MORZE

Polska

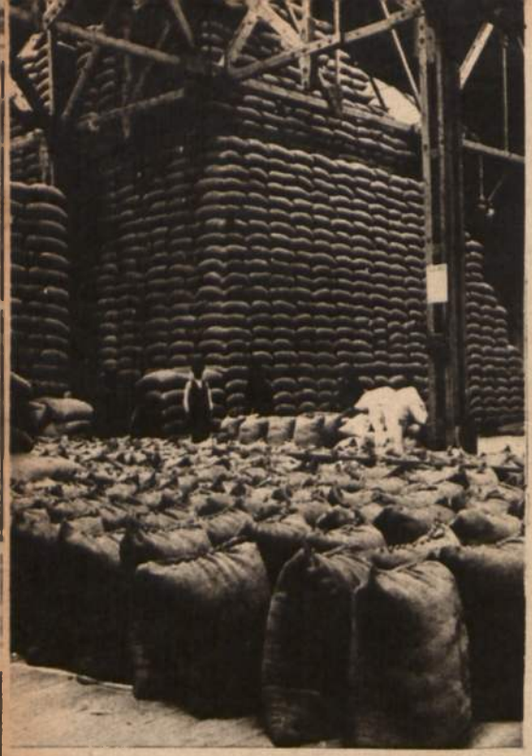
ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Statek szkolny „Dar Pomorza"

ZESZYT 3 MARZEC 1934 R.

6 207 736 ton

W roku 1933 ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego wyniósł 6.207.736 ton, co wysunęło Gdynię na pierwsze miejsce wśród wszystkich portów Bałtyku.



W magazynie gdyńskiej łuszczarni ryżu.

Przeładunek jaj z chłodni na statek w basenie im. Marszałka Piłsudskiego.

Wnętrze jednego z magazynów bawełnianych.

W basenie węglowym portu gdyńskiego o wschodzie słońca.

Boja wjazdowa portu gdyńskiego.

Mroczne i głuche przed dziesięciu laty pustkowie bije dziś łuną świateł.

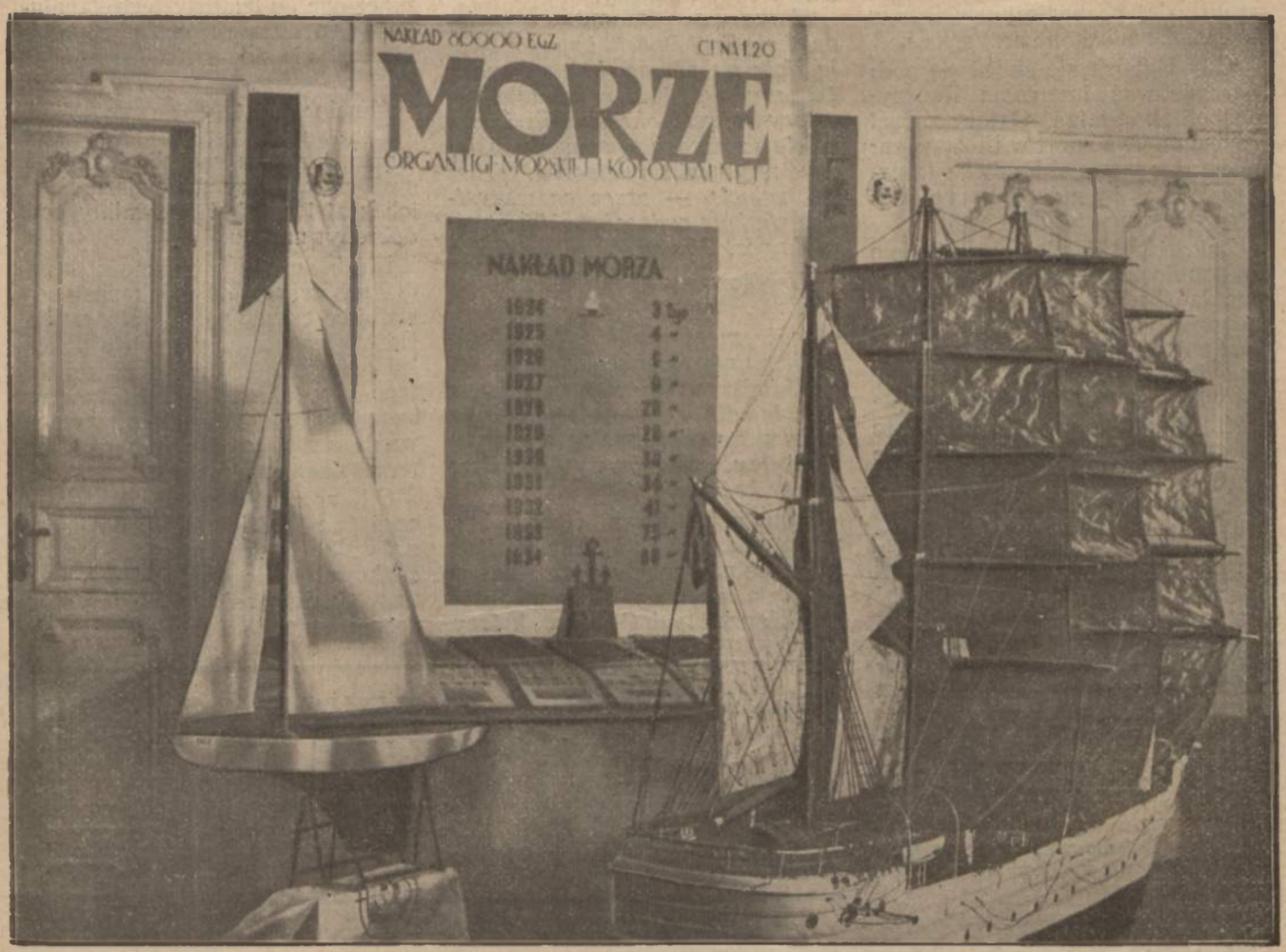
Nakład 83.000 egzemplarzy **Cena numeru zł. 1.20**

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 3 Warszawa, marzec 1934 rok Rok XI

TREŚĆ NUMERU: 1. Nie po raz pierwszy jesteśmy nad morzem — **Juljan Rummel**; 2. Siły morskie na Bałtyku— **Rafał Czeczott**, kmdr. w stł sp.; 3. Zbrojne pogotowie na Oceanie Spokojnym — **Tadeusz Ehrenberg**; 4. „Lega Navale Italiana" — **Nauticus**; 5. Z życia marynarki wojennej; 6. Pamiętna rocznica—**Widz**; 7. Nowa księga międzynarodowych sygnałów morskich — **Stanisław Kosko**; 8. Propaganda przez Gdynię—**A. Plutyński**; 9. Feluś — przemytnik opium — **Janusz Makarczyk**; 10. Kursy narciarsko - społeczne — **Swój**; 11. Dział Oficjalny L.M.K.; 12. Kronika. **PIONIER KOLONJALNY**: 13. Handel pozaeuropejski Polski w roku 1933 — **Dr. Wiktor Rosiński**; 14. Sprawy kolonjalne na Zachodzie — **Dr. Jan Rozwadowski**; 15. Kolonizacja na terenie Parany w chwili obecnej—**Michał Pankiewicz**; 16. Przegląd Kolonjalny — **Franciszek Łyp**; 17. Polscy pionierzy handlu zagranicznego w Czyfu — **Tadeusz Szuklewicz**; 18. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882—1886—**Leopold Janikowski**.



Z okazji sprawozdawczego zebrania Głównego Komitetu Wykonawczego Święta Morza urządzona została w Warszawie w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej (Widok 10) wystawa rezolucyj, nadesłanych z całego kraju i od Polonji zagranicznej podczas zeszłorocznego Święta Morza. Na zdjęciu stoisko „Morza", ilustrujące rozwój naszego pisma.

NIE PO RAZ PIERWSZY JESTEŚMY NAD MORZEM

Napisał **Julian Rummel**, Gdynia

Obchodzimy dziś czternastą rocznicę powrotu nad Bałtyk.*)

Odzyskany Bałtyk nas wołał — i tu przyszliśmy.

Zgodną naszą pracą powstał port w Gdyni.

Bandera polska stała się znana na wielu morzach świata. Mamy nadzieję, że w przyszłości będzie ona widywana częściej tam wszędzie, gdzie ją poprowadzi marynarz polski w służbie dla Ojczyzny.

Nie po raz pierwszy jesteśmy nad tem morzem.

Nie po raz pierwszy stanęli Polacy przed zagadnieniem usamodzielnienia się na morzu.

Nie po raz pierwszy budujemy swój port.

Tu, w Gdyni i na wybrzeżu nie potrzebujemy mówić o znaczeniu morza. Byt każdego z nas jest z morzem związany i od niego zależny. Więc i dziś, w rocznicę odzyskania morza, o tem mówić nie będę.

Powiem natomiast kilka słów o naszej przeszłości nad tem morzem. Jej poznanie pozwoli nam wysunąć wnioski na przyszłość.

Gdy Gdańsk nie chciał się podporządkować interesom Rzeczypospolitej, Stefan Batory zaczął rozbudowywać port w Elblągu, zamierzając osuszyć Leniwkę (Martwą Wisłę), by główne koryto Wisły skierować ku Elblągowi.

Zagrożony Gdańsk zwrócił się o pomoc do Danji. Przyszła eskadra duńska, Polska swej floty przeciwstawić jej nie mogła, Elbląg został zniszczony i zrabowany, dojście do niego zasypane i już nigdy do większej roli port ten się nie podźwignął. Obecnie tylko często spotykane tam nazwiska polskie świadczą, że ongiś to miasto było w ścisłych stosunkach z Polską.

Dymitr Solikowski pisał po nieudanej próbie podporządkowania Gdańska interesom Rzeczypospolitej:

„W ciele człowieczem oko jest członek najważniejszy, ale najszlachetniejszy, tego gdy niemasz człowiek wszystek stawa się niepotrzebnym bałwanem. Tak i Korona, dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którem patrzy na wszystek świat, nic ci innego będzie, jeno gburstwo (niewola), a oractwo cudze, a k'temu niedostatek o grosz (wówczas będzie). Widzimy teraz z jakim interesem (na jak wysoki procent) pieniędzy (ludzie ledwo) dostawają, bo ówdzie się skaziło, gdzie były wrota majętności naszych (w Gdańsku), nic nie przybywa, a przedsię na każdy rok jednako wszystkiego z Polski ubywa"...

A Gdańsk triumfował.

Później, za Króla Władysława IV, powstała myśl o stworzeniu portu na Helu.

W starym pamiętniku czytamy:

„Tutaj (na Helu) Król zbudował port tak wielki, że dobrej obsady miasto w nim być może i nam urzędnikom swym place podzielił i chce, aby tam nowa Genua była. Jakoż hał bardzo dobry. Ale to miejsce bardzo gdańszczan boli i nie wiedzą, co z tem czynić, właśnie im jest jako ołtarz przeciw ołtarzowi".

Lecz szybko się zorjentowali, co z tem czynić należy.

„Po stronie Gdańska opowiedział się Król Duński i wysłał swoją flotę na pomoc, która w nocy 1/2 grudnia 1637 r. napadła na cztery okręty królewskie i dwa zajęła (z dwóch pozostałych jeden uratował się ucieczką, drugi zaś zginął), — przez co wszystkim statkom cudzoziemskim otworzyła port Gdański".

Współczesny pamiętnikarz zapisał:

„cóż mogły dokazać polskie kopje na morzu w braku okrętów".

„Gdańszczanie poprzestali na tem, że dla rozpogodzenia Króla dali mu na odczepne pewne sumy pieniędzy, a Danja zwróciła dwa okręty królewskie".

Tam, gdzie nowa Genua być miała, widzimy dziś tylko wydmy piaszczyste, a morze i stare sosny śpiewają smętną pieśń o niedoszłych planach tych Polaków, którzy lepiej od innych rozumieli, że tylko kontakt bezpośredni z życiodajnem morzem może zapewnić niezawisłość Państwa i rozwój gospodarczy narodu. Państwo Polskie, bez oparcia o morze, nie znalazłszy w sobie dość sił, aby sparaliżować monopol zawsze zwycięskiego Gdańska, przestało istnieć. Po pierwszym rozbiorze Polska, zupełnie od morza odcięta, próbuje jeszcze stworzyć port w Połądze, lecz państwo jest już za słabe, aby przeciwstawić się wrogim mu wówczas siłom. Natomiast w końcu wieku XVIII Prusy budują kanał Bydgoski, aby handel polski, który do tego czasu szedł Wisłą na Gdańsk, skierować na porty niemieckie.

