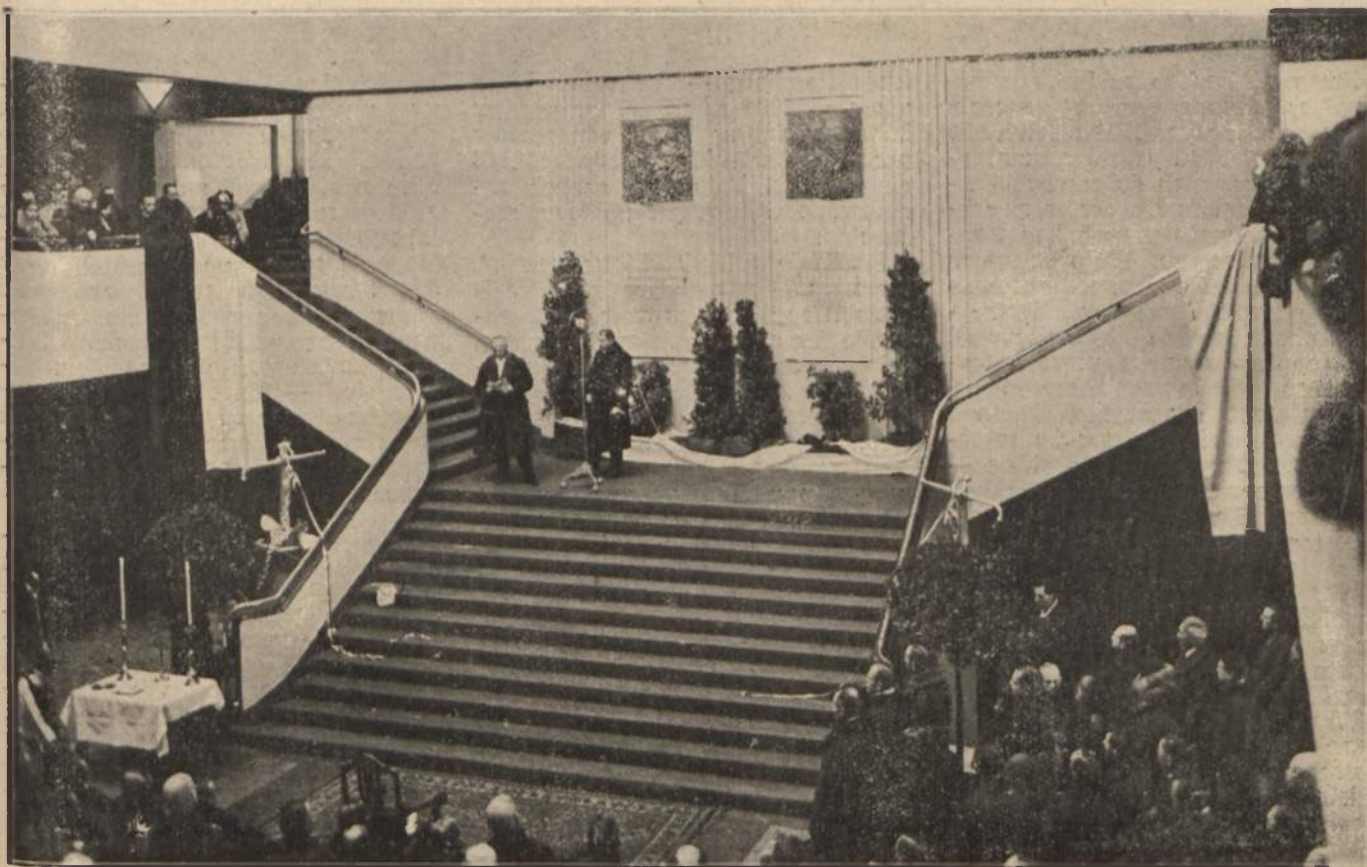
Rozpoczynając jedenasty rocznik naszego wydawnictwa, pragniemy zapewnić, że dokładać będziemy nadal wszelkich starań, aby podolać — w miarę sił i możliwości — tym różnorodnym i licznym zadaniom, jakie chwila bieżąca stawia naszemu pismu.

Wszystkim Czytelnikom i Przyjaciółom „Morza” składamy najlepsze życzenia

NOWEGO ROKU 1934.

REDAKCJA.

UROCZYSTOŚĆ POŚWIĘCENIA PORTU GDYNSKIEGO W DNIU 8. XII. 1933.



Pan Minister Przemysłu i Handlu dr. F. Zarzycki przemawia w hali pasażerskiego dworca morskiego.



Uroczyste otwarcie nowego dworca morskiego.

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU”

Napisał **Nauticus**
III

Prasa, stojąca na usługach potężnego już „Flottenvereinu” zaczęła zajmować się w r. 1901 niezmiernie śmiałymi planami trustów amerykańskich, dążących do zmonopolizowania w rękach miliardów amerykańskich najważniejszych linii transportu handlowego. We wszystkich artykułach, umieszczanych zarówno w „Die Flotte” jak i w „Marine-Rundschau”, można było wyczuć silne zaniepokojenie z powodu ówczesnego handlowego przesilenia, sprzyjającego koncentracji kapitału które prowadziło do spadku frachtów morskich, a co zatem idzie — do pogorszenia się sytuacji żeglugi handlowej. Trudno sobie wyobrazić konsternację, jaka powstała, gdy prasa subwencjonowana przez „Flottenverein”, uderzyła na alarm i ujawniła na podstawie niedających się zaprzeczyć faktów, iż syndykat Morgana przystąpił do skupywania akcji niemieckich linii zamorskich.

W takiej to chwili ogólnego zaniepokojenia odegrał „Flottenverein” historyczną wprost rolę. Jego to dzieło znowu, że przygotowało i zrealizowało odpowiednie środki prawodawcze i administracyjne, ratujące marynarkę handlową Niemiec od zagłady.

Zadanie „Flottenvereinu” nie było łatwe i zdawało się — zgóry skazane na niepowodzenie. Zdawano sobie aż nadto sprawę, że wobec olbrzymich środków stalowego trustu, przeszkadzanie w nabywaniu i wykupywaniu akcji było wprost niemożliwe, a tem samem niemożliwe też przeciwstawienie się wpływom, jakie mógł mieć Morgan na bieg interesów linii niemieckich towarzystw okrętowych. „Flottenverein” dawał sobie ponadto doskonale sprawę, że jeden ze środków, bodaj najgroźniejszych i najmniejbezpiecznych, którym Morgan będzie operował, to zmniejszenie stawek frachtowych, wydanie tanich biletów podróży i zmonopolizowanie najważniejszych dróg komunikacji morskiej na rzecz trustu. Poczynania Morgana nie były odosobnione. — Popierała je cała północna Unja Amerykańska, dążąca z żelazną konsekwencją przy pomocy trustów, odgrywających w stosunkach międzynarodowych i w polityce wszystkich państw pierwszorzędną rolę — do podboju ekonomicznego Azji Wschodniej i Oceanii, do skierowania tamże wielkiego potoku ludzi oraz do zyskowego ujęcia szybko gromadzących się kapitałów amerykańskich.

Nie będę tu przytaczał tu przykładów olbrzymiego zmagania się „Flottenvereinu” z potentatami amerykańskimi — powiem tylko, że w najmniejbezpiecznym okresie zdawała się przechylać szalę zwycięstwa na rzecz kapitału amerykańskiego.

Linia Hamburg — Ameryka, która miała w 1900 r. 23.657 pasażerów kabinowych, a 72.245 emigrantów przewiozła w 1902 r. zaledwie 14.578 emigrantów. Taki sam spadek zanotowano w Lloydzie północno-niemieckim.

I cóż się dzieje? „Flottenverein”, samorzutnie rozwijająca się organizacja, nieposiadająca w r. 1902 pozornie jeszcze wyraźnych rysów, ani tych cech, które stanowią przyswilej cieszących się długoletnią tradycją instytucyj publicznych — wystąpił z gorącym apelem do narodu — wykazywał, że pozostawienie floty handlowej i pasażerskiej w niemieckich rękach jest koniecznością państwową, a utrzymanie w całości wszystkich składowych części marynarki w ogóle najwyższym obowiązkiem niemieckiego obywatela.

Apel nie minął bez echa — to też w obronie zagrożonej floty handlowej stanął cały naród, a ofiary tak szczerze dawane na marynarkę, zaczęły teraz dwoić się i troić. Niemieckie towarzystwa żeglugowo-morskie nie rozdały wprawdzie tak, jak w r. 1900 po 14 proc. dywidendy, ale nie ponosiły strat i nie potrzebowały obawiać się iż Morgan wykupi większość ich akcji. Co więcej — w rok po rozpoczętej walce — mogły największe towarzystwa niemieckie przystąpić nawet do rozbudowy okrętów o ogólnej pojemności 200.000 ton. Wobec tego, że stocznie niemieckie nie były wówczas jeszcze w stanie podołać wszystkim zamówieniom, oddano 25 okrętów do budowy stoczniom angielskim.

W dwa lata później, a zatem w 1904 roku niebezpieczeństwo amerykańskie zostało całkowicie zażegnane, to też pieniądze, płynące do kas „Flottenvereinu” szedł teraz na poparcie **rozbudowy marynarki wojennej**, a zwłaszcza rozbudowy okrętów linjowych i bojowych, okrętów, należących do typu tak zw. „leichte Seestreitkräfte”, krążowników, torpedowców, kontrtorpedowców, kanonierek, łodzi obrony wybrzeża, poławiaczy min oraz lekkich zwinnych okrętów, które mogły służyć zarówno, jako statki handlowe i jako okręty do specjalnych poruczeń, wreszcie jako pomocnicze okręty wojenne.

Rosnąca w siły flota niemiecka musiała mieć odpowiednio przygotowany materiał ludzki, odpowiednią ilość zawodowych i wyszkolonych marynarzy, oficerów i t. d. Dzięki pomocy „Flottenvereinu” powstaje zatem szkoła marynarki, przygotowująca oficerów we Flensburgu — Mürwik, oraz szkoła inżynierów marynarki w Kilonji — Wik. W zakres programu oficierskiej szkoły marynarki wchodziło między in-

niemi budownictwo maszyn i okrętów wyższa matematyka, przyroda, elektrotechnika, oceanografia, astronomja, zoologia morska, higiena okrętowa, prawo morskie oraz języki hiszpański, francuski, angielski i rosyjski. Szkoła posiadała wszelkiego rodzaju pomoce naukowe oraz 30.000 książek o treści, związanej przeważnie ze sprawami morza. Wydawane przez „Flottenverein” broszury, o których wspominałem poprzednio, — był obowiązany nabywać każdy uczeń szkół marynarki na własność. Broszury te sprzedawano w szkołach po 40 fenigów — zamiast po 50.

Do niższej szkoły marynarki przygotowującej marynarzy niższych szarż, — a szkoły takie fundował znowu „Flottenverein” przy pomocy rządu — przyjmowano młodzieńców, którzy odbywali co najmniej dwu i półroczną praktykę na pokładzie specjalnych okrętów szkolnych.

Zdawałoby się, że na tem kończy się misja „Flottenvereinu” — tymczasem było wręcz przeciwnie. Siega on wszędzie, pomaga, ingeruje i zbiera nawet fundusze na budowę specjalnych stacyj sygnalizacyjnych, które powinny być powstać właściwie tylko z funduszy fiskalnych. „Flottenverein” dokładał tam gdzie chodziło o dokończenie nawet kilku milionów. Sprawdziło się to zwłaszcza wtedy, gdy przystąpiono do budowy wyżej wymienionych stacyj sygnalizacyjnych. Pierwotnie myślano o zbudowaniu ich tylko w 3 miejscowościach, tymczasem „Flottenverein” wpłynął i na rząd i na Reichstag tak dalece, że zdecydowano budowę stacyj takich w Falshöft, w Neumünster, w Kilonji, w Warnemünde, w Stralsundzie, w Arkonie, w Borkum, w Stolpmünde, w Pölawie, w Emden, w Wilhelmsstaden, w Nordholz, w Cuxhafen i w List.

Oprócz budowy stacyj sygnalizacyjnych, domagał się „Flottenverein” budowy, t. zw. „Marinenaachrichtenstellen”. Wystawiono je w Falshöft, w Bülk, w Friedrichsort, w Düstenbrook, w Marienleuchte, w Darsser Ort, w Świnoujściu, w Stillo, w Aussenjade w Brunsbüttelkog, w Westellenbogen i w Hörnum.

Wprost nie do wiary, aby jedna tylko organizacja mogła dokonać tak wielkiego, tak potężnego dzieła. Nie mógł wprawdzie „Flottenverein” na wszystkie te instalacje marynarki, — bo nawet tych milionów, którymi rozporządzał byłoby na to za mało, — ale wydobywał, forsował kredyty, których czy to Landtag czy Parlament nie byłyby przyznały, gdyby nie interwencja członków „Flottenvereinu”. Przecież do organizacji tej należeli wszyscy posłowie obozu prawicowego, przecież

wszyscy urzędnicy, począwszy od ministra, a skończywszy na wóznym w landraturach, uważali sobie za honor, żeby nosić oznaki tej organizacji. Gdy wszczynano w Reichstagu dyskusję na temat budowy nowego pancernika, czy krążownika, można było z góry przewidzieć, że w końcowym głosowaniu przejdzie ustawa, którą forsował „Flottenverein”.

Rdzeniem, kością pacierzową organizacji był — o czym dotąd nie wspominałem — założony w r. 1891 „Bund Deutscher Matrosen” — (Związek niemieckich marynarzy). Protoktorat nad nim objął książę Henryk Pruski. Celem i zadaniem związku było krzewienie zrozumienia dla spraw marynarki i spraw kolonjalnych oraz przygotowanie młodzieży do zawodu marynarskiego. Główną siedzibą Związku była Brema, a organem, wychodzącym raz tygodniowo „Deutsche Marinezeitung”. Sekretariat Generalny „Bundu” przeniesiono na krótko przed wojną do Kilonji. Warto nadmienić, że organizacja ta posiadała prawie takie same statuty, jak owe sławne, a tak potężne „Kriegervereine” i utrzymywała bliski kontakt z bojowo nastrojonym „Kyffhäuserbunden”.

Aby popularyzować dążenie narodu do rozbudowy floty morskiej — postanowił „Flottenverein” wykorzystać nadarzącą się okazję uroczystego ochrzczenia zbudowanego w Nowym Yorku cesarskiego yachtu. Jeden z najwybitniejszych propagatorów idei morskiej książę Henryk, rodzony brat cesarza, podjął się misji przekonania monarchy, żeby ceremonii chrztu dokonała 18-letnia córka prezydenta Teodora Roosevelta — Miss Alice. Cesarz usłuchał i 18 stycznia wyruszył w drogę do Ameryki na uroczystość chrztu na krążowniku „Hohenzollern” w zastępstwie monarchy książę Henryk Pruski. Towarzyszyli mu w tej podróży najwybitniejsi wodzowie marynarki niemieckiej a zatem adiutant cesarza generał von Plessen, wiceadmirał von Tirpitz, jako sekretarz stanu ministerstwa marynarki, wiceadmirałowie von Eisendecker i baron Seckendorff, kapitanowie von Grunne, von Müller, Schmidt von Schwind i von Trotha.

Tuż przed wybuchem wojny światowej zwrócił „Flottenverein” główną swą uwagę na lotnictwo morskie.

W dniu 15 lipca 1914 roku wchodziło w skład niemieckiego lotnictwa morskiego 30 oficerów i 181 żołnierzy mających do dyspozycji 15 samolotów. Bazy lotnicze istniały tylko w Pucku, w Holtenau, w Wilhelmshafen i na wyspie Helgoland. W pierwszych latach wojny „Flottenverein” rozwinął gorączkową działalność na polu rozbudowy lotnictwa morskiego. Jakże były rezultaty tej działalności czytamy w jednym ze sprawozdań z r. 1916.

przesłanych w odpisie do redakcji „Marine-Rundschau”:

„Dzięki ofiarności naszych członków, dzięki pomocy instytucji, popierających „Flottenverein” i dzięki subwencji rządu udało nam się zainstalować 32 morskie stacje lotnicze nad Bałtykiem, nad Morzem Północnym, we Flandrii, nad morzem Śródziemnym i Czarnym. W 17 miejscowościach mamy lotnisko lądowe, a 15 lotnisk urządziliśmy na okrętach. Dziś w dwa lata po wybuchu wojny może „Flottenverein” poszczycić się, że posiada 19 eskadr lotniczych, 17 centrów wyszkolenia, 13 miejsc komendy i sztabów lotniczych. Ogólna liczba personelu, należącego do lotnictwa morskiego wynosi 16 122 głów, ogólna liczba samolotów morskich 1.130, a samolotów marynarki lądowej 348.”

Po wojnie, która nadała wszelkim organizacjom i związkom inne zadania i inny kierunek dążeń i aspiracji — potężny ongi „Flottenverein” zamieniono na „Seeverein”. Związek ten, skupiający w sobie najrozmaitsze pokrewne organizacje morskie nie okazywał początkowo zbyt wielkiej żywotności i zakres działania jego ograniczał się do budzenia zrozumienia dla ogólnych kwestyj życia gospodarczego a zwłaszcza dla badań gospodarczo-wodnych i komunikacyjnych w szerszym tego słowa znaczeniu. Tem też tłumaczy się fakt, że Niemcy zwrócili tuż po wojnie największą uwagę na drogi wodne, stanowiące najtańszy środek komunikacyjny dla przewozu towarów o większej objętości, a małej wartości i do urządzania sztucznych zbiorników wody w źródłowych obszarach dorzeczy rzek, wyzyskiwanych dla celów mających, pozornie tylko luźny związek z morzem. „Seeverein” wychodził tu z założenia, że, chcąc przystąpić do rozbudowy floty handlowej, należy przedewszystkiem osiągnąć w życiu gospodarczym wydatniejszą produkcję i korzystniejsze warunki zbytu na rynkach międzynarodowych, a przedewszystkiem zwrócić główną akcję w kierunku utworzenia należytych urządzonych dróg wodnych.

Jeżeli doszukiwać się będziemy motywów, które „Seeverein” kierował się przy promogowaniu dążeń, zmierzających do rozbudowy sieci dróg wodnych — to znajdziemy je w kilku artykułach wstępnych pisma „Die See”, gdzie powiedziano, iż państwa, wynoszące w należytych funkcjonujące drogi wodne, stoją tak pod względem finansowo-go-

spodarczym, jak również handlowo-politycznym znacznie wyżej, aniżeli państwa, w których obrót towarowy odbywa się wyłącznie kolejami.

O motywach, skłaniających „Seeverein” do rozbudowy marynarki handlowej, mówiono również w organizowanych przez związek odczytach.

W jednym z takich odczytów, drukowanych w streszczeniu w „Marine-Rundschau” powiedział wybitny znawca stosunków morskich dr. Schmidt, że drogi wodne, umożliwiające tani transport produktów kraju — odgrywają olbrzymią rolę nawet przy zawieraniu traktatów handlowych, pozwalają bowiem państwom, posiadającym prawidłowo urządzone komunikacje wodne, na ekonomiczniejsze wykorzystanie stosunków produkcyjnych i handlowych na swą korzyść.

Po wykazaniu doniosłości rozbudowy dróg wodnych — zaczął „Seeverein” szerzyć ideę konieczności rozbudowy marynarki handlowej. Powstają zatem nowe, potężne okręty handlowe, marynarka niemiecka po stratach wojennych szybko dochodzi do równowagi.

Nie będę tu powtarzał, co jest dostatecznie znane i na co wskazywała już niejednokrotnie prasa polska i zagraniczna. Nienależy nie zbaczać od raz wytkniętych celów, idąc konsekwentnie po wytkniętej drodze, ku wskrzeszeniu dawnej potęgi na morzu. Mimo ograniczenia zbrojeń spuszczają na morze coraz to nowe okręty wojenne, modernizują jednostki starsze. O wskrzeszenie dawnej potęgi na morzu zabiega godny następca „Flottenvereinu” — dzisiejszy „Seeverein”, rozwijający zwłaszcza w okresie nowego, hitlerowskiego regime'u bardzo ożywioną i energiczną działalność.

Oczy kierowników „Seevereinu” zwrócone są obecnie na faszystowskie Włochy, które pod względem rozmachu na morzach wiodą prym dzisiaj. Faszystowska Liga Morska — sławna „Lega Navale” stworzyła doprawdy tyle wzorów, godnych naśladowania, że dziwić się temu nie można, tak samo, jak nie można się dziwić, że do Italji wyjechało na koszt „Seevereinu” kilkudziesięciu najwybitniejszych jego członków, aby badać, jakimi drogami należy kroczyć, aby w niemieckiej Lidze Morskiej skupić podobnie, jak w Lidze włoskiej — cały naród, aby wszystkie myśli, wszystkie pragnienia i dążenia ująć w dewizie: wszystko dla utworzenia sobie drogi na daleki i szeroki świat.

Do

wszystkich Komitetów Święta Morza z r. 1933

Główny Komitet Organizacyjny Święta Morza wzywa te wszystkie lokalne Komitety, które dotychczas nie złożyły sprawozdań ze swej działalności, do wypełnienia tego obowiązku, oraz do wpłacenia zebranych sum na konto P. K. O. Nr. 9747 NAJPOŹNIEJ DO DNIA 10 STYCZNIA 1934 R.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

MARYNARKA SZWEDZKA

Szwecja zajmuje trzecie miejsce na Bałtyku, co do siły swojej floty wojennej, po Rzeszy Niemieckiej — na pierwszym i Związku Radzieckim — na drugim miejscu.

Ambicje polityczne Szwecji już od dawna układają się po linii niemieszania się w zatargi międzynarodowe i zagwarantowanie sobie swobodnej żeglugi na morzu Bałtyckim. Wyrazem tego nastawienia politycznego w sprawach morskich było przystąpienie Szwecji do układu, zawartego w roku 1906 pomiędzy Rosją, Niemcami a Danją, i gwarantującego zachowanie na Bałtyku istniejącego status quo pod względem terytorjalnym.

Jednakże zmiany w konfiguracji politycznej na Bałtyku, jak i konsekwencje wojny światowej, sięgnęły głęboko w podstawy międzynarodowej sytuacji politycznej na Bałtyku, obalając przedwojenne tendencje do uczynienia z tego morza zamkniętego jeziora i stworzyły nowe, sprawiedliwe podstawy dowolnego wykorzystania morza przez wszystkie narody. W związku z tem coraz silnie zarysowuje się problem konieczności utworzenia warunków równowagi polityczno-wojskowej na tem morzu.

Te nowe warunki okresu powojennego znalazły żywy oddźwięk w nastawieniu rządu szwedzkiego do spraw floty wojennej. O ile po wojnie dało się zauważyć dążenie do redukcji wydatków na marynarkę, o tyle w ciągu ostatnich kilku lat zarysowuje się konsekwentna polityka w kierunku zwiększenia składu floty i zamiany przestarzałych okrętów na nowoczesne jednostki.

W roku 1927 został zatwierdzony program rozbudowy floty, rozłożony na okres dziesięcioletni w dwóch transzach po pięć lat. Program ten obejmuje: — w pierwszym pięcioletniu 1927 — 1932 r. jeden krążownik - lotniskowiec, dwa kontrtorpedowce, cztery kutry patrolowe i trzy łodzie podwodne, — w drugim pięcioletniu 1933 — 1938 — jeden pancernik obrony przybrzeżnej, dwa kontrtorpedowce, cztery kutry patrolowe i cztery łodzie podwodne.

Program ten jest konsekwentnie realizowany i jednostki, przewidziane w pierwszej transzy zostały już wykończone, lub też są na wykończeniu.

Ostatnio został spuszczonej na wodę krążownik - lotniskowiec „Götland”. Jest to jedyny w swoim rodzaju okręt, gdyż stanowi on kompromis pomiędzy krążownikiem zagrodowcem minowym i transportowcem lotniczym. Jeżeli dodamy że „Götland” ma być przystosowa-



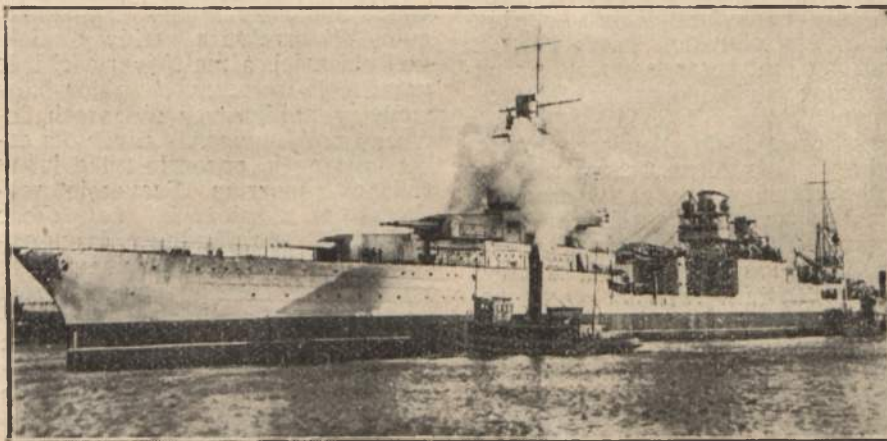
Wielkie manewry floty włoskiej u wybrzeży Afryki. Okręty wojenne w porcie Tripolis.

ny ponadto do zaokrętowania kadetów szkoły morskiej na czas pływania praktycznego, to rzeczywiście będziemy mieli okaz „praktycznego” okrętu.

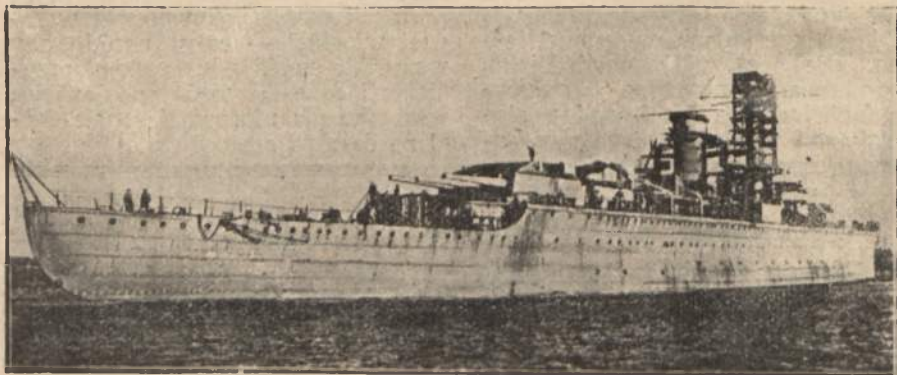
Przy wyporności 4.500 ton i instalacjach maszynowych obliczonych na szybkość 27 węzłów, „Gotlönd” otrzyma uzbrojenie z sześciu dział 150 mm.,

czterech dział 75 mm. pln i sześciu wyrzutni torpedowych. Na okręcie przewidziano urządzenia dla umieszczenia 8 samolotów oraz 100 min zagrodowych.

Jednocześnie dość intensywnie przeprowadza się modernizację pancerników, wybudowanych w okresie 1915 —



Najnowszy krążownik amerykański „Portland”, spuszczonej został ostatnio na wodę na stoczni Charleston w Bostonie. Okręt ten rozpocznie próbną jazdę w styczniu 1934.



Pancernik niemiecki „Deutschland”.

1917 r. Szwecja ma trzy pancerniki tego rodzaju: „Sverige”, „Drottning Victoria” i „Gustav V” (dwa z nich odwiedziły w tym roku Gdynie). Jak wiadomo, pierwszy z nich został wybudowany ze składek społeczeństwa, zebranych w miesięcznym okresie, gdy rząd na skutek trudności budżetowych musiał wstrzymać rozpoczętą już budowę.

Pancernik te przy wyporności 7 900 ton i szybkości 22 węzłów mają uzbrojenie z czterech dział 280 mm. (pancernik niemiecki „Deutschland” ma sześć dział 280 mm. i szybkość 26 węzłów). Są one powszechnie uznane jako nadzwyczaj udane pod względem swoich właściwości taktycznych i nawigacyjnych, przyczem są one specjalnie przy-

stosowane do pływania wśród lodu, zwłaszcza dość powszedniego na morzu Bałtyckim. W tym roku przeprowadzono kompletną modernizację pancernika „Sverige”, — ustawiono na nim nowoczesne przyrządy do kierowania ogniem, zainstalowano nowe działa przeciwlotnicze; podobnym przeróbkom został już poddany w roku 1929 „Gustav V”.

W ten sposób jądro floty szwedzkiej przedstawia się wcale nokaźnie w postaci trzech zupełnie nowoczesnych pancerników, przystosowanych do specjalnych warunków działań na morzu Bałtyckim. Ponadto istnieje jeszcze 6 pancerników obrony przybrzeżnej, budowy 1896—1899 r. i 1901—1906 r., wypierających po 3.500 ton i uzbrojonych po dwa działa 254 mm.

Ogółem tonaż floty szwedzkiej, według danych biura Ligi Narodów mieści się w ramach 82 836 ton, personel zaś wynosi 7.838 oficerów i marynarzy.

TYDZIEŃ ANGIELSKI W FINLANDJI.

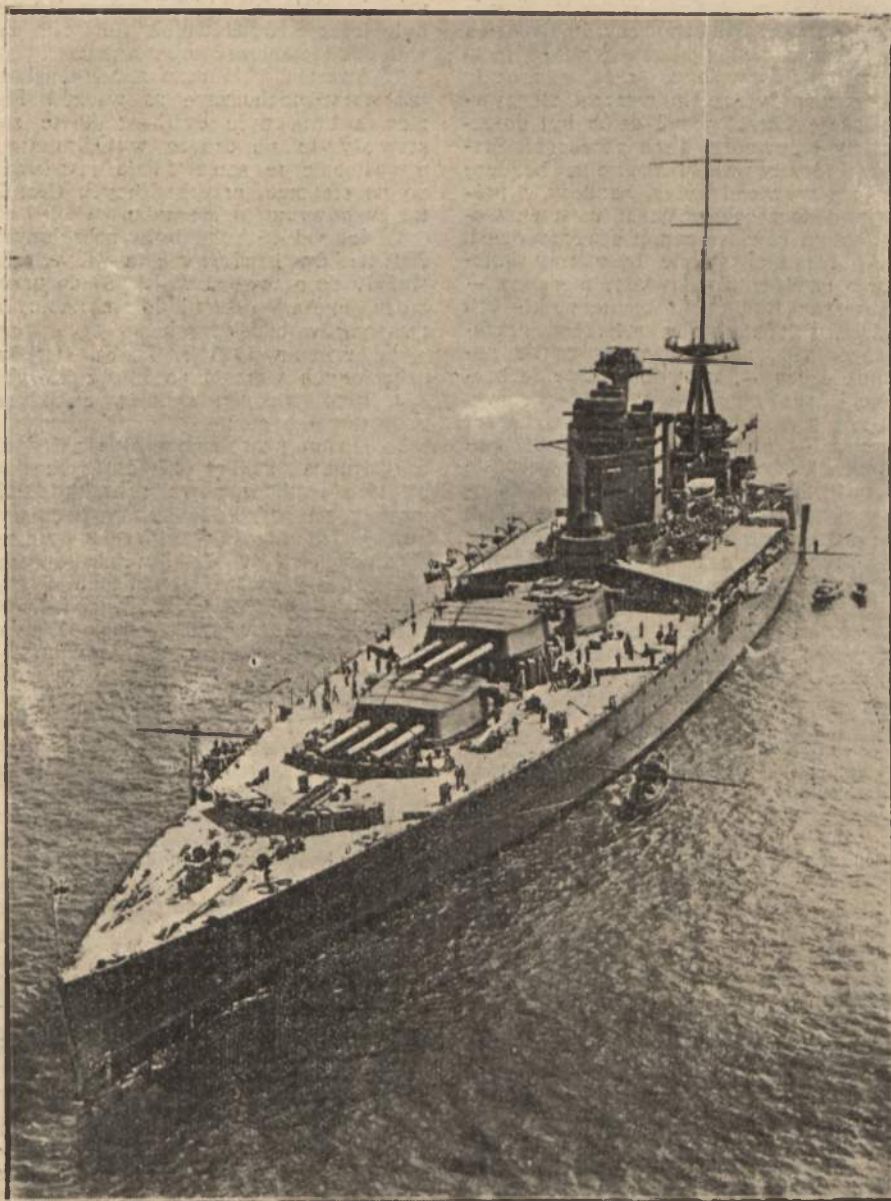
W polityce morskiej Finlandji zaznacza się wyraźny zwrot w kierunku proangielskim.

Ostatnio mamy do zanotowania specjalną imprezę propagandową, zorganizowaną we wrześniu r. b. w Helsinkach pod hasłem „tygodnia angielskiego”. Uroczysta inauguracja tygodnia odbyła się przy czynnym udziale załogi krążownika angielskiego „York”, przysłanego specjalnie dla uświetnienia tej imprezy. Załoga krążownika wystawiła warty honorowe na lądzie.

Celem imprezy było, widocznie, zacieśnienie stosunków angielsko-fińskich na polu gospodarczo-kulturalnym. W istocie, wkrótce po zakończeniu tygodnia angielskiego została podpisana umowa według której Finlandja zobowiązała się do pokrycia 75% swego zapotrzebowania na węgiel w drodze importu z Anglii, oraz zagwarantowała protekcyjne cła dla wyrobów przemysłu angielskiego.

Narazie wyniki zbliżenia wyrażają się tylko w jednostronnym uprzywilejowaniu importu angielskiego do Finlandji, — należałoby oczekiwać, że w konsekwencji eksport drzewny Finlandji uzyska takie same ulgi w Anglii.

Tydzień angielski został wykorzystany przez lotnictwo angielskie dla zmontowania kolejnego raidu lotniczego na morze Bałtyckie. Cztery ciężkie wodnopłatawce lotnictwa morskiego przybyły bezpośrednio z Anglii i dokonały przelotu według trasy Kopenhaga, Sztokholm, Tallinn, Ryga, Helsinki.



Najsilniejszy okręt bojowy świata, angielski pancernik „Rodney” zdjęty z aeroplanu.

Lotnictwo angielskie regularnie odwiedza morze Bałtyckie; w roku 1930 cztery wodnopłatawce dokonały przelotu Portsmouth — Helsinki, zwiędając następnie wszystkie większe porty na morzu Bałtyckim. Przeloty te puszczalnie mają na celu ustalenie moż-

liwości przerzucenia w razie potrzeby lotnictwa angielskiego na morze Bałtyckie bez pomocy transportowców lotniczych lub lotniskowców, przy zagwarantowaniu oparcia o podstawy operacyjne w Finlandji lub też inne porty na Bałtyku.

ROLA UZBROJONYCH ANGIELSKICH STATKÓW HANDLOWYCH W OSTATNIEJ WOJNIE

Z angielskiego przetłumaczył **W. Barłosiak**, Gdynia

Z uwagi na ciekawe szczegóły i aktualność zagadnienia dla Polski podajemy czytelnikom tłumaczenie przemówienia, które na zebraniu Klubu Kapitanów w Southampton wygłosił pewien wybitny, wyższy oficer marynarki angielskiej.

Red.

„Praktyka uzbrajania statków handlowych jest bardzo stara. W siedemnastym wieku istniał przymus uzbrajania

statków dla celów obrony przed nieprzyjacielem. W czasach tych statki pływały uzbrojone stale, zarówno podczas wojny jak i w czasie pokoju. Wschodnio-Indyjskie Towarzystwo uzbrajało swoje statki jeszcze w roku 1834, a nawet w późniejszych latach. Zgodnie z ówczesnymi zwyczajami, jak również stosownie do orzeczeń Sądów Łupu (Prize Courts) napadnięty statek handlowy miał niewątpliwie prawo do ucieczki albo odparcia napadającego okrętu wojennego, chcącego go zrewi-

dować i ewentualnie aresztować. O ile statkowi handlowemu udało się odeprzeć napad i opanować okręt wojenny, stawał się on jego prawną zdobyczą.

O ile statki handlowe zachowywały się w sposób niegwałcący zwyczajów — oficerowie ich i załoga, wrazie aresztowania przez okręt wojenny, traktowani byli na równi z żołnierzami wziętymi do niewoli, w przeciwnym wypadku traktowano ich jak zwykłych przestępców.

Próba ucieczki nie była aktem nie-

przyjacielskim, opór czy to w formie ognia artyleryjskiego czy najechania dziobem na okręt nieprzyjacielski również był dozwolony, z chwilą, gdy okręt nieprzyjacielski wszczął ofensywną akcję. Strzał przed dziób był dostatecznym dowodem akcji zaczepnej. Statek, który wywiesił neutralną banderę lub nie wywiesił żadnej bandery, a próbuje jednocześnie ucieczki, musi wywiesić swoją banderę zanim otworzy ogień.

W ostatniej wojnie były trzy kategorie statków handlowych: pierwsza — uzbrojone trawlerzy i dryftery, których załoga składała się z rybaków, pracujących na tych statkach w czasie pokoju; druga — statki handlowe, uzbrojone i wyekwipowane w broń obronną, załogę stanowili handlowi marynarze; trzecia — uzbrojone kładzowniki handlowe, których załoga rekrutowała się z pośród Królewskiej Marynarki Wojennej oraz rezerwy. Zdawano sobie sprawę z potrzeby uzbrajania statków handlowych, lecz dwie przyczyny przemawiały przeciwko tej praktyce:

1. Zapotrzebowanie na armaty dla statków patrolujących, było tak wielkie, że tylko z trudnością mogło być zaspokojone. Zaopatrzenie więc statków handlowych w armaty przedstawiało ogromne trudności.

2. Zachowanie się państw neutralnych w stosunku do uzbrojonych statków handlowych D. E. M. S. (defensively equipped merchant ships) które zmuszone były używać ich portów.

Do wiosny 1915 roku takie statki były używane jedynie na drogach południowo - amerykańskich i australijskich;

uzbrojenie tych statków przygotowane było jeszcze przed wojną a i tam nawet dał się odczuć brak armat.

W kwietniu 1915 roku zaczęto uzbrajać statki odchodzące na wschód. Ponieważ brak było dział — statki te zostawiały je po drodze w Gibraltarze, a następnie te same działa instalowano na statkach, przechodzących Gibraltar w odwrotnym kierunku.

W lecie 1915 roku było uzbrojonych 250 statków handlowych, z których 52 służyły do przewożenia wojsk, 59 do przewożenia mięsa, reszta do normalnych transportów handlowych.

W grudniu 1915 r. liczba statków uzbrojonych wzrosła do 750, z których 200 było zatrudnionych w zwykłym, prywatnym handlu.

Typowym uzbrojeniem była pojedyncza armata, kaliber 4,7 cala, chociaż niektóre statki z powodu braku dział, musiały się zadowolić słabszą bronią.

W końcu września 1916 roku było uzbrojonych 1749 statków handlowych. Najbardziej zachęcającym faktem był niezwykle silny opór, jaki stawiały uzbrojone statki handlowe napadającym na nie nieprzyjacielskim okrętom wojennym. S/S „Phrygia” zatopił w marcu 1916 roku niemiecka łódź podwodną z pomocą ognia armatniego po 45-minutowej walce, podczas której morze było bardzo wzburzone.

Od stycznia do września 1916 roku nieprzyjacieli atakował na morzu 228 statków handlowych. Z tej liczby 90 statków było uzbrojonych. Z pośród nich 71 statków wyszło z opresji cało, czyli 79 proc. — głównie dzięki swemu

uzbrojeniu. Pozostałe 138 statków, które były atakowane, nie miały żadnego uzbrojenia i tylko 22 z pośród nich czyli 16 proc. uszło cało.

Ten awantaż handlowych statków uzbrojonych w stosunku do statków nieuzbrojonych zmalał z chwilą, gdy nieprzyjacieli zaczął uważać je za zwykłe wojenne okręty lecz nastąpiło to dopiero w końcu 1916 roku. W każdym bądź razie uzbrojony statek handlowy miał co najmniej dwukrotnie większe szanse wyjścia z ataku cało, niż nieuzbrojony.

Przechodząc do omówienia roli uzbrojonych statków handlowych w przyszłej wojnie trzeba stwierdzić, że poza niebezpieczeństwem powietrznego ataku, które ogromnie wzrosło szczególnie dla statków, przechodzących od brzegów nieprzyjacielskich o 100 — 200 mil, warunki wojny na morzu od 1918 roku naogół się nie zmieniły.

Wydaje się prawdopodobne, że w każdej wojnie morskiej w niedalekiej przyszłości stosowane będzie uzbrajanie statków handlowych.

Z uwagi jednak na zwiększone niebezpieczeństwo ataku z powietrza, będą instalowane również działa przeciwlotnicze oraz ciężkie karabiny maszynowe.

Najodpowiedniejszym miejscem dla instalowania dział przeciwlotniczych jest mostek kapitański, albowiem celem ataków powietrznych będzie przede wszystkim mostek.

Aby osiągnąć jaknajlepsze rezultaty ognia armatniego, trzeba mieć należyście wyszkolonych marynarzy - artylerzystów.

GENERAL PRĄDZYŃSKI TWÓRCA PROJEKTU KANAŁU AUGUSTOWSKIEGO

Napisał **Zygmunt Andrzejowski**, major dypl., Łódź

Od p. mjr. Andrzejowskiego, członka Rady Głównej L. M. i K., otrzymujemy następujący artykuł, który uzupełnia prace o 100-lecie kanału Augustowskiego p.p. prof. inż. R. Rybczyńskiego i inż. T. Tillingera, jakie ukazały się w Nr. 10 z roku bież. naszego pisma

Red.

Zbliża się 110 rocznica zaprojektowania kanału Augustowskiego. Należy przypomnieć, że twórcą całego projektu, oraz wykonawcą badań wstępnych był generał Ignacy Prądzyński (wówczas podpułkownik).

Oskarżony przez księcia Konstantego o należenie do spisku patriotów został Prądzyński osadzony w więzieniu, z czego skorzystał generał Malletski i przywłaszczył sobie jego plany, przypisując, że Prądzyński już nigdy z więzienia nie wydobędzie się. Stało się inaczej, ale też wkrótce wybuchło powstanie listopadowe i wojna 1830 — 31 roku. Prądzyński nie miał czasu dochodzić praw swoich, bo razem ze wszystkimi wyruszył w pole, a potem niepowodzenia oręza naszego i osobiste ciężkie przeżycia odwróciły uwagę gen. Prądzyńskiego od tej sprawy.

Słusznie też należy dziś przypomnieć jego zasługi w dziedzinie go-

spodarczej budowy kraju, gdzie żegluga śródlądowa nie małe posiada znaczenie.

Ciekawe światło na ówczesne stosunki rzuca gen. Prądzyński, opisując historię powstawania projektu i okoliczności towarzyszące temu. W tomie I na str. 100 pisze on, co następuje:

„Po ukończeniu demarkacji granic z Prusami dostałem polecenie zrobienia projektu kanału, któryby połączył Wisłę z Niemnem.

Była to myśl podobno ks. Lubeckiego, ażeby zaprowadzeniem Inji spławnej od Wisły przez Niemien aż do Windawy nad morzem Bałtykiem, a idącej ciągle krajami pod panowaniem cesarza rosyjskiego, usamowolnić cały handel Polski i Litwy od tranzytu Pruskiego. Myśl ta przypadła do przekonania ces. Aleksandrowi, dał więc w tej mierze swoje rozkazy bratu Konstantemu, który wszysko to potraktował po wojskowemu: polecił uskutecznić roboty przygotowanych, o ile się tyczyło przestrzeni między Wisłą a Niemnem, generałowi Haukemu, jako naczelnikowi wszystkich korpusów uczonych polskiego wojska. Hauke zaś mnie do tej czynności wyznaczył. Ja się zrazu wzbraniałem, ponieważ istot-

nie nie miałem się za dostatecznie usposobionego w części technicznej; przecież nalegania mego zwierzchnika przemogły mój upór. Mówił mi on i to dosyć sprawiedliwie:

„Ja na żaden sposób nie mogę księciu powiedzieć, że w polskich korpusach artylerji, inżynjerji i kwatermistrzostwa nie mam oficera, co by potrafił zrobić projekt kanału. Jeżeli sam się nie chcesz tego podjąć, powiedzże mi, ale pod odpowiedzialnością twego sumienia, kto to lepiej od ciebie zrobi”.

Wyjechałem więc w Augustowskie, zabrawszy z sobą brykę ksiązek, z których dopiero w drodze uczyłem się sztuki zakładania kanałów, prostowania rzek i t. d.. W latach 1823 i 1824 wykonałem dokładny projekt całego dzieła, który następnie wykonany został. W anszlagach zaś ani o jeden milion chłyby nie popełniłem. Dzieło to uważam za moje arcydzieło (un tour de force) przez wzgląd na moje bardzo niedostateczne usposobienie do robót tego rodzaju. Jeszcze nie był projekt wykonany, ale tylko była niewątpliwość o możliwości jego wykonania, gdy przyszedł carski rozkaz, aby niezwłocznie wzięto się do dzieła i nieograniczony

kredyt otwarty na jego wykonanie, ogólny zaś kierunek oddał gen. Malletskiemu jako naczelnikowi inżynierji.

Ten kanał jest jednym z dowodów skutków, jakie wynikają z działań rządu w niczem niekontrolowanego i w niczem niesystematycznego prócz w jednym tylko utrzymywaniu despotyzmu i rozszerzania podbojów. Jedna część tylko kanału ta, co Narew z Niemenem łączy, została ukończoną i kosztowała do 20 milionów. Roboty zaś około drugiej części, idącej od Nienna do morza, przerwane przez rewolucję zostały następnie całkiem zarzucone. Dzieło więc, w połowie tylko ukończone, do niczego nie służy. Przychód z niego ani w trzeciej części dzisiaj nie pokrywa kosztów administracyjnych. Dodać także należy jeszcze jedną uwagę: część linii tej splawnej idąca Litwą budowała się pod kierunkiem Dyrekcji Komunikacji państwa rosyjskiego, wymiary śluz i kanału miały być zastosowane do przepisów ogólnych, służących na całe Państwo.

Nie chciał się do tego zastosować nasz generał Malletski: objaw-

szony kierunek nad robotami nad częścią kanału, idącą przez Augustowskie i to bez żadnego dobrego powodu, przyjął wymiary prawie w dwójnasób większe, przez co wydatki niewypowiedzianie się powiększyły i to bez żadnej potrzeby. Ponieważ, gdyby cały kanał był został skuteczniejszy zawszeby po nim były tylko mogły chodzić statki mniejszego wymiaru, zastosowane do wymiarów części Żmudzkiej.

Cały projekt tego kanału składał się z wielu rysunków, bardzo starannie wypracowanych, z niejaką nawet kokieteryją; gdym go wykańczałem, dostałem właśnie na przełożonego gen. Malletskiego czyli Malleta, a wkrótce zostałem osadzony w więzieniu u Karmelitów. Mallet ów, mój dawny komendant w korpusie inżynierów, sądził, że ja się z tej przepeści już nie wydobędę, umyślił przywłaszczyć sobie moje dzieło. Podał więc mój projekt za swój, a podpisy moje, znajdujące się na każdym rysunku własnoręcznie poskrobał i siebie popodpisywał.

Krytycyzm generała Prądzyńskiego i ujemna ocena wartości kanału nie odpowiadają już dzisiej-

szemu stanowi rzeczy.

Polska, posiadając dostęp do morza i ujście Wisły we własnym ręku nie potrzebuje szukać portów w Kurlandji, ani też dzisiejszej Litwie. Kanał Augustowski, łącząc Niemen z Wisłą, daje możliwość żeglugi towarowej z obszarów dorzecza Nienna, a więc z województw Nowogródzkiego, Białostockiego i południowej części Wileńskiego. Ruch dziś idzie w kierunku (Niemen — Biebrza — Narew — Wisła) wręcz odwrotnym, niż Lubecki go przewidywał i cały czas z prądem, a więc jako naturalny jest tańszy, a w każdym razie o wiele tańszy od transportów kołowych. Zatem transporty towarowe powinny się kalkulować. Wprowadź i dziś omijać musimy obszar Prus tak zwanych „Wschodnich“, co przedłuża trasę, ale za to wychodzimy do własnego wybrzeża morskiego, gdzie dziś już nie potrzebujemy opłacać haraczu obcym pośrednikom. Oczywiście, że droga z tych województw do Bałtyku byłaby przez Prusy, do portu np. Królewieckiego, o wiele krótsza i tańsza, ale niestety, rozwiązanie tego zagadnienia nie leży dziś w naszych możliwościach.

PRZEZ OSIEDLANIE SIĘ DO ROZBUDOWY GDYNI

Jest zjawiskiem niezwykle radosnym, że rozbudowa Gdyni osiągnęła poziom, przekraczający wszelkie obliczenia i przewidywania. Siłą twórczego rozumu dokonuje się w naszych oczach wielkie zbiorowe dzieło realizacji polskiego planu morskiego.

Poprzez nowoczesny port wiedzie droga do potęgi państwa i dobrobytu jego obywateli. Ten pewnik przyszłością wszystkim poczynaniom na wybrzeżu. Nie ulega jednak wątpliwości, że wślad za rozrostem portu musi konsekwentnie następować rozbudowa samego miasta. Port powinien mieć oparcie o duże, współczesne, tętniące życiem — miasto. Byłby to z jednej strony naturalny objaw, uzasadniający jeszcze mocniej potrzebę posiadania własnego portu, a z drugiej dowód zrozumienia przez społeczeństwo korzyści, wynikających z osiedlania się na wybrzeżu.

Rozbudowa Gdyni do rozmiarów wielkiego miasta-portu jest z punktu widzenia politycznego i gospodarczego w pełni uzasadniona. Pość mieszkańców w Gdyni decydować będzie w dużym stopniu o ożywieniu tego miasta pod względem gospodarczym jak również deaktualizować argumenty wroziej nam propagandy o rzekomo nieuzasadnionym rozwoju naszego własnego bez zastrzeżeń portu. *Zatem rozbudowa Gdyni leży w sferze najwyższych interesów państwa i narodu.*

Jaka drogę obrać do spełnienia tego palącego postulatów?

Zarząd miasta Gdyni w zrozumieniu jego potrzeb dał konkretną odpowiedź na to pytanie przez powołanie specjalnego Towarzystwa Budowy Osiedli, które dysponując miejskimi terenami ma za zadanie w jaknajszybszym czasie doprowadzić do zahudowy miasta od strony Redłowa i Witomina.

Jak pisaliśmy w poprzednim numerze „Morza“ Liga Morska i Kolonialna doceniając potrzeby uczynienia z Gdyni

wielkiego miasta postanowiła udzielić swego moralnego poparcia akcji Towarzystwa Budowy Osiedli.

Współdziałanie przy propagandzie na rzecz osiedlania się w Gdyni odbywać się będzie przy pomocy Oddziałów, które ze swej strony zapewne dołożą wszelkich starań, by idea rozbudowy Gdyni drogą osiedlania się przeniknęła do najszerszych warstw społeczeństwa.

Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni posiada blisko 5000 parcel. Dotąd, na przestrzeni I roku może się wykazać budowa około 300 domów, co świadczy o żywotności tej instytucji, o jej umiejętności polityce gruntowej, finansowej i budowlanej, przez co akcja sama staje się — zgodnie z istotą i celami T. B. O. — wybitnie społeczna. Pragnąc, by na terenach Redłowa i Witomina powstała specjalna kolonia imienia Ligi Morskiej i Kolonialnej Towarzystwo Budowy Osiedli przyznało członkom Ligi następujące ulgi: 5 proc. ustępstwa od ceny parceli.

10% OPUSTU PRZY WPLACIE PIERWSZEJ RATY

Ulgi te przy transakcjach mają duże pod względem materialnym znaczenie, co w dużym stopniu może ułatwić

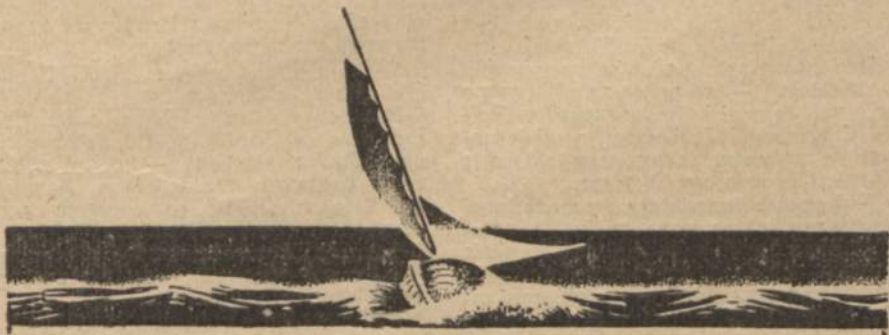
członkom Ligi Morskiej i Kolonialnej nabywanie ziemi na wybrzeżu.

Niezależnie od względów narodowych uczuć, jakie żywimy dla spraw morza osiedlanie się na wybrzeżu jest b. dobrym interesem o dużej przyszłości. Charakter Gdyni i jej przeznaczenie są w tym wypadku jedynie przekonywujące. Energia, spryt, przedsiębiorczość oraz pewne zasoby pieniężne — oto elementy, z którymi w Gdyni można sobie zapewnić dostatek.

Gdynia nie jest „kopalnia złota“, tam nie potrzeba ludzi o zdolnościach „łatwego zarobkowania“ natomiast każdy rzetelny wysiłek przewidująco skalkulowany znajdzie sobie poparcie, uznanie i wzięcie. Niezależnie od tego Gdynia dla swych wartości klimatycznych i wypoczynkowych jest niezastąpionym terenem pod budowę domów czy kolonii wypoczynkowych oraz miejscem do stałego pobytu dla emerytów i t. p.

Ziemia Kaszubska jest drogą dla każdego Polaka. Posiadanie jej na własność jest spełnieniem obowiązku obywatelskiego i wkładem na rzecz naszej przyszłości morskiej.

Osiedlajmy się w Gdyni! Jest to jedyna droga do rozbudowy tego miasta-czynu.



„WJUNÓW GARNUSZEK I LECHA BŁOTA“

Napisał Inż. Wodniak

W złośliwym chyba to nastroju była Przyroda, tworząc klin, wbity między lesistą ongi Nowogródzczyznę i urodzajny Wołyń, klin błotnisty, łakami kwasnymi a podmokłymi lasami pokryty. zwany Polesiem. Złośliwy nastrój twórczy — ale nie zły, nie wrogie w stosunku do mieszkańca tego kraju: bo, jeżeli rzeki na Polesiu płyną między brzegami, niewiele tylko wysuniętemi wwyż ponad poziom wód, to za to wody te zawierają mnogość ryb, jeżeli ziemia podmokła na to, aby po niej przejechać, wymaga budowy grobel mocnych, to rzeki są naturalną drogą tem lepszą, że obca im ukryta złośliwość wirów Wiśły czy Warty; płyną one spokojnie, poważnie ku morzu Czarnemu.

Klin Poleski nie od dziś zwraca na siebie uwagę Polski. W czasach Renesansu po-saskiego gdy już dźwigać się zaczęły myśli i czyny polski ku nowym horyzontom, spostrzeżono, że właśnie tu, na Polesiu, jest wodny węzeł — analogiczny w swej treści do węzła lądowego Czerwiańskiego — wiążący Północ z Południem. Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Szlak, którego unikał kupiec grecki, ongi idący poprzez Dniestr do Wielkiego Nowogrodu, szlak, ku któremu nie kwapił się ormiański kupiec, przekładający drogę na Grody Czerwieńskie, na Lwów, ponad topienie się w bagnach Poleskich, zamajaczył przed oczyma twórców Kanału Królewskiego i Kanału Ogińskiego. Czy widzieli oni na tych Kanałach tylko tratwy, zbite z drewna, wyhodowanego w puszczech poleskich, czy widzieć chcieli lądowe szkuty ze zbożem, wędrujące z nadniednieprzańskiej Ukrainy ku naszemu Bałtykowi — któż dziś może to powiedzieć?

Ale dziś właśnie, w momencie, gdy naród polski w swym pochodzie ku wielkości, ku nowemu Okresowi Złotemu naszej kultury, szuka nowych, a tak starych dróg swej kulturalnej ekspansji, te próby powiązania dwóch mórz, dokonywane przez pradziadów, zwrócić muszą jego uwagę: są one żywym przypomnieniem stałych praw rozwoju gospodarczego Polski. Walczyło obecne pokolenie o Lwów z sentymentu dla tego miasta, „zawsze wiernego“ nie myśląc ani przez chwilę o tem, że w momencie tej walki decydowały się ważne, wprost najpoważniejsze zagadnienia orientacji gospodarczej Rzeczypospolitej. I dziś Polak, który widzi niedże Polesia, który podziwia stan dróg tego województwa, który patrzy na lasy, zniszczone przez Niemców, a jednak wracające na swoje odwieczne miejsca, zrzadka tylko myśli o tem, że droga wodna ku Morzu Czarnemu iść może — obok drogi Dniestrowej — i poprzez starą Prypeć i Dniepr Ukraini. A przecież wówczas te nędzne miasteczka stać się mogą naprawdę miastami, a starożytny Pińsk może być stolica handlowa nie tylko Polesia.

Dziś natomiast... „Wjunów garnuszek i lecha błota“ — w mniemaniu dumnego ze swej europejskości mieszkańca Polski Centralnej i Zachodniej a także nawet w mniemaniu zamożnego chłopca z Nowogródzkiego czy Wołynia...