Jeszcze raz, już za Królestwa Kongresowego, Polska chce otworzyć sobie drogę do morza. Rozpoczęto budowę kanałów, mających połączyć Polskę z portem w Windawie. Lecz interwencja Prus wpłynęła na zaniechanie budowy. Jeszcze niedawno żyli ludzie, którzy widzieli porzucone materjały, zwiezione do budowy tego kanału. Prawdopodobnie obecnie z tych kamieni nie pozostało nawet śladu.

Minęło sto lat.

I znowu przyszli Polacy nad morze, i znowu zaczęli budować swój port, który ma uniezależnić ich kraj i położyć podwaliny pod dobrobyt narodu.

Niech nauki przyszłości będą dla nas wskazówką, jak postępować i co czynić należy, aby naszą Gdynię zachować dla wielu pokoleń polskich, — i nie dopuścić do tego, aby jakiekolwiek wpływy uboczne mogły wpłynąć na zahamowanie rozwoju tego jedynego na terytorjum Polski portu.

Od zrozumienia przez społeczeństwo polskie istoty odwiecznej walki Polski o morze, od ustosunkowania się do problemu portu w Gdyni, zależy dalszy ciąg naszej historji.

*) Przemówienie wygłoszone na Akademji Morskiej w Gdyni w dniu 11 ta tego b. r.

POPIERAJCIE FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ!

Konto czekowe w P.K.O. Nr. 30.680

Wszystkie sumy, wpłacone na to konto, zużyte będą **bez żadnych potrąceń** — zgodnie z intencją ofiarodawców — **na budowę polskich okrętów wojennych.**

SIŁY MORSKIE NA BAŁTYKU

Napisał Rafał Czeczott. kmdr. ppor. w st. sp., Warszawa.

W szeregu zagadnień państwowych pierwszorzędnej wagi, które stanęły przed państwami bałtyckiemi po wojnie światowej, na pierwszy plan wysunęło się zagadnienie organizacji obrony morskiej, od której zależy ich dobrobyt i niezależność polityczna. Obrona morska jednak nie istniała u jednych wcale, u innych zaś była całkowicie zdezorganizowana przez wojnę światową. Do tych ostatnich należały Niemcy i Rosja.

Zwyciężone Niemcy straciły prawie całą flotę; pozostawiono im tylko pewne nieznaczne siły morskie, które stały się zarodkiem najpotężniejszej obecnie na Bałtyku marynarki wojennej. Hasła ekspansji morskiej były i pozostały popularne w Niemczech, dzięki skutecznej propagandzie, którą potrafiła zorganizować niemiecka Liga Morska, słynny „Flottenverein". Mimo ciężkich warunków finansowych, w których znalazło się państwo niemieckie po wojnie światowej, ani rząd, ani też społeczeństwo nie szczędziły wysiłków, zmierzających do odbudowy marynarki wojennej, chociażby tylko pozornie w ramach ograniczeń, ustalonych przez traktat wersalski. W ciągu ostatnich 10 lat Niemcy zbudowali dwa nowoczesne pancerniki, będące ostatniem słowem techniki morskiej, z których jeden jest słynnym pancernikiem „A". Dalej zbudowano 5 lekkich krążowników „Emden", „Königsberg", „Karlsruhe", „Kiel" i „Leipzig", prawdziwe arcydzieła techniczne, oraz 12 nowoczesnych torpedowców. Obecnie marynarka niemiecka posiada około 150.000 ton okrętów i jest bezwzględnie najpotężniejsza na Bałtyku, aczkolwiek traktat wersalski zabrania jej posiadania łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego. Nie ulega jednak wątpliwości, że na wypadek potrzeby braki te zostaną szybko uzupełnione przez niemiecki przemysł okrętowy.

Marynarka rosyjska nie poniosła podczas wojny wielkich strat, ale za to została przez rewolucję całkowicie zdezorganizowana i przez dłuższy czas jej wartość bojowa była bardzo niewielka. Mimo dużych wysiłków rządu sowieckiego celem wzmocnienia marynarki, odbudowa jej ograniczyła się właściwie do wyremontowania starych okrętów, oraz do wykończenia tych, których budowa została rozpoczęta jeszcze przed wojną lub w czasie wojny. Wobec tego do składu floty sowieckiej wchodzą przeważnie okręty już przestarzałe, mało odpowiadające wymaganiom współczesnej taktyki morskiej.

Chociaż więc ogólny tonaż marynarki sowieckiej przekracza na papierze 200.000 ton, jej wartość bojowa jest pod znakiem zapytania i bezwzględnie o wiele mniejsza od floty niemieckiej.

Rząd sowiecki nosi się jednak z zamiarem gruntownej odbudowy swej floty w najbliższej przyszłości. Czy ten zamiar zostanie urzeczywistniony, trudno teraz powiedzieć, jednakże należy się liczyć z ewentualnością znacznego jej wzmocnienia.

Tonaż marynarki szwedzkiej wynosi około 80.000 ton. Marynarka ta posiada w swym składzie dwa pancerniki, obecnie zmodernizowane, kilka małych pancerników, 2 lekkie krążowniki, 6 nowoczesnych torpedowców oraz 18 łodzi podwodnych. W roku 1927 parlament uchwalił program unowoczesnienia floty, który jest obecnie konsekwentnie wykonywany. Pod względem swej wartości bojowej marynarka szwedzka zajmuje na Bałtyku drugie miejsce, niewiele ustępując niemieckiej. Jak bardzo marynarka szwedzka jest popularna wśród swego społeczeństwa, dowodzi fakt, że gdy w roku 1911 parlament nie zgodził się na budowę pancernika „Sverige", została natychmiast zorganizowana dobrowolna zbiórka, która w ciągu niespełna 6 miesięcy dała 42.000.000 zł.; kwota ta nietylko umożliwiła budowę tego pancernika, ale jeszcze pozwoliła na założenie na stoczni dwuch innych „Gustaf V" i „Drotning Victoria".

Marynarka duńska w ciągu ostatnich lat wzmocniła się przez budowę 3 łodzi podwodnych i 6 torpedowców. Nie jest ona wielką siłą, ale jest dobrze dostosowana do swego zasadniczego zadania, którym jest obrona cieśnin duńskich oraz handlu morskiego. Tonaż jej wynosi obecnie 20.000 ton.

Wśród państw bałtyckich, które po wojnie światowej odzyskały niepodległość, względnie dobre wyniki — z punktu widzenia organizacji obrony morskiej — osiągnęła Finlandja.

Dzielny ten naród, zaledwie 3 i pół miljona ludzi liczący, nie szczędził wysiłków, aby stworzyć poważną siłę zbrojną na morzu. Marynarka fińska liczy obecnie około 15.000 ton: w skład jej wchodzą 2 nowoczesne pancerniki obrony brzegowej: „Vainemoinen" i „Illmarinen", oraz 4 łodzie podwodne i inne mniejsze jednostki. Wszystkie te okręty zostały zbudowane w kraju w ciągu ostatnich 4 lat kosztem 80 miljonów złotych. Wynika stąd, że tylko na budowę nowych jednostek wydawano po 20 miljonów rocznie, co jest bardzo dużo jeśli się zważy, że Finlandja jest państwem o nielicznej i niezbyt bogatej ludności.

Brak środków pieniężnych mocno powstrzymuje rozwój marynarki Estonji i Łotwy. Estonja posiadała wprawdzie kilkanaście okrętów, pochodzących z marynarki rosyjskiej. Najlepsze jednak z tych okrętów, mianowicie 2 kontrtorpedowce „Lennuk" i „Wambola" nie nadawały się zupełnie do wymagań taktycznych obrony morskiej Estonji; utrzymanie zaś ich było za kosztowne dla ograniczonych środków państwa. Wobec tego, w roku ubiegłym oba okręty zostały sprzedane jednej z republik południowo - amerykańskich. Estonja pragnie te jednostki zastąpić przez inne, więcej się dla niej nadające, mianowicie łodzie podwodne i małe jednostki torpedowe.

Tak samo szczupłe środki finansowe krępują również i rozwój marynarki łotewskiej, która z wyjątkiem dwuch łodzi podwodnych, zbudowanych we Francji, nie posiada wcale jednostek wartościowych.

Jeśli chodzi o marynarkę litewską, to całą jej siłę reprezentuje narazie mały holownik „Prezydent Smetona", który bezwzględnie nie może uchodzić za groźną jednostkę.

Jakże się teraz przedstawia wśród państw bałtyckich marynarka polska?

Posiadamy obecnie około 20.000 ton okrętów, z których 6.000 ton należą do jednostek zupełnie nowoczesnych. Jesteśmy więc na Bałtyku na piątem miejscu, za Rosją, Niemcami, Szwecją i Danją; za nami idzie Finlandja, Estonja i Łotwa.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe ciężkie warunki ekonomiczne i polityczne naszego kraju, wysiłek Polski w dziedzinie organizacji obrony morskiej był dość pokaźny, ale dla bezpieczeństwa kraju absolutnie niewystarczający. Pod tym względem zrobiliśmy narazie mniej, niż inne kraje bałtyckie.

W Polsce każdy obywtel płaci rocznie na obronę morską zaledwie 1.20 gr., gdy w Szwecji i w Danji — po 12 zł., w Niemczech i w biednej Finlandji po 8 zł.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę doniosłość naszych interesów morskich, od których skutecznej obrony zależy niepodległość kraju, przekonamy się, że powinniśmy zrobić znacznie większy wysiłek. Wysiłek taki jest dla nas całkowicie możliwy, gdyż nie potrzebujemy rozpoczynać na Bałtyku wyścigu zbrojeń morskich z naszymi sasiadami, co byłoby zupełnie bezcelowe i zbyt kosztowne. Mamy natomiast wielkie szanse stworzenia potrzebnej nam marynarki stosunkowo niewielkim kosztem, leżącym całkowicie w granicy naszych możliwości. Organizacja skutecznej obrony morskiej jest obowiązkiem narodu i dlatego cały naród powinien wziąć udział w wielkiem dziele budowy marynarki wojennej, zwłaszcza w chwili obecnej, gdy państwo nie jest narazie w stanie dać na tem cel wystarczające środki pieniężne.

Ofiarność społeczeństwa polskiego na cele marynarki wojennej była za-

wsze znaczna. Dotychczas jednak jego wysiłki były rozstrzelone przez istnienie całego szeregu zbiórek na flotę. Obecnie, gdy z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej powstał Fundusz Obrony Morskiej, niezależny od majątku Ligi i nieobciążony przez żadne wydatki administracyjne, Fundusz, na którego czele stoi gen. dyw. Kazimierz Sosnkowski, Fundusz, którego zadaniem jest zrobienie z ofiarności publicznej jednej wielkiej rzeki, wpadającej do jedynej kasy, z której każdy grosz pójdzie na obronę morską — obecnie dopiero stworzone zostały mocne podwaliny dla całkowitego wykorzystania tej ofiarności.

Obrona morska będzie jednak wtedy tylko całkowicie zapewniona, jeśli złoży się na nią zbiorowy wysiłek całego społeczeństwa, a nietylko poszczególnych jednostek; każda ofiara nawet groszowa, ale powszechna i stała, wpłacana regularnie, miesięcznie, ofiara, która powinna się stać dobrowolnym przymusem, przyczyni się do zapewnienia obrony naszych interesów morskich, a tem samem i naszej niepodległości.

ZBROJNE POGOTOWIE NA OCEANIE SPOKOJNYM

Napisał **Tadeusz Ehrenberg**, Warszawa.

„Na wiosnę należy spodziewać się wojny"... Taką przepowiednię, raczej — takie ostrzeżenie sformułował ostatnio (dnia 8 lutego) przewodniczący kongresu Stanów Zjednoczonych, przywódca tamtejszej demokratycznej partji, Henry Rainey. Miał na myśli Japonję i Rosję.