Nad powoły, leniwie płynąciami rzekami stoją lasy, przerywane podmokłymi łakami, na których widzi się zrzadka małe krowiny miejscowego chowu, które, zda się, jak narecze drzewa, nieść można. Po rzece zrzadka przesunie się chune-

hubka poleska, w niej miejscowy, spokojny, cichy, a jednak tak po swojemu chytry nawet „Poleszok“. Na drogach pusto, znów tylko od czasu do czasu przesunie się szary, w łapciach lipowych chłop. Nawet wiatr tu nie często wieje, nikomu się nie śpieszy, nikt się nie szarpie, nie buntuje ani przeciw wylewom, ani przeciw zrywaniu dróg przez rzeki, ani przeciw wodzie, która zmusza człowieka do szybkości 2—3 km na godzinę na jesieni lub wczesną wiosną, bo koń nie przejdzie a wół szybciej nie pójdą. I ten kraj jednak na swój urok, którym czaruje przybyszów, czy tym przybyszem jest urzędnik, ze Lwowa, Warszawy czy Poznania rodem, czy turysta, czy nawet obcy zupełnie polskiemu światu cudzoziemiec.

Któż Polesie odgadnie?..

Może tym, który zrozumiał, odczuł du-

myślano, zbyt mało zastanawiano się... Ten wódz powstania Pińskiego, a później Kobryńskiego był człowiekiem wojskowo wykształconym, był bowiem pułkownikiem armii rosyjskiej. Objął on władzę nad powstaniem w momencie, gdy twórcy tego powstania, jego głośni bohaterowie, bądź przypieczętowali swe życie tragiczną śmiercią, bądź też bombastyczną karierę kondotjera rewolucji europejskiej zakończyli niechwałą kłeską. Objął swą tragiczną dyktaturę Traugutt w momencie, gdy pozostawał obowiązkiem walki ze słabą nadzieją zwycięstwa. Obejmując ją czuł, że podpisuje na siebie wyrok śmierci.

Minęło niedużo, ale jak ciężkich w pracy miesięcy w małym domku przy Smolnej! Pewnego dnia wkroczyli żandarmi, Traugutt zdjął okulary, przetarł



Rzeki Polesia to rozległe szlaki komunikacyjne

Fot. inż. S. Załęski.

szę Polesia był Weyssehtoi? Może jego, tak serdecznym rylcem wyrzeźbiony Moroz — leśnik — myśliwy — jest tą duszą Polesia? Może istotnie, gdy umrze Poleszok — myśliwy, dusza jego przechodzi w głuszcza i śpiewa Bogu, a światu pieśń o pięknie Polesia?

A może tajemnicę Polesia nosi w sobie milczący rybak poleski, cicho, sennie, posuwający się po wodach Piny, Jasioldy czy Prypeci?

A może to Polesie reprezentuje chłop, który, siejąc, nie wie, co zbierze, bo niewiedomo czy woda kartofli nie zgnoi, marnego zboża nie zniszczy?

W tym kraju pojęcie „Woli Boga“ jest dziwnie namacalne...

Istnieje w historii Polski walczącej, Polski w rozbiorach postać dziwnie cicha, idealna, skupiona — postać ostatniego dyktatora powstańczego, Romualda Traugutta. Jest to w całym znaczeniu tego wyrazu Symbol Walki, nie Człowiek Historji. A jednak człowiek ten istniał, żył, pracował wreszcie dziwnie spokojnie, godnie zginął.

Nad życiem Traugutta zbyt mało

je, i zapytał zmęczonym głosem: „To już?“

Czy Polska zdaje sobie sprawę, co istotnie tkwiło w tem spokojnym: „To już?“

A może to pytanie wsi na ustach rolnika poleskiego, gdy w nocy rzeka podsunie się pod próg jego domu, gdy widzi on, że Wola Boża zniszczyła plon jego pracy?

A może to pytanie drży na ustach Moroz, gdy widzi on siebie w postaci głuszcza na sęku?

Może w tej żelaznej pracy — nie dla siebie, nawet nie dla swego pokolenia — jest tajemnica duszy Polesia?

Może Traugutt jest synteza duszy Polesia, jego ludzi, jego lasów, łąk, rzek, nieba?

„Wjunów garnuszek i lecha błota!“

Z mułu ziemi uczynił Pan pierwszego człowieka...

Blagostawiona jest lecha błota, z której wyrastają pięknie tragicznie w swym poważnym smutku i oddaniu kwiaty cichego bohaerstwa.



Z angielskiego przetłumaczył L. Cwalina

Był wieczór. Lepka tropikalna ciemność zdawała się przytaczać nas swoim ciężarem i przyćmiewać światła brzegowe ruchliwego miasta, nadając otaczającej nas wodzie barwę miękkiego aksamitu. Siedziałem z kapitanem Massey i starym Billingsem na tylnym pokładzie małego frachtowca, który przywiózł mnie do Santos w Brazylii. Popijaliśmy gin z wysokich kieliszków, rozmawiając o morzu i o statkach, które zaginęły w jego tajemniczej nieskończoności. Muszę zaznaczyć, że stary Billings nie był romantykiem. Był to człowiek niezmaconej powagi, czerwony na twarzy ze srebrzających włosów i na barkach swoich dźwigał już osiem krzyżyków, a w owym czasie pełnił urząd inspektora Lloyd'a i agenta w Santos. Billings przed objęciem obecnej osady pływał po morzach czterdzieści lat i dlatego też mógł mówić, jako doświadczony marynarz.

— Nie zdaje mi się, żeby przyczyną zatonięcia większości statków były osłonięte jakąś tajemnicą — powiedział Billings. — Dostają się one najczęściej w strefę burzy, ciężka fala zrywa deski luku i katastrofa gotowa; albo też są załadowane lub zbudowane wadliwie, co jest przyczyną wywrócenia się. Wszystko to stare rzeczy. Lecz trudniej jest wytłumaczyć, w jaki sposób niektóre z nich znikają ze świata, nie pozostawiając najmniejszego śladu. Szczególnie jeśli, się zważy, że wypadki te zdarzają się w dobie radia i w czasach, gdy statki podróżują po gęstych szlakach okrętowych. Lecz wiemy dobrze, że tak jest. Wiemy również, że trudno jest zatopić statek bez pozostawienia jakichś przedmiotów na powierzchni morza — łodzi, kół ratunkowych desek od luku, wiosel i t. p. Morze — prawda — jest wielkie i szerokie i dlatego nietrudno zrozumieć, iż statki ratownicze mogą przetrwać tak małe przedmioty. W najpogodniejsze dni promień widzenia z pokładu okrętu nie przewyższa dziesięciu a najwyżej piętnastu mil a deski od luku, koła ratownicze, nawet i ciała topielców łatwo ukryć się mogą między falami.

— Lecz nawet w tych okolicznościach dziwne się wydaje, że wiele tajemnic nie wypływa na światło dzienne. Weźmy chociażby „Waratah” dla przykładu. Przypominacie go sobie zapewne — nowoczesny liniowiec, o pojemności przeszło piętnastu tysięcy ton, tylko co zbudowany i robiący dopiero drugą podróż. Miał na pokładzie dwustu ludzi pasażerów i załogi i szedł utartym szlakiem wzdłuż wybrzeża z

Durbanu do Capetown w Południowej Afryce. Radja oczywiście nie miał. Było to jeszcze przed obowiązkowym prowadzeniem radio-telegrafu na statki pasażerskie i radio, jako takie, nie znajdowało się jeszcze w powszechnym użyciu.

— I oto „Waratah” płynie do Capetown wzdłuż jednego z najbardziej gęstych szlaków okrętowych. Wkrótce po wypłynięciu z Durbanu spotyka frachtowiec „Clan Mc Intyre”, wymienia z nim sygnały, pozostawia go za sobą i zaczyna znikać. Później inne okręty doniosły o silnym sztormie, z czego wnioskować można że „Waratah” zatonął podczas burzy. Lecz nowy, całkiem nowy statek zauważyć — zginął zupełnie bez śladu! Wysłano — rozumie się — okręty ratownicze. Całe miesiące statki rządowe i prywatne przeszukiwały wody wybrzeża. Jeden z nich był na patrolu dziewięćdziesiąt dni i przeplynał przeszło dwadzieścia tysięcy mil, drugi udał się z prądem daleko na Południe. Lecz nic nie znaleziono. Ani jednego topielca, ani pasażera ratunkowego, ani deski!

— Przypominam sobie jeszcze amerykański transportowiec „Cyclops”, który znikł nie mniej tajemniczo — mimo że miał radio. I dwa lata temu zaledwie duński statek szkolny „Kobenhavn” który wyklarował z Buenos Aires i szedł do Australji, spotkał ten sam los. Czekano nań całe miesiące i wkońcu nic nie znaleziono. Prawdopodobnie poszedł na dno wraz z załogą i kwiatem młodzieży duńskiej, synami najlepszych rodzin. Według mego zdania „Kobenhavn” wypłynął za daleko na Południe, zderzył się z górą lodową, rozbił się i zatonął.

— Lecz nie o tem właściwie mówić chciałem. Człowiek może jeszcze znaleźć mniej lub więcej prawdopodobne wytłumaczenie dla statków, które giną. Statki, które stawiają nas w obliczu prawdziwej tajemnicy są innego rodzaju — są to statki, które nie znikają z widowni, lecz ukazują się od czasu do czasu jak zblakane duchy — całe i zupełnie nieuszkodzone, lecz bez śladu istoty ludzkiej na pokładzie. W roku 1923, czy też 1924, nie pamiętam już dokładnie, na północ od Diamond Shoals znaleziono szkuner pokaźnych rozmiarów. Zagle ustawione, lodzie na miejscu, wody w zencach nie więcej, jak zwykle lecz ani śladu ludzi... Dlaczego? Zatonięcie nie może tu być wytłumaczeniem — wszak statek znaleziono!

— Gdzieś w rocznikach morza znajdziecie również notatkę o parowcu ja-

pońskim, na który natknęto się, gdy dryfował na Południowym Atlantyku. Miał załogę czterdziestu kilku ludzi; znaleziono zaś osiem trupów na głównym pokładzie i żadnych wskazówek, któreby wyświeiliły przyczynę ich śmierci. I tutaj łódź e były na miejscu. Żadnych oznak sztormu. Nic, co by wskazywało na pożar lub epidemię... Dziwne, czy nie tak? No i oczywiście należałoby wspomnieć o „Mary Celeste” z lat 70-tych; uważam że jest ona poniekąd przykładem klasycznym tego, co chce wam powiedzieć.

— Jak zapewne pamiętacie, zauważono ją na środku Atlantyku podczas cichej pogody ze zwykłym, znakami tajemnicy. Wszystko w kompletnym porządku. Kadłub nieuszkodzony, Zagle ustawione na dobry wiatr; lodzie w komplecie. Wszystko tak, jak być powinno, z wyjątkiem załogi, która w niewytłumaczony dotychczas sposób zniknęła bez śladu. Wypadek ten jest klasyczny ze względu na kilka dziwnych i zastanawiających szczegółów.

— Na linie przeciągniętej ponad pokładem suszyła się meszka białozna. Na stole w kubryku i w głównej kabinię stało nawpół spożyte śniadanie. Jedzenie było jeszcze dobre, co dowodziło, że statek opuszczony został niedawno. Pod igłą maszyny do szycia w kabinię kapitana znaleziono ubranie dla dziecka nawpół już uszyte, najwidoczniej przez żonę szypira, która w pośpiechu musiała je tam zostawić. Znaleziono również nóż w pochwie ze śladami skrzeplej krwi na jego ostrzu, a na poręcz prawej burty tu na dziobie głębokie nacięcie nożem, również splamione krwią. Na stewie z prawej i lewej burty tuż nad waterlinją widniały dwa podobne wyżłobienia, wyrażone prawdopodobnie niedawno, gdyż drzewo było jeszcze całkiem świeże. Lecz najciekawsze jest to, że z pośród wszystkich rzeczy, jakie można było z pokładu zabrać, zabrano tylko chronometr. I oto znów stoisz w obliczu zagadki. Dlaczego?.. Dlaczego?

— Gdzie zniknęli pasażerowie i załoga. Nie było wszak żadnych oznak buntu, czy najazdu piratów, powiedzmy. W jaki sposób ludzie opuścili statek i dlaczego go opuścili w takim położeniu, o którym wszak świadczy nawpół spożyte śniadanie. Nie możemy na to znaleźć odpowiedzi. Wyszukano liczne teorie, lecz wszystkie łatwo można obalić. Gdyby chodziło o „Mary Celeste” tylko, rzecz całą można by łatwo zapomnieć, zakwalifikować prosto do rzędu dziwnych, niewytłumaczonych wypadków. Lecz są wszak i inne statki, nietylko te, które giną

bez śladu, lecz statki, które napotyka się na szerokich wodach oceanów, opuszczone przez ludzi, bez żadnych zdałoby się ziemskich powodów. Nowe wypadki ukazują się na widowni, raz na lat dziesięć mniej więcej — i oto mamy nowe zagadki do rozwiązania.

— Zdaje mi się, że jestem doświadczonym człowiekiem. Przeżyłem wiele i widziałem wiele. Nie wierzę w duchy i uważam, że wszystko powinno znaleźć odpowiednie wytłumaczenie. A czasem jednak... trudno mi to określić. Morze jest wielkie, a wiedza nasza nie objęła go jeszcze wzdłuż i wszerz, ani zbadała jego głębin. Wszak ład zajmuje jedną czwartą, czy też piątą część całej powierzchni globu — a mimo tego cywilizacja nasza nie przemierzyła go jeszcze w całości. Co się tyczy morza, to dotychczas zdołaliśmy się opuścić na kilkaset stóp w głąb, mimo że głębokość jego wynosi pięć mil przeciętnie. Statki trzymają się zazwyczaj waskich i ściśle określonych szlaków. Są jeszcze niezmiernie przestronne wodne, które jakiś zblakany statek odwiedza raz na lat pięćdziesiąt, a są i takie, które nigdy jeszcze okrętów nie gościły i kto wie, czy kiedy gościć będą.

— Czyżby więc jakieś nieznanne potwory wyruszały się z głębin morza, pozabawiając te opuszczone statki istot ludzkich? Wiecie dobrze, że morze kryje w sobie dużo dziwnych zagadek. Są wszak gigantyczne rozgwiazdy, na których żerują wielkogłowy morskie. Słyszałem, że niektóre liczą sto stóp długości. Jest również waż morski. Tak, ja wiem. Ludzie z ładu wyśmiewiają się z nas, że wierzymy w te cuda. Lecz dlaczego nie miałibyśmy w nie wierzyć? Wszak węże morskie są znane z niepamiętnych czasów. Widziano je nie raz i nie dwa, nawet jeśli przyjmiemy, że zrab drzewa, pokryty krą lub stado świń morskich płynące w długim szeregu łatwo jest wziąć za waży morskiego. Któż wreszcie obalić potrafi raport „Daedalus”?

— Mamy oto statek wojenny marynarki brytyjskiej pod dowództwem niezaprzeczonego odpowiedzialnego człowieka, obsadny przez zdolnych oficerów, których uczciwości nikt zaprzeczyć nie może. Załoga dostrzega długiego podobnego do węży stworza, obserwowane go przez czas pewien i ma dość czasu, żeby naszkicować zarys jego kształtów. Uczeń i publiczność uśmiechać się mogą ironicznie, lecz nie sądzą, żeby tak łatwo zaprzeczyć było można zeznaniom całej załogi. Lecz myśli nie opierają się na słowach załogi „Daedalus” wyłącznie. Kapitan Hope z drugiego okrętu wojennego „Fly”, widział w zatoce Kalifornijskiej obrzydliwego zwierza o ciele-krokodyla, wyposażonego w cztery potężne łapy. Porucznik Hayne, dowodzący statkiem „Osborne”, napotkał coś podobnie dziwaczne, lecz zapomniał już w jakich to było stronach. Dwóch innych ludzi złożyło wspólne sprawozdanie z przygody jakaś im się wydarzyła podczas ich podróży jachtem koło wybrzeża Brazylijskiego i tu zaznaczyć muszę, że obydwa byli członkami stowarzyszenia zoologów. Natknęli się oni na niezwykłego potwora o szyć grubości ludzkiego kadłuba i na siedem stóp długiej. Powadam wam, że rzeczy tych nie można zignorować uśmiechem i jeżeli mi nie wierzycie, to radziłbym wam przeczytać szczegółowo sprawozdanie z tych wypadków. Ja

osobiście rzeczy te zbadałem bardzo dokładnie, a dlaczego — zaraz się dowiecie z mego opowiadania.

— Nie chcę tu sugerować, że wypadki tajemniczego opuszczenia statków lub kompletnego ich zniknięcia przypisywać należy tym nawpół legendarnym stworzeniom. Ja nie wiem. Nikt zresztą nie wie i, jak dotychczas, bawić się tylko możemy w przypuszczenia. Słyszałem, że niektórzy uczeni uznają możliwość istnienia w głębinach wód zwierząt gigantycznych, które w czasach zamierzchłych, jeszcze przed przyjściem na świat człowieka zamieszkiwały naszą ziemię. Teoria ta nie wydaje mi się nieprawdopodobną.

— Lecz pomińmy te rzeczy. To, o czym wam powiedziałem, zacząłbym, zważwszy tę rozmowę, tyczy się pewnego wydarzenia, o którym nigdy nie zapomnę. Żaden człowiek zresztą nie zapomniałby tego. Było to jedno z tych doświadczeń które jak sny nocne nawiedzają życie człowieka, jeśli jest marynarzem, przechodzi raz w życiu coś podobnie straszne... Tak dziękuję, wypiję jeszcze kieliszek!

— Wszystko to zdarzyło się bardzo dawno. Bylem wówczas młodym trzecim oficerem; miałem lat dwadzieścia i robiłem moją pierwszą podróż w charakterze oficera na barku „Doyon” w drodze z Sydney do Callao. Mieliśmy jak sobie przypominam, dobrą pogodę i po kilku tygodniach podróży zbliżyliśmy się do brzegów Południowej Ameryki, gdy w tem na drodze swojej dostrzegliśmy jeden z takich statków, o których przed chwilą mówiłem.

— Nie chcę po tylu już latach przesadzać lub imaginować sobie rzeczy, lecz przysięgam, że od chwili, gdy go ujrzeliśmy, ogarnęło mnie jakieś dziwne przeczucie. Było to wczesnym rankiem i po śniadaniu udałem się na pokład, żeby zmienić pierwszego oficera — porządnego jegomościa, nazwiskiem Mathews, wysokiego, dobrze zbudowanego mężczyznę, o kilka lat zaledwie starszego odemnie, lecz o dość delikatnym ustroju nerwowym, o czym później dopiero zdołałem się przekonać.

— „Dziw jakiś statek mamy przed sobą” — zauważył, gdy podszedłem do niego. Patrzał przez lunetę i po chwili podał ją mnie: „Wygląda na pozabawiony kontroli” — powiedział do mnie. Wpatrywałem się przez lunetę w dal morza i w pewnej odległości od nas ujrzalem małą brygantynę, której kurs najwidoczniej przecinał się z naszym. Płynęła pod pełnymi żaglami, lecz tylnie jej bomy lały na prawo i na lewo i widoczne było, że jeździ po całym morzu. Nie dostrzegłem ani śladu życia na jej pokładzie, ani też nie widziałem nikogo przy sterze i doradziłem Mathewsowi, żeby zawołał szypra.

— „Posłałem po niego” — zauważył Mathews, poczem oglądaliśmy w dalszym ciągu dziwny statek, aż szyper zjawiał się na pokładzie. Poranek był cichy, a lekki wiatr z Południa muskał nas swym łagodnym powiewami. Morze też było stosunkowo spokojne i statek nasz kołysał się na długiej zielonej, jakby pokrytej oliwą fali, a ponad nami rozpościerał się jasny błękit nieba, splamiony kilkoma chmurkami na horyzoncie. Mimo gorąca jakiś dziwny dreszczyk przeszedł po moim ciele, tak jakbym już wówczas miał przeczucie, że los gotuje nam coś wręcz niezwykłego. Szyper przyszedł na rufę, przetrął oczy, gdyż

zawsze spać lubiał długo i z widoczną niecierpliwością wziął lunetę z rąk starszego oficera.

— „Cóż tam znowu do diabła?” — warknął, zły widocznie, że przerwano mu drzemkę. Skerował lunetę na samotny statek i po kilku chwilach rzekł: „Na brodzie Jowisza. Wygląda na to, że statek jest opuszczony” — i z brzmienia głosu jego wnioskować mogłem, że jest zadowolony. Myślał widocznie o pieniądzach, jakie za uratowanie dostanie.

— Well, nie będę się rozwodził nad szczegółami. Skierowaliśmy „Doyon” w stronę brygantyny i, gdy byliśmy już w pobliżu, szyper rozkazał opuścić łódź i wydelegował starszego, mnie i czterech ludzi załogi na zwiady. Podpłynęliśmy pod wygięcie rufy, na której biała farba namalowana była nazwa statku „Robert Sutter — San Francisco”; jeden rzut oka wystarczyło, żeby się przekonać że statek jest opuszczony, all right. Jeden z ludzi zdołał się wdrapać na pokład przez reiling na śródkreću w chwili gdy statek przechylił się na fali. Rzucił nam linkę żebyśmy mogli zrobić to samo. Pozostawiliśmy w łodzi dwóch marynarzy, a sami, po uprzednim wysłaniu na fokse, dwóch innych którzy wraz z nami znajdowali się na pokładzie, skierowaliśmy się na rufę.

— Dziwna rzecz, lecz wiercie mi, że z chwilą, gdy stąpiłem nogą na główny pokład „Robert Sutter”, czułem jak ciało moje pokrywa się gęsią skórą. Było w tem wszystkim coś rozpaczliwie samotnego — coś jakby to powiedzieć — wręcz niesamowitego. Przekonał się odrazu, dzięki jej łagodnemu kołysaniu, że brygantyna nie jest uszkodzona. Nie dostrzegliśmy również żadnych śladów pożaru, które pierwsze powierzchnie oględziny ujawnić by mogły, a sam statek utrzymany był czysto i malowany, jak widać, niedawno. Każda najmniejsza nawet linka znajdowała się w miejscu, a dwie łodzie ratunkowe spoczywały w swoich legarach na dachu kuchni. Przeszukaliśmy cały statek od przedniej stawy po tylną, nie znajdując żadnych oznak życia i tylko w przedniej części kuchni w dużej, zawieszonyj na haku kaitce żelaznej, natrafiliśmy na papugę.

— Stan ptaka wydawał się być beznadziejny. Siedział, przykucnawszy na dnie klatki, nawpół leżąc na jednym boku i trzęsąc się na całym ciele. Oczy jego były matowe i nawpół przyknięte. Był on prawie лысы i bardzo stary, jak widać, i gdyśmy się zbliżyli do klatki nie poruszył się nawet „On chce pić” — powiedział Mathews, co było zresztą całkiem widoczne i potem jakieś przytnięł mi wody, ptak przysunął się do naczynia, a myśmy poszli na dalsze zwiady.

— Z prawej burty około występu rufy, natknęliśmy się na coś, co nosiło niedużo nazwę kota. Biedne zwierzę zdruzgotane było na płask, zupełnie jak płatek, powiadam wam! Właściwie była to cienutka warstwa czarnego futra i wysuszonego mięsa kompletnie przylegająca do pokładu. Lecz nic nie zdradzało w jaki sposób kot został zabity i wtedy jeszcze nie zaprzatał się sobie głowy bliższymi pytaniami. Musieliśmy skończyć nasze poszukiwania i wrócić na „Doyon”, żeby złożyć raport rozumiecie.

— Well, w waterwejsie nawprost drzwi kuchni z lewej burty znaleźliśmy jeszcze rewolwer: ot takie n-kowe cacko. Wszystkie naboje były wystrzelone. I to wszystko, oprócz cchybą faktu, że nad całym statkiem unosił się dziwny jakiś zapach, coś jakby wysuszonego, jeśli wiecie, co mam na myśli, podobny do stęchłego zapaachu wodorostów i ryb, który unosi się ponad błotnistym dnem morza

w godzinach odpływu. Lecz — o ile sobie przypominam — fakt ten nie był wówczas przedmiotem nawet przelotnych rozważań.

— I to, jak już powiedziałem, było wszystko. Ładunek składał się z tartego drzewa, o czym przekonał się, usuwawszy kilka desek luku a po zsondowaniu zenz znaleźliśmy na dnie statku akurat tyle wody, ile każdy, zdrowy, urewniany statek przepuszcza przez szwy poszycia. Wszystko to jednak było bardzo tajemnicze i jeżeli możecie wyobrazić sobie nas łączących chwilejnie po zataczającym się pokładzie przy akompaniamencie rozluźnionych bomów, trzepocących żagli, skrzeczącego steru i koła sterowego, do czego dodajmy jeszcze wszystkie indywidualne halasy każdej ninki, każdego bloku osobna, wówczas łatwo zrozumiecie, jakieśmy się czuć musieli. Mathews jeszcze przed ukończeniem inspekcji zaczął zdradzać zdenerwowanie i widziałem jak od czasu do czasu wycierał pot z czoła.

— Wróciłem z powrotem na „Dyon” i złożyłem raport. Szyper przyjął to wszystko z nieznanym spokojem i uważał niedbale: „Nie inaczej, tylko musiał mieć trzecią szalupę” i potem dodał: „Obawiali się widocznie, że tonie i museli zwać. Widziałem jak całe załogi uciekały w panicznym strachu. Mówicie, że nie ma śladów epidemii i trupów? Well, czegoż więc macie się obawiać? Mimo tego szyper nie zaprzeczył słuszności naszych uwag że fakt całości kadłuba i obecności wszystkich instrumentów nawigacyjnych nasuwać może dziwne przypuszczenia. Nawet, w chwilach paniki kapitan i oficerowie nie zapominają tak łatwo o przyrządach nautycznych. I oprócz tego dziennik okrętowy, który znaleźliśmy na pokładzie „Robert Sutter” i przywieźliśmy ze sobą, nie wskazywał na jakieś niezwykle wydarzenia. Zamykał się on data z przed czterech dni i donosił tylko o dobrej pogodzie. Pamiętam jeszcze, jak zwróciłem uwagę szypra, że żadna załoga nie opuściłaby statku, pozostawiając dziennik i dokumenty okrętowe na pokładzie, lecz on oburzył mnie tylko i gestem niecierpliwości urwał dalszą dyskusję. Był to człowiek kompletnie pozbawiony wyobraźni i w danej chwili nie myślał o niczym innym widocznie, jak tylko o sowej nagrodzie jaka przyspaść mu miała za uratowanie statku

— „Dam panu sześciu ludzi” — powiedział Mathewsowi — „Może pan również wziąć trzeciego oficera ze sobą. Przeprowadź pan ją do Callao, a tam będziemy mogli załatwić całą sprawę z władzami portowymi”

— Mathews wcale nie był zachwycony tą perspektywą, mimo że każdy inny oficer z przyjemnością uczyłby się okazji zarobienia znacznej gotówki i objęcia dowództwa nad statkiem, chociażby na czas krótki tylko. Mnie się to całkiem nie podoba” — powiedział „Cała ta sprawa dziwna jest jakaś i tajemnicza”

— Szyper zignorował jego słowa niecierpliwym ruchem ręki „Nonsens” — odrzekł — „Powinien pan gwiazdom dziękować za taką okazję!” Lecz, tu widząc, szyper nie był jeszcze na pokładzie „Robert Sutter” a my, znajdując się na naszym „Doyon”, otoczeni przez zamkniętą załogę, przyznać musieliśmy, że uczucia nasze były co najmniej głupie.

— A więc, krótko i węzłowato mówiąc, wybraliśmy sześciu ludzi, a właściwie szyper wyznaczył sześciu najbardziej bezużytecznych marynarzy i oto znów udaliśmy się na opuszczoną brygantynę w łodzi, obsadzonej przez czterech in-

nych ludzi, którzy mieli zabrać ją z powrotem, „Dyon” ustawił żagle i ruszył. Mathews i ja staliśmy na rufie „Robert Sutter” i patrzyliśmy nań z uczuciem ludzi, pozostawionych własnemu losowi.

— Nie było jednak sensu przejmować się tem wszystkim. Znajdowaliśmy się wszak na zupełnie nieuszkodzonym dobrze zbudowanym okręcie, zaopatrzeni obficie w wodę i prowianty i mieliśmy pomyślny wiatr, który miał nas pchać po zielonych, jak szkło butelki, zwałach wód w stronę Callao. Mathews opanował swoje wrażliwe nerwy i po jakimś czasie ustawiliśmy statek na kurs, ustawiliśmy zegarki, nakreśliśmy chronometry, regulując je podług zapasowego, któryśmy wzięli ze sobą z „Dyonu” i ruszyliśmy w kierunku portu

— Nie bez pewnej trwogi zabraliśmy się do uporządkowania dwóch kabin pod pokładem, w których mieliśmy się zamieszkać. Różne części garderoby poprzednich ich mieszkańców rozrzucone były tu i owdzie a w pokoju, który sobie wybrałem i który przedtem należał do pierwszego oficera na poduszce widniał jeszcze ślad głowy jego, a na kolczyku leżał kawałek tytoniu sprasowanego do żucia wraz ze składanym nożem. Lecz mimo tego wszystkiego zdołałem w krótkim czasie odpędzić niesamowite myśli. Byłem wówczas zdrowy i młody, na humorze mi też nie zbywało i po kilku już chwilach zacząłem gwizdać bez troski. W chwili gdy szykowałem swoją koję, nadszedł Mathews i, stanawszy w drzwiach, patrzył na mnie z wyrazem tak ponurym i poważnym, jakiego nigdy jeszcze nie widziałem na jego twarzy. Mówiłem już zdaje się, że nerwy jego nie były całkiem w porządku

— „Nie rozumiem jak możesz gwizdać?” — wy dobył z siebie z irytacją. „Na miłość Boską człowieku, czy ciebie to nie przeraża. — Czternastu ludzi załogi — według papierów okrętowych — i ani duszy na pokładzie”

— Przerwałem gwizdanie i spojrzałem na niego. „Tak to dziwne” — przytaknąłem. — „Lecz poco zaprzęcać tym głowę”

— Mathews zadrżał i spojrzał poza

ramię — „Gdzie mogliby odjechać? — rzekł przyciszonym głosem. — „Gdzie i dlaczego?” Szyper może sobie opowiadać o trzeciej łodzi, lecz statek ten trzeciej łodzi nie miał. Obejrzałem wszystko dokładnie. Niema nawet śladu łodzi. Odszedł a ja slyszalem, jak mruczał coś pod nosem, porządkując kabinę, która należała uprzednio do kapitana.

— Ładny to był interes, he? A jednak rzeczy mogłyby płynąć normalną koleją, gdyby nie Mathews i jeszcze coś innego. Po wyjściu na pokład ujrzałem Mathewsa jak stał w ponurej kontemplacji nad płamą futra i wysuszonego mięsa, która niegdyś nosić musiała miano kota.

— „Wniosek jest łatwy” — powiedział do mnie z nerwową nutą w głosie. — „Ten mały czart uciekać musiał od swego prześladowcy i został zabity”. Pomyśl tylko jak szybki był ruch zabójcy. Wszak wiesz, jak przestraszony kot uciekać potrafi

— „Skąd przypuszczenie, że kot był przestraszony?” — spytałem go, lecz on tylko głową pokiwiał i odszedł w ponurem milczeniu. W wiele lat już potem byłem świadkiem, jak biegnący pies zmiażdżony został przez potężnego lwa i przynależało mu, że była to szybka robota. Pies jednak nie jest tak zwinny, jak kot. Wierzę z pewnością, co chce powiedzieć? A mimo tego łapa lwa zahaczyła o tylną kość grzbietu tylko... Lecz tu na statku miążga mięsa i futra przylegała równie mocno do pokładu; wszystko na płask: głowa, ciało i ogon, a wokoło płamy na twardych deskach zauważyć było można słabe, lecz widoczne wklęsnięcie, rodzaj koła o średnicy czterech stóp mniej więcej.

— „Mamy jeszcze rewolwer” — rzekł do mnie Mathews, trochę później wracając znowu do gnębiącego go tematu. Trzymał w ręku niklową broń, którą uprzednio znaleźliśmy w walerwejsie: „Wszystkie naboje wystrzelone. Kto strzelał? W co? I dlaczego?”

Dok. nast.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE

Kapitan - pilot Stanisław Skarżyński — Na RWD 5 przez Atlantyk — Wydawnictwo Aeroklubu R. P., nakładem Lucjana Złotnickiego — Warszawa 1934. Stron 192.

Piękna szata zewnętrzna zdobi sprawozdanie jednego z najskromniejszych ludzi na świecie o samotnym przelocie przez Atlantyk. Kapitan - pilot Stanisław Skarżyński jest uosobieniem ujmującej prostoty, która obok osobistej odwagi, siły woli i hartu ducha składa się na piękny i mocny typ człowieka. Kapitan Skarżyński poleciał na drugą półkulę tak, jakby — dajmy na to — wybrał się swoim samolotem na wizytę do kolegów w Dęblinie. I opisuje to wszystko tak, jakgdyby dokonał rzeczy najzwyczajszej w świecie. Martwi się przytem, żeby czytelnik jednak mimo tego nie wyczytał w tych prostych słowach zawiele o bohaterstwie jego wspaniałego ryzyka i w przedmowie do swej książki asekuruje się w sposób następujący:

„Niejeden czytelnik, biorąc książkę do ręki, pomyśli: „No, no! Sam jeden w ciemną noc nad wodą i to duża woda!.. To musi być bardzo ciekawe!..” A tymczasem zupełnie brak sensacji, brak

mrozących krew w żyłach wrażeń i wyrażeń! Zbyt prosto ujmuję kwestję latania i uważam je za zbyt bezpieczne, aby mieć jakieś straszne przeżycia. Zdarzają się tylko krytyczne chwile wtedy, gdy się ryzykuje (3190 kilometrów samotnie w aparacie turystycznym nad pełnym oceanem — to nie ryzyko! — przyp. sprawozdawcy). Piszę o tem nie dlatego, żeby uchodzić za bohatera bez trwogi! Nie wierzę w istnienie takich bohaterów. Ważne jest tylko to, jak się człowiek ustosunkowuje do naturalnego uczucia strachu. Ja obojętnie, gdy znajduję się w krytycznym położeniu, staram się wmówić w siebie, że nie warto przejmować się i martwić, gdyż to tylko może pogorszyć sprawę i skupiam całą uwagę na możliwość praktycznego zaradzenia zlu. Przy stałej pracy można uciec do całkowitego panowania nad sobą. Nazywam to nie-dopuszczaniem do siebie wrażeń”

Książkę mimo sumitowania się autora, że czuje się bardziej powołany do władania drążkiem sterowym, niż piórem, czyta się jednym tchem. Napisana jest żywo i barwnie. Łańcuch zdarzeń i faktów przeplatany jest prztem perłkami przedniego humoru. Nn. opisując

swój przelot nad Atlantykiem i prowadząc rozemocjonowanego czytelnika podniebnym szlakiem R. W. D. 5, kapitan Skarżyński w pewnym miejscu tak ujmując swoje wrażenia w obliczu rozległych wód oceanu.

„Ile razy przypominało mi się, że może przecież wpaść do wody — wtedy powtarzałem sobie powszechnie znaną zagadkę ormiańska:

— Zgóry woda, zdołu woda, naokoło woda — co to jest?..

— ?!..

— Karapet dal nurka!..”

Zabawne są także perypetje autora z dziennikarzami, z którymi grał w swego rodzaju ciuci - babkę, nie chcąc przedwcześnie zdradzić swoich zdobywczych w stosunku do Atlantyku zamiarów.

Wzruszające głęboko są momenty zeknięcia się autora w Paranie z naszymi wychodźcami, dla których czyn jego był objawieniem się rosnącej mocy dalekiej ojczyzny i jej wysłannictwem serdecznym.

Książka kapitana Skarżyńskiego, ten dokument wspaniałego zwycięstwa człowieka nad powietrzem i wodą, winna znaleźć się w każdym domu. Czytać ją winni wszyscy. I ci młodzi którzy marzą o podbojach żywiołów, o przyszłych zwycięstwach, i starsi, których książka ta oderwie na chwilę od codzienności, piersi dumą wypreży i w żyły zastrzyknie nową dozę energii.

Książkę poprzedzają przedmowy Aeroklubu R. P., Prezesa Rady organizacyjnej Polaków Zagranicą, Marszałka Senatu Władysława Raczkiewicza, Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. Gustawa Orlicza-Dreszera, Szefa Departamentu Aeronautyki, płk. inż. Ludomira Rayskiego, Kierownika Departamentu Lotnictwa Cywilnego ppłk. inż. Czesława Filipowicza i Prezesa Aeroklubu R. P. ks. Janusza Radziwiłła.

Znaczenie moralne czynu kapitana Skarżyńskiego podnosi w swej przedmowie prezes naszej organizacji w słowach następujących:

„Niech mi będzie wolno, w imieniu tych wszystkich, którzy marzą o Polsce w pierwszych szeregach wolnych narodów świata, złożyć Panu nietyko z głębi duszy płynące podziękowanie, lecz również zapewnienie, że tej gorącej otuchy, jaką Pan czynem swoim napelnił serca nasze, nie zmarnujemy, gdyż spotęgowała się nasza wiara w Polskę naprawdę mocarstwowa, konkurująca w szlachetnym współzawodnictwie z najpierwszemi państwami świata”.

Książkę zdobią liczne i ciekawe ilustracje, wesołe wkładki barwne Bohdana Nowakowskiego i piękne miniatury drzeworytów Stanisława Chrostowskiego.

H. T.

Jim Poker. — **Zdzich szuka ojca.** — Powieść morską dla młodzieży. Nakład Gebethnera i Wolffa — Warszawa 1934. Stron. 50.

Chlubnie znany w świecie czytelniczym autor emocjonujących powieści morskich, a zarazem jeden z zasłużonych i niezmiordowanych propagatorów morza w Polsce, napisał tym razem powieść dla młodzieży. Jest to wzruszająca opowieść o dziejach 10-letniego Zdzicha Krzywickiego, który, szukając swego ojca, zaginionego w Rosji, dostaje się aż do Norwegii. Perypetje małego podróżnika dają okazję autorowi do przedstawienia wyobraźni młodych czytelników morza, okrętów, żeglugi...

Doskonała lektura dla młodzieży, łącząca przyjemne z pożytecznym. Bodaż, czy nie najlepsza tego rodzaju książka, jaka się ostatnio na rynku księgarskim ukazała.

Wartość jej podnoszą znakomite ilustracje F. Ciechomskiego.

H. T.

Dr. Tadeusz Spitzer. — **Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski.** — Praca wyróżniona na II konkursie Instytutu Bałtyckiego z przedmową prof. dr. Adama Krzyżanowskiego. — Nakładem Towarzystwa Ekonomicznego w Krakowie — 1933. Stron 269.

Ukazanie się tej pracy na półkach księgarskich należy powitać z wielkim

uznaniem, raz dlatego, że jest to w ostatnich czasach jedyna obszerniejsza praca o Gdyni, a także dlatego, że autor, ekonomista o poważnym przygotowaniu naukowym, opierając się na obfitym, pracowicie zebranych materiale, daje interesujący obraz możliwości gospodarczych tego portu polskiego.

Całość dzieli się na trzy części: 1) ogólną, mówiącą o związku przemysłu i morza z całością gospodarstwa Polski, o problemie Gdyni w strukturze gospodarczej naszego kraju i o stosunku poszczególnych działów polityki gospodarczej do zagadnienia morskiego; 2) szczegółowa, obejmująca zagadnienia specjalne przemysłu portowego, jak przetwórstwo produktów spożywczych, rybołówstwo i przemysł rybny, ciężki przemysł żelazny, mechaniczny i budowy okrętów i przemysł włókienniczy; 3) końcowa, zawierająca syntezę wniosków oraz źródła i literaturę.

Książka ta jest niezbędna w rękę każdego człowieka, zajmującego się poważniej i bliżej zagadnieniamiorskimi w Polsce.

H. T.

DIX THESES SUR LA POMERANIE — redigé par Roman Lutman, docteur es lettres, vice-directeur de L'Institut Baltique — Societe Francaise de Librairie „Gebethner & Wolff”, S.A., Paris, 123 Boulevard Saint-Germain, Str. 42, 7 map i wykresów. Cena 0,50 zł.

Ukazała się świeżo w tłumaczeniu francuskim broszurka „Dziesięcioro o Pomorzu”, przygotowana do druku przez Instytut Bałtycki w Toruniu, jako odpowiedź na wszystkie „zarzuty”, jakie wysuwa strona niemiecka przeciw naszemu dostępowi do morza. Jest to praca niezwykle cenna, gdyż stanowi ona rezultat zbiorowego wysiłku kilkudziesięciu najteższych uczonych polskich. Ani jeden z podanych w niej faktów, ani jedno twierdzenie, nie jest pozbawione gruntownego podkładu naukowego. Żadnego z jej argumentów prosto zacięć nie można. Dlatego wartość propagandowa tej książeczki jest bardzo wielka.

KRONIKA

BUDOWA STATKU „LECH”

Jak o tem donosiliśmy w jednym z poprzednich numerów „Morza”, Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe zamówiło na angielskiej stoczni Swan Hunter i Wigham Richardson nowy pasażersko-towarowy statek, który ma otrzymać nazwę „Lech”.

Roboty przy budowie tego statku posuwają się szybko naprzód. W połowie ub. m. ukończono już główne prace przy kadłubie.

Całkowite wykończenie statku nastąpić ma w kwietniu r. b. i w tym też czasie rozpocznie prace na linii Gdynia-Gdańsk — Londyn.

Z PODRÓŻY STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”.

Statek szkolny „Dar Pomorza”, odbywający swą dorożną zimową podróż ćwiczebną, zawinął w pierwszych dniach grudnia ub. r. do portu w Paranagua.

Przebieg podróży od Plymouth po

przez wyspy Zielonego Przylądka pod względem warunków atmosferycznych był zupełnie pomyślny, to też „Dar Pomorza” na przebycie drogi: zużył znacznie mniej czasu, niż „Lwów” podczas swej podróży do Brazylii w r. 1923.

Wiadomość, otrzymane od kapitana statku donoszą, że wszyscy na pokładzie są zdrowi, zaś nowoprzyjści kandydaci, zaakretowani w sierpniu r. ub., zdążyli już w zupełności oswoić się z morzem.

Pobyt „Daru Pomorza” w Paranagua potrwa do pierwszej połowy stycznia. W ciągu kilkutygodniowego postój statku w czasie specjalnie zarezerwowanym od zajęć uczniowie będą mogli bliżej zapoznać się z Polonią parańską. W programie przewidziane są wycieczki do Kurytyby i na pobliskie kolonie polskie.

Po wyjściu z Paranagua „Dar Pomorza” skieruje się do Capetown, w Afry-

ce Południowej. W porcie tym nasz statek szkolny oczekiwany jest z dużym zainteresowaniem, o czem świadczy szereg wzmianek, już obecnie zamieszczanych w pismach miejscowych.

ZNIZKA OPŁAT PORTOWYCH W GDAŃSKU.

W związku z umową, zawartą w dniu 18 września r. 1933 pomiędzy Rządem Polskim a senatem Wolnego Miasta Gdańska, z dniem 1 listopada 1932 r. zostały obniżone opłaty portowe w porcie gdańskim, w granicach od 30 do 60% w stosunku do opłat dotychczasowych. W ten sposób Gdańsk, jeden z najdroższych portów na Bałtyku pod względem opłat stanął prawie na jednym poziomie z Gdynią.

SUBWENCJE DLA STATKÓW ANGIELSKICH.

Skutkiem kryzysu w żegludze znaczny odsetek tonażu został przez armatorów unieruchomiony. Przyczyna tego

jest zarówno brak zatrudnienia dla statków, jak i straty, które przynosi kosztowna eksploatacja przy istniejącym niskim poziomie frachtów

Wobec braku widoków na blską poprawę tej sytuacji, rząd Wielkiej Brytanji, wstrzymujący się dotychczas od udzielania swej żegludze materialnej pomocy, rozważa przedłożony mu przez specjalny komitet Chamber of Shipping projekt subwencji dla statków żeglugi nieregularnej.

Projekt przewiduje premje, wynoszące dla statków w ruchu 10 szylingów rocznie od tony brutto, dla statków zaś unieruchomionych 5 szylingów. Przy tej wysokości subwencji wydatek roczny skarbu Wielkiej Brytanji tylko dla statków żeglugi nieregularnej wyniesie około 60 milionów złotych.

PREMJE ZA PROJEKT EKONOMICZNEGO STATKU.

Wyższa rada włoskiej marynarki handlowej uchwaliła przyznać 150.000 lirów nagrody temu z konstruktorów okrętowych, który opracuje plany statku wymagającego mniejszej obsługi i spalającego mniej materiałów pędnych, od najbardziej nowoczesnych statków towarowych. Dodatkowym warunkiem jest także niższy od dotychczasowych koszt budowy

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO

Według prowizorycznych obliczeń, obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w r. 1933 rekordową liczbę 6 milionów ton, czyli prawie o 20% więcej, niż w roku poprzednim.

Jednocześnie z tem wzrósł także odsetek ładunków cennych, co w rozwoju ruchu towarowego w porcie jest zjawiskiem szczególnie korzystnym.

SPADEK LICZBY TONAŻU ŚWIATOWEGO.

Roczne sprawozdanie angielskiego „Lloyd's Register of Shipping” stwierdza, że w ciągu roku ubiegłego ze światowej floty handlowej ubyło około 3.300.000 ton, z czego większość uległa rozbiórce, reszta zaś została zniszczona w różnych wypadkach morskich.

Przewidując, że taki sam ubytek nastąpi w ciągu roku bieżącego, sprawozdanie przewiduje, że w końcu tego roku stan światowej floty handlowej obniży się do liczby z r. 1927, t. j. do około 65.000.000 ton w porównaniu do 70.000.000 ton z r. 1931.

Sprawozdanie daje także charakterystykę bezrobocia światowych stoczni okrętowych, na których w ciągu ostatniego roku zbudowano zaledwie 450.000 ton nowych statków w porównaniu do 4.250.000 ton w r. 1920



Tablica pamiątkowa ku czci Stefana Zeromskiego, ufundowana przez dziennikarzy gdyńskich i wmurowana w ścianę domu, w którym wielki pisarz tworzył dzieło „Wiatr od morza”. Odświeżenie tablicy odbyło się w czasie uroczystości gdyńskich 8.XII, 1933.

NOWA FIRMA MAKLERSKA W GDYNI

Organizator i pierwszy Dyrektor Zarządzający Żeglugi Polskiej. Prezes Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i kiluletni dyrektor Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej w Kopenhadze P. Julian Rummel utworzył w Gdyni wspólnie z p. Th. Burtonem, agentem Lloyd'su Brytyjskiego w Gdyni i w Gdańsku, nową firmę maklerstwa okrętowego, w której znaczna większość udziałów posiada p. Rummel.

Kom. Th. Burton nie jest obcy Polsce. W zaraniu wskrzeszenia Państwa Polskiego p. Burton brał czynny udział w organizacji Szkoły Morskiej — wówczas w Tczewie — oraz w uruchomieniu pierwszego polskiego okrętu szkolnego „Lwów”. P. Burton osiadł potem w Gdańsku i zajmował się maklerką okrętową.

Długoletnie doświadczenie współników firmy we wszystkich dziedzinach pracy morskiej oraz zaufanie, jakim cieszą się w kraju i zagranicą, są rękojmią, że nowa firma będzie dobrze funkcjonowała, przyczyniając się w swoim zakresie do dalszego rozwoju portu gdyńskiego.

Z ODDZIAŁU MORSKIEGO OFICERSKIEGO YACHT-KLUBU.

W dniu 17 listopada 1933 r. w Kasyynie Oficerów Floty w Gdyni odbyło się walne zebranie Oficerskiego Yacht-Klubu R. P. Oddziału Morskiego, na którym wybrano nowy zarząd w składzie: komandor Oddziału — kmdr. ppor. W. Steyer, wicekomandorowie — kmdr. ppor. E. Pławski i kpt. inż. Z. Horyd, oraz członkowie: kpt. S. Romevko, kpt. L. Karwat, por. mar. L. Lichodziejewski i por. mar. T. Grudniewicz. Komisja Rewizyjna — ppulk. L. Przybytko, mjr. R. Pryszowski i kpt. mar. A. Łoś.

Oddział Morski O. Y. K. R. P. zamierza w 1934 r. rozwinąć energiczną działalność dla rozwoju yachtingu na morzu, organizując dla swych członków kursy żeglarskie, regaty morskie i teoretyczne kursy o nawigacji.

BUDOWA ŚLIZGÓW ŻAGLOWYCH.

Drużyna żeglarska w Brześciu n/Bugiem przystąpiła do budowy ślizgów żaglowych, a tem samem do rozpowszechnienia tego nowego sportu wśród młodzieży polskiej. Bedzie to drugi w Polsce ośrodek żeglarsstwa zimowego, dotychczas bowiem tylko drużyna w Chojnicach nad jez. Charzykowskiem budowała jachty lodowe. Żeglarski sprzęt zimowy jest daleko tańszy, a temsamem dostępniejszy od sprzętu wodnego. Ułatwi to zapoznanie się z żeglarstwem szerokiej rzeszy młodzieży.

BUDOWA NOWEJ PRZYSTANI HARCERSKIEJ W NIEMNIE.

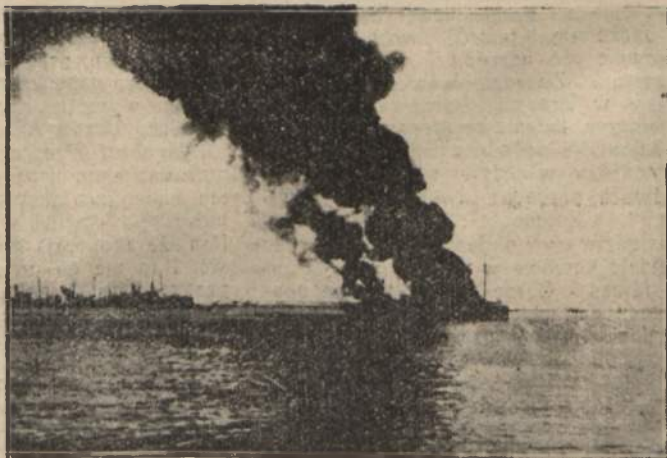
Harcerska Drużyna Żeglarska w Niemnie przystąpiła do budowy przystani harcerskiej w Niemnie. Przystań ta oprócz pomieszczenia drużyny i wszystkich łodzi harcerskich będzie dostępna na prawach gościny innym związkom sportowym i organizacjom p. w. Przystań w Niemnie będzie również punktem postoju dla wycieczek wodnych; turyści znajdą tam wygodne noclegi, warsztaty do naprawy i t. p.

NOWA ŚWIETLICA POLSKA W W. M. GDAŃSKU

W dniu 2 b. m. odbyło się w Gdańsku poświęcenie i otwarcie nowej świetlicy Związku Polaków w Gdańsku w dzielnicy staromiejskiej Gdańska. Jest to czwarta z kolei świetlica, urządzona przez Związek Polaków na terenie w. m. Gdańska.

NOWE WYDAWNICTWA.

W najbliższym czasie na półkach księgarskich ukaże się książka p. t. „Żeglarstwo w zimie”, wydana przez Biblioteczke Harcerskich Drużyn Żeglarskich.



Katastrofy na morzu. Na lewo — parowiec norweski „Granero” który w czasie gęstej mgły najechał na skały przybrzeżne koło Crawton w Szkocji. Na prawo — pożar statku włoskiego „Vittorio” w Bari.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. Józef Siemiradzki

Dnia 12 grudnia 1933 roku zmarł w Warszawie jeden z pierwszych pionierów idei kolonialnej w Polsce, prof. Józef Siemiradzki, który już w r. 1892 po trafił dojrzeć w dzikiej emigracji chłopca naszego źródła wielkich możliwości na przyszłość i zapowiedź świadomej polityki emigracyjnej, mającej na celu użytkowanie emigracji dla wzmocnienia potęgi Polski.

Prof. Józef Siemiradzki urodził się w roku 1858 w Charkowie, do szkół średnich uczęszczał najpierw w Charkowie, a później w Warszawie, gdzie w r. 1878 ukończył trzecie gimnazjum państwowe.

W Warszawie też zapoznał się z gronem znanych przyrodników i podróżników, jak Dybowski, Sztolcman i Jelski, którzy rozbudzili w nim zainteresowanie krajami zamorskimi.

Po ukończeniu wydziału przyrodniczego na Uniwersytecie Dorpackim w r. 1881 udaje się Siemiradzki w roku następnym razem ze Sztolcmanem do Ameryki Południowej i w przeciągu półtora roku zwiedza Ekwador i Małe Antyle.

Po powrocie do kraju kontynuuje studia w Dorpacie oraz ogłasza szereg prac naukowych ze swej wyprawy i z dziedziny geologii Królestwa Polskiego. Z nich na wyróżnienie zasługuje praca o geologicznej budowie gór Sandomiersko - Kieleckich.

W r. 1887 zostaje docentem, a w r. 1894 profesorem geologii na Uniwersytecie Lwowskim, gdzie wykłada aż do r. 1932, kiedy przechodzi na emeryturę, poczem przenosi się do Warszawy.

Przez cały czas swojego pobytu we Lwowie pracuje naukowo, ogłaszając kilkadziesiąt rozpraw i artykułów z dziedziny geologii Polski, paleontologii i geografii.

Obok wyczerpanej pracy naukowej znajduje czas na zajęcie się zagadnieniami emigracyjnymi i torowanie nowych dróg w dziedzinie oceny samego zjawiska emigracji.

Podczas pamiętnej gorączki brazylijskiej w Kongresówce, Siemiradzki razem z pp. Antonim Hempiem i Witoldem Łażniewskim udaje się w 1891 do Ameryki dla zbadania sytuacji na miejscu i przyścia z pomocą dziesiątkom tysięcy emigrantów, zwerbowanych przez niesumienne agentów z Hamburga. Towarzysze jego od podnórza Andów zawrócili z drogi, lecz Siemiradzki nie zraża się i podróż swoją odbywa stosownie do uprzednio opracowanego programu. Zwiedza wówczas kolonie polskie w Brazylii, Paragwaju, Chile i Argentynie, łącznie ze stepami Patagonji od Atlantyku po ocean Spokojny. Opisu tej podróży w języku polskim dokonał w dwóch pracach: „Na Kresach cywilizacji” i „Za morze”.

Zwiedziwszy podczas tej podróży plantacje kawowe w stanach Sao - Paulo i Minas - Geraes gdzie tysiące obalamuonych chłopów polskich, ginęło z malarji i niedzy, przetłumaczył po powrocie do Lwowa, broszurę brazylijską, zawierającą opis stanu Parana, który to opis przyczynił się w wysokim stopniu do opuszczenia wymienionych stanów przez emigrantów polskich i udania się ich do Parany.

Innym skutkiem tej wyprawy było założenie konsulatu austriacko - węgier-

skiego w Kurytybie z personelem wyłącznie polskim i poufnym poleceniem otoczenia opieką wszystkich wychodźców polskich bez różnicy przynależności państwowej.

Trzecią podróż zamorską a drugą — emigracyjną odbył w r. 1896 z polecenia i na koszt Wydziału Krajowego we Lwowie podczas drugiej gorączki brazylijskiej, która tym razem ogarnęła b. Galicję.

Jednym z rezultatów tej podróży była książka „Szlakiem wychodźców”, wydana w 1900 roku, która po dziś dzień nie straciła na wartości. Napisana żywo z głębokim odczuciem doli wychodźcy a jednocześnie ze zrozumieniem roli, jaką powinien osadnik brazylijski odegrać w życiu polskim, jeszcze dzisiaj przykuwa uwagę czytelnika barwnością opisu i trafnością sądów autora.

Czyż po dziś dzień nie są w dużej mierze aktualne poniższe słowa:

„Zwiedziwszy szczegółowo prawie wszystkie kolonie polskie w Paranie, rezultaty moich spostrzeżeń chcę streścić w kilku słowach. Na całym obszarze stanu tego nikomu nie zabraknie chleba, kto jest pracowity i zapobiegliwy; każdy osadnik, po przebyciu bardzo ciężkich początków, może się w krótkim stosunkowo czasie, bo w przeciągu 2 — 3 lat wytrwałej pracy, dorobić porządnego gospodarstwa, a z dochodu za wieprze, słoninę, drób, nabiał i „herve mate” zaspokoić niezbędne sprawunki gospodarskie. Dozna natomiast gorzkiego zawodu i rozczarowania każdy, kto się spodziewa dorobić w Brazylii na roli wielkich pieniędzy; zarabiają w samej rzeczy bardzo wiele kupcy, rzemieślnicy i drobni przemyślnicy, ryzykując jednak. Często-kroć mogą utracić cały swój majątek przy jednej z nieustannie powtarzających się rewolucyj i bankructw giełdowych rolnik atoli może się spodziewać większych zarobków wtedy jedynie, jeżeli mieszka w pobliżu większego miasta, dokąd może korzystnie sprzedawać swoje produkty”.

„Wielu artykułów, któreby tu wybornie daly się uprawiać na większą skalę, a które nawet najwyższe taryfy kolejowe znieść mogą, prawie się nie uprawia, jak: tytoń, wino manioka, owoce europejskie, przywożone dotychczas aż z Nowej Zelandii” i t. d. (Szlakiem wychodźców, tom II str. 104 i 105).

O roli cywilizacyjnej naszego chłopca przed 50-ciu przeszło laty w Brazylii daje dobre pojęcie opinia jednego z Brazylijan, wyrażona w rozmowie z prof. Siemiradzkim:

„Wyobraź Pan sobie, co ci Polacy potrafią: mam na przykład u siebie prostą babę *una simple baba*, nieumiejącą nawet po portugalsku a czy uwierzy Pan, że ta prosta baba umie robić masło. I to nie do uwierzenia, z mleka je przyrządza. A co najważniejsze, to że masło jej jest lepsze aniżeli prawdziwe angielskie za które tak drogo płacimy!”