Konflikt japońsko - rosyjski wyrosły ze sprawy mandżurskiej istotnie nietylko się zaostrza, lecz także coraz wyraźniej i groźniej splatają się z nim zagadnienia obejmujące całą olbrzymią sferę Dalekiego Wschodu i Oceanu Spokojnego. To, co jeszcze nie tak dawno mogło się wydawać strachami na daleką przyszłość, obecnie wkracza na tory konkretnej realizacji. Naprzeciw panamerykanizmu mamy już dziś panazjatyzm jako pozytywną, realnie zapoczątkowaną akcję. I kto wie, czy akcja ta odrazu nie została solidniej zorganizowana niż jej amerykański precedens. W każdym razie w dniach od 11 do 13 lutego odbyła się w Dairen wstępna „panazjatycka konferencja" pod kierownictwem Japonji. Obok przedstawicieli Afganistanu, Annamu, Persji, Turcji, Mongolji, świeżo stworzonego mandżurskiego państwa, uczestniczyli w niej także przedstawiciele Indyj oraz wysp Filipińskich. Oczywiście oficjalnie miało to wszystko charakter pokojowy, posługując się na wzór amerykański dewizą a la Monroe: „Azja dla Azjatów". Na tle tego hasła jednak program prac, ułożony w Tokjo, przewidywał między innemi „utworzenie azjatyckiego bloku gospodarczego" jako też „obronny sojusz azjatyckich narodów". W myśl uchwał, powziętych w Dairon, w ciągu roku przyszłego ma się odbyć tamże „wielka azjatycka konferencja" już o charakterze „olbrzymiej manifestacji". Tymczasem utworzono „stały panazjatycki komitet" oczywiście pod kierownictwem Japonji. Sformułowano postulat, aby „Azjaci pod ochroną jedynego potężnego azjatyckiego mocarstwa raz nazawsze oswobodzili się od supremacji Zachodu".

Rzecz prosta, że akcja ta nie mogła pozostać bez echa zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak w Anglji. We Włoszech, które znowu ze względu na Afrykę obawiają się japońskiej ekspansji gospodarczej, Mussolini jeszcze dnia 17 stycznia wystąpił z dość alarmującym artykułem p. t. „Estremo Oriente" („Daleki Wschód"), gdzie pisał, że „teza żółtego niebezpieczeństwa" posiada dziś wygląd daleko mniej paradaksalny niż wtedy, gdy była zwiastowana przed kilku dziesiątkami lat", oraz nawoływał do „solidarności i politycznej współpracy wielkich mocarstw białego zachodu". Włoski dyktator pominął jednak zupełnem milczeniem to, na co angielskie głosy obecnie ze specjalnym naciskiem zwracają uwagę, mianowicie obawy przed współdziałaniem z japońsko - azjatycką akcją jednego z „wielkich mocarstw białego zachodu" t. j. hitlerowskich Niemiec.

Wielu angielskim publicystom daleko idące wnioski nasunął fakt mianowania generała von Seeckta „najwyższym wojskowym doradcą chińskiego rządu" w Nankinie. Generał von Seeckt jest, jak wiadomo, jednym z głównych propagatorów idei niemieckiego wojennego odwetu i jednym z organizatorów powojennego odrodzenia niemieckiej siły zbrojnej. Zawsze niezmordowanie głosił w swych pismach i enuncjacjach konieczność znalezienia dla Niemiec jakiegoś potężnego militarnego sojusznika. Niedawno jeszcze w książce „Deutschland zwischen West und Ost" („Niemcy między Zachodem i Wschodem") przypominał, że ofiarowywał Sowietom swe usługi dla zorganizowania ich siły zbrojnej w celu wspólnej niemiecko - rosyjskiej akcji przeciw Polsce. Potem oczywiście był na Sowiety coraz bardziej zagniewany. Dziś, gdy otrzymał w Nankinie to stanowisko, którego nie udało mu się zdobyć w Moskwie, nie marzy z pewnością — pisze ironicznie prasa angielska — o znalezieniu „potężnego militarnego sojusznika" w postaci nankińskiego dyktatora Czang - Kai - Szeka przeciw Japonji. Anglicy skłonni są przypuszczać, że jest raczej akurat odwrotnie i że z misji gen. von Seeckta może wyrosnąć militarny blok japońsko - chiński nietylko przeciw Rosji, lecz także przeciw Wielkiej Brytanji.

Obawom i alarmom opinja publiczna zainteresowanych krajów przeciwstawia mocne pragnienie i żądanie zabezpieczenia pokoju. Trudno już dziś wierzyć poważnie, aby mogły je przynieść rozbrojeniowe dyskusje. Wprawdzie przygotowuje się na rok przyszły nową morską konferencję rozbrojeniową, lecz z góry już przewiduje się, że wogóle nie dojdzie ona do skutku, gdyż Stany Zjednoczone i Anglja nie chcą zgodzić się na przyznanie Japonji w zasadzie tej proporcji sił morskich, którą Japonja już niebawem osiągnie w praktyce. Gdzież tedy droga ocalenia?... Na to zapytanie ostrzegający przed „wojną na wiosnę" przewodniczący waszyngtońskiego kongresu udzielił następującej krótkiej i trzeźwej odpowiedzi: „Ponieważ sprawy na Dalekim Wschodzie wyglądają bardzo poważnie, ponieważ już na wiosnę może wybuchnąć wojna między Japonją i Rosją, więc musimy coprędzej uczynić naszą flotę dość silną, aby móc zachować neutralność. Wypowiadam się na rzecz projektu ustawy Vinsona, przewidującej budowę 101 nowych morskich jednostek wojennych, bowiem w tem widzę najlepszą gwarancję, która pozwoli Stanom Zjednoczonym uchronić się przed konfliktem na Dalekim Wschodzie".

Polecona w ten sposób ustawa, popierana również energicznie przez prezydenta Roosevelta, zawiera wielki program zbrojeń morskich, obejmujący między innemi budowę lotniskowca o wyporności 15.000 ton kosztem 23 miljonów dolarów, torpedowców o ogólnym tonażu 99.200 ton, łodzi podwodnych o ogólnym tonażu 35.530 ton. Suma kosztów przewidziana jest na 380.000.000 dolarów. Program rozplanowany jest w ten sposób, że co roku ma być budowane 20 nowych jednostek.

Wysiłek oczywiście olbrzymi. lecz trzeba zważyć, że brał go już pod uwagę japoński minister marynarki Osumi, gdy parlamentowi w Tokio ostatnio przedstawiał dane, wykazujące, że przy końcu roku 1936 całkowity tonaż japońskiej floty wojennej będzie już tylko o 19% niższy od całego tonażu floty wojennej Stanów Zjednoczonych. Przy tej okazji, nawiązując do interpelacji parlamentarnej z powodu wydatku 5 miljonów jen na tegoroczne manewry morskie, minister oświadczył, że będzie to odtąd wydatek stały, gdyż Japonja musi obecnie przeprowadzać corocznie możliwie wielkie manewry

Nad polskim Bałtykiem.

floty wojennej, a nie, jak dotychczas, tylko co trzy lata. Warto zaznaczyć, że budżet wojskowy Japonji (wydatki na armję lądową i flotę wojenną) osiągnął na rok bieżący rekordową wysokość 936.906.000 jen, co stanowi już prawie połowę (dokładnie 44,3 proc.) ogólnych wydatków państwowych.

Ze swojej strony Anglja, gdzie najwięcej mówi się o konieczności rozbrojenia... w innych państwach, narazie — w braku międzynarodowej konferencji rozbrojeniowej, którą Londyn pragnąłby na wiosnę jakoś wskrzesić — odbyła ostatnio tajną konferencję brytyjskiej marynarki w Singapore. Według tego, co o rezultatach tych obrad podano do wiadomości publicznej, postanowiono potężnie wzmocnić wojenne bazy morskie w Singapore i na wyspach Falklandzkich.

Ogólny obraz będzie dostatecznie jaskrawy, jeśli przypomnimy jeszcze styczniową wielką amerykańską demonstrację, jaką był lot nad Oceanem Spokojnym z San Francisco do Honolulu sześciu olbrzymich hydroplanów wojennej marynarki Stanów Zjednoczonych pod wodzą komandora K. Mac Ginnisa.

Pacyfistycznym pięknoduchom może się to wydać paradoksem, lecz jest to niewątpliwym faktem, że przeciwstawienie się wojennym niebezpieczeństwom naokół Pacyfiku przez wzmacnianie zbrojnego pogotowia zainteresowanych mocarstw nietylko nie zaostrza politycznej sytuacji, ale właśnie wpływa na nią łagodząco i uspokajająco, co w niezmiernie charakterystycznych słowach wyraził na powitanie nowy ambasador Japonji w Waszyngtonie, p. Hiroszi Sato, oświadczając pod adresem amerykańskiej opinji: „Nie pożądamy wcale Filipin, bo nie pragniemy popełniać samobójstwa". Inaczej mówiąc: — możecie być zupełnie spokojni, że nie zechcemy wam niczego odbierać dopóty, dopóki będziecie dostatecznie silni.

Istotnie — historyczne doświadczenia wykazują nieodparcie, że wojenne ataki następują zawsze wtedy, gdy strona przeciwna jest lub wydaje się słaba i łatwa do pokonania.

„LEGA NAVALE ITALIANA"

Napisał **Nauticus**

Sądząc po tem wszystkiem, co zdziałał w ciągu długich lat swej egzystencji niemiecki „Flottenverein" zdawałoby się, że niema na świecie organizacji, niema związku, któryby mógł poszczycić się lepszym rezultatem pracy, aniżeli ta potężna niemiecka organizacja. Tymczasem pod względem osiągniętych sukcesów, pod względem rozmachu propagandy oraz intensywności pracy wysuwa się na czoło Włoska Liga Morska. Wzorując się początkowo na „Flottenvereinie", idąc przez pewien czas drogami, zakreślonemi przez tę organizację, Włoska Liga Morska w swoim rozwoju nietylko prześcignęła „Flottenverein", ale chlubi się tryumfem, jakiego mogą jej pozazdrościć wszystkie narody, które posiadają dostęp do morza.

Dzieje stworzenia Włoskiej Ligi Morskiej przedstawiają się nader ciekawie. Dwaj studenci uniwersytetu medjolańskiego, Francesco Carcano i Alvise Manfroni z Monfortu, przeczytawszy w pismach notatkę o stworzeniu Francuskiej Ligi Morskiej pod nazwą „Ligue Maritime et Coloniale" rozpoczęli bardzo energiczną akcję, zmierzającą do stworzenia takiej samej ligi również we Włoszech.

Było to w roku 1897, a więc także w roku intensywnej propagandy na rzecz morza w Niemczech. W roku tym ukazała się we Włoszech broszura p. t. „Salvate l'Italia" (Ratujcie Włochy), którą rozdawano w całym kraju oraz mała rozprawa p. t. „La Guerra del 1900". (Wojna 1900 r.). Autorem obu tych broszur był Gaetano Limo, piszący pod pseudonimem „Argus". Mieszkał on w owym czasie w Specji i przygotowywał do druku pierwsze zeszyty miesięcznika, poświęconego zagadnieniom morza.

Obaj wyżej wymienieni studenci nawiązali niezwłocznie kontakt z komandorem Limo, przyobiecali mu poparcie i rozpoczęli odrazu propagandę broszur jego na większą skalę nietylko w kraju, lecz i zagranicą, po uprzedniem przetłómaczeniu ich na języki obce.

Broszury te wywołały wielki rozgłos, wzbudzając powszechne zrozumienie dla konieczności stworzenia osobnej organizacji, któraby szerzyła wśród ogółu zainteresowanie sprawami i zagadnieniami morza.

W tymże roku widzimy skupioną

koło komandora Limo grupę oficerów, literatów, dziennikarzy, ekonomistów i polityków, którzy postanowili wszystkie punkty programu, wysunięte zarówno przez obu studentów medjolańskich jak i przez komandora Limo, wprowadzić niezwłocznie w czyn.

Po pierwszem zebraniu sympatyków idei morskiej zaczęły ukazywać się w prasie włoskiej najrozmaitsze artykuły propagandowe, zaczęto wygłaszać odczyty po wszystkich prowincjach włoskich i przygotowywać odpowiedni materjał agitacyjny.