„Portugalski wyraz *manteiga* oznacza zarówno masło, jak szmalec wieprzowy. Stąd zrozumiałe zdziwienie Brazylijczyka używającego wyłącznie szmalcu za okrasę, że szmalec z mleka wyrabiać można”, dodaje od siebie prof. Siemiradzki.

Dzisiaj jednakże Brazylijanie dla oznaczenia szmalcu wieprzowego używają wyrazu *banha*.

Po powrocie prof. Siemiradzkiego do kraju Lwów staje się na jakiś czas kuźnią nowożytniej myśli emigracyjnej i ogniskiem szeregu poczynań praktycznych w dziedzinie emigracji. Organizuje się „Towarzystwo Handlowo-Geograficzne”, w którym razem z prof. Siemiradzkim, grupują się wszyscy ówczesni pionierzy idei koncentracji wychodźstwa polskiego na terenie Parany, jak dr. Stanisław Klobukowski, dr. Wiktor Ungar, Józef Okołowicz i inni. „Gazeta Handlowo - Geograficzna”, organ T-wa, żywo i umiejętnie porusza wszelkie sprawy, związane z emigracją oraz informuje szczegółowo o życiu polskim w Paranie.

Akcja T-wa i poszczególnych jego członków niezawsze i nie przez wszystkich była właściwie oceniana; np. w r. 1900 znany powieściopisarz Artur Gruszecki w swych korespondencjach do „Tygodnika Ilustrowanego” zaatakował ostro prof. Siemiradzkiego, nazywając go nieurzędowym agentem i naganiaczem brazylijskiego rządu.

Niestety, zarzutów tego rodzaju lub podobnych żaden z wybitniejszych działaczy emigracyjnych nie uniknął, co później, musiało się odbijać na ciągłości lub intensywności pracy emigracyjnej i co również wpłynęło na odsunięcie się na czas jakiś od spraw emigracyjnych większości założycieli T-wa Handlowo - Geograficznego.

„Szlakiem wychodźców” przeczytałem po raz pierwszy w r. 1905 jeszcze na ławie gimnazjalnej i niewątpliwie ta książka rozbudziła we mnie zainteresowanie zagadnieniami emigracyjnymi i przyczyniła się wydatnie do wkroczenia na szlaki zwykłego emigranta w r. 1910 oraz obejrzenia Parany zbliska.

Po półrocznym pobycie w Paranie, podjąwszy razem z ks. Józefem Anuszem, ś. p. Jadwigą Jakólkowską i Julianem Bagniewskim, zabitym w legjonach, sztandar opuszczony, zdawało się, przez Siemiradzkich i Ungarów, zgłosiłem się do prof. Siemiradzkiego po błogosławieństwo na drogę na której stawałem pierwsze kroki.

Trzeba było widzieć ożywienie, z jakim weteran emigracji mówił o Paranie, jak interesował go każdy najmniejszy szczegół życia polskiego za oceanem, każdy przejaw naszej teźyzny. Wówczas nabrałem przekonania, że Siemiradzki nie opuścił sztandaru a korzystał jedynie z zasłużonego wypoczynku. Że tak było a nie inaczej — dowodem działalność Siemiradzkiego w Polsce Niepodległej.

Był On jednym z pierwszych, którzy stanęli do apelu, biorąc aktywny udział w pracach instytucji emigracyjnych na terenie Lwowa i przyczyniając się do powstania jedynego na ziemiach polskich Domu Emigracyjnego we Lwowie.

Ponad wszystko jednak Jego wysiłki i prace należy postawić potęgę myśli i uczucia, które razem sprawiły, że Siemiradzki już 50 lat temu zrozumiał i przewidział to, czego wielu jeszcze w Polsce nie przewidziało.

Cześć pamięci wytrwałego pioniera Polski morskiej i kolonialnej!

Michał Pankiewicz

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZJAZD PREZESÓW OKRĘGÓW LIGI W GDYNI

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonijalnej, pragnąc podkreślić manifestacyjny udział Ligi w uroczystościach gdyńskich w dniu 8 grudnia r. ub. postanowił zwołać do Gdyni na ten dzień zjazd prezesów zarządów okręgowych naszej organizacji, mimo, że pierwotnie zjazd ten miał być zwołany do Warszawy na 3 grudnia. Na zjazd przybyli przedstawiciele następujących ośrodków prowincjonalnych naszej organizacji: gen. Wieczorkiewicz z Jarosławia, prof. Pawłowski z Poznania, płk. Iwanowski z Lublina, dr. Antoni Rostek z Katowic, inż. Krasucki ze Lwowa, dyr. Szpindler z Łucka, dr. Michalski z Radomia, inż. Okoński z Warszawy, Wł. Szumański z Wilna i mjr. Bogatko z Tarnopola. Zarząd Główny reprezentowali na zjeździe: prezes gen. G. Orlicz-Dreszer, wiceprezes gen. St. Kwaśniewski, skarbnik dyr. E. Kłopotowski, mec. J. Dreszer i inż. A. Konopka, oraz pracownicy biura Zarządu Głównego: dyr. W. Czermiński, C. Zagórski, J. Lewandowski i redaktor „Morza” H. Tetzlaff. Z ramienia Ministerstwa Spraw Zagranicznych brał udział w zjeździe dr. Jan Rozwadowski.

Uczestnicy zjazdu wzięli przed południem udział w uroczystości poświęcenia portu, obrady zaś zjazdu rozpoczęły się tego samego dnia o g. 5 popoł. i zakończone zostały w sobotę 9 grudnia wieczorem.

Na otwarcie obrad przybył na zaproszenie p. gen. G. Orlicz-Dreszera p. Minister Przemysłu i Handlu, dr. Ferdynand Zarzycki w otoczeniu dyrektora Departamentu Morskiego p. L. Możdżeńskiego, naczelników wydziałów w M. P. i H. p. Chrzanowskiego i p. F. Rostkowskiego, sekretarza Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów p. W. Martina i dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni inż. St. Łęgowskiego.

Zjazd zajął prezes Zarządu Głównego gen. G. Orlicz-Dreszer, podkreślając na wstępie zasadnicze przemiany wewnętrzne jakie Liga przeszła w ciągu ostatniego 3-letnia. Program jej jest bardzo obszerny. Zjazd prezesów okręgów ma na celu urealnienie tego programu, jak również pracy Ligi we wszystkich częściach kraju. W zakończeniu p. gen. Orlicz-Dreszer zwrócił się do Pana Ministra Zarzyckiego z podziękowaniem za jego zawsze niezwykle przychylny stosunek do Ligi oraz wezwał obecnych do gorliwej i owocnej pracy.

Następnie przemawiał Pan Minister Przemysłu i Handlu, charakteryzując ogólnie sytuację gospodarczą Polski i wskazując na rolę Ligi Morskiej i Kolonijalnej przy przestawieniu psychiki narodu na zagadnienia gospodarcze, co jest w dzisiejszych czasach jednym z najważniejszych zadań.

Po tem przemówieniu Pan Minister Przemysłu i Handlu zebranie opuścił, żegnany długotrwałymi oklaskami.

Przewodnictwo obrad objął dr. Rostek z Katowic. Z kolei p. gen. Kwaśniewski w dłuższym przemówieniu zreferował

program działalności Ligi na najbliższe dwa lata.

Dyskusja nad tym programem, jak również nad szeregiem spraw bieżących naszej organizacji, toczyła się przez cały dzień sobotni. Wyjaśniono i omówiono wyczerpująco szereg spraw organizacyjnych Ligi.

W przerwie między obradami uczest-

PIERWSZE POSIEDZENIE ZARZĄDU FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ

We wtorek, dnia 19 grudnia 1933 r. o godz. 11 przed poł. w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych R. P. odbyło się pierwsze zebranie Zarządu Funduszu Obrony Morskiej pod przewodnictwem gen. dyw. Kazimierza Sosnkowskiego. Członkami Zarządu Funduszu Obrony Morskiej są p. p.: b. wojewoda poznański Adolf Bułński, kmr. Czernicki, wiceprezes Zarządu Głównego L. M. K. Jan Dębski, szef sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej kmr. Karol Korytowski, b. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, J. E. ks. biskup chełmiński dr. Stanisław Okoniewski i prof. dr. Stanisław Sumiński.

W pierwszym posiedzeniu Zarza-

du Funduszu Obrony Morskiej wzięli udział poza jego członkami: prezes Rady Głównej L. M. K. p. Józef Koźuchowski, prezes Zarządu Głównego gen. G. Orlicz-Dreszer i dyrektor biura Ligi p. W. Czermiński.

Zarząd Funduszu przyjął m. in. regulamin swych prac następnie ukonstytuował prezydium, do którego wchodzi: jako prezes delegat Rządu gen. dyw. Kazimierz Sosnkowski, jako wiceprezes delegat Zarządu Głównego L. M. K. p. Jan Dębski i jako skarbnik prof. dr. Stanisław Sumiński, oraz omówił plan i organizację zbiórki. O szczegółach powiadomione zostaną specjalnymi okólnikami wszystkie komórki organizacyjne Ligi.

Z DZIAŁALNOŚCI OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

Rozpoczęta w zeszłym miesiącu przez nowoukonstytuowaną Komisję Organizacyjno-Propagandową Okręgu Warsz. L.M.K. praca organizacyjna na terenie m. Warszawy, mająca na celu pozyskanie jak najszerszych warstw społeczeństwa dla L. M. K., daje już pozytywne wyniki, dzięki wydatnej współpracy szeregu osób, które energicznie poparły zainicjowaną akcję.

Należy ze specjalnem uznaniem podkreślić współpracę z L. M. K. następujących Instytucji:

Państw. Wytwórnie Uzbrojenia, gdzie dzięki poparciu Nacz. Dyrektora p. inż. Wierzejewskiego i Dyr. p. Miecz. Soroko, powstał oddział L. M. K. obejmujący wszystkich pracowników umysłowych i fizycznych w liczbie 78 czl. rzeczywistych, 58 popierających i 298 zbiorowych.

Związek Właśc. Dorożek Samochodowych. Założony na terenie Związku Oddział, dzięki przychylnemu poparciu członków Związku z pp. prezesem Kocembą i sekretarzem Charłakiem na czele, liczy obecnie 150 członków zbiorowych, niewątpliwie jednak dzięki dalszej akcji na terenie Związku, ilość członków wydatnie się zwiększy.

Komenda Pol. Państw na m. st. Warszawy. Energiczna akcja organizacyjna przeprowadził tu p. podinspektor Jan Zielski, zast. Kom. P. P. na m. st. Warszawy. Dzięki tej akcji oraz przychylnemu ustosunkowaniu całego zespołu

P. P. Oddział Policynny liczący ca 4.000 członków znajduje się obecnie w końcowej fazie organizacji.

Dom Handlowy B-cia Jabłkowscy. Oddział liczący około 30 czl. rzeczywistych i popierających powstał przy wydatnej współpracy urz. Firmy p. Urbanowskiego, oraz delegatki L. M. K. p. Bonieckiej. Oddział ma widoki pomysłnego rozwoju.

Magistrat m. st. Warszawy. W wyniku odbytej konferencji przedstawicieli Okr. Warsz. z p. prezydentem miasta inż. Stomińskim i aprobowania przez niego akcji, zmierzającej do utworzenia Oddziału Ligi z pośród pracowników magistratu, przeprowadzana jest obecnie akcja organizacyjna, przy czynnym współudziale pp. nacz. wydz. Magistratu Fr. Herbsta, st. ref. Kryckiego oraz rady prawnego Magistratu p. Urbanowskiego. Akcja zapowiada się pomyślnie. Na terenie Magistratu jest zatrudnionych około 18 tys. pracowników. Nie wątpimy, że ogół pracowników Magistratu przychylnie ustosunkuje się do idei L.M.K.

W toku prac wstępnych znajduje się organizacja całego szeregu oddziałów na terenie instytucji państwowych i prywatnych.

Wszystkim Zarządom Instytucji, jak również wszystkim osobom, które nie odmówiły swej współpracy, składamy na tem miejscu serdeczne podziękowanie i wyrazy uznania dla ich prawdziwie obywatelskiego stanowiska.

ŚWIETLICA RYBACKA W WIELKIEJ WSI.

W dniu 5 listopada r. b. w Wielkiej Wsi - Hallerowie została otwarta Świetlica dla ludności wybrzeża morskiego. Świetlicę tę własnym sumptem założył i urządził Oddział Stołeczny L. M. K. instalując w niej radio (odbiornik 4-o lampowy z głośnikiem), oraz zaopatrując w pisma codzienne i tygodniki, warszawskie i regionalne. W najbliższej przyszłości zamierzone jest założenie przy tejże czytelnicy - wypożyczalni książek.

Niezależnie od tego są już na ukończeniu pertraktacje o nabycie w Wielkiej Wsi - Hallerowie przez Oddział Stołeczny, placu o powierzchni 1500 metrów, na którym zostanie wybudowany dom Ludowy pod nazwą „Dom Rybaka”, co pozwoli następnie przenieść Świetlicę, mieszczącą się prowizorycznie w lokalu Szkoły powszechnej, do przyszłego gmachu „Domu Rybaka”.

★

W związku z otwarciem Świetlicy rybackiej w Wielkiej Wsi - Hallerowie, Zarząd Oddziału Stołecznego L. M. K. otrzymał pismo treści następującej:

Pospieszamy jaknajgoręcej podziękować Zarządowi Ligi Morskiej i Kolonjalnej za dotychczasową owocną działalność, która w naszej miejscowości tak wymownie się przejawia. Jesteśmy P. T. Zarządowi za uruchomienie nam świetlicy serdecznie wdzięczni. Stanowi ona obecnie ośrodek, gdzie skupia się nasze życie kulturalne. Słowa delegata p. mjr. Łapina zapewniły nas, że już w niedalekiej przyszłości staraniem Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej stanie w naszej miejscowości pierwszy Rybacki Dom Ludowy. Poczynania te żywo nas obchodzą i w miarę możliwości będziemy się starać w ich realizacji dopomóc. Obecnie mamy zaszczyt P. T. Zarząd jaknajprzejmiej prosić, aby pierwszy ten Rybacki Dom Ludowy — w myśl projektu p. mjr. M. Łapina — z okazji 15-lecia uzyskania Niepodległości nosił nazwę Wodza Narodu i Wskrziesiciela Niepodległości Marszałka Józefa Piłsudskiego. Będziemy dumni, gdy na całych Kaszubach i wogóle wybrzeżu, w naszej miejscowości stanie ten pierwszy, żywy i widomy znak hołdu Temu, któremu zawdzięczamy wolność i niepodległość.

Prosimy więc uprosić Pana Marszałka o wyrażenie zgody nazwania Rybackiego Domu Ludowego Jego imieniem, jak również zapewnić, że Kaszubi stoją wiernie przy ideologii poczynił Pana Marszałka i zawsze wiernie stać będą na straży morza polskiego i granic Państwa Polskiego.

Wielka Wieś-Hallerowo

w listopadzie 1933 r.

Mieszkańcy:

następuje 83 podpisów

Gmina Wielka Wieś

Sołectwo

Powiat Morski

POMNIK KU UPAMIETNIENIU ODZYSKANIA MORZA W SKARŻYSKU-KAMIENNEJ.

W sobotę, dnia 11 listopada 1933 r., w piętnastą rocznicę odzyskania Niepodległości odbyła się w Skarżysku-Kamiennej podniosła uroczystość odsłonięcia wspaniałego bazaltowego pomnika, ufundowanego przez Oddział L.M.K. Kolejarzy węzła skarżyskoskiego na pamiątkę odzyskania dostępu do morza.

Dzięki energicznej pracy zarządu Oddziału Kolejowego L.M.K. w Skarżysku,



Pomnik ku upamiętnieniu odzyskania morza, ufundowany przez Oddział L. M. K. w Skarżysku — Kamiennej

a specjalnie prezesa inż. Wiszniewskiego Tytusa, sekretarza p. Bugajskiego, oraz p. Derlatki, jak również dzięki wybitnie obywatelskiemu i ofiarnemu ustosunkowaniu się do tej akcji społeczeństwa Skarżyska, akt ten nabrali cechy żywiołowej manifestacji kilkudziesięcusetu tłumów, na rzecz naszego dostępu do morza.

Po uroczystym nabożeństwie na skwerze im. min. Kwiatkowskiego zgromadziły się oddziały organizacji społecznych i zawodowych oraz mieszkańcy m. Skarżyska i okolic.

Po odsłonięciu pomnika przez p. inż. Górskiego z Radomia, przemówił do zebranych tłumów, oraz do przedstawicieli władz inż. Wiszniewski, inż. Mastelarz, inż. Godlewski, oraz delegat zarządu Okręgu Rad.-Kiel. L.M.K. prof. dr. L. Michalski.

Wieczorem o godz. 17-ej odbyła się uroczysta akademija w sali „Sokoła”, a o godz. 20 druga uroczysta akademija w sali Stowarzyszenia „Promień” przy Fabryce Amunicji, z której dochód przeznaczony został na budowę domu Strzeleckiego im. Marszałka J. Piłsudskiego.

Należy nadmienić, że dzień ów był nie tylko entuzjastyczną manifestacją uczuć społeczeństwa i ogromnej radości z powodu 15-lecia odzyskania Niepodległości, ale również potężnym zaakcentowaniem praw Polski do morza i Pomorza. Dla członków L.M.K. krzewicieli idei morskiej uroczystość ta była dowodem, że hasła głoszone i trudy położone nie poszły na marne.

KURSY NARCIARSKO - SPOŁECZNE W ZAKOPANEM

Warszawski III oddz. im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonjalnej urządza w czasie od 20 grudnia do 1 marca 1934 r. pięć kursów narciarsko - społecznych (1 kurs od 20.XII do 31.XII; 2 kurs od 1.I 1934 do 14.I 1934 r.; 3 kurs od 15.I do 31.I; 4 kurs od 1.II do 14.II i 5 kurs od 15.II do 28.II 1934 r.) dla członków L. M. i K. z terenu wszystkich oddziałów Ligi.

W programie kursów przewidziana

jest nauka jazdy na nartach, saneczkarstwo, wycieczki górskie oraz wykłady organizacyjno - propagandowe z zakresu spraw morsko - kolonjalnych.

Uczestnicy kursów korzystają z 80% zniżki na kolejach przy przejeździe do Zakopanego i z powrotem w pociągach osobowych klasy III.

Mieszkania komenda kursów zarezerwowała w pensjonatach w Zakopanem po zł. 4 i zł. 4.50 od osoby na dobę (pokój 2-3 osobowy umeblowany z pościelą, z 4 razowym posiłkiem). Poza tym mogą uczestnicy mieszkać w willach górskich w Olczy (przedmieście Zakopanego) po 1 zł. od osoby za mieszkanie i stołować się w pobliskich pensjonatach lub według uznania gdzie indziej.

Zgłoszenia przyjmuje Sekretariat Sportowy III oddz. im. Jana z Kolna — Warszawa, Widok 10, III p., tel. 2-97-47, codziennie w godz. 11-15 i w czwartki i soboty 18-20, oraz Komenda Kursów Narciarsko - społecznych, Zakopane, Schronisko P.T.K. im. ks. Stolarczyka, ul. Chalubińskiego

PAMIĘTNIKI OBOZU NADMORSKIEGO L. M. i K. W JASTARNI.

Nakładem organizatora Obozu III Oddz. L. M. K. im. Jana z Kolna w Warszawie wyszła książka: „Nad morzem”.

Książka-pamiętnik stanowi zbiorową pracę uczestników Obozu i posiada około 70 fotografii.

Będzie ona niewątpliwie miłą pamiątką dla wszystkich uczestników Obozu, a dla tych osób, które dotąd nie miały możliwości zapoznania się z życiem obozowym — zachętą do wzięcia w tym życiu czynnego udziału.

2.476 osób z terenu całej Polski, przeszło przez obóz, to też książka-pamiętnik powinna żywo zainteresować czytelników „Morza”.

Zamówienia na książkę w cenie zł. 2, a z przesyłką zł. 2 gr. 25 przyjmuje sekretariat III oddziału L.M.K. im. Jana z Kolna, Warszawa, Widok 10, III p., tel. 9-97-47. Konto P.K.O. Nr. 28242



JAK NALEŻY ORGANIZOWAĆ KOLONIZACJĘ ZAMORSKĄ

Napisał **Michał Pankiewicz**, Warszawa

W artykule „Drogi i metody kolonizacji zamorskiej” zamieszczonym w poprzednim numerze „Morza” omówiłem warunki, jakich należy po tamtej stronie oceanu przestrzegać przy prowadzeniu akcji kolonizacyjnej. Obecnie rozpatrzmy, jak należy akcję kolonizacyjną organizować po tej stronie oceanu w ojczyźnie przyszłych osadników.

Przedewszystkiem trzeba stwierdzić, iż kolonizacja jest interesem mało rentownym na całym świecie. Dowiodły tego poczynania kolonizacyjne i nasze i narodów obcych, jak Anglii, Włoch, Niemcy, mających więcej, niż my doświadczenia w tej dziedzinie. Dla wszelkiej akcji kolonizacyjnej dużo mówiącym zjawiskiem jest fakt, że przedsiębiorstwa parcelacyjne polskie w kraju z wyjątkiem podobno lokalnej spółki koło Białegostoku, umiejscowionej ograniczyć wydatki administracyjne do minimum, zbankrutowały.

W naszych przedsiębiorstwach parcelacyjnych preliminarze budżetowe z reguły zawodziły: wydatki miały tendencje do wzrostu, a dochody do kurczenia się.

Kolonizacja zamorska znajduje się pod tym względem w gorszych warunkach od parcelacji krajowej, gdyż wymaga posiadania dwóch aparatów administracyjnych: jednego za morzem, drugiego — w kraju.

I dlatego jednym z pierwszych warunków powodzenia kolonizacji zamorskiej jest zorganizowanie jej w taki sposób, ażeby koszty administracyjne krajowe w niczem nie obciążały samej kolonizacji.

Osiągnąć to można albo na drodze tworzenia instytucji kolonizacyjnych wyłącznie w kraju kolonizacji, albo przez przerzucenie

prac krajowych, związanych z prowadzeniem zamorskiej akcji kolonizacyjnej, i ewentualnych wydatków na instytucje pokrewne, opierające swoją egzystencje na dochodach z innych źródeł.

Tworzenie za kapitały krajowe instytucji kolonizacyjnej po drugiej stronie oceanu wywołuje szereg niedogodności, jak trudności w kierowaniu polityką i zdobywaniu kapitałów dla instytucji, mającej swoją siedzibę poza granicami Państwa Polskiego, trudności w komunikowaniu się z zarządem formalnie niezależnym i znajdującym się w odległości kilku czy kilkunastu nawet tysięcy kilometrów od Warszawy i t. p.

Za punkt wyjścia przeto należałoby raczej brać stworzenie instytucji kolonizacyjnej w kraju z ekspozyturą za morzem, ale tak pomyślanej, ażeby ani jeden grosz wydatków administracyjnych krajowych nie obciążał samej kolonizacji.

Jeszcze przed paru laty było to zadanie w Polsce nie do rozwiązania, dzisiaj natomiast przy dużym rozroście Ligi Morskiej i Kolonjalnej, pogłębieniu i przemyśleniu zagadnień kolonialnych przez jej organy kierownicze oraz istnieniu w postaci Syndykatu Emigracyjnego specjalnej organizacji do transportu emigrantów, racjonalne podejście do problemu kolonizacyjnego jest możliwe i realne.

Przygotowania kolonizacyjne w kraju sprowadzają się do gromadzenia niezbędnych na kolonizację funduszy, propagandy i werbowania osadników, dokonywania ich selekcji, pouczenia kandydatów do wyjazdu o życiu za oceanem i jego trudnościach, zawieraniu wstępnych umów osadniczych

i organizacji transportu osadników przez ocean.

Liga Morska i Kolonjalna, ściśle mówiąc jej prezes, gen. Orlicz-Dreszer, od dwóch lat przeszło gromadzi fundusz akcji kolonjalnej i rozporządza już dostatecznymi środkami na założenie pierwszych fundamentów. Jako instytucja społeczna, nie może sama bezpośrednio kolonizacji przeprowadzać, a musi powołać do życia specjalną instytucję opartą na zasadach handlowych, ale działającą według wskazówek i instrukcyj Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W nowopowstałej instytucji, którą dla uproszczenia toku dalszych wywodów będziemy nazywali Ligą Osadniczą, kierownictwo w postaci Zarządu czy Dyrekcji winno wykonywać swoje funkcje bezpłatnie a prace, wymagające jej płatnego personelu podzielić pomiędzy Ligę Morską i Kolonjalną i Syndykat Emigracyjny.

Pracę propagandową wykonywałaby Liga M. i K. za pośrednictwem swoich oddziałów „Morza” i specjalnych wydawnictw, tak samo sekcja zgłaszających się kandydatów należałaby do Ligi M. i K., kursy dla wyjeżdżających osadników również urządziłaby Liga M. i K. Natomiast załatwianie wszelkich formalności wyjazdowych z władzami krajowymi i konsulatami oraz organizowanie transportów zbiorowych i załadowywanie ich na statek wchodziłoby w zakres działania Syndykatu Emigracyjnego jako instytucji fachowej i rozporządzającej potrzebnym do tego aparatem.

Rola Ligi Osadniczej w Polsce sprowadzałaby się jedynie do zawierania umów wstępnych z wyjeżdżającymi osadnikami.

W tych warunkach Liga Osadnicza, korzystając z bezpłatnego lokalu w Lidzie Morskiej i Kolonjalnej, mając bezpłatne kierownictwo i używając dla swoich potrzeb organizacji i aparatu Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz aparatu handlowego Syndykatu Emigracyjnego, nie zaciążyłaby dziesiątkami tysięcy złotych rocznie europejskich kosztów administracyjnych na kolonizacji zamorskiej, zarzynając tę kolonizację z punktu.

Instytucja osadnicza, nietrzymająca się zasad wyżej ustalonych, musi zbankrutować, chociażby rozporządzała poważnymi kapitałami. Wynajem lokalu, płatna dyrekcja, składająca się przy najmniej z jednej osoby, personel administracyjny do propagandy i werbowania osadników, do załatwiania formalności i organizacji transportu, dojazd do miejsca zamieszkania każdego kandydata na osadnika, płatna propaganda w prasie, wydawnictwo broszur i książek etc. etc. — wszystko to razem wzięte, daje takie obciążenie akcji kolonizacyjnej nadługo przed rozpoczęciem właściwej kolonizacji, że kolonizacja musi się załamać.

Poza sprowadzeniem kosztów administracyjnych prawie do zera i takim zorganizowaniem samej administracji, ażeby utrzy-

manie jej nie nasuwało trudności przy najłabszym nawet tempie akcji kolonizacyjnej, niesłychanie ważną jest rzeczą właściwa selekcja osadników.

Dopóki w nowej kolonii nie widać rezultatów włożonej w ziemię pracy, dopóki nie wytworzy się w niej atmosfera samowystarczalności i optymizmu w traktowaniu przeciwności życiowych, dopóty osada źle trawi element skłonny do narzekań, warcholski lub przyzwyczajony do pewnych wygód życiowych. Na początku można dopuszczać do wyjazdu wyłącznie ludzi twardych z zacięciem pionierskim, dla których napotykanie przeszkody będą raczej podniecią do większego wysiłku, a nie do płaczu.

Na pierwszą jednak wieść o zapoczątkowaniu kolonizacji zgłaszać się będzie element naogół mało wartościowy. Różnego rodzaju półinteligencji, wykolejency życiowi, marzący o łatwym chlebie łaziki i spryciarze wszelkiej kategorii zapewnią poczekalnię Ligi Osadniczej. Tacy spryciarze tutaj przed wyjazdem będą przyrzekali wszystko, a po przyjeździe na miejsce uchylą się od pracy, przewrócą całą kolonję do góry nogami, a Polskę zasypią oszczerzeniami listami.

Po dwóch latach istnienia kolonja potrafi strawić i pewien odse-

tek wykolejenców, ale w pierwszym roku byłoby posunięciem wysoce nierozważnym zaakceptować choć jednego osadnika nieodpowiadającego ściśle ustalonym wymogom. Z reguły również należy w pierwszym okresie odrzucać wszystkich, którzy już przez kraje zamorskie w swoim życiu przechodzili, a także nie przyjmować samotnych mężczyzn.

Mężczyzna bez rodziny, bez względu na kwalifikacje i mentalność, nie może podolać trudom osadniczym i staje się w kolonii prędzej czy później elementem destrukcyjnym.

Realizując konsekwentnie opracowany zawczasu plan kolonizacyjny, przestrzegając ściśle zasad będących wynikiem doświadczeń własnych i obcych, nie odchyłając się od tych zasad pod wpływem żadnego sentymentu, a przede wszystkim ławego sentymentalizmu, nie wydając ani jednego szeląga niepotrzebnie i odrzucając zgóry wszystko, co trąci chociażby zdaleka protekcjonizmem, Liga Morska i Kolonjalna ma wszelkie dane po temu, ażeby skromnymi stosunkowo środkami dokazać wielkiego dzieła i zasoby przeznaczone na kolonizację stopniowo pomnażać, a nie topić ich w istotnie głębszych rzekach Ameryki Południowej.

JÓZEF KOWALEWSKI

Napisał **Stanisław Zieliński**, Warszawa

Ciekawe są przeżycia Józefa Szczepana Kowalewskiego, filomaty, światowej sławy orientalisty, sinologa i podróżnika - Polaka. Urodzony w 1800 r. w Grodzieńskiem, w 1823 r. został nauczycielem w Wilnie; jako członka towarzystwa Filomatów zesłał go rząd carski w 1827 r. do Irkucka, gdzie Kowalewski zabrał się do badania nieznanym ludom azjatyckim i do nauki języków wschodnich. Opanował arabski, perski, turecki i tatarski, potem mongolski, mandżurski, tybetański i sanskryt, podróżując stale po niedostępnych i nieznanym częściach Mongolji i Chin, wśród Buriatów, Tunguzów i t. d., studiując prawie nieznanym wówczas urządzeniom państwowym i życie ludom Dalekiego Wschodu, zbierając materiały do historii tych ziem oraz gromadząc wiadomości lingwistyczne, etnograficzne itd. Od Kowalewskiego, który pierwszy badał na miejscu narzecza, nieposiadające, ani słowników, ani gramatyki, datuje się naukowe badanie mongolszczyzny. W 1830 r. Kowalewski wysłany został w misji naukowej do Pekinu i pozostał w Chinach 13 miesięcy, poczem wrócił znów do Tunguzów i Buriatów. W 1833 r. wezwany do Petersburga, zdał sprawę ze swoich pięcioletnich podróży, poczem wrócił do Kazania na katedrę języków wschodnich. Był potem dziekanem uniwersytetu oraz wizytatorem

wszystkich szkół. W 1855 r., po zniesieniu wydziału języków wschodnich, został rektorem Uniwersytetu Kazańskiego, na którym to stanowisku przebywał do 1860 r. Powołany w 1862 r. do Warszawy na profesora Szkoły Głównej, wykładał historję powszechną i był ciągle dziekanem wydziału filologicznego, pełniąc te obowiązki i w późniejszym Uniwersytecie Warszawskim do śmierci w 1878 r.

Kowalewski, znawca języków mongolskich, któremu najlepsi współcześni znawcy mongolszczyzny przesyłali swoje prace do oceny, ogłaszał dzieła swe przeważnie w językach obcych jak np. pomnikowe dwutomowe dzieło: „Dictionnaire mongol-russe-français”, które ukazało się w Kazaniu 1844—1845, jedyny wówczas słownik mongolski, dalej gramatykę języka mongolskiego i wiele innych, tłumaczonych na inne języki. Po mongolsku wydał w Kazaniu Stary i Nowy Testament oraz broszurę o szczenienu ospy. Ponadto ogłaszał Kowalewski rozprawy, artykuły, wspomnienia w różnych czasopismach, jak w „Le Polonais”, „Dzienniku Petersburskim” 1832, „Rzeczy wschodnie dla miłośników geografji Azji” 1834, „Przejazd z Mongolji do Chin” 1835, „Procesje i igrzyska na stepach buriackich” 1834, „Pobyty u Buriatów” 1832 i t. d. Wiele prac Kowalewskiego zaginęło, trzy razy bo-

wiem tracił rękopisy: raz w Wilnie, potem w 1831 r. w czasie pobytu w Pekinie i w 1863 r. w czasie pożaru pałacu Zamoyskich. Dzieci Kowalewskiego, niestety wynarodowiły się.

Przeżycia swoje na Dalekim Wschodzie barwnie i z uczuciem opisał Kowalewski w liście do Hiacynta Krusińskiego z 3 września 1841 r., ogłoszonym w r. 1883 w „Kronice Rodzinnej”, który niżej podajemy:

„Cwierć wieku przemija, jakem opuścił owo błogie ustronie, w którym pod okiem zacnych i pieczołowitych mentorów nauczyłem się jak trzeba kochać cnotę i naukę. Cwierć wieku przemija, jak zamilkł dla mnie głos nauczycieli i dobrodziejów, lecz do tej pory brzmieć nie przestaje w uszach duszy mojej. Cwierć wieku przepędziłem pod innem niebem, wśród innych ludzi, trapiony innemi uczuciami, miotany losem po całej półkuli ziemskiej. Ach, jak to już dawno Czemuż niewolno odmłodnieć? Dlaczego niepodobna jeszcze raz urodzić się w owe patryarchalne, niestety niezłotne czasy? Przecież są cuda na świecie! List pański pod d. 3 sierpnia b. r. dał mi nowe życie, odnowił w pamięci moje młodociane lata i wszystko to, co było miłym, przyjemnym i pożytecznym niegdys, i co takiem pozostało na resztę dni moich. Czytałem go niejednokrotnie i zawsze z serdecznym rozrzew-

nieniem, jak dar nieoceniony, za który nie jestem w stanie opisać mojego dziełczynienia...

List pański, pisany w 1839 r., nie doszedł do Kazania, co mnie mocno zadziwia, bo mając bardzo obszerną korespondencję od Pekinu do Londynu, nic podobnego dotąd nie doświadczyłem. Dlatego proszę mieć mi za wyekskuowanego za tak długie milczenie.

Przystępuję teraz do curriculum vitae meae. Przeniesienie się moje z Wilna do Kazania zapewne panu wiadome. Tu zapomniawszy o sobie i o swoich, niepomny na wszystkie dolegliwości ziemskie, rzuciłem się do języków wschodnich: arabskiego, perskiego, tureckiego i tatarskiego, z całym zapalem młodoci; w nauce szukałem zatrudnienia, pociechy i odpoczynku dla rozumu i duszy. Półczwarta roku przeleżałem, że tak powiem w gorącym kotle, póki przez nasze ministerjum, z dozwolenia cesarskiego nie zostałem wezwany do Syberji Wschodniej, dla uczenia się po mongolsku, po mandżursku, po tybecku i po sanskrycku. Po trzechniesięcym namyślaniu się, z całą ufnością w Opatrzności, ruszyłem do Irkucka, skąd po upłynieniu ośmiu miesięcy, z poleceniami rządowemi na stepowych rumakach polecałem przez wody burzliwego Bajkału i Kiachte o 130 mil do miasta mongolskiego Urgi, gdzie ma swoją rezydencję wcielony bożek tybecki Dżebun Danba Chuteletu i chiński mandaryni, z którymi należało mi mieć sprawę. Ukończywszy szczęśliwie moje poselstwo z zupełną satysfakcją zwierzchności, po powrocie do Irkucka znalazłem nowy rozkaz cesarski o podróży po całym zabajkalskim kraju do samych mureczyńskich. Było to nowe pole do popisu z pracy, cierpliwości i jakichkolwiek zdolności moich. Języki te nie miały ani gramatyki, ani słownika, chociaż posiadają nadzwyczajnie bogatą litera-

ture. Każdy wyraz trzeba było wydrzeć z gardła żyjącego, ocenić go, wytłumaczyć i z całym filologicznym aparatem ułożyć w dykcyonarz. Należało ułożyć gramatykę i gwałtem nauczyć się języka popularnego we wszystkich jego dialektach; w stepach, lasach nieprzebytych, bez drogi, wdzierać się na urwiska skał, żeby wynaleźć koczowidzi; zaznajamiać się z lamami, z nimi razem jeździć na nabożeństwa do świątyni i klasztorów, wszędzie wydobyć coś dla siebie pożytecznego, wydobywać i przepisywać odwieczne rękopisma, ślezczać nad niemi w dzień i w noc; a tymczasem z ogoloną głową, zawinięty w szlafrok mongolski, musiałem poprzestawać na miseczkę herbaty tak nazywanej cegielkowej, na kawałek baraniny upieczonej nad ogniskiem bez chleba i soli. Ileż to miesięcy musiałem spać na złodowaciałej ziemi, zasuty śniegiem, między wielbładami lub jeleniami. Czyż podobna na tym kawałku wiotkiego papieru przeliczyć wszystkie me przygody smutne i wesołe? Słowem, po całorocznej wędrówce wracam na odpoczynek do Irkucka; wsiadając na galiot bajkalski odbieram znowu rozkaz cesarski o gotowaniu się do nowej podróży razem z missya do Pekinu. Na to dano mi czasu dziewięć miesięcy, po których znowu siadłem na wielbłąda, potem na argamaka, potem na mula, na koniec na osła i we 14 tygodni przebywszy stepy mongolskie, wielki mur chiński i północne Chiny, stanęłem w stolicy owego pana, co piję najlepszą herbatę na świecie. Żeby opowiedzieć wszystko, com widział i słyszał w miasteczku, gdzie do 3-ch milionów ludności, gdzie kultura ludzka ciągle się wznosiła w przeciągu 30 z górą wieków, gdzie na każdym kroku spotykam tyle nowości i na co spoglądam uważnie 13 miesięcy — na to potrzeba wiele czasu. Pomijam znajomości moje z wielkimi książętami i bóstwami wcielo-

nemi z Indji i Tybetu przybyłemi (Jeden z nich mocno mię pokochał i uczył się u mnie geografiji i historii) z biskupem katolickim Portugalczykiem Piresem, który 40 lat tam pracował w winnicy Pańskiej; był otoczony mnóstwem księży z pomiędzy ochrzczonych Chińczyków; pomijam gmachy najwspanialsze, zamiełczę o ogromnych bibliotekach, zwyczajach, obyczajach, rozmaitych religjach; bo o tem mogę całe tomy napisać. Po powrocie jeszcze rok wojażowałem między Burjatami, Mongolami i Tunguzami. Nakoniec w 1833 r., na rozkaz cesarski, z nad granicy chińskiej pojechałem do Petersburga, ze zdaniem sprawy przed akademią nauk tureczną. Na drugi dzień po przybyciu do stolicy, minister wręczył mi prezent cesarski, bardzo kosztowny pierścień, a kiedyś zdał sprawę z moich pięcioletnich wędrówek i płonów naukowych, otrzymałem nagrodę pieniężną i stopień adjunkta uniwersyteckiego. W Kazaniu nowe prace mię zajęły; trzeba było uczyć, pisać, drukować. Gramatyka mongolska dała mi stopień profesora ekstrakurcyjnego i godność członka trzech uczonych towarzystw w Rosji.

Do tego wszystkiego dodać muszę, że rok 4. upływa jakem się ożenił z wychowanicą tutejszego marszałka gubernalnego i mam syna. Z czystem sumieniem jestem spokojny szczęśliwy, pracuję jak wół, ale czuję że siły dzwone nadwężone i siwizna pokrywa głowę. Teraz zaczynam doświadczać, że przygody wojażów bez śladu nie bywają.

Upraszając o zaszczytowanie mnie dalszą korespondencją swoją; mam honor zostawać znajwyższym szacunkiem dla osoby jaśnie wielmożnego pana, jako niespodziewanie mocnym głosem:

najwdzięczniejszy uczeń
i najniższy sługa
Józef Kowalski, prof. uniwersytecki w Kaz.

NAIROBI—STOLICA KENYI

Napisała **Marja Olga Tebórnica**, Bydgoszcz

W samym sercu puszczy afrykańskiej rozrosło się w ostatnich latach miasto stołeczne angielskiej kolonii w Środkowej Afryce — Nairobi^{*)}. Z portu Mombasa, który leży na wschodnim wybrzeżu Afryki, wiezie w głąb kraju Europejczyka waskotorowoy, lecz wygodny pociąg. Jest to tak zwana Uganda-railway. Linja ta przecina niezmiernie puszcze afrykańskie, wspania się coraz wyżej i mija najwyższą górę, czarnego ładu, sławny Kilimadżaro. Stacje naturalnie są rzadko rozsiane, to też podczas 18-godzinnej jazdy zatrzymujemy się na wszystkich zawsze takich samych, sennych i na pustkowiu leżących stacjach.

Nairobi, wybudowane przez bogaty rząd angielski zupełnie nowoczesnie — na europejską modłę. Inna część świata przypomina jedynie tu i ówdzie na peryferjach miasta rozsiane chaty murzyńskie. Są to zabudki mijającej przeszłości; mieszają się one z domami nowoczesnego stylu. Europejczyk w śródmieściu nie zamieszkuje. Gładkie, doskonale utrzymane drogi prowadzą do przedmieść, gdzie w pięknych exzo-

tycznych ogrodach lśnią w niepokalanej bieli kamienne wille Anglików. Jeżdżą oni samochodami do miasta — do swych biur i zajęć. To też na ulicach przed gmachami publicznymi przez cały tydzień parkują długie szeregi prywatnych aut. Nie stoja nikomu w drodze, gdyż szerokie ulice zmieścić byliby w stanie po kilka rzędów pojazdów.

Dzisiaj posiada Nairobi, wspaniałe kilkupiętrowe budynki, hotele pierwszorzędne, gmachy poczty, banki hinduskie i filje londyńskich banków, sąd, kina, muzea, bibliotekę miejską. W hotelach zamieszkuje nie tylko przyjezdny, ale i osiadłe tu rodziny „home“ w nich sobie urządzają. Bo jest w tych hotelach wszystko, czego nowoczesna kultura dla białego dostarczyć jest w stanie, a więc sale jadalne, salony przyjęć, tea-rooms, sale do gier i gimnastyki i t. p. Magazyny londyńskie pozakładały w Nairobi swoje filje i sprzedają towary od najprostszyc do najbardziej luksusowych, po cenach, które według naszej polskiej waluty są bardzo wygórowane. A ta różnorodność towarów! Wyroby z japońskiej i chińskiej porcelany, arabskie meble, różne misieże bożki hinduskie, wspaniałe wyroby skórzane turycka - Egipcjanina, cała mieszanina barw i stylów, o jakich w Europie pojęcia nie mamy.

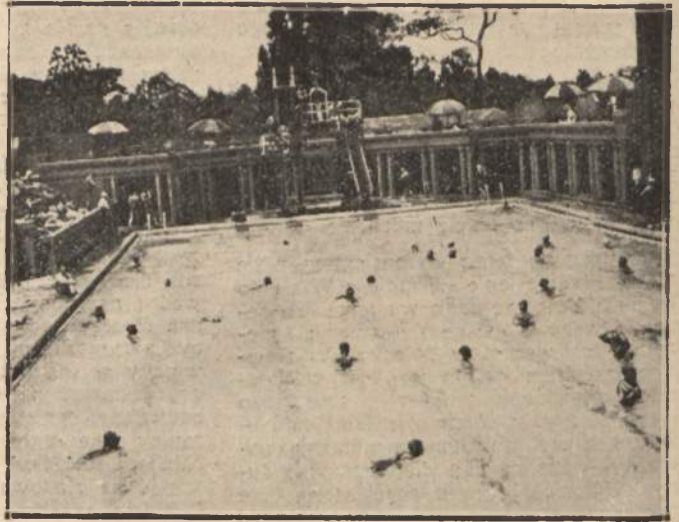
Tuż pod miastem pod kiściastymi palmami, rozsiadły się stragany z towarami dla Murzynów. Naturalnie jest to tandeta, a więc różne materiały — perkaliki i szale dla dam murzyńskich, zadrukowane w pstre desenie; bo Murzyn gustuje w krzywych kolorach. Sznurki tanich pereł szklanych i nieodjazowe w każdym bazarze ogromne koka mosiężne, służące Murzynom, jako ozdoba na ramionach lub łydkach i kostkach u nóg. Tu na wolnym powietrzu znajdują się też warsztaty rekondycyjne, stolarnie, szwalnie warsztaty szewskie i t. p. Hindusi zagarneli cały handel w kolonjach afrykańskich w swe ręce. Statystyka wykazuje o jaką ogromną liczbę ludność hinduska przewyższa element europejski. W całej Kenji jest około 3.000.000 mieszkańców z tego 16.000 Europejczyków, 39.000 Azjatów i 12.000 Arabów, reszta Murzyni.

Hindusi właściwie przed Anglikami zawładną kolonja i choć jest przez dumnego albiończyka traktowany zgóry, to jednak obie strony jednakowo od siebie zależą. Hindusi w Kenji są kupcami, rzemieślnikami, niższymi funkcjonariuszami poczty, elektrykami i kolei. Nie wolno białej kobiecie pokazać się w towarzystwie Hindusa. Rząd angielski odmawia kategoryczne pozwolenia na śluby Hindusów z białymi kobietami

^{*)} Znajduje się ono o 1.500 metrów nad poziomem morza w zdrowej okolicy gór i pięknych skał.



Nairobi. Jeden z pałacików w dzielnicy europejskiej.



Pływalnia przy hotelu Salisbury.

Zdarzają się takie wypadki, lecz wówczas młodzi muszą wyjechać do Indji, gdzie w Kalkucie, Delhi lub innym mieście mogą się ze sobą pobrać.

Pobudowali Hindusi w Nairobi swe świątynie, domy zebrań i własne szkoły — mają swoje kina, teatry. Hindus w Kenji naogół jest brudny, prymitywny, mało wymagający, ale naśladuje Anglika mową i obyczajami, choć go serdecznie nienawidzi.

Z dzielnica mahometańska graniczy misja katolicka, która wybudowała w śródmieściu specjalny kościół dla tubylców. Rząd angielski ze swej strony wybudował — szpital położniczy dla kobiet czarnych, szkołę, ochronkę, kuchnię dla... bezrobotnych i przytułek dla... bezdomnych. Bo i tu kryzys wszechświatowy szczyrzy swoje zęby. Przyszłość jednak trzeba, że Angliki opiekują się wydatnie miejscowa biedota, zwłaszcza pożyteczna działalność w tym kierunku rozwija angielska Armia Zbawienia.

Kto chce mieszkać w Afryce Środkowej musi prócz języka angielskiego wyuczyć się murzyńskiej mowy — Kisuaheli. Tubylec zwraca się z ufnością do Europejczyka, jeśli ten jest w stanie porozumiewać się z nim w jego języku. Języka tego wyuczyć się jest stosunkowo łatwo, gdyż są podręczniki niemieckie i francuskie — słowniki — Kisua-

beli, a misie w Afryce północnej w Algierze dostarczają na żądanie książek-podręczników; można je nabyć zresztą w większych księgarniach w Belgii, Francji i w Niemczech.

Wielki kompleks drewnianych budynków jest siedzibą policji w Nairobi, która tu składa się z samych tubylców, t. zw. „Askarisów”, t. j. po hindusku żołnierzy. Policjanci ci, w mundurach granatowych i wysokich, efektownych czapkach, przepasani pasem metalowym, bardzo sumiennie pełnią swoją służbę. To też Europejczyk w mieście czuje się zupełnie bezpieczny przed kradzieżami, napadami nocnymi lub innymi występkami czarnych. Burdy uliczne są nieznanne bo czarny policjant uzbrojony w pałkę gumową tłumy je prędko i bezwzględnie.

Klimat w Kenji jest znośny, choć kraj znajduje się pod samym równikiem; wieczory są długie a noce przez cały rok zimne dają więc odpocząć po tropikalnych upałach dnia.

Anglik po całodziennej pracy w swym „office” nie zaniedbuje poobiedzie — gdy chłodniej się robi — ulubionych sportów jak tenis, golf i pływanie. Przy hotelu Salisbury znajduje się wspaniała odkryta pływalnia — ogromny basen z bieżącą wodą i skocznią, a na tarasie pływalni spotyka się przy dźwiękach muzyki cały high-life kolonii

na znanych angielskich five-ocklockach. Podczas dnia panowie jak i panie chodzą ubrani po sportowemu — bez pretensji, zato wieczorem obowiązują w lokalach i w hallach hoteli smoking i suknia wieczorowa. To samo na przedstawieniach w kinie.

Obok takiej wyrafinowanej kultury żyje tubylec i mieszaniec. Murzyn jest wdzięczny białym za to wszystko, co wnieśli do jego kraju, mimo że i tu zbył i skrajna nędza mieszczą się obok siebie. Murzyn — sługa z miną zawsze nieruchomą, poważny, żyje w przekonaniu, iż wszystko, co piękne, mądre i dobre jest przywilejem białego **wielkiego pana**.

Murzyni okoliczni z plemienia Kikuyu przychodzą do miasta na zarobki, godzą się do służby do hoteli i do prywatnych domów. Są oni nadzwyczaj pojętni, zgrabni, posłuszni, lecz przytem nie-miłosiernie leniwi. Drugie plemię, dumni Masajowie, są szczepem wojowniczym. Silni fizycznie i doskonale zbudowani, nie trudnią się służeniem po miastach żyją z plonów ziemi, z uprawy roli i z hodowli krów i kóz, których w Kenji jest wielka ilość. Życie ich koczownicze dogadza im w zupełności. Mężczyźni chodzą stale z prymitywnymi dzidami, a kobiety ciężko pracują, przynosząc na plecach do miasta worki mąki, kukurudzzy głównej strawy tu-



Czarni policjanci na ulicach Nairobi.



Skaly z okolic Nairobi.

bylców. Sprzedają, uginając się pod ciężarami, swój towar po domach białych na przedmieściach stolicy.

Kobiety w Kenyi gołą swe czaszki i chodzą owinięte w brązowe garbowane skóry kozie.

Dziwne to miasto, które w swym środku odznacza się zupełną europejską kulturą, a o parę kilometrów na wzgórzu „Alhi” pasą się w pobliżu placu lotniczego stada antylop, żyraf, strusi, ba-

wolów i nosorożców. W czasie posuchy do will miejskich zagląda do spichalni lejona, lampart i szakal; wiją się węże trujące u schodów werandy w gęstych krzakach przelśicznych róż i roślin egzotycznych.

Ma to swój największy urok, że w Nairobi wśród współczesnej cywilizacji i najnowszych wynalazków techniki widoczne jest zbliska piękne i tajemnicze oblicze Czarnego Ladu.

stralje i Filipiny, niesłychany i stojący poza konkurencją dumping towarowy w koloniach afrykańskich i t. p.

Scharakteryzujemy narazie japońską akcję kolonizacyjną w Brazylii, która jest niezmiernie ciekawa.

Japończycy osiadają głównie w stanie Sao Paulo gdzie jest ich obecnie zgórą 100.000. Niedawno Japończycy otrzymali w drodze koncesji wielkie obszary w dolinie Amazonki, gdzie w chwili obecnej przygotowują tereny pod kolonizację. Osadnictwo w Brazylii przeprowadza Towarzystwo „Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha” z kapitałem 5 milij. yen. Do przewozu emigrantów upoważnione są jedynie dwa towarzystwa okrętowe „Nippon Yusen Kaisha” i „Osaka Shosen Kaisha”. Scentralizowanie werbunku i transportu emigrantów położyło kres nadużyciom, popełnianym poprzednio w dziedzinie osadnictwa przez liczne drobne towarzystwa. Osadnik zostaje wprowadzony na już zorganizowany teren i kompletnie urządzoną działkę, na której rozpoczyna od razu pod kierunkiem japońskiego instruktora rolnego produktywną gospodarke rolną. W ten sposób nie traci on ani pieniędzy, ani czasu i energii na urządzanie się, ponieważ ten fragment jego bytowania w Brazylii jest już przed sprowadzeniem kolonistów załatwiony przez Towarzystwo. Przed wyjazdem osadnik przechodzi w kraju osadniczy kurs wyszkoleniowy który jest kontynuowany także

SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Napisał **Dr. Jan Rozwadowski**, Warszawa

W listopadzie 1933 odbył miesięczną podróż inspekcyjną po Afryce Północnej gen. Weygand, inspektor generalny armii francuskiej. Z komentarzy, jakie się obecnie ukazały w kolonjalnej prasie francuskiej, wynika, że głównym celem podróży generała było zorientowanie się w możliwościach przetransportowania części francuskich wojsk kolonjalnych do metropolii oraz w kolaboracji militarnej francusko-hiszpańskiej, mającej się wyrazić w projektowanym podjęciu wspólnych działań, zmierzających do pacyfikacji hiszpańskiej strefy Ifui i Rio del Oro.

W sprawie pierwszego celu podróży prasa francuska zajmuje stanowisko zdecydowanie negatywne. Akcji prasowej, zwalczającej projekt Ministerstwa Wojny sprowadzenia do Francji części wojsk z kolonij afrykańskich, patronuje marszałek Lyautey na łamach „Matin”.

Jak wiadomo, projekt Ministerstwa Wojny ma na celu wzmocnienie kontyngentu wojska w metropolii, ponieważ obecnie powoływane są do służby roczniki z lat wojennych, które wykazują wielkie luki, wskutek małej ilości urodzin w tych latach.

Opinia francuska jest zamieszana tym projektem, uważając osłabienie kontyngentu wojsk kolonjalnych za bardzo niebezpieczne, wobec niedawnego dopiero stłumienia groźnego powstania Rifu oraz wobec ciągłych niepokoїв w południowej części protektoratu Marokańskiego. Poza tem podnosi się argument, że zdrowe dziś moralnie wojska kolonjalne, przeniesione do Francji, będą tutaj podlegały propagandzie komunistycznej oraz alkoholizmowi, co zmniejszy ich wartość bojową.

Drugi cel podróży gen. Weyganda do Afryki, to sprawa pozycji Hiszpanji w jej własnych posiadłościach w Ifui i Rio del Oro. Prawa własności Hiszpanji do tych krajów są tylko nominalne. Całe to terytorjum znajduje się we władaniu tubylców, nieuznających zwierzchnictwa hiszpańskiego i stale zaopatrujących się w broń. Ponieważ sąsiedztwo takie jest groźne dla Maroka francuskiego, przeto Francuzi chcieliby zlikwidować ten stan rzeczy przez przeprowadzenie wspólnie z Hiszpanją pacyfikacji Ifui i Rio del Oro, w której rezultacie Hiszpanie rozciągnęliby nad krajem swą faktyczną władzę.

Istniejące w Londynie Towarzystwo Kolonizacji Żydów zwróciło się do rządu tureckiego z memorjałem zawierającym projekt osadzenia na terytorjum Turcji 300.000 Żydów, przeważnie uchodźców z Niemiec.

Memorjał podnosi, że wśród Żydów znajduje się wielu finansistów i uczonych, wskutek czego emigracja ich przyniesie Turcji duże korzyści. Rząd turecki — według informacji prasy wiedeńskiej — miał się odnieść do pro-

jektu przychylnie. Jak wiadomo, próby ulokowania Żydów niemieckich natrafiają na trudności. Podniesiona przez Ligę Narodów sprawa kolonizacji żydowskiej w Australii nie dała narazie pozytywnych wyników, zwiększenie zaś ruchu emigracyjnego Żydów do Palestyny napotyka na zdecydowany opór Arabów.

W chwili obecnej największą prężność kolonjalną, wyrażającą się metylko w działaniach politycznych i w propagandzie, ale przede wszystkim w konkretnych czynach, wykazuje Japonia. Najważniejszymi etapami japońskiej działalności kolonjalnej w ostatnim czasie są: zbrojne wystąpienie w Mandżurji, usiłowanie stwarzania faktów dokonanych na Pacyfiku, nacisk na Au-



Typowy krajobraz Parany.



W głębi puszczy parańskiej.

na okręcie. Koszt osadzenia kolonisty (wraz z działką, domem i przejazdem) wynosi zawrotną, jak na nasze stosunki kolonizacyjne, wysokość około 30.000 zł. z uwagi na to, że Japończycy zalecają swoim kolonistom uprawę wysokowartościowych plodów (tytoń, warzywa i t. d.) Towarzystwo całą sumę kosztu osadzenia kredytuje kolonistę. Poza tym część produktów kolonisty odkupuje kraj macierzysty. Japończycy utrzymują, że ta kosztowna kolonizacja im się opłaca i że osadnicy dzięki zorganizowanemu na wstępie, dobrze funkcjonującemu aparatowi handlowo-financeowemu i wymiennie-towarowemu, są w stanie normalnie spłacać raty wraz z procentami.

Żaden kraj nie wysyła do Brazylii ko-

lonistów tak doskonale przygotowanych do swego zawodu i otoczonych taką opieką sanitarną, roboczą i społeczną. Japonia kontynuuje kolonizację w Brazylii w sposób stały i systematyczny. Co miesiąc do portu w Santos przybywają dwa okręty, które przywożą po 1.000 kolonistów. W pierwszych trzech kwartałach bieżącego roku przybyło do stanu Sao Paulo 18.500 osadników.

Kolonizacja japońska wywołuje duże zaniepokojenie wśród Niemców, którzy opanowali stan Sao Paulo i uważali go za swoją domenę. O ile tempo kolonizacji japońskiej będzie trwało w stanie niezmiennym jeszcze przez kilka lat, to bezwzględnie Japończycy zlikwidują dotychczasowe wpływy niemieckie na tym terenie.