Komandor Limo, wspierany przez grupę oddanych mu ludzi, nie czekając dalszego rozwoju wypadków, skupił wszystkich w prowizorycznie zawiązanej organizacji, którą nazwano: **„Lega Navale Italiana"** a zarazem wydał pierwszy numer pisma Ligi pod takim samym tytułem.

Upłynęło znowu kilka miesięcy, poświęconych intensywnej pracy propagandowej, agitacji i przygotowaniom do realizacji wielkich zamierzeń. Taki okres przygotowawczy trwał aż do roku 1899, kiedy to Włochy zostały zelektryzowane krwawemi incydentami na uniwersytecie w Innsbrucku, gdzie dochodziło stale do awantur między studentami narodowości włoskiej, a studentami Chorwatami.

W Medjolanie, w mieście znanem z gorącego patrjotyzmu, powstał komitet, który zwołał wiec protestacyjny. Mimo sprzeciwów, gwałtów i awantur, wszczętych przez socjalistów medjolańskich, zmienił się ten wiec w potężną manifestację patrjotyczną. Korzystając z wywołanego nastroju, zamówili studenci Carcano i Manfroni już na drugi dzień po wiecu dużą salę arystokratycznego Stowarzyszenia Patrjotycznego (Societa Patriotica) ponad kawiarnią i restauracją Cova i w dniu 16 maja 1899 r. odbyli pierwsze oficjalne zebranie Ligi Morskiej.

W czasie zebrania zapisało się na członków 300 osób z pośród najwybitniejszych polityków, finansistów i arystokratów medjolańskich. Zebraniu przewodniczył, pełniąc jednocześnie funkcję sekretarza, Alvise Manfroni.

Po zaznajomieniu zgromadzonych z celami Ligi Morskiej postanowiono przystąpić przedewszystkiem do stworzenia centralnej siedziby nowej organizacji, poczem dopiero chciano pomyśleć o założeniu jej oddziału w Medjolanie.

Wszyscy mówcy, zabierający głos w tej sprawie, byli zdania, że centrala taka może istnieć tylko w Specji, w miejscu drogiem sercu każdego włoskiego marynarza. Zrealizowaniem wysuniętych projektów zajął się komitet, w którego skład weszli: książę Gilberte Borromeo, obecny senator, pułk. Carlo Viglezzi, adwokat Umberto Campanosi, a ponadto obaj działacze — studenci.

Komitet medjolański nawiązał korespondencję z komandorem Limo, który zwołał w Specji zebranie konstytucyjne na dzień 10 czerwca 1899 roku pod przewodnictwem delegatów medjolańskich, adwokata Campanari i studenta Manfroni. Do komitetu centralnego, działającego pod przewodnictwem hr. Emila Renaud de Falicon, wybrano 20 członków i przystąpiono odrazu do zakładania oddziałów i pododdziałów w całym kraju.

Po następnem zebraniu, które odbyło się w sali „Alessi" Wielkiego Pałacu Marynarki Włoskiej, stworzono w lipcu pierwszą sekcję medjolańską pod przewodnictwem księcia Borromeo, jako przewodniczącego, adwokata Campanari jako wiceprzewodniczącego, Manfroniego, jako sekretarza i Carnaro jako skarbnika.

Takie to były początki Włoskiej Ligi Morskiej. Młoda Liga szukała kontaktu z pokrewnemi zagranicznemi organizacjami i zapisana została w poczet członków fundatorów międzynarodowej organizacji: „Association Internationale de la Marine", stworzonej w Paryżu. Lega Navale brała w tym samym charakterze bezpośredni udział w pierwszym międzynarodowym kongresie marynarki, zwołanym w 1901 r. w Monachjum.

Olbrzymi rozwój Włoskiej Ligi Morskije, który odbywał się ze zdumiewającą szybkością, wymagał coraz większego nakładu pracy, coraz większej energji, a pierwszy jej prezes, hr. Renaud, mimo, że pracował niemal dzień i noc, nie był w stanie pracy tej podołać, to też po zebraniu, zwołanem w 1905 r. w Specji, w którem uczestniczyli delegaci kilkudziesięciu oddziałów i pododdziałów Ligi Morskiej, stworzono nowy zarząd pod przewodnictwem admirała de Liberto. W rok później zajął stanowisko prezesa Włoskiej Ligi Morskiej wiceadmirał Canevaro, poczem akcję kierowniczą kontynuował senator książę de Zoagli. Pracował on, poświęcając wszystkie swe siły organizacji aż do 1912 r., kiedy to główna siedziba Ligi przeniesiona została ze Specji do Rzymu.

Po ustabilizowaniu się centrali w stolicy państwa, przystąpiono odrazu do wyszukania odpowiedniego gmachu, co nie przedstawiało zbytnich trudności wobec dużych zasobów pieniężnych, jakiemi rozporządzała już w owym czasie „Lega Navale".

Pierwszem zadaniem centrali było przeprowadzenie modyfikacji statutów oraz nakreślenie ścisłego programu podjętej pracy. Liczbę członków centralnego komitetu podniesiono z 30 do 50. Do składu komitetu starano się pozyskać przedewszystkiem członków obu izb włoskich, a zatem parlamentu i senatu, a ponadto kilka pań z kół arystokratycznych oraz elity towarzyskiej w całkiem wyraźnej intencji zużywania ich wpływów przy dalszym rozwijaniu akcji propagandowej.

Równomiernie ze wzmożeniem pracy i stwarzaniem coraz większej liczby oddziałów w głównych środowiskach kraju, zjednywała sobie Liga Włoska nowych prozelitów dzięki nominacji t. zw. „Konsulów morskich", którym powierzono zadanie zapoznawania ogółu z programem Ligi w miejscowościach o drugorzędnem znaczeniu. Oprócz „konsulów morskich" mianowano „konsulów podróżujących" (viaggianti) którzy występowali specjalnie przy podtrzymywaniu stałej łączności i współpracy z członkami Ligi Morskiej.

Akcja Włoskiej Ligi Morskiej docierała jednocześnie i zagranicę, gdzie wyszukiwano mężów zaufania, oddanych sprawom morskim lub mianowano własnych delegatów, którzy utrzymywali kontakt osobisty z centralą. Ilość reprezentantów zagranicznych była dostosowana do liczby członków danej kolonji włoskiej oraz do potrzeb lokalnych. Między pierwszemi sekcjami zagranicznemi, stworzonemi przed wybuchem wojny światowej, wymienić należy przedewszystkiem bardzo czynne oddziały: w Buenos Aires, w Rosario, w Santa - Fe, w San - Paulo, w Callao, w Guajaquil, w Nowym Jorku, w Chicago, w Meksyku, w Paryżu, w Brukseli, w Atenach, w Konstantynopolu, w Londynie i w Dublinie.

Na czele centrali Ligi Włoskiej stał od roku 1912 do 1916 admirał Giovanni Bettolo, poczem przejmowali kolejno naczelne funkcje w Lidze senator Maggiorino, Ferreris i wiceadmirał Ernest Presbitero.

Rzecz zrozumiała, że skutki bezpośrednio powojennego kryzysu musiały odbić się również na organizacji, tak ściśle związanej z życiem narodu, jaką była wówczas i jest po dziś dzień Liga Morska. Członkowie tej Ligi zdawali sobie doskonale sprawę z konieczności przeprowadzenia jaknajszybszych reform ustawowych Ligi, a ponadto z konieczności przeobrażenia zakresu i programu jej pracy, rodzaju propagandy oraz dostosowania jej zarówno z punktu widzenia duchowego, jak i technicznego do nowego rytmu, nadawanego przez faszyzm narodowemu życiu ludności włoskiej.

Krytyczną sytuację, w jakiej znalazła się „Lega Navale" po wojnie, rozpatrywano w Rzymie na walnem zgromadzeniu delegatów Ligi przybyłych z całego kraju, w początku 1927 r. Mimo pełnego zaufania do ówczesnego zarządu Ligi i do programu, nakreślonego w latach przedwojennych, mimo wiary w solidne podstawy organizacji, postanowiono złożyć jej losy w ręce szefa rządu, Mussoliniego i podać się masowo do dymisji.

Mussolini dymisje przyjął i zarządził, aby natychmiast przystąpiono do całkowitego zreorganizowania Włoskiej Ligi Morskiej. Pracę kierowniczą przy przeprowadzaniu tej reorganizacji powierzył Mussolini specjalnej komisji, na której czele

stanęli: admirał Tito Filomarino, jako przewodniczący, hr. Fulco Tosti di Valminuta, jako sekretarz generalny, poseł Marcello Lessona, kapitan marynarki Umberto Guglielmetti i wreszcie kapitan marynarki Gino Albi.

Komisja nadzwyczajna ukończyła powierzoną jej pracę już po kilku miesiącach i zredagowała nowy statut, zatwierdzony przez Mussoliniego. Statut ten nadaje Lidze charakter jedynej instancji narodowej, uprawnionej do prowadzenia propagandy morskiej, instancji, uznanej przez Państwo i obmyślającej w zakresie swej akcji oraz swego patronatu wszelkie sposoby, zmierzające do pobudzenia zainteresowania się morzem i zaznajomienia sprawami morzem i zaznajomienia ze sprawami morskiemi. Przy nakreślaniu zasadniczych linij wytycznych zwrócono przedewszystkiem uwagę na propagandę i konieczność przekonania jaknajszerszych mas o tem, jak olbrzymią rolę odgrywa morze w życiu narodu, a ponadto, jak bardzo potrzebne jest stworzenie specjalnej kultury morskiej wśród młodzieży szkolnej. Faszyzm stworzył całkiem nowy impuls w dziedzinie życia morskiego, Liga włoska zaczęła karmić się pod jego wpływem nowemi sokami życiodajnymi i działać w przyspieszonem tempie. Liga stała się poniekąd reprezentantką i krzewicielką faszystowskiej idei w dziedzinie morskiej, ujawniającej się w ustawicznie wzrastającym rozwoju żeglugi morskiej.

W faszystowskim organie rządowym, w „Popolo d'Italia" z dnia 18 grudnia 1929 r. ukazał się artykuł, w którym Mussolini, omawiając sprawę morza, pisał między innemi dosłownie:

„Powstały nowe Włochy, Włochy pracujące, przygotowujące się, rwące się do życia i do zwycięstwa. Powstały Włochy dnia jutrzejszego, pokrywające niebiosa błyskawicznemi samolotami, a morze potężnemi statkami. Powstały Włochy nowej generacji marynarzy, którzy rozniosą trójbarwne sztandary włoskie po wszystkich morzach i wybrzeżach całego świata".

W tymże samym organie z dnia 1 stycznia 1930 r. powiada Mussolini tak:

„Byłoby absurdem, gdybyśmy nie rzucili się na morza, oblewające nasz kraj z trzech stron. Są między nami nieuleczalni pesymiści, którzy podnoszą rozmaite wątpliwości i objekcje co do rozrostu naszej potęgi morskiej. Ubodzy duchem, których prześcignie rzeczywistość faktów. Dla mnie słowo „navigare", to to samo, co prowadzenie walki i boju".

Lega Navale, przejęta takiemi zasadami i hasłami Mussoliniego stara się wprowadzić je w życie w każdej dziedzinie różnorodnych swych poczynań. Poczucie rzymskości („romanità"), wpajane w najmłodsze generacje włoskie, ujawnia się w całej pełni wśród członków organizacji, to też Liga Morska stała się poniekąd emanacją twórczego ducha faszystowskiej Italji. Ona to sprawiła, że w narodzie wzbudziła się jakby nowa mentalność, że powstała konieczność życiowa służenia sprawom morskim i wzmacniania potęgi morskiej. Na czele Ligi stoi od czasu Mussoliniego **dyrektorjat centralny,** składający się z siedmiu członków, zamianowanych przez Mussoliniego. Badaniem poszczególnych spraw i kwestyj ogólnych, dotyczących programu Ligi zajmuje się ciało doradcze tak zw. „Consulta". Sprawy Ligi w poszczególnych sekcjach, filjach i oddziałach prowincjonalnych załatwiają specjalni mężowie zaufania i inspektorzy zwani „Fiduciari". Rozciągają oni między innemi kontrolę nad całą organizacją Ligi Morskiej, nad pracą sekcyj oraz delegatów, dawniejszych „konsulów morskich".