MURZYNSKIE SNY O POTĘDZĘ

Napisał **Wołc ech Szuklewicz**, M lanówek

Kiedy biały człowiek, któremu w Europie jest bezwzględnie za ciasno, stawia coraz mocniejszą nogę na Czarnym Kontynencie, zamieniając zwolna, ale pewnie, Afrykę w europejskie gospodarstwo folwarczne, mające na celu przede wszystkim dostarczenie surowców dla przemysłu europejskiego, a w następstwie cywilizacyjnego rozwoju ludności tubylczej i rynków zbytu dla nadmiaru europejskiej produkcji przemysłowej, wśród Murzynów, budzących się ze swego wiekowego snu letargicznego, rodzi się poczucie samowiedzy rasowej i zrozumienie, że Afryka, ta kolebka czarnej rasy, musi być i pozostać na zawsze w jej nieograniczonym władaniu.

Poglądy te i uczucia, będące źródłem wielu poważnych nieporozumień i głębokich starć, mają swoich wyznawców i apostołów nie tylko na gruncie afrykańskim z braku liczniejszej inteligencji murzyńskiej, ile w Stanach Zjednoczonych Ameryki, gdzie żyją miliony byłych niewolników, pracujących świadomie nad wyzwoleniem swych czarnych braci ze stanu poniżenia, w jakim bez swej winy i bez swej woli pozostają. Najpoważniejszym wśród nich jest niewątpliwie znany w Ameryce esseista W. E. D. Dubois, rozwijający swe poglądy w książce p. t. „Darkwater” (dosłownie: czarna woda) zasługujące na naszą uwagę nawet wtedy, gdybyśmy się z jego poglądami zasadniczo nie godzili.

Treść tej książki skrócić można w następujący sposób:

Któryś rzymski prokonsul miał zawołać: „Semper novi quid ex Africa”. Dzisiaj świat jest innego zdania, krzywdząc na każdym kroku i Afrykę i jej tubylczych mieszkańców. Autor twierdzi w swym zapale, że w Afryce zrodziła się jedna z najwcześniejszych, jeżeli wogóle nie najwcześniejsza cywilizacja ludzka; z Afryki wyszła sztuka, topienie żelaza, a rolnictwo i handel kwitnęły tam już wtedy, kiedy Europa była jeszcze w stanie dzikości.

Mommsen powiedział, że „dzięki Afryce chrześcijaństwo stało się religią powszechną”, a również dzięki Afryce islam mógł odegrać swą wielką rolę zdobywcę i cywilizatora.

Winy Europy i białej rasy wobec ludności murzyńskiej są zaiste wielkie; wystarczy tutaj wskazać jedynie na fakt, że przez przeciąg czterech wieków biała Europa stanowiła główną podporę

tego handlu istotami ludzkimi, który pozbawił czarną Afrykę stu milionów ludzi, przekształcił oblicze jej życia społecznego, obalił zorganizowany rząd, wykoszławił odwieczny przemysł, uniemożliwiając wręcz rozwój kulturalny. Dzisiaj zaś panuje nowa forma niewolnictwa w postaci proletariatu przemysłowego, pozbawionego własnej ziemi, z której go biały człowiek wypiera. Bezwzględna eksploatacja przemysłowa czarnego kontynentu posiada atoli ujemne strony dla samych eksploatatorów, gdyż oto H. G. Wells powiedział: „Jest rzeczą jasną, że dopóki te cenne obszary surowców pozostają podzielone pomiędzy pewną ilość współzawodniczących ze sobą imperializmów europejskich z których każdy jest mocno zdecydowany eksploatować swoją posiadłość na własną korzyść, a na szkodę innych, nie może zapanować na świecie stały pokój. Jest to rzecz wręcz niemożliwa”.

Dubois nie dostrzega możliwości pogodzenia się europejskich imperializmów kosztem czarnej rasy, jakkolwiek możliwość tej wcale nie wyklucza, a ponieważ biały człowiek nie tylko panoszy się na czarnym ale i na żółtym kontynencie także, przeto Dubois ostrzega, że o ile panujący stan rzeczy nie ulegnie zmianie, to może się zdarzyć, iż wszystkie narody kolorowe musiałyby się solidarnie zorganizować do wspólnej wojny z białą Europą.

O naiwności autora świadczy przytoczenie słów wypowiedzianych przez Harry H. Johnstona: „Jeżeli mamy mówić, jak to czynimy sentymentalnie, ale słusznie o przywróceniu narodowości polskiej, o daniu zadośćuczynienia separatystycznym dążnościom Irlandii o tem, co się ma uczynić dla uciśnionych narodów europejskich to nie możemy bodaj wykluczyć z tego rozważań i krajów afrykańskich”. Możemy być zaiste dumni z laskawego zestawienia nas na jednym poziomie z półnagimi, dzikusami kontynentu afrykańskiego, których mimo całą sympatję, na jaką zasługują, za równych sobie pod każdym względem uważać nie możemy.

Podzielając zdanie Johnstona, autor domaga się utworzenia „niezależnego” państwa murzyńskiego, ale zobaczymy jak to czyni: Afryka dla Afrykan! — tak bezwzględnie, ale czy cała Afryka, czy też tylko jej część i która? Tu autor popelnia niekonsekwencje i robi poważny kompromis. Wyklucza z tej swo-

jej koncepcji nie tylko Egipt i Afrykę Północną, ale nawet Afrykę Południową, obejmując jedynie czarną Afrykę (a więc nawet wedle autora istnieje jeszcze i inna), w skład której wchodzi posiadłości brytyjskie, francuskie, belgijskie, portugalskie, włoskie i hiszpańskie, wreszcie niepodległe państwa Abisynji i Liberji, które łącznie obejmują 8.200.000 mil kwadratowych obszaru o ludności, wynoszącej ponad sto milionów czarnych, a zaledwie sto tysięcy białych. Przeciwno trzymaniu czarnej ludności tubylczej w poddaństwie u białej rasy autor stawia koncepcję inną: Światowego Państwa Afrykańskiego, Czarnej Afryki, przy zastosowaniu do jej ludów orzeczeń i obietnic dawanych światu jeszcze tak niedawno, tak obficie a tak lekkomyślnie, przy uznaniu w Afryce deklaracji Amerykańskiej Federacji Pracy, głoszącej, że „żaden lud nie może być poddawany suwerenności, pod której rządami nie chce się znajdować”; przy uznaniu uchwał niedawnej konferencji „Angielskiego Towarzystwa Ochrony Ludności Tubylczej” (Anti-slavery and Aborigines Protection Society) głoszącej, że przy wszelkiej rekonstrukcji Afryki, mogącej wyniknąć z tej wojny, interesy ludności tubylczej jakoteż ich życzenia, o ile życzenia te będą mogły być jasno ustalone, muszą być uznane jako główne czynniki, na których należy oprzeć postanowienia odnoszące się do ich przyszłości”. Inne mi słowy znaczący to uznanie po raz pierwszy w dziejach świata, że czarni są ludźmi.

Otóż autor przyznaje, że może się okazać rzeczą niemożliwą, natychmiastowe zbudowanie takiego państwa. Ale przy zwycięstwie kolonii sprzymierzonych kolonij niemieckie, obejmujące milion mil kwadratowych, jakoteż pół miliona czarnych mieszkańców, powinny stanowić zawizek takiego państwa, dającego początek Czarnej Afryce. Do tych kolonij niemieckich należałoby dodać dwie inne kategorie kolonij z latwych do zrozumienia powodów. Ani Portugalia, ani Belgja — nie okazały szczególniejszej zdolności do rządzenia ludami kolonialnymi. Te dwie kategorie kolonij dodałoby 1.700.000 mil kwadratowych, jakoteż ośmnaście milionów mieszkańców.

Śmiała pozornie koncepcja niepodległej Czarnej Afryki, traci bardzo wiele na swej wartości, gdy się przeczyta następujący ustęp pracy Dubois'a: „Nikt nie spodziewa się, aby to nowe państwo było niezawisłe i samorządne od samego początku. W przeciwieństwie atoli do obecnych planów odnośnie Afryki świat oczekuje mezwastwość samorządu, jako jedynego możliwego zakończenia tego eksperymentu. Na początek trudno sobie wyobrazić lepszy sposób zarządzania tem państwem, jak przy pomocy tej samej władzy międzynarodowej, za której sprawą mamy nadzieję stworzyć pokój na świecie”.

Do jakiego stopnia autor tonie w utopii dowodzi fakt, że wedle niego z wielką troską wybrana komisja rządząca tem państwem miałaby się składać nie tylko z rządów, lecz z przedstawicieli cywilizacji, nauki, handlu, reform społecznych, filantropów o zabarwieniu religijnem, ale bez sekularskiej zaciekłości. Musiałaby obejmować nie tylko białych, ale i ludzi wykształconych i odpowiednio przygotowanych krwi murzyńskiej. Cały projekt posiada te same cechy fantazji poetyckiej, raczej, niżli

realnego, politycznego programu, który nie bujałby w obłokach.

Autor domaga się przytem, aby nowy rząd czarnej Afryki wypracował gruntowny i kompletny system wykształcenia nowoczesnego, opartego na obecnym rządzie, na religii, jakoteż prawach zwyczajowych ludów tubylczych. Nie należałoby usuwać gruntownie sprawnie działających instytucji afrykańskiego samorządu lokalnego, opartych na rodzinie i plemienu; nie należałoby usiłować nagłego „nawracania” przy pomocy propagandy religijnej. Rzecz prosta, że przestarzałe zwyczaje i szkodliwe zdrowiu praktyki musiałyby być stopniowo usuwane, ale zarząd winienby naśladować przykład najlepszych administratorów kolonialnych budując na uznanych i ustalonych podwalinach raczej, niżeli na całkowicie nowym, czysto teoretycznym planie.

Na zakończenie słów kilka. W gorąco

napisanym ustępie autor zwalcza zakorzeniony od wieków przesąd, odnośnie niższości rasowej Murzynów, której mają przeczyć dzieje Egiptu, Grecji, Rzymu, Bizancjum i Arabii. Ci ludzie, którzy wiedzą, czego czarni dokonali w dziejach ludzkości, którzy zadali sobie trud poznania bodajby powierzeliwnie dziejów podnoszenia się na wyższy poziom Murzyna w Afryce, Indjach Zachodnich oraz obydwu Amerykach wiedzą, że dzisiejsza pogarda dla Negra nie opiera się na żadnej naukowej podstawie, godnej bodaj chwili zastanowienia. Nie jest to bowiem nic innego, jak tylko występny nałóg myślowy. Przy dobrej woli tedy można na Czarnym Kontynencie zapoczątkować ostatnią wielką krucjatę ludzkości. Po wyzwobodzeniu Afryki i Azja byłaby już bezpieczna, a Europa zaiste triumfująca.

Czekajmy tedy cierpliwie na dobrą wolę i wielką krucjatę ludzkości!

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawił **Franciszek Eyp**, Warszawa

NAGRODY ZA UTWORY W JEZYKU TUBYLCÓW.

Międzynarodowy Instytut Języków i Kultur Afrykańskich wyznacza co roku nagrody autorom - tubylcom za napisanie dzieł w którymś z języków afrykańskich.

Dzieło nie może obejmować więcej, aniżeli 50.000 słów i nie mniej, niż 15.000 słów, ma być napisane przez Afrykańczyka - tubylca, w języku tubylczym, a treścią może obejmować opisy życia tubylców, opowiadania z historycznej przeszłości tubylców utwory wyobraźni i t. p.

Na 1934 r. Instytut wyznaczył nagrody za rękopisy w językach: Duala, Shambala i Swina.

WYSTAWA KOLONJALNA W OPORTO.

W r. b. ma się odbyć w Portugalji wystawa gospodarcza kolonii portugalskich. Na wystawę przeznaczono miasto Oporto, głównie po Lizbonie, portugalskie centrum handlowe, nastawione na handel z koloniami.

Wystawa odbędzie się w lipcu i sierpniu. Kolonie chcą godnie wystąpić z pokazem swego dorobku gospodarczego, oraz chcą wykazać jaką rolę odgrywają w stosunkach handlowych z metropolją, czynią więc już obecnie przygotowania do wystawy. Ma to być miniatura zeszłorocznej francuskiej wystawy kolonialnej.

Teroczna wystawa portugalska ma także na celu uzmysłowienie mieszkańcom metropolji możliwości pracy i urzędzenia się w kolonjach oraz pobudzić portugalskie kapitały, lokowane głównie w bankach angielskich, do inwestowania ich w przedsiębiorstwach kolonialnych.

OCHRONA AFRYKAŃSKIEJ FAUNY I FLORY.

W Londynie w końcu 1933 r. odbyła się Międzynarodowa Konferencja ochrony flory i fauny afrykańskiej. Omawiano na niej konieczność zawarcia międzynarodowej konwencji ochrony dzikiej zwierzyny w kolonjach afrykańskich.

Przy ustalaniu jaka zwierzyna i w jakim stopniu ma podlegać ochronie, podzielono zwierzynę na dwie klasy. Do klasy A zaliczono wszystkie te zwierzęta, które w każdej kolonii powinny podlegać surowej ochronie a odstrzał

ich może nastąpić tylko za specjalnem pozwoleniem gubernatora. Zwierzęta zaliczone do klasy B nie wymagają już tak troskliwej ochrony i mogą być łowione, ale też po uzyskaniu pozwolenia, które łatwo można otrzymać.

Po bardzo ożywionej dyskusji zaliczono goryle do klasy A, uznając je za stworzenia spokojne. Ale szympansy zaszeregowano do klasy B, gdyż stwierdzono, że małpy te są niebezpieczne dla człowieka. Jako przykład podano dwa wypadki porwania przez szympansy dzieci murzyńskich, z któremi szympansy uciekły na wierzchołki drzew i stamtąd zrzuciły je na ziemię.

Również i słonie zaliczono do klasy B. Praktyka bowiem wykazała, że zupełny zakaz polowania na słonie nie jest możliwy do zastosowania, zwłaszcza, że w niektórych koloniach są jeszcze duże ich ilości, natomiast wypowiedziano się za ograniczeniem polowań na słonie, głównie młode, których kły nie dochodzą wagi 5 kg.

WIELKI PLAN NAWODNIENIA W UNII.

Posucha, jaka w ciągu ostatnich dwu lat pajnowała w Afryce Południowej wywołała w Unji Południowo - Afrykańskiej olbrzymie szkody w rolnictwie i hodowli. Ucierpeli tak biali osadnicy, jak czarni rolnicy. Zasiewy w wielu okolicach przepadły i okazała się potrzeba ratowania ludności od śmierci głodowej.

Ponieważ posuchy trafiają się w Unji często, przeto ministerstwo terenów i nawodnienia opracowało plan urządzenia zbiorników wody w całym kraju, aby chociaż częściowo zabezpieczyć zasiewy przed klęską posuchy.

Najpierw ma być urządzony zbiornik w dolinie rzeki Vaal kosztem 4 milj. funtów szteri. Roboty rozpoczną się w najbliższych miesiącach i trwać będą 5-6 lat zatrudniając około 3.000 robotników. Po wykonaniu robót można będzie nawodnić 60.000 morgów.

Woda na rzece Vaal będzie spiętrzona i przeprowadzona kanałem w dolinę rzeki Hartzu. Ponieważ roboty będą wykonane w odległości około 100 klm. od Kimberley, przeto tereny nawodnione przypadną na dawne pola diamentowe obecnie już wyeksploatowane i uważane za bezwartościowe.

ZDROWOTNOŚĆ LUDNOŚCI W NAIROBI.

Urząd zdrowia w Nairobi (stolicy Kenyi) ogłosił sprawozdanie za r. 1932. W największem tem miesiącu na wyżynie wschodnio - afrykańskiej mieszkało w r. ub. 47.465 ludzi z czego przypada 6.000 na Europejczyków, 14.700 na Azjatów (przeważnie Hindusów) i wogóle kolorowych, oraz 24.765 Murzynów.

Przeciętnie śmiertelność wynosiła 11,08 na 1.000 mieszkańców t. j. mniej, aniżeli w r. 1931, kiedy osiągnęła 13,57. Śmiertelność wśród Europejczyków wynosiła tylko 5,63 pro mille, podczas gdy wśród Murzynów 10,75, a wśród Azjatów 13,57.

Jak ten promille śmiertelności przedstawia się w stosunku do niektórych krajów europejskich, wykazują to poniższe liczby za r. 1932 a mianowicie: dla Polski 15,00; dla Francji 15,8; dla Włoch 14,5 na 1.000 mieszkańców.

Wynika więc z tego, że śmiertelność w Nairobi jest mniejsza aniżeli w niektórych krajach europejskich.

SAMORZĄD I UNJA.

Ludność Kenyi domaga się przyznania jej szeroko zakreślonego samorządu. Równocześnie ludność ta czyni starania zrealizowania dawnego projektu t. zw. „Closer Union” t. j. ścisłego połączenia administracyjnie i gospodarczo Ugandy, Kenyi i Tanganiki w jeden organizm gospodarczo - polityczny.

Sprawa ta była już poruszana przed dwoma laty. Wtedy projekty te nie doszły do skutku, głównie z powodu stanowiska ludności tubylczej w Tanganice, która ma w tej sprawie poważne znaczenie. Tanganika bowiem jest kolonią mandatową i sama może zdecydować o swym losie (przynajmniej teoretycznie, o ile to przypadnie białym do przekonania). Ponieważ ludność ta zajmuje stanowisko niezdecydowane, przeto projekt złączenia Kenyi z Tanganiką ma być zgłoszony do Ligi Narodów, gdyż w mocy Ligi leży powzięcie decyzji w tej sprawie.

ZWALCZANIE ŚPIACZKI.

Rząd Mozambiku przeznaczył na zwalczanie śpiączki w roku 1934 1.430.000 eskudów (t. j. 429.000 zł.). Z kwoty tej przypada na utrzymanie służby sanitarnej 418 tys eskudów. Służba sanitarna składa się z 13 lekarzy, 4 dozorców Europejczyków, 8 dozorców Murzynów, 12 policjantów sanitarnych i 50 sanitariuszów szpitalnych.

Płace lekarzy i reszty funkcjonariuszów szpitalnych nie muszą być wysokie, skoro razem płace te wynoszą niespełna pół miliona eskudów (tj. 150.000 zł.).

Akcja zwalczania śpiączki odnosi się tylko do pewnych dystryktów, gdzie choroba ta występowała nagminnie tj. w dystryktach: Tete, Mozambik, Cabo Delgado.

WYNAGRODZENIA GUBERNATORÓW KOLONIJ PORTUGALSKICH.

Pobory gubernatorów portugalskich w kolonjach są różne, zależne od wielkości kolonii, jej rozwoju i poziomu gospodarczego. Pobory ci roczne są następujące. Najwięcej pobiera gubernator Mozambiku, gdyż 287.990 eskudów rocznie, co stanowi kwotę 86.397 złotych. Gubernator Angoli pobiera 188.280 eskudów rocznie (56.484 zł.), wysp Zielonego Przylądka 96.960 eskudów (29.088 zł.) i tę samą kwotę wynosi uposażenie gubernatora Gwinei portugalskiej.

Ponadto gubernatorowie kolonii pobierają jeszcze różnego rodzaju dodatki, które osiągają prawie wysokość wyżej podanych rocznych poborów.

Z TERENÓW ZŁOTODAJNYCH

Odkryte w r. ub. tereny złotodajne w Kakamega (zachodnia Kenia) cieszą się w dalszym ciągu licznym napływem poszukiwaczy złota i diamentów. Oprócz wielkich przedsiębiorstw, zatrudniających po kilkuset czarnych robotników, sprowadzanych zdaleka, pracuje tam wielu pojedynczych poszukiwaczy.

Ponieważ wszystkie hotele i pensjonaty w Kakamega są przepelnione, przeto ci poszukiwacze, którzy później przybyli urządzają się, jak mogą. Udają się oni w dalsze okolice, budują sobie prowizoryczne domki i są zachwyleni taniością środków spożywczych. Murzyni natomiast cieszą się z niebywale wysokich cen, jakie otrzymują za swe produkty. Np. jeden z takich poszukiwaczy podaje w swej korespondencji w „African World” następujące ceny: kurcze pół szylinga (t. j. 70 gr.), 15 jajek 1 szyl., 100 bananów również 1 szyl., budowa chaty 2 funty i 10 szyl. (t. j. 42 zł.), a utrzymanie rodziny miesięcznie 10 funtów (t. j. 280 zł.).

W porównaniu z cenami w Anglii, w Unji Południowo - Afrykańskiej i w hotelach w Kakamega, ceny te są rzeczywiście niskie. Ale czy długo potrwa ta taniość — tego nie wiadomo. Prawdopodobnie, kandydaci na poszukiwaczy

złota, zachęceni temi cenami, zaczną napływać w dużej ilości, a wtedy napewno ceny wzrosną niepomierne.

W samym centrum t. j. w Kakamega drożyzna już się rozpoczęła, gdyż okoliczna ludność murzyńska nie może już zastarczyć środków żywności dla przybyszów. Wiele produktów sprowadza się z głębi kolonii, a nawet z Unji Południowo - Afr., skąd np. jajka sprowadzane są czasem pocztą lotniczą, gdy brak ich jest na miejscu.

ROZBUDOWA PORTU ORAN

Po porcie Alger pierwsze miejsce w tym kraju zajmuje port Oran. Pomimo kryzysu gospodarczego, francuskie kolonie w Afryce Północnej rozwijają się dobrze, a świadcza o tem coraz to nowe roboty inwestycyjne, wywołane właśnie rozrostem gospodarczym tej części francuskiego dominium kolonialnego.

Jednym z takich dowodów rozwoju Algeru jest rozbudowa portu Oran. Prace w porcie obejmą budowę basenu o pow. 100 ha przeznaczonego dla statków, zaopatrujących się w węgiel. Koszt budowy tego basenu wynoszą 275 milj. fr., z czego połowę pokryje rząd kolonii, a druga połowę Izba Handlowa Oranu.

LIKwidACJA URZĘDU WŁASNOŚCI NIEPRZYJACIELSKIEJ

W r. 1917 po zajęciu Tanganiki przez wojska aliantów został utworzony specjalny urząd (Enneniy Property Department) dla objęcia opuszczonej oraz skonfiskowanej własności niemieckiej tj. niemieckiej.

Departament ten miał początkowo tylko trzech urzędników: 1 białego i 3 Azjatów. Gdy liczba własności podległych nadzorowi departamentu wzrosła do 1.100 wówczas ilość urzędników podniosła się do 11 białych i 13 Azjatów. W miarę, jak własności te przechodziły w ręce obce, lub były zwracane Niemcom, malała liczba urzędników aż w r. b. pozostał tylko 1 biały i 1 Azjata, a i tych ostatecznie zwolniono wraz z równoczesną likwidacją departamentu.

Zarząd kolonii nie tylko nie poniósł żadnej straty na nadzórze własności niemieckiej, ale nawet uzyskał poważny dochód. Od roku 1917 do końca marca r. b. wpływ z nadzorowanych posiadłości i ich likwidacji wynosił 3.249.873 funtów szt. a wydatki na administrację tych posiadłości 1.666.366 funt szt. wobec czego czysty zysk wypada — 1.464.017 funt. szterl. (t. j. według kursu obecnego ponad 42 miliony złotych)

ZDOBYCZE I TROSKI POLONIJ ZAMORSKIEJ

Napisał **Kazimierz Zieleniewski**, Warszawa

Przed kilku laty istniały stale teatry polskie w większych skupieniach Polaków w Stanach Zjednoczonych. Z nastaniem kryzysu teatry te znikły, aczkolwiek do upadku ich przyczynił się również niski poziom repertuaru, słabe siły aktorskie, nieodpowiedni wybór sal, brak pod każdym względem wyższych kulturalnych ambicji u organizatorów tych imprez.

Ze jednak daje się odczuwać potrzebę zorganizowania na nowych podstawach teatru polskiego dla Polonii w U.S.A. świadczy o tem projekt artysty Polaka urodzonego i wychowanego w Ameryce, Czesława Czaji, który grywał w teatrach amerykańskich, ale mimo tego ukochał scenę polską więcej niż amerykańską i po roku spędzonym w Polsce dla lepszego zapoznania się z naszą sztuką dramatyczną wystąpił z propozycją zorganizowania stałego objazdowego teatru polskiego, któryby w ciągu 30 tygodni dał 225 przedstawień w 17 największych osiedlach polskich: w New Yorku, Newarku, Passaic, Trenton, Filadelfii, Baltimore, Wilmington, Pittsburgu, Chicago, Milwaukee, Detroit, Toledo, Cleveland, Buffalo, Rochester, Utica i Schenectady.

Projektodawca sądzi, że egzystencja takiej imprezy powinna się oprzeć o istniejące zrzeszenia polskie w Ameryce i o specjalnie stworzony w tym celu Związek Teatru Polskiego. Doświadczeni obserwatorzy życia Polonii amerykańskiej oceniają sceptycznie możliwość oparcia teatru na takich zasadach społecznych przedwczesnych jeszcze w tej dziedzinie i radzą liczyć raczej na ryzyko zdolnego fachowca teatralnego, któremu mógłby się udać ten pomysł, jeśli nie w całej rozciągłości, to w skromniejszych ramach z przewidywaniem frekwencji na każde przedstawienie w ilości niższej od półtora tysiąca widzów.

W przeciwieństwie do upadku polskich teatrów, faktem godnym zanotowania jest powołanie „Wesela” Wyspiańskiego w języku angielskim na scenie amerykańskiej.

Chicagowski „Dziennik Zjednoczenia” (2.XI) pisze za „Nowym Światem” nowojorskim w tej sprawie: „Czy można w New Yorku wystawić „Wesele” Wyspiańskiego w oryginale? Nie? Czy takie mamy niskie pojęcie o Polonii? A przecież przed dwudziestu laty wystawiono w New Yorku „Wesele” z udziałem dr. Vorzimmersa, Rajzachera, Mazura, L. Kowalskiego i t. d. Dlaczego „Wesele” dobre jest dzisiaj dla Amerykanów, a nie dobre dla Polaków?”

Prof. Mierzwa, dyrektor Fundacji Kościuszkowskiej, stwierdza że wystawione w Uniwersytecie Yale arcydzieło Wyspiańskiego wywarło wspaniałe wrażenie na doborowych amerykańskich widzach. Reżyserem sztuki w angielskim przekładzie był Frederick Burleigh, który studiował teatr w Polsce jako stypendysta Fundacji Kościuszkowskiej. Burleigh chce popularyzować polską sztukę teatralną w Ameryce i na początek dał utworzyć od razu za imponował Amerykanom.

★

Do rąk publicystów polskich w Stanach Zjednoczonych dotarła broszura dyrektora Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy Stefana Lenartowicza (który z ramienia Rady odwiedził w tym roku Polonię północno - amerykańską) zatytułowana „Ubranie Polaków w Ameryce”.

Prasa polsko - amerykańska podnosi, iż autor obserwacji, zaczerpniętych na miejscu uderza wyraźnie w ton optymistyczny co jest dobre bo obecnie wszyscy nieco optymistyczniej patrzymy się w Ameryce na życie, niż rok temu, gdy wszy-

stko leciało na łeb na szyję do kompletnej ruiny. Obecnie daje się zauważyć pewną poprawę. W każdym bądź razie przeszliśmy najgorsze” („Wiadomości Codzienne”, 8.XI).

Podkreśla się również słuszność twierdzenia dyr. S. Lenartowicza, że „im więcej poznaje się prawdę o wychodźstwie amerykańskim, tem więcej widzi się, że pesymizm, co do zachowania przez wychodźstwo poczucia narodowego polskiego, niema podstaw”. Zestawiając wrażenia swoje z przed 2 lata i obecnie dochodzi do wniosku, „że w życiu Polonii amerykańskiej mimo dotkliwego kryzysu gospodarczego nic nie zamiera, a jest szereg nowych zjawisk napawających jaknajlepszą i jak największą nadzieją na przyszłość”.

Amerykańska Partia Socjalistyczna odgrywa znikomą rolę w życiu politycznym Stanów Zjednoczonych, mając posłuch przeważnie wśród imigrantów ostatniej doby.

Tembardziej znamienity jest wobec tego fakt wyboru na prezesa tej partii przez jej komitet wykonawczy Polaka, pierwszego syna polskich emigrantów, który stanął na czele stronnictwa socjalistycznego w U.S.A. Jest nim Leon Krzycki z Milwaukee, mający za sobą 30 lat pracy żmudnej w amerykańskich związkach robotniczych.

Buffalski „Dziennik dla Wszystkich” (13.XI) daleki od sympatii dla kierunku socjalistycznego niezmiernie obiektywnie i taktownie ocenia ten fakt, pisząc: „Awans zasłużony. Wybicie się Krzyckiego w partii, która w ostatnich prezydenckich wyborach potrafiła skupić 728,860 głosów uważać można za zaszczyt dla Polaków”.

★

Jak niewybredna jest antypolska propaganda, kierowana przez Niemców w Stanach Zje-

dnoczonych i docierająca nawet do aktorów i reżyserów, zapewne niemiec- kich, w Hollywood, świadczy scenar- rjusz dwóch świeżych filmów „The Life of Jimmy Dolan” i „How many more nights?”.