Podstawą kardynalną przeistoczenia organizacji Włoskiej Ligi Morskiej było dążenie do stworzenia hierarchji o ściśle zakreślonych atrybucjach i kompetencjach, zarówno samej Centrali jak podporządkowanych jej organów. Nie chodziło tu, jakby można przypuszczać, o zcentralizowanie władzy natyle, aby paraliżować inicjatywę i ograniczać swobodę działalności poszczególnych jednostek, stojących na czele okręgów i oddziałów Ligi, lecz o podporządkowanie całej akcji najwyższym celom programowym.

Reorganizacja Ligi, przeprowadzona przez Mussoliniego, nie dawała początkowo takich korzyści, jakich oczekiwano i wymagała ogromnych wkładów inwestycyjnych. Wystarczy powiedzieć, że niedobór w 1931 r. wynosił w kasach Ligi około 200.000 lirów. Ale już w roku 1932 budżet Ligi Morskiej został zrównoważony bez uciekania się do jakichkolwiek subwencyj i wykorzystywania środków nadzwyczajnych. Poszczególne okręgi, po zaspokojeniu własnych potrzeb i wydatków administracyjnych, dysponowały luźnemi sumami i przekazywały je do kasy centralnej. Deficyt, jakim kończyły się budżety Ligi aż do roku 1931, tłomaczy się tem, że, nie bacząc na sumę i na wydatki, przystąpiono do rozwinięcia w kraju ogromnej propagandy, że zasypywano wszystkie prowincje, miasta i wioski książkami, broszurami, ulotkami na temat morza, że rozwijano ogromną agitację w szkołach, że urządzano wielkie, masowe manifestacje, pochody i festyny na rzecz morza.

Podobnie jak „Flottenverein" urządza „Lega Navale" w rozmaitych miastach i w rozmaitych okresach czasu uroczyste obchody, przeprowadza składki pieniężne, wpłacane po części na osobne listy, wyłożone w każdej miejscowości włoskiej. W taki to sposób zaprowadzono prawdziwy wyścig między rywalizującemi miastami.

Członkami Włoskiej Ligi Morskiej są obywatele obojga płci, zakłady państwowe oraz zakłady o prawach państwowych, są całe prowincje, gminy, federacje, konfederacje, syndykaty, wszelkie stowarzyszenia, jako też szkoły, wyższe zakłady naukowe oraz okręty.

Włoska Liga Morska wydaje własny dwutygodnik „L'Italia Marinara". Pismo to, rozdawane bezpłatnie członkom, a częściowo sprzedawane publicznie, zostało w ostatnich latach wzbogacone i powiększone. Począwszy od stycznia b. r., pismo ukazywać się będzie w objętości minimalnie 42 stron. W „L'Italia Marinara" ukazują się nietylko artykuły, poświęcone zagadnieniom morskim, ale również opisy podróży, nowele, powieści i dużo ilustracyj. Organ wychodzi obecnie w 400.000 egzemplarzy.

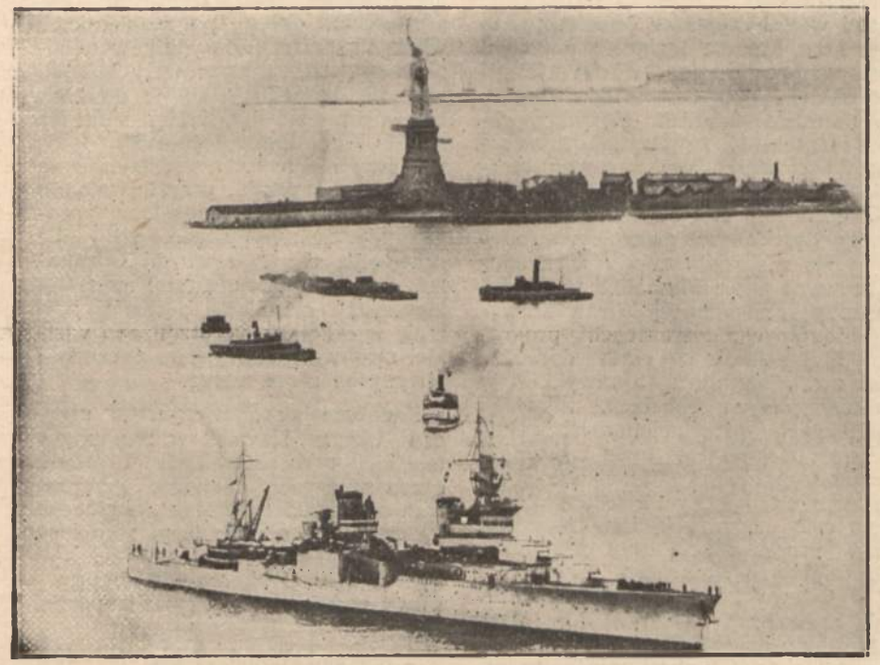
Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

NOWE KRĄŻOWNIKI.

Prasa codzienna doniosła w swoim czasie o spuszczeniu na wodę ze stoczni Brest krążownika „La Galissonière". Jest to pierwszy krążownik z serji sześciu lekkich krążowników po 7720 tan każdy: dwa z nich należą do programu z 1931 roku, budowę pozostałych czterech zdecydowano w roku 1932 wskutek energicznych wystąpień zmarłego niedawno ministra marynarki Leygues.

Decyzja co do budowy tych jednostek nastąpiła po dość ożywionej dyskusji w Izbie Deputowanych, gdzie wysunięto propozycje, że należałoby raczej wybudować zamiast nich drugi pancernik typu „Dunkerque", co byłoby bardziej usprawiedliwione wobec intensywnej rozbudowy floty niemieckiej.

Nowe krążowniki otrzymają stosunkowo silne, jak na ich wymiary, opancerzenie, składające się z pasa pancernego wokoło kadłuba o grubości 105 mm., oraz opancerzonego pokładu o grubości 40 mm. Uzbrojenie ich będzie się składało z dziewieciu dział



Nowy krążownik amerykański „Indianopolis", wracając z pierwszej podróży próbnej, salutuje statuę wolności w porcie nowojorskim.

155 mm., ustawionych w trzech wieżach artyleryjskich po trzy działa w każdej (jedna wieża na dziobie i dwie na rufie), ponadto z dziewieciu dział 90 mm. przeciwlotniczych i czterech wyrzutni torpedowych. Według projektu szybkość krążowników ma wynosić 31 węzłów przy sile maszyn 84.000 HP.

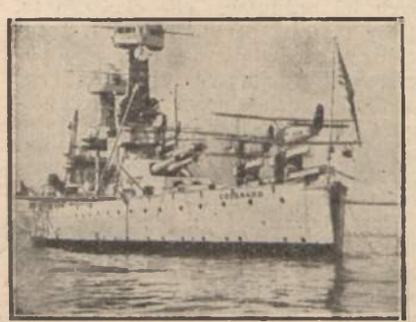
Krążowniki te maja służyć do osłony działań kontrtorpedowców typu „Verdun" (40-węzłowe), które muszą być wspierane przez silniejsze jednostki.

W marynarce angielskiej ostatnio zaznacza się przełom w polityce rozbudowy floty krążowniczej. Dążeniem admiralicji było zachowanie takiej ilości krążowników, jaką Anglja posiadała w chwili podpisania traktatu londyńskiego. Tymczasem liczba ta stale się zmniejsza, wskutek przekraczania przez poszczególne okręty ustalonego okresu służby. W chwili podpisania traktatu londyńskiego Anglja posiadała 50 krążowników, z tej liczby 14 przekroczyło już ustalony okres służby, tymczasem w ciągu ostatnich dwuch lat przybył tylko jeden „Leander" — 7250 ton. 32 węzłów, uzbrojony w osiem dział 152 mm., oraz cztery 100 mm. przeciwlotnicze.

W tych warunkach admiralicji chodziło przedewszystkiem o ilość krążowników, tembardziej, że okręty wojenne tego typu są potrzebne Anglji do obrony morskich linij komunikacyjnych, a do tego celu w zupełności nadają się krążowniki w stylu „Leander" a nawet mniejsze.

W ten sposób powstała koncepcja budowy 11 krążowników typu „Arethus" — 5450 ton. 32 węzły, uzbrojenie składające się z sześciu dział 152 mm., oraz czterech 102 mm. i sześciu 40 mm. pln.

Jednakże w międzyczasie Japonja wystąpiła ze swoim ogromnym programem, zawierającym między innemi sześć potężnych krążowników typu „Nogami" po 8500 ton, uzbrojonych w 15 dział 140 mm., a Stany Zjednoczone odpowiedziały na to czterema krążownikami typu „Sawannah" po 10.000 ton, uzbrojonemi w działa 150 mm.



Krążownik amerykański U. S. S. „Colorado" w porcie San Pedro (Kalifornja).

Oczywiście, że w tych warunkach koncepcja małych krążowników angielskich nie mogła utrzymać się wobec znacznej przewagi nowych jednostek, przewidzianych w programach Japonii i Stanów Zjednoczonych.

Stąd też geneza ostatniego posunięcia admiralicji, która zamierza zamiast trzech nierozpoczętych jeszcze mniejszych krążowników wybudować tylko dwa, zupełnie nowego typu o wyporności po 9.000 ton wyposażonych w znacznie silniejsze uzbrojenie i duża ilość samolotów.

ZDERZENIE KONTRTORPEDOWCÓW

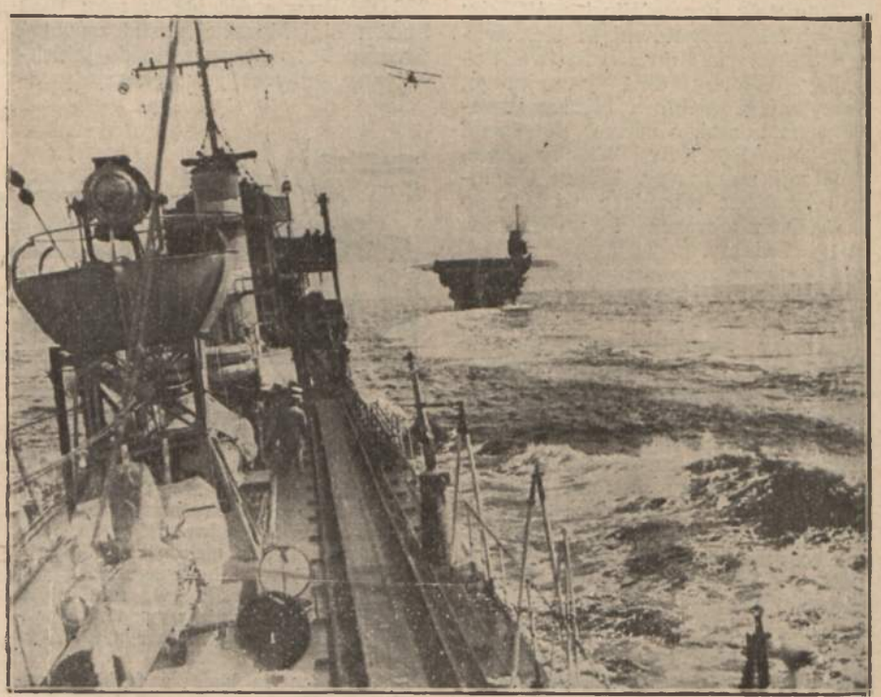
Podczas nocnych ćwiczeń dokonywanych przez II eskadrę floty francuskiej, stacjonowaną w Brest, nastąpiło zderzenie dwuch kontrtorpedowców „Orage" i „Ouragan", biorących udział w tych ćwiczeniach.

Na „Ouragan" zostały uszkodzone dwa przednie przedziały; „Orage" otrzymał natomiast bardzo poważne uszkodzenie w rufowej części kadłuba. Na pierwszym z nich zostało rozdarte zewnętrzne poszycie na długości 5—6 mtr., jednak kontrtorpedowiec zdołał dojść do portu o własnych siłach. Kontrtorpedowiec „Orage" został odholowany przy pomocy przybyłych na miejsce wypadku holowników portowych.

UDOSKONALENIA W DZIEDZINIE BUDOWY MASZYN OKRĘTOWYCH.

Na nowych okrętach francuskich zastosowano kotły nowego systemu, umożliwiające wykorzystanie przegrzanej pary.