W pierwszym filmie role czarnego charakteru kazano spełnić Polakowi, ozdabiając go nadomiar nazwiskiem Pułaskiego z przydomkiem „the killer” (zbój, zabójca).

W drugim filmie cudna, dobrą, nie- szczęśliwą bohaterkę ratuje z rąk uwod- ziciela wstretnego o nazwisku Ko- ściuszki — młody student Niemiec, stu- djujący na uniwersytecie amerykań- skim. Obciążony poza tem morderstwa- mi i rabunkami ten „Kościszko” w epi- logu odbywa tradycyjny marsz do miej- sca kaźni, krzesła elektrycznego.

Światlejsi Polacy amerykańscy nawo- lują do zaprotestowania przeciwko tego rodzaju filmom, nie papierowymi wyra- zamii oburzenia, ale w sposób bardziej s k u t e c z n y i konkretny — na wzór Italii, która zagroziła amerykań- skim wytwórciom z a k a z e m p r z y- w o z u filmów amerykańskich do Italii w razie prowadzenia przeciw włoskiej propagandy w filmach amerykańskich. Protest ten poskutkował.

★

W życiu polskiego wychodźstwa, wszę- dzie, a za Oceanem zwłaszcza, rozma- i t e u r o c z y s t o ś c i publiczne, o b c h o d y okolicznościowe i t. d. odsła- niają najlepiej samym sobie, obcym i dalekiej Macierzy, zatracone w dniach powszednich, w morzu obcości, oblicze istotne i postawę wewnętrzną polską braci naszych zagranicą. Są to obrzędy niejako stwierdzające głębokie u- miłowanie Ojczyzny przed-

k ó w i jako takie wymagające wni- kliwego zrozumienia i wszechstronnej oceny.

Polska organizacja społeczna w De- troit, stolicy Forda, obchodzi 40-lecie istnienia. Jest to gmina 15-ta, Macie- rzysta, z łona jej bowiem inne powstały z czasem w tym ośrodku gminy „Zwią- zku Narodowego Polskiego”. Jedną z najstarszych w całym Związku.

Tuż za kapelą, otwierającą pochód u- licami miasta, szła wolno dwie limuzy- ny, wiozące najstarszych związkowców, założycieli tej gminy, z pamiętającym powstanie 1863 roku staruszkami na czele K. Kamińskim, weteranem, co chłopakiem z powstańcami na Moskali się porywał...

A za tymi weteranami dopiero — star- szyzna naczelna Związku, i wicecenzor dr. Pawłowski, prezes zarządu J. Ko- markiewicz, rzecznik Związku mec. L. A. Kościński, pani Szymczak, komisarka Z.N.P. na stan Michigan prezesi wszy- stkich gmin w Detroit i okolicach, a po- tem harcerki i harcerze związkowi, a za młodzieżą błękitny szereg Sokolów, a dalej już czwórkami lud związkowy... (Detroitki „Dziennik Polski” 6 XI).

Soleną Mszę świętą odprawił ks. biskup Plagens i do ludu od ołtarza przemówił. Z kościoła do Domu Pol- skiego następnie na Akademię w tym samym oryndku przemarsz i mowy podniosłe, porywające, ogniste i łzy wyciskające, udekorowanie zasłużonych i apel wodza Związku do zapisywania młodzieży i działaczy w szeregi związ- kowe, harcerskie, do polskiej na ob- czyźnie Straży Przedniej, zorganizowanej, solidarnej i zawsze wiernej Polsce R z e s z y Z w i ą z- k o w e i.

V ZJAZD RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW Z ZAGRANICY

W dniach 26 i 27 listopada r. b. odbył się w Warszawie V doroczny zjazd Ra- dy Organizacyjnej Polaków z zagranicy. Zjazd obradował w sali Senatu pod prze- wodnictwem Pana Marszałka Raczkie- wicza. Przybyli nań m. inn.: przedsta- wiciele Rady: z Francji, z Czechosłowa- cji, z Rumunii, z Austrii, z Niemiec i z Łotwy.

Z przedstawicieli władz państwowych przybyli m. inn.: wiceminister Skarbu — p. Wacław Jędrzejewicz, p. minister Schaetzel, p. minister dr. Tadeusz Gra- bowski, dyrektor Depart. Konsularnego M. S. Z. — p. Wiktor Tomir Drymmer, nacz. dr. Apoloniusz Zarychta z M. S. Z., nacz. dr. Witold Langrod z M. S. Z., dyr. Mieczysław Biesiekierski z Min. Opieki Społecznej i wielu innych. Ponad- to przybyli liczni przedstawiciele instytu- cji społecznych z gen. Gustawem Or- licz-Dreszerem, prezesem Ligi Morskiej i Kolonjalnej — na czele, przedstawiciele prasy oraz liczne grono zaproszonych gości.

Początek obrad Zjazdu transmitowany był przez rozgłośnie warszawską Pol- skiego Radia.

Obrady Zjazdu zagalął prezes Rady Or- ganizacyjnej Polaków z zagranicy, p. marsz. Raczkie wicz, który wygłosił na- stępujące przemówienie (podajemy je w streszczeniu):

„Po raz pierwszy uroczystość otwar- cie dorocznego Zjazdu Rady Organiza- cyjnej jest udziałem nietylko osób, zgrom- adzonych na Zjeździe, ale jednocześnie wszystkich tych przyjacieli naszej insty- tucji w kraju i zagranicą, którzy, interesu- jąc się zagadnieniami Polonii zagra- nicznej, za pośrednictwem radja łączą się myślą i sercem z uczestnikami Zjazdu.

Zdając sobie sprawę z tego, że obra- dom zjazdowym przysłuchują się w tej chwili szerokie rzesze naszych rodaków poza granicami Rzeczypospolitej, niech mi wolno będzie na wstępie moich słów jaknajserdeczniej wszystkich ich powitać, a zarazem stwierdzić, że kraj oj- czysty czuje zawsze głęboki sentyment dla Polonii zagranicznej i że w Polsce z każdym dniem rośnie świadomość ni- czym nierozzerwalnej łączności między Macierzą i rodakami zagranicą.

W lipcu r. b. minęły cztery lata od chwili, gdy w stolicy Polski zebrał się po raz pierwszy wielki Zjazd Polaków z zagranicy, grupujący 98 delegatów, re- prezentujących ludność polską 18 kra- jów, rozrzuconych po wszystkich kon- tynentach nowego i starego świata. Zjazd ten omówił wszystkie najbardziej ważne kwestje, związane ze stanem, bo- łączkami i potrzebami rodaków na ob- czyźnie, uchwalił szereg wniosków, wskazujących, jak ma być prowadzona dalsza wytrwała wszechstronna walka o utrzymanie polskości poza granicami Rzeczypospolitej jak winno następować

wzmocnienie i unormowanie kontaktu Polonii zagranicznej z krajem macierzy- stym, wreszcie — powołał do życia sta- ła swą emanację pod nazwą: Rada Or- ganizacyjna Polaków z Zagranicy.

Otwierając dzisiejszy kolejny V-ty Zjazd Rady Organizacyjnej, czuję się w obowiązku stwierdzić, że Rada nieprzer- wanie i konsekwentnie pracuje dla do- bra Polonii zagranicznej według tych za- sad i wytycznych, które ustalił I Zjazd Polaków z zagranicy.

W roku sprawozdawczym udało nam się przeprowadzić szereg wizytacji śro- dowisk polskich zagranicą. Przedstawi- ciele Rady mieli możność dotrzeć tam, gdzie dotąd rodacy nasi nie byli od dłuższego czasu wizytowani. Ja sam miałem możność poznania skupień pol- skich w sąsiedniej Czechosłowacji oraz w dalekiej Ameryce Południowej, gdzie odwiedziłem ludność polską w Brazylii, Argentynie i Urugwaju. Wszędzie Polonia zagraniczna manifestuje bardzo gorąco swą dumę z rozwoju Państwa Polskiego, miłość i szacunek dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej oraz wielką wdzięcz- ność, miłość i przywiązanie do wskrze- siciela niepodległości — Marszałka Pił- sudskiego.

Najaktualniejsze sprawy Rzeczypospo- litej bliskie są i drogie Polakom z za- granicy, czego widomy dowód mieliśmy tak niedawno w dniu „Święta Morza”, które razem z całą Polską obchodziła Polonia zagraniczna we wszystkich kra- jach, do których dotarli robotnik, czy osadnik polski.

Zyczę najserdeczniej panom delegatom z zagranicy, aby przyczynili się jaknaj- wydajniej do spełnienia tych głównych zadań tegorocznego Zjazdu Rady, a zna- jąc ich bogate doświadczenie społeczne, wypróbowany patriotyzm i zdolność do ofiarnej pracy, wierzę głęboko, że obec- ny Zjazd spełni swój zasadniczy ob- wiazek położenia mocnych podstaw pod II Zjazd Polaków z zagranicy i przygo- towania mądrego i głębokiego projektu ram organizacyjnych i treści ideowej przyszłego Światowego Związku Pola- ków.”

Po przemówieniach powitalnych spra- wozdanie z działalności Rady złożył dy- rektor biura p. Lenartowicz. O przygo- towaniach do II Zjazdu Polaków z za- granicy, który odbędzie się w sierpniu 1934 roku w Warszawie, mówił wicepre- zes Rady mjr. M. Fularski, oraz zrefero- wał projekt statutu przyszłego Świa- towego Związku Polaków.

W drugim dniu obrad wybrano nowe prezydium Rady w którego skład we- szli p.p.: W. Raczkie wicz (prezes), prof. dr. J. Szymański (zastępca preze- sa), dr. B. Helczyński (mir. dypl. M. Fularski, dyr. S. Szwedowski, dyr. S. Paprocki, W. Hübner, mir. W. Zieliński, M. Pankiewicz, dr. J. Kaczmarek, S. Szczepaniak, prezes S. Rejer, cenzor F. K. Świętlik, prezes J. Romaszkie wicz, prezes J. Olejniczak, sekretarz W. Przy- byliński (wiceprezesi i ich zastępcy). Ponadto w skład Rady wchodzi sekretarz Rady i dyrektor Biura — S. Le- nartowicz.

Po zakończeniu obrad Zjazdu zebrani udali się gremjalnie do lokalu Rady Or- ganizacyjnej, gdzie odbyło się uroczy- ste otwarcie Kursu Wiedzy o Polsce. Inauguracyjny wykład wygłosił prezes L. M. K. — gen. Orlicz-Dreszer.

Morze i kolonie to potęga Polski

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKANSKICH W LATACH 1882—1886

(Ciąg dalszy)

Dziewicze lasy gór, urozmaicone licznymi rzeczkami i strumieniami, które toczą swe szumiące, przezrocyste wody, przy napotykanym przeszkodach, jak głębokie przepaście, tworzą naturalne kaskady i gdzieś tam w głębi, biegną znów dalej ku morzu. Tajemniczy półcień odwiecznych lasów, stada ptaszków o pięknych, żywych barwach, roje motyli, szybkie antylopy i zwinne małpki — wszystko to razem tworzy obraz, o którym moje opowiadanie może dać tylko słabe wyobrażenie.

Wyspa Fernando - Poo ma 35 mil długości i około 15 mil szerokości i została odkryta w r. 1471 przez Portugalczyka Fernao de Poo; od imienia swego odkrywcy nosi nazwę dzisiejszą.

Krajowcy, którzy w każdym białym upatrywali wroga, czylającego na ich wolność, przyjęli niechętnie osiedlających się Portugalczyków. Nie śmiać występować w otwartym boju, rozpoczęli walkę w inny sposób. Nietylko odmawiali dostarczania białym jakiegokolwiek pożywienia, lecz, co gorsza, zatrawali kilkakrotnie źródła i rzeki, aby, szerząc śmierć pomiędzy przybyszami, zmusić ich do opuszczenia wyspy. I dokonali tego w połowie. Portugalczycy, zniechęceni, odstąpili wyspę Hiszpanom. Ci ostatni również niedługo na niej gościli. Przez długi czas piękna wyspa była zupełnie opuszczona.

Poprzednie jednak niepowodzenia nie zniechęciły energicznych Anglików do nowych usiłowań. Anglja podjęła wtedy sprawę zniesienia handlu niewolnikami, a że handel ów na zachodnich brzegach Afryki, a szczególnie w zatoce Gwinejskiej, był bardzo rozwinięty, potrzebna tu była Anglikom stacja. To też, widząc wyspę opuszczoną, sławny na afrykańskim brzegu kapitan Owen, urządził w r. 1827 rodzaj kolonii na północnym brzegu wyspy i uczynił ją punktem centralnym dla okrętów wojennych, ścigających statki niewolnicze. I rozpoczęła się walka ludzkości i oświaty z barbarzyństwem i ciemnotą. Pierwsza musiała wziąć górę, miała bowiem nietylko słuszność, lecz i siłę za sobą. Szybkie kanonierki angielskie krążyły po oceanie blisko brzegów, spełniając obowiązki policji morskiej. Żaden statek bez kontroli nie mógł wypłynąć na pełne morze. Jeżeli zaś który ominiął czujność, zdradzał go maszt, żagle i wtedy rozpoczynała się gonitwa. Walka była nierówna, żaglowiec nie mógł umknąć pogoni lekkiego parowca, handlarz jednak, najczęściej biały, mając pod rozkazami odwagę i zdecydowaną na wszystko załogę, złożoną z takich samych jak i on korsarzy, nie dawał łatwo za wygraną, nie poddawał się, lecz bronił wszelkimi sposobami. Jeżeli widział, że uciec niepodobna, poświęcał czarny towar. Otwierały się dolne luki w bokach okrętu i nieśczęśliwi murzyni, obciążeni kaidanami, szli na dno morza. Niezawsze jednak udawał się ten podstęp, kanonierka czasem była zbyt blisko, korsarze schwytani wiedzieli, co ich czeka, to też wtedy następowała walka na śmierć i życie; zarzucone łuki łączyły oba statki, na pomostach rozpoczynała walkę broń palna, kończyła sieczna. Iluż to dramatów, iluż dowodów szalonej osobistej odwagi były te wody świadkami. Opowiadania pełne grozy nieraz słyzałem od starzych angielskich weteranów

morskich. Oczywiście zwycięstwo było zawsze po stronie okrętu wojennego. Nad jeńcami sąd odbywał się natychmiast. Handlarza i załogę wieszano na masztach okrętowych, statek ulegał zniszczeniu, a biedny czarny towar puszczano swobodnie, najczęściej na brzegi Fernando - Poo, gdzie albo mieszał się z dawniejszą miejscową ludnością w górach, albo też osiedlał się w dzisiejszym mieście Santa - Izabel (dawniej Clarens).

Następnie wyspa przechodziła różne koleje, była nawet jakiś czas w rękach prywatnych kompanij. Rozpoczął się spór Anglii z Hiszpanją o prawo posiadania wyspy. Hiszpanie, odrzuciwszy ofertę wynagrodzenia w sumie 60.000 funtów szterl. ostatecznie w r. 1858 objęli wyspę ponownie w posiadanie i rozpoczęli jej kolonizację.

Lud Bubisów, zamieszkujący wyspę, to mieszanina różnych plemion, albo zbiegów przed niewolą, albo uwolnionych z niewoli, albo wreszcie takich, którzy w rozterce z prawem własnego kraju szukali tu schronienia. Owa więc bojaźń wobec białych, jaka trwa na wyspie do dzisiejszego dnia, jest łatwa do wytłomaczenia, bo w każdym nieznanym białym przybyszu upatrywali oni wroga, czylającego na ich wolność. Tej też bojaźni przypisać należy, że dotąd ciekawe to plemię jest tak mało znane. Nieraz mieliśmy takie wypadki, że np. gdyśmy podczas wycieczki wchodzili do jakiegoś miasta, ludność, spostrzegłszy nas, choć bezbronych, uciekała z krzykiem w lasy. Miasto zostawało zupełnie puste. Nie można było się literalnie z nikim porozumieć. Długiego czasu potrzeba było, zanim tubylcy się oswoili i przekonali, iż żadnej krzywdy nie mamy zamiaru im wyrządzać.

Opisać powierzchowność Bubisa nie jest zaiste łatwą rzeczą. Gdym po raz pierwszy zobaczył grupę krajowców, ubranych odświętnie, stana em zdumiony, sądząc, iż Murzyni wyprawili sobie maskaradę. Na przedzie postępował naczelnik wioski. Włosy miał wysmarowane jakąś gliną, pozlepiane, podniesione w górę, na tem duży kapelus z olbrzymim rondzie, ubrany z tyłu bukietem z piór nonsowych, papuzich, na przodzie wypchana ryba lub iaszczurka, wreszcie rondo i cały kapelus otoczony sznurami z muszelek. Kapelusz taki przypina się do czubka czupryny łokciową szpilką z drutu żelaznego. Twarz cała, ponacinana w poprzeczne szramy, od czoła aż do brody, w równych po obu stronach odstępach — umalowana zwykle w 3 kolorach np. czoło białe, aż do ust pas czerwony, dalej do brody żółty lub szary. Często przywiązują też długie sztuczne brody, białe ze skóry koziej lub czarne z malpiei. Dalej szerokie naszyjnik, plectone z tłuczonych drobniotkich muszelek, na rękach i nogach olbrzymie ciężkie bransolety z tychże muszelek, w pasie owinięte kilkakrotnie szkielety świętych węży, często zaś od paska zwieszają się ogonki małpie. Całe ciało, natarte czerwona farbą, jedyne okrycie, to kawałek tkaniny, zawieszony na przedzie. Strój innych mężczyzn oraz kobiet zupełnie podobny. Miejsce tylko stroju kapelusza, który jest przywilejem starszych, zajmuje zwykły mały, kapelus, jakkolwiek o szerokim rondzie, lecz

z tak małą główką, iż chyba dla lalki byłby odpowiedni. Przymierzają go również szpilka do czubryny. Pomiedzy łokciem a ramieniem nakładają w młodym wieku opaskę, z mocnych włókien roślinnych plecioną. Ciało się następnie rozrasta, tworząc w tym miejscu zagłębienie, szerokie na 2 palce. Taki naramiennik więc jest wieczny. Mężczyźni noszą krótkie nożyki, zatknięte za owe opaski. Nożyk to charakterystyczny, gdyż jest w ciągłym użyciu: na plantacjach, przy zbiorach i sadzeniu jarzyn, do jedzenia, i wreszcie, do toalety: zbiera nim pot, lub zeskrobuje stara farbę ze swego ciała, aby nasmarować nową. Kobiety nie noszą noży, za to mają zawsze przy sobie krótką fajeczkę, którą ćmią z upodobaniem; mężczyźni rzadko palą, zażywają zato chętnie tabakę. U siebie chodzą prawie nago, dopiero którzyś z poprzednich gubernatorów wydał rozkaz, aby meokrytych chociażby miniaturową przepaską nie puszczać do miasta. To ich skłoniło do kupowania w faktorjach tkanin najlichszego gatunku. Bywają jednak w mieście rzadko, chyba zmuszeni koniecznością, bo owa skromna toaleta, narzucona im przez przepisy, odstręcza ich od tego. Ciekawe jest ich pierwotne uzbrojenie. Przed kilkudziesięciu laty były jeszcze w użyciu narzędzia i siekiery kamienne. Forma i sposób obrobienia były najzupełniej podobne do siekier starożytnych, wykopywanych w Europie. Żelaza zupełnie nie znali. Dzidy do dzisiejszego dnia mają całe drewniane, wyrobione na końcu w formie strzały pierzastej, nasycane silną trucizną. Do tego wielkie puklerze z wołowej skóry, ozdobione muszelkami.

Dopiero w ostatnich czasach zaczęli nabywać w faktorjach długie noże, w formie szerokiej szabli, oraz broń palną, skałkowa.

Stolicą Bubisów jest miasto Bellilipo; w okolicy jego, lecz wyżej w górach, mieszka najwyższy król, czyli „Kokoroko“ Moka. Mieszka on w odosobnieniu i nie dopuszcza do siebie Europejczyków. Hiszpanie próbowali kilkakrotnie dostać się do niego, wreszcie zostawili go w spokoju. Ów Moka, jakkolwiek nie widział nigdy białego człowieka i nie posiadał żadnego wykształcenia, rzadził jednak tak rozumnie swym krajem, wprowadził takie postępowe ulepszenia, iż dziś Bubisi przewyższają pod tym względem swych współbraci ze stałego ładu. Tak np. oddawna jest wprowadzona ogólna obowiązkowa służba wojskowa. Każdy młody człowiek musi się zapisać do szeregów — jest to pierwszy oddział, zwany „barikana“, następnie z tych prostych żołnierzy awansują na „basalikopo“ — trzeci oddział najstarszy, to „baribidi“. Całe stowarzyszenie nazywa się „boala“ i z niego to król Moka urządził sadownictwo zwane „Lohua“. Dawniej przed wprowadzeniem „Lohua“, istniały rozmaite barbarzyńskie zwyczaje np. przed zbiorem jarzyn jamsu ludność męska wychodziła z miasta i budowała daleko w lesie długie szałas, zwany „lopatoh“. Z tego schronienia robiono wycieczki w okolice, dopuszczając się największych łotrstw, zabijano cudzy inwentarz, jeżeli się w te strony zabłąkał, chwymano przechodzące kobiety i męczono. Uczestnicy takich wycieczek malowali się różnemi rodzajami i kolorami gliny, starając się nadać powierzchowności straszny wygląd, wyglądali też rzeczywiście jak zwierzęta. Na zakończenie starali się pochwyć mężczyznę, lub kobietę z obcego miasta lub kraju i jeńca zabijali. Jeżeli nie mogli dostać ofiary ludzkiej, naczelnik miasta musiał dawać na ofiarę byka. Kapłan, czyli „bohia-umo“ robił z krwi tego byka ro-

dzaj talizmanu „roboh“. O oznaczonej godzinie, wszyscy wychodzą wraz z kapłanem na plantacje, tańcząc dziko, następnie mięso wołu zostaje pokrajane i rozdzielone i „lopatoh“ jest ukończone.

Mężczyźni obmywają się z farb, wracają do mast i rozpoczynają zbiory.

Dziś już te barbarzyńskie zwyczaje nie istnieją. „Lohua“ bowiem po swem powitaniu wydała 3 główne prawa.

1) Kto kogo zabije, zostanie zabity.

2) Kto kogokolwiek, podróżującego, napadnie na drodze, będzie karany przez Lohue, sprawę z Lohua.

3) Kto komu co ukradnie, będzie miał również

Gdy królowi donoszą o jakimś nadużyciu jego poddanych, zwołuje on przedstawicieli z owych oddziałów wojskowych i powiada: „chcę wysłać Lohue, aby sprowadziła mi z miasta X takiego to przestępcę. Sprawę powierzam (np. oddziałowi) „basalikopo“. Posłuchanie skończone. Dowódca basalikopo, rozsyła natychmiast w różne strony młodych chłopców, ci wdrapują się na palmy i dają sygnały ze świstawki wyrobionej z tykwy, zwanej „botulu“. Bubisi potrafią przy pomocy tej świstawki prowadzić całe rozmowy, wydając odpowiednie tony. Sygnaliści wołają „Lohua“ wychodzi, kto z basalikopo na ochotnika“ i wnet na plac miejski „rijosa“ zbiegają się uzbrojeni ludzie. Ochotników jest zwykle więcej, niż potrzeba i oddział sadowniczy natychmiast wyrusza. Przygotowań, chociażby do odległej drogi, nie potrzebują żadnych, gdyż każde z miast, przez które przechodzą, obowiązane jest dostarczyć im prowizji. Przychwytwszy na wskazane miejsce, chwytają obwinionego, potem powracają do króla. Owe zbrojne oddziały utrzymują w bojaźni i karności całą ludność i im zawdzięczać należy, że barbarzyńskie „lopatoh“ zostało zniesione.

Cała ludność Bubisów dzieli się na kasty. Pierwsza kasta to ogół zwykłych śmiertelników, druga zwana „butulu“ to szlachta i trzecia „butuku“ to arystokracja rodowa. Ta ostatnia posiada różne przywileje, nie tylko w życiu codziennem, lecz i w obrzędach religijnych. Z pośród „butuku“ wybierani są naczelnicy miasta; oznaką godności „butuku“ jest rodzaj łańcucha muszelkowego, noszonego na szyi.

Bubisi nie kupują żon, jak np. w górach Kameruńskich, lecz umawiają się z rodzicami o dorosłe dzeiweczyny. Butuku nie potrzebuje prosić rodziców o córkę. Upatrzywszy sobie w jakimś mieście ładną dzeiweczynę, wysyła tam swego pełnomocnika z wspomnianym łańcuchem i ten stara się niepostrzeżenie zarzucić ów łańcuch na szyję dzeiweczyny. Z tą chwilą dzeiweczyna jest już żoną butuku i żaden opór nicby tu nie pomógł; ludność sama zmusiaby oporną do poszanowania zwyczaju. Nawet po śmierci korzysta butuku jeszcze z przywilejów swej kasty. Pogrzeb jego jest zupełnie odmienny, daleko wspanialszy. Jeżeli umrze zwyczajny biedny Bubis, wszyscy uciekają z tego domu, pozostała tylko jego żona, a jeżeli miał jedną, to ona sama musi go pochować, t. j. wykopać niedaleko od domu płytki grób, zawlec tam nieboszczyka, zawiniętego w liście bananowe i zakopać. Co innego, gdy umrze możny „butuku“; ten ma wiele żon, jest więc komu zająć się pogrzebem, zresztą całe miasto bierze w nim udział. Wykopują opodal od miasta, w lesie, głęboki grób, w który wykopują młode drzewko, z gatunku łatwo się przyjmujące

go. Nieboszczyka stroją odświętnie, nacierają ciało farbami, przyprawiają sztuczną brodę. Płetki zawodzą, wyliczając jego cnoty. Następnie starają się o rodzaj ławeczki z używanej łodzi rybackiej, bez czego butuku nie może być pochowany. Gdy przygotowania są ukończone, rozbiera tę ścianę, przy której leży umarły, wynoszą go zrobionym otworem i napowrót ścianę reparaują. Nie wynoszą ciała przez drzwi dlatego, bo wierzą, iż duch może później powrócić i szkodzić żywym, ale powraca tylko tym otworem, którym ciało zostało wyniesione. Gdy więc drogę znajdzie zamkniętą, nie wejdzie do domu. Chowają ciało w pozycji siedzącej, deseczkę z łodzi przywiązują do wkopanego drzewka w ten sposób, aby nieboszczyk, obejmując pień, miał na niej łokcie oparte — następnie zakrywają go workami ryżowymi i zakopują przy częstych salwach z broni. Drzewko się przyjmuje i rozrastając się, oznacza miejsce grobu butuku.

C. d. n.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

W kraju z przesyłką pocztową	rocznie	28 zł.
„ „	półrocznie	14 „
„ „	kwartalnie	7,50 „
Zagranicą	rocznie	46 „
„ „	półrocznie	23 „
„ „	kwartalnie	12 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor — **kdr. por. Podjazd - Morgenstern**
Zastępca redaktora — **kpt. mar. Lewicki Anatol**
Sekretarz — **por. Karge Tadeusz.**

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

GUSTAWA MORCINKA

„ŚLĄSK”

z czterema

tablicami ilustrującymi prawa

Polski do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 CENA ZŁ. 16



Każdy nabywca „ŚLĄSKA” 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 ofiarowwuje taki sam egzemplarz książki wychodźtwa północno - amerykańskiemu z tekstem polskim i angielskim

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego, wpłacając jednocześnie należność na konto Zarządu Gł. L. M. i K. w P.K.O. Nr. 367 i podając, na jaki cel wpłacono pieniądze.

MAPA

Po skich Dróg Wodnych z tablicami i tekstem objaśniającym w skali 1:1.000.000

Opracował

Inż. Tadeusz TILLINGER

cena 10 złotych

Wydawnictwo b. Dyr. Dr. Wodn. w Warszawie

do nabycia:

Skład Główny w księgarniach:

S. A. Książnica-Atlas Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 59, Lwów, Czarnieckiego Nr. 12

Hallo Kajakowcy!

Czy wiecie?

Jak się montuje kajak?

Jak się fotografuje na wycieczce?

Jak sobie radzić w nagłych wypadkach?

Jakie są adresy schronisk i przystani?

Odpowiedź na te i inne pytania znajdziecie w taniej książeczce pod tytułem:

VADE MECUM KAJAKOWCA

Cena 65 gr. Do nabycia w Zarządzie Głównym L. M. i Kol. Warszawa, Widok 10.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10.

Telefony: red. 290-18, adm. 533-88., P. K. O. Konto Nr. 367.

Wydawca: Liga Morska i Kolonjalna

Redaktor: Henryk Tetzlaff

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. „Prasa Polska S. A.” Warszawa.

NAIROBI - STOLICA KENYI

(Do artykułu wewnątrz numeru)



1. Jedna z ulic ze straganami handlarzy
2. Centrum miasta
3. Masayowie — saceen wojowniczy w Kenyi
4. Stacja kolejowa
5. Piękności z okolic Nairobi