Pierwsze doświadczenie w tym kierunku przeprowadzono na transportowcu lotniczym „Commandant Test", na którym osiągnięto przegrzewanie do 70°. Pomyślne wyniki tego doświadczenia dały możność osiągnięcia na jednym z najbardziej nowoczesnych kontrtorpedowców „Epervier" jeszcze lepszych



Manewry floty brytyjskiej u wybrzeży Szkocji. Start aeroplanu z pokładu lotniskowca „Courageous".

wyników, dopuszczających przegrzewanie pary do 125°.

Próby tego kontrtorpedowca wypadły zupełnie pomyślnie: rozchód paliwa na 1 HP. był o 15—20 proc. mniejszy w porównaniu do zużycia paliwa na innych jednostkach tego samego typu, a ogólną wagę mechanizmów udało się zmniejszyć o 7 proc.

W przyszłości przewiduje się zaopatrzenie wszystkich nowych jednostek w kotły nowego systemu z przegrzewaną parą.

PROGRAM ROZBUDOWY MARYNARKI FIŃSKIEJ.

Program rozbudowy marynarki fińskiej, który obejmował dwa pancerniki obrony brzegowej oraz trzy łodzie podwodne, został wykonany z końcem roku zeszłego.

Według opinji fachowców typ małego pancernika, przeznaczonego do obrony brzegowej został rozwiązany nadzwyczaj pomyślnie. „Wäinämoinen" i tego samego typu „Ilmarinen" mają po 4.000 ton wyporności, jednak przy tak nieznacznej wielkości zostały wyposażone w bardzo potężne środki uzbrojenia, składające się z czterech dział 254 mm. rozmieszczonych w dwuch wieżach artyleryjskich, oraz ośmiu dział 100 mm., jako uzbrojenia przeciwlotniczego.

Osiągnięcie takich możliwości, co do uzbrojenia, należy zawdzięczać znacznym oszczędnościom, poczynionym na wadze mechanizmów okrętowych dzięki zastosowaniu motorów spalinowych i transmisji elektrycznej do napędu śrub okrętowych.

Mechanizmy napędowe tych jednostek składają się z czterech motorów Diesel'a typu German'a-Werft po 1000 HP każdy, które uruchamiają śruby okretowe za pośrednictwem transmisji elektrycznej (każdy z Diesel'ów uruchamia prądnicę, których prąd stanowi napęd motorów elektrycznych, obracających śruby okretowe).

Próby odbiorcze wykazały bardzo dobre właściwości nawigacyjne tych okrętów, co ma znaczenie kapitalne wobec dużych trudności żeglugowych w wąskich szkerach, okalających wybrzeża Finlandji.

W związku z zakończeniem budowy tych jednostek zostały opracowane projekty dwuch kontrtorpedowców które będą stanowiły następną transzę w realizacji rozbudowy marynarki fińskiej.

Przewiduje się również budowę łamacza lodu, który jednocześnie byłby przystosowany do pełnienia roli okrętu-bazy dla łodzi podwodnych w okresie letnim. Projekt tego okrętu został opracowany przez stocznię Crichton - Vulkan w Abo. Przewiduje on pomieszczenia dla 143 oficerów i szeregowych, mechanizmy napędowe o sile 7.000 HP — koszty wykonania około 43 milionów koron.

Ponadto w opracowaniu jest projekt małych łodzi podwodnych o wyporności około 300 ton, przystosowanych specjalnie do obrony wybrzeża.

Ponieważ należy liczyć się z tem, że budżet Finlandji nie wytrzyma w obecnej sytuacji państwa jednoczesnej budowy tych wszystkich jednostek, przeto budowa łodzi podwodnych i łamacza lodu zapewne zostanie przesunięta na dalszą metę, gdyż na pierwszy plan jest wysuwana budowa kontrtorpedowców.

PAMIĘTNA ROCZNICA

W sobotę i w niedzielę 10 i 11 lutego r. b. cała Polska świeciła czternastolecie wielkiej dla państwa naszego chwili: powrotu Rzeczypospolitej do swego dawnego wybrzeża morskiego.

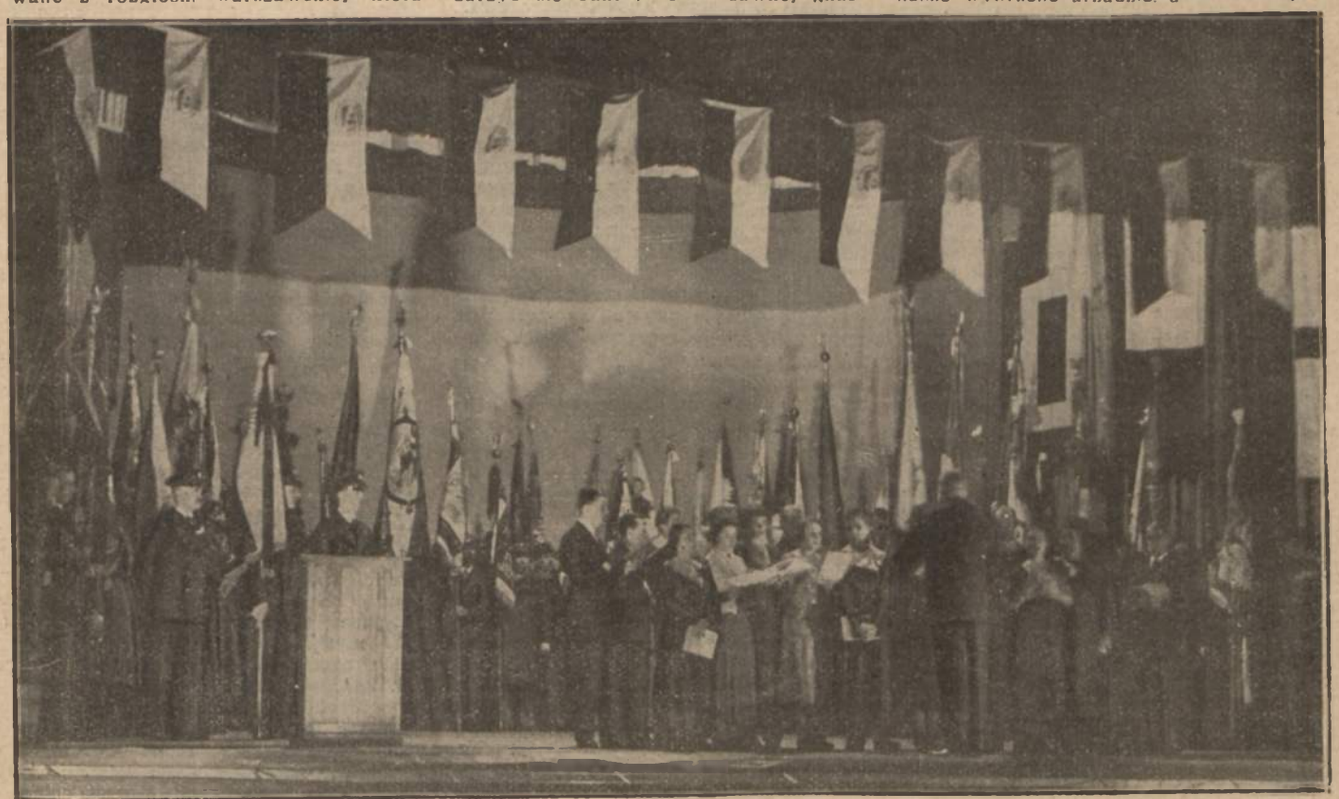
Gdziekolwiek Liga Morska i Kolonjalna ma swoje, choćby niewielkie oddziały, uroczystość wypadła pięknie i imponująco. Do najbardziej oddalonych osiedli dochodziły przemówienia i okolicznościowe utwory muzyczne, nadawane z rozgłośni warszawskiej która dołożyła możliwych starań aby uświetnić radosną rocznice.

Cały naród zwrócił serca swoje i myśli ku niewielkiemu skrawkowi starej ziemi polskiej, oblanej mocodajnem morzem, ku nowemu portowi naszemu, zdobywcy pierwszego miejsca nad Bałtykiem.

Przed oczyma każdego Polaka przesunęły się dalekie obrazy walk o dostęp do morza, a w duszy poczynał żarzyć się bunt przeciw dawnej gnuśności i obojętności, z jaką traktowano u nas niegdyś sprawę morską.

Na tem tle budziło się silne postanowienie ofiarnej współpracy z tymi, którzy na naczelnem miejscu swych planów organizacyjnych postawili wzmocnienie do możliwych granic Funduszu Obrony Morskiej.

Jest morze, trzeba je wykorzystać, trzeba je utrzymać, trzeba je w razie potrzeby obronić, trzeba wogóle tak to nasze wybrzeże urządzić, aby w niczy-



Uroczysta akademja morska w sali kina Colosseum w Warszawie w 14 rocznicę odzyskania dostępu do morza. Chór prof. Kazury śpiewa pieśni kaszubskie.

jej głowie nawet myśl nowego zaboru nie powstała.

Dlatego właśnie cała Polska w dniu rocznicy zestrzeliła swe myśli w jednym, przez uczucie i rozum dyktowanym kierunku.

Stolica uczciła czternastoletnią rocznicę odzyskania morza wielką manifestacją w „Colosseum".

Olbrzymia sala wypełniła się do ostatniego miejsca nie mogąc niestety pomieścić tych tłumów, jakie przybyły na zew Okręgu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W pierwszych rzedach krzeseł zasiedli oficerowie marynarki wojennej, obok przedstawicieli władz rzadowych i samorządowych obok reprezentantów armji i wszystkich organizacyj społecznych.

Na estradzie, efektownie przybranej, ustawiło się paręset pocztów sztandarowych. Organizacje wojskowe, Sokoli, harcerze młodzież szkół wyższych i średnich.

Porządek na dziedzińcu i na sali utrzymywał wzorowo pluton żandarmerji strzeleckiej.

Uroczystość zagaił prezes Okręgu Warsz. L. M. K. p. inż. A. Kamieński obszernem przemówieniem, poczem orkiestra Dyr. Tramwajów Miejskich pod batutą dyr. L. Cymermana odegrała Hymn Narodowy.

Pierwszym mówca był wiceprezes Zarządu Gł. L. M. K., gen. St. Kwaśniewski, który miał szczęście znajdować się w szeregach tych żołnierzy polskich, jacy w dniu 10 lutego 1920 roku pierwsi doszli do Pucka i zajęli brzeg Bałtyku w imieniu Rzeczypospolitej. Dlatego też referat jego był

Przemawia wiceprezes Zarządu Głównego L. M. K., gen. Stanisław Kwaśniewski.

barwny i zajmujący i trafiał do serc słuchaczy, wywołując entuzjazm dla sprawy obrony morza. Sala podziękowała mówcy za jego piękny referat grzmotem oklasków.

Imieniem młodzieży przemówił p. J. Grzywaczewski prezes Akademickiego Związku Morskiego, ślubując wytrwałą współpracę ze starszem pokoleniem.

Ostatni przemawiał dr. Cz. Łukaszkiewicz, wiceprezes Zarządu Okr. Warsz. L. M. K., apelując do licznie zebranej młodzieży aby pamiętała zawsze o tem, że na jej barkach spoczywać będzie obrona granic Polski, przy których wytyczaniu morze krwi przelał żołnierz polski. Krótko rozprawił się też z tymi, którzy uważają iż obecnie, po zawarciu paktu o nieagresji z Niemcami nie potrzeba wytężać sił na zapewnienie obrony naszego morza.

„Niemcy — prawił mówca — muszą być pewne, że zawarły pakt z sąsiadem rozumnym i silnym, a gdybyśmy nie ubezpieczyli naszego wybrzeża i nie zaopatrzyli naszej floty w nowoczesne jednostki bojowe, to uważaliby nas za głupich i słabych a z takimi nie opłaci się paktów zawierać". Apelem o współpracę z Ligą przy zbieraniu Funduszu Obrony Morskiej zakończył dr. Łukaszkiewicz swoje przemówienie, przerywane kilkakrotnie gromkiemi oklaskami.

W części artystycznej wziął udział artysta Teatru Polskiego p. M. Milewski, który deklamował wiersz Stefanji Koszarskiej p. t. „Zew Morza". Wspaniale spisał się chór prof. Kazuro, wywołując zwłaszcza pieśniami kaszubskiemi, niemilknące brawa a orkiestra Dyr. Tramw. Miej. dowiodła jeszcze raz, że się jej należy poczesne miejsce wśród warszawskich zespołów orkiestrowych.

Całość manifestacyj wypadła bogato i pozostawiła dobrą pamięć wśród tłumów publiczności.

Dobrze się zasłużył Okręg Warszawski dla sprawy morskiej.

Widz.

NOWA KSIĘGA MIĘDZYNARODOWYCH SYGNAŁÓW MORSKICH

Napisał **Stanisław Kosko**, Warszawa.

Jednym z najstarszych i do dziś dnia szeroko stosowanym sposobem porozumiewania się statków na morzu pomiędzy sobą lub z wybrzeżem są sygnały optyczne.

Należą do nich:

1. Semafor.

2. Sygnalizacja za pomocą alfabetu Horse'a.

3. Sygnalizacja flagowa.

Semafor, zarówno ręczny, jak i maszynowy, polega na nadawaniu poszczególnych liter, z których dopiero układa się wyrazy i zdania, co pociąga za sobą dość dużą stratę czasu; prócz tego nie jest on dostatecznie wyraźnie widoczny z większej odległości. Zastosowanie więc semaforu jest ograniczone. Semafor maszynowy używany jest wyłącznie na stacjach lądowych.

Sygnalizacja za pomocą alfabetu Morse'a, składa się z szeregu krótkich i długich wybłysków, odpowiadających poszczególnym literom alfabetu i również odbywa się wolno.

Sygnalizacja flagowa, oparta na wywieszaniu różnobarwnych flag, oznaczających litery, cyfry, wyrazy i zdania jest znacznie szybsza.

Z uwagi na wielkie zastosowanie tego rodzaju porozumienia się, należy zaznajomić się z niem szczegółowiej.

Materjałem, jakim rozporządza sygnalizacja flagowa są różnokolorowe flagi, odpowiadające literom alfabetu i liczbom oraz Księga Międzynarodowych Sygnałów Morskich.

Sposób sygnalizowania jest następujący. Statek, pragnąc nawiązać rozmowę z innym statkiem lub z lądem wywiesza swoją bandere pod nią zaś proporczyk sygnałowy. Statek, do którego się zwracają, na znak, że jest gotów przyjmować sygnały podnosi proporczyk sygnałowy do połowy masztu. Wówczas pierwszy statek wywiesza flagi, oznaczające dane zdanie i nie spuszcza ich dotąd, póki drugi statek nie podniesie swego proporczyka sygnałowego do szczytu masztu na znak, że zrozumiał. Kiedy pierwszy statek spuścił flagi sygnałowe, drugi znów spuszcza proporczyk sygnałowy do połowy masztu i czeka na dalsze zdanie. Spuszczenie bandery oznacza koniec rozmowy.

Zapytania i odpowiedzi zadaje się według kombinacyj flag, zamieszczonych w Księdze Międzynarodowych Sygnałów Morskich.

Sygnały bywają jedno, dwu, trzy i czteroflagowe. Do jednoflagowych należą najważniejsze sygnały, jak niebezpieczeństwo, zaraza, prośba o ratunek i t. d. Dwuflagowe stanowią rozwinięcie znaczenia pierwszych. Trzyflagowe są używane podczas normalnej sygnalizacji. Czteroflagowe zawierają wyłącznie nazwy geograficzne i służą do szyfrowania.

W marynarce wojennej istnieją poza tem tajne księgi sygnałów morskich używanych tylko we flocie wojennej danego państwa, które co pare lat są zmieniane.

Dogodność sygnalizacji flagowej jest wielka, albowiem dzięki niej można się zawsze rozmówić z obcym statkiem, nie znając zupełnie jego języka, ponieważ sygnały wszędzie mają jednakowe znaczenie.

Używana do dnia 31 grudnia r. ub. Księga Międzynarodowych Sygnałów Morskich, wydana w r. 1897, wykazała szereg braków w czasie wojny światowej, kiedy statki zmuszone były do szczególnie częstego porozumiewania się pomiędzy sobą.

To też po ukończeniu wojny rząd Wielkiej Brytanji zaproponował, by Księgę poddać rewizji. Rewizja tą miała się zająć Miedzynarodowa Konferencja Radjotelegraficzna, zwołana w Waszyngtonie w r. 1927.

Po uzyskaniu zgody Francji, Włoch, Japonji i Stanów Zjednoczonych Ameryki, Wielka Brytanja przedłożyła konferencji swoje uwagi wraz z projektem nowej księgi w językach francuskim, włoskim i angielskim.

W wyniku prac konferencji przyjęto m. in. następujące zmiany:

1. Ilość flag księgi zwiększono o 10 proporczyków „liczbowych", oraz o 3 trójkątne proporczyki zastępcze, których użycie pozwala na stosowanie wszelkich czteroflagowych kombinacyj.

2. System sygnalizacji Morse'a ulepszono przez wprowadzenie t. zw. sygnałów „proceduralnych".

3. Zaniechano używania sygnałów odległościowych (kule, stożki) oraz stałych semaforów.

4. Postanowiono, że flagowy sygnał zawezwawczy statku ma być identyczny z sygnałem zawezwawczym radjowym i składać sie ma z 4 liter.

5. Wprowadzono bardzo znaczną ilość nowych zdań.

6. Zdecydowano, że nowa księga nie ma być „międzynarodowa" w całem tego słowa znaczeniu, lecz, że będzie opracowana w 7 różnych językach, a mianowicie: angielskim, francuskim, niemieckim, włoskim, japońskim, hiszpańskim i norweskim. (Dotychczas oryginał księgi był opracowywany przez komitet tylko w języku angielskim, a państwa, chcące posiadać ją w swoim języku, dokonywały tłumaczenia i przeredagowania na własną rękę. Rzecz prosta, że tłumaczenia te były często wadliwe).

Opracowanie i wydanie nowej księgi zostało powierzone przez konferencję Wielkiej Brytanji.

Komitet redakcyjny księgi, w którego skład weszli przedstawiciele siedmiu wyżej wymienionych państw, zebrał się poraz pierwszy w Londynie w październiku 1928 r.

Nowa „Księga Międzynarodowych Sygnałów Morskich" obowiązująca w światowej flocie handlowej od dnia 1 stycznia r. b., ukazała sie w dwuch tomach, z których jeden służyć ma dla celów sygnalizacji flagowej, drugi zaś dla sygnalizacji radjowej.

Jedną z inowacyj jest wprowadzenie do księgi sygnałów, mogących mieć znaczenie dla lotnictwa oraz dodanie działu medycznego. Poza tem uzupełniono ją znaczną ilością sygnałów dla porozumiewania sie statków morskich ze statkami powietrznemi, z armatorami, agentami, stoczniami, władzami itp.

Komitet redakcyjny księgi w pracy swej napotkał na cały szereg trudności natury językowej. Niejednokrotnie bowiem przy nadawaniu pojedyńczych wyrazów i krótkich zdań zdarzały się nieporozumienia, wynikające stąd, że np. dla wyrazu angielskiego w języku niemieckim istniało kilka odpowiedników, względne kilka znaczeń. Komisja musiała także pokonać wiele trudności natury gramatycznej.

Historja Księgi Międzynarodowych Sygnałów Morskich, zwanej często w skróceniu Kodem, jest dość ciekawa.

Kodów sygnałowych zaczęto używać na morzu dopiero na początku XIX stulecia. Jednym z najbardziej znanych był Kod, opracowany w r. 1817 przez kapitana Marryata. Był on w tak szerokiem użyciu że nie bez słuszności można go uważać za pierwszy Kod międzynarodowy.

Kod Marryata używał flag cyfrowych od 0 do 9, flagę „rendez - vous", proporczyk liczbowy, dwa proporczyki rozpoznawcze i Union Jack. Sygnały składały się najwyżej z czterech flag; ilość sygnałów sięgała 9.000. Ponieważ ilość ta nie była dostateczna, te same sygnały używane były do różnych oznaczeń, uszeregowanych w kilku grupach, przyczem właściwą grupę wskazywał odpowiedni proporczyk.

W r. 1855 angielski Board of Trade zwołał komitet dla opracowania „Kodu sygnałowego do użytku na morzu". Komitet ten opracował projekt Kodu, zawierającego już 70.000 sygnałów, przyczem ilość flag została zwiększona do 18; z wyjątkiem „x" i „z" zastosowano wszystkie spółgłoski. Księga ta została wydana przez Board of Trade w r. 1857 w dwuch częściach: jedna zawierała sygnały międzynarodowe, druga zaś tylko sygnały brytyjskie.

W r. 1887 Board of Trade zwołał ponownie komitet, polecając mu znowelizowanie Kodu. Projekt komitetu, opracowany w r. 1889, jeszcze w tym samym roku został przejrzany przez Międzynarodową Konferencję w Waszyngtonie, która w projekcie ze swej strony dokonała licznych zmian, a między innemi zwiększyła ilość flag do 27. Wydanie tego Kodu nastąpiło w r. 1897. Był on używany aż do dnia 31 grudnia r. ub.

PROPAGANDA PRZEZ GDYNIĘ

Napisał **A. Plutyński**, Warszawa.

Od samego początku miała dla nas sprawa Gdyni niejedno oblicze, ale podobnie jak starosłowiańskie bóstwo Światowid ich kilka.

Początek swój zawdzięcza Gdynia koniecznościom wojskowym. W następnych fazach rozwoju wpatrywaliśmy się głównie w jej oblicze gospodarcze. Liczyliśmy z radością każdy nowy statek, dobijający do jej wybrzeża, każdą setkę ton zwiększonego obrotu handlowego.

Nie straciła ona, a przeciwnie z dniem każdym zyskiwała na znaczeniu politycznem. Naród zrozumiał, że każdy blok wmurowany na polskiem morzu jest równocześnie fortem broniącym polskiego Pomorza przed niemieckiemi zamachami że nic skuteczniej nie jest w stanie udowodnić absurdu pretensji niemieckich, jak wykazanie całemu światu społem, jak wielkie jak różnorakie interesy życiowe już nietylko Polski, ale całej środkowej Europy koncentrują sie z dnia na dzień rosnąc, na tym małym skrawku polskiego morza.

Śledziliśmy z rosnącą nadzieją na lepszą przyszłość, jak społeczeństwo radowało się z powodzenia pierwszej, wielkiej inwestycji w odrodzonej Rzeczypospolitej jak z tem rosnącem powodzeniem krystalizowały się w świadomości narodu związki między świadomą celu zbiorową wolą, a owocami czynu, między morzem a lądem, między handlem światowym i zorganizowaną emigracją kolonjalną a pomyślnością i potęgą narodu.

Czyśmy wyzyskali wszystkie możliwości, które jedyny port morski, a równocześnie największy port słowiański w sobie mieści? Zaiste nie wyczerpiemy ich nigdy. Jak długo rozrastać w liczbę i siły będzie nasz naród, tak długo rosnąć w znaczenie nietylko gospodarcze, ale również polityczne, wychowawczo - społeczne i kulturalne musi i będzie miasto Gdynia.

Myśli powyższe nasunął mi oddany do wglądu niepomiernie interesujący i bogaty w następstwa projekt wybitnego kompozytora polskiego Tadeusza Jareckiego, którego treścią jest urządzenie przez Polskę wspólnie z innemi narodami słowiańskiemi dorocznego święta muzycznego Słowian w miesiącach lipcu i sierpniu.

Tadeusz Jarecki, potomek kilku generacyj wybitnych muzyków polskich, kształcił się nietylko w kraju i na Zachodzie, ale również u mistrzów rosyjskich. Ostatnich lat kilkanaście z przerwą wojenną, kiedy był oficerem polskim, spędził w Stanach Zjednoczonych. Wydaje się więc, że posiada wyjątkowe warunki, aby ocenić, co może, a co nie — zainteresować i ściągnąć do Polski obcych turystów. Zdaniem jego muzyka koncertowa i kameralna, pieśni ludowe, opera czy balet słowiański wywierają na szerokie masy społeczeństw zachodnich coraz większy wpływ i tysiące miłośników muzyki podąży tam, gdzie będą mogli usłyszeć ją w autentycznej interpretacji twórców i bliskich im duchowo wykonawców. Jarecki twierdzi, że mimo poważnych różnic, dzielących np. muzykę polską od rosyjskiej w najgłębszych pokładach są jednak pierwiastki wspólne, że uwypuklenie tych różnic i tych wspólności w czasie współzawodnictwa i współpracy musi pogłębić i podnieść zarówno twórczość jak i powszechną kulturę muzyczną biorących w nich udział narodów.

Sąd o słuszności tych poglądów, o ścisłości tych przewidywań pozostawić należy w tym kierunku przedewszystkiem znawcom muzyki. Wszyscy niewątpliwie odczuwamy, że również w innych dziedzinach ducha, obok dzielących szczepy słowiańskie różnic, istnieją elementy wspólne, nie spotykane u innych narodów i że te wspólności obok tych różnic stanowią dopiero razem bogactwo ludowego podłoża naszej rasy. Stąd poglądy muzyczne Jareckiego mają siłę pociągającą.

Nam chodzi tutaj przedewszystkiem o rozstrzygnięcie zasadniczej sprawy miejsca. Jeżeli w Polsce ma się odbywać corocznie szereg reprezentujących świat słowiański popisów czy zawodów muzycznych — to w których miesiącach to robić i gdzie: w Warszawie, w Zakopanem czy w Gdyni, jak chce Jarecki.

Nie ulega wątpliwości, że jeżeli uroczystości te mają być naprawdę odwiedzane przez wielkie masy obcych turystów, to na urządzenie ich nadaje się jedynie czas wakacyjny, kiedy zarówno muzycy i szkoły muzyczne, jak i ogół miłośników wolny jest od zajęć zawodowych, a więc: lipiec i sierpień.

Wybór miesięcy przesądza tem samem wybór miejsca. Ściąganie wycieczek do Warszawy na miesiące letnie, byłoby bezsnadziejnem przedsięwzięciem. Nad Zakopanem ma Gdynia poza innemi względami zasadniczego charakteru tę wyższość praktyczną, że zarówno organizowanie jak i umieszczenie wycieczek będzie tam o wiele łatwiejsze.

Odgrywają tu rolę pierwszorzędną momenty natury kryzysowej. Społeczeństwa zachodnie, a nawet napływający z początkiem lipca do Francji Yankesi, liczą się obecnie z groszem i

pragną podróżować przyjemnie, ale tanio. Najtańszym i w lecie najprzyjemniejszym sposobem podróżowania są wycieczki okretami. Otóż w portach zachodnich i skandynawskich leżą bezużytecznie zakotwiczone setki świetnie urządzonych mniejszych statków oceanicznych. Przy sprężystej organizacji „Festywalu muzyki słowiańskiej" może on znaleźć naturalnych sojuszników w angielskich francuskich, holenderskich i skandynawskich towarzystwach okrętowych. Wyobrażam sobie, że okręty w ciągu kilkutygodniowej wycieczki na Bałtyk zawijałyby w różnych czasach na tydzień do Gdyni, służąc w tym czasie za pomieszczenie turystom. Wycieczkom takim przyznaje się z reguły ulgi paszportowe. Dla turystów przerwa tygodniowa po podróży morskiej i pospiesznem zwiedzaniu innych miast będzie miłym wypoczynkem. Wieczorem odbywać się będą uroczystości muzyczne W dzień zorganizujemy zapewne letnie zawody sportów lądowych i wodnych, wycieczki automobilowe do pobliskich jezior kaszubskich, wystawy sztuki i t. p.

Niezależnie od faktu, że największy port słowiański ma szczególne prawo do reprezentowania przejawów słowiańskiej kultury we wszystkich dziedzinach niezależnie od poglądu, że w interesie Polski leży, aby Gdynia stała się portem naszych najbliższych sąsiadów stoimy na stanowisku, że jeżeli mamy obcym pokazywać Polskę, to winniśmy zaczynać od Gdyni, gdzie silniej, niż gdziekolwiek badź wybija się nasza żywotność i nasza wola zachowania bezpośrednich związków z krajami zamorskiemi. Wroga nam propaganda niemiecka tak spopularyzowała Gdynię na całym świecie, że powinniśmy z tego skorzystać. Przyjedźcie wy wszyscy, co bajdurzycie o „korytarzu", zobaczcie na własne oczy, jak wygląda kurytarz w Polsce. Trzeba im dać dobrą okazję a napewno przyjadą.

Okazją taką będzie „Festywal muzyki słowiańskiej".

Każdy może mieć
WŁASNY DOMEK NAD MORZEM

Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni przystępuje do zabudowy swoich terenów na Redłowie letniemi willami. Każdy z nas może bez większego nakładu pieniędzy stać się posiadaczem takiego domku na wybrzeżu.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej korzystają z wydatnych ulg.

Informacji udzielają:

T. B. O. Gdynia oraz

Oddział w Warszawie, ul. Marszałkowska 118.

ZAKŁAD UBEZPIECZENIA NA WYPADEK CHOROBY

WARSZAWA, ul. NOWY ŚWIAT 23/25.
Zakłady Lecznicze otwarte cały rok.

I. „Dom Zdrowia" w Bystrej Śląskiej położony 450 m. n. p. m., w parku z drzew iglastych, posiada trzy pawilony na 270 chorych oraz wszelkie nowoczesne urządzenia do leczenia chorób płucnych.

II. Sanatorjum „Excelsior" w Iwoniczu-Zdroju, położone na wzgórzu ponad Zdrojem, nowocześnie urządzone, o 170 pokojach dla chorych, cierpiących na przewlekły gościec stawowy i mięśniowy, gruźlicę kostno-stawową, choroby kobiece, przemiany materji (dna otyłość), schorzenia systemu nerwowego i ogólne stany osłabienia i wyczerpania.

III. Sanatorjum „Staszycówka" w Ludwikowie, p. Mosina pod Poznaniem, zbudowane wg. nowoczesnych wskazań, na 200 chorych, leczy schorzenia dróg oddechowych, przedewszystkiem gruźlicę płuc. Sanatorjum stosuje wszystkie najnowsze metody lecznicze.

„LIGNOZA" S. A.
KATOWICE
ul. Dworcowa 13

Kluczewska Fabryka Papieru i Celulozy
Spółka Akcyjna

ZARZĄD: Warszawa, ul. Moniuszki 2a. Tel. Centrala 555-16. Adres tel.: Warszawa — Kluczpap.
FABRYKA: „Klucze" poczta Olkusz. Stacja kol. Rabsztyn. Adres tel.: Olkusz Nr. 25.
SPECJALNOŚĆ: papiery kancelaryjne, listowe, papeteryjne, zeszytowe, rysunkowe, offsetowe, przebitkowe, drukowe, albumowe i manufaktorowe.
Celuloza wysokobielna, masa drzewna.

Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych

działający na mocy rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 27 maja 1927 r. komunikuje, że oprócz przymusowych ubezpieczeń budowli od ognia, prowadzi następujące działy ubezpieczeń na zasadzie umów dobrowolnych:

1) Ubezpieczenie od ognia wszelkiego rodzaju mienia zarówno nieruchomego jak i ruchomego.
2) Ubezpieczenie ziemiopłodów od gradobicia.

Centrala Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych mieści się w Warszawie przy ulicy Kopernika Nr. 36/40. Pozatem posiada on oddziały i inspektorów we wszystkich miastach wojewódzkich i powiatowych, z wyjątkiem ziem b. zaboru pruskiego.

Pragnąc uczcić siedemdziesiąty piąty

Rok Jubileuszowy „Tygodnika Ilustrowanego"

założonego w roku 1859-ym

wydawnictwo tego najstarszego polskiego czasopisma ilustrowanego postanowiło rozdać bezpłatnie niewielka ilość pozostałych 36 tomowych kompletów **„PISM" WŁ. ST. REYMONTA** nowym swoim prenumeratorom, którzy zobowiążą się do opłacenia rocznej prenumeraty „Tygodnika Illustrowanego" wraz z miesięcznikiem „Naokoło Świata" i miesięcznym dodatkiem powieściowym, objętości 250 stronic.

Wystarczy wpłacić na konto P.K.O. Nr. 143 lub do biura wydawnictwa w księgarni Gebethnera i Wolffa (ul. Sienkiewicza 9) i Zgoda 12 zł. 22.— jako prenumeratę kwartalną, aby otrzymać

BEZPŁATNIE 36 TOMÓW PISM WŁ. ST. REYMONTA

w estetycznem wydaniu, na bezdrzewnym papierze.

Premjum to o niezwykłej wartości bibljotecznej wydawane będzie tylko do chwili wyczerpania pozostałych w ograniczonej ilości kompletów. Na życzenie otrzymać można za odpowiednią dopłatą cały komplet oprawny.

W związku z jubileuszem „Tygodnika Illustrowanego" wydawnictwo opracowuje specjalny, bogaty zeszyt jubileuszowy „Tygodnika Illustrowanego", który wszyscy prenumeratorzy otrzymają bez specjalnej dopłaty.

W roku bieżącym przystępujemy do druku w odcinku „Tygodnika Ilustrowanego" najnowszej powieści autorki **„POŻOGI" i „ZŁOTEJ WOLNOŚCI", Z. KOSSAK - SZCZUCKIEJ p. t. „KRZYŻOWCY"**

Żądajcie numerów okazowych „Tygodnika Illustrowanego" i „Naokoło Świata".

JANUSZ MAKARCZYK

FELUŚ

PRZEMYTNIK OPIUM

Cała wachta drugiego oficera witała Felusia, który dopiero wczoraj z dalekich krajów powrócił, a przygody miał niecodzienne. Zaczęło się od tego, że kapitan powiedział:

— Takiego drania jak Feluś w całej polskiej flocie wojennej i handlowej niema, a i w zagranicznych trzebaby ze świecą szukać.

Wtedy to Feluś strasznie się obraził, o zwolnienie poprosił i zamustrował się na trampa, który na morze Śródziemne szedł.

Ale tramp dawno ze swej podróży powrócił, a po Felusiu ślad zaginął. Koledzy mówili, że podobno w Aleksandrji naczas nie wrócił i okręt bez niego odszedł. I właśnie, gdy zaczęto już o nim zapominać, zjawił się w Gdyni, z powrotem na swój dawny okręt się dostał i nawet do tej samej wachty trafił.

Nic więc dziwnego, że zaprosił kolegów na piwo i o swoich przygodach opowiadał, a oni słuchali chciwie, bo o Felusiu wszystko można było powiedzieć, tylko nie to, żeby kłamał.

— To chłopcy — zaczął Feluś swą przemowę — pojechali my najpierw do takiego portu, co się nazywa Burgas. Ja tam Londyn uważam, Kopenhaga też miasto landszaftowe. Hull nie można powiedzieć, ale ten Burgas bardzo nieważny. Szliśmy, jak zawsze, do Atlantyku, potem Gibraltar, niczego, a potem to morze co się nazywa Śródziemne, też ujdzie, ale jak bracie tylko miniesz Kretę po prawej burcie i wmeldujesz się na to ichne Egejskie morze, to nic tylko czyste kpiny. Powiadam wam zupełnie jakby kto maku w gębę nabrał i plunął na mapę, nic bracie tylko wysepki a wysepki. Jakaś tam Eubea, Andros, Enos, Syra, Paros, Naxoe, to tak ci w rzędzie jedna za drugą i nic tylko drogę zagradzają. A jak je miniesz, to znów jakaś Chios, a Psara, Lesbos, a Lemnos, a Ibros, a cholera je tam wszystkie spamięta. A jak to całe tałatajstwo powymijasz, to tak skończysz, że w Dardanele wliziesz i tera tó ja już wiem dlaczego, jak komu chce ubliżyć, to mu ośle dardanelski mówie.

Piwa się napił i dalej prawił:

— Ale to nic. Przeszliśmy te Dardanele i meldujesz się na morze Marmara, choroba, to ci całe morze jak staw w Saskim Ogrodzie. Myślę ja sobie potem, ja warszawiak z krwi — można powiedzieć — i kości, marynarzem został, potom się klawych warszawskich madmazelów wyrzekł i życia na Krochmalnej, żeby po sadzawce pływać? Jak Boga mego, gdybym był krzynkę wypił, to bym do kapitana poszedł i mu powiedział, co o tem myślę, ale gorąco było, a ja w gębie nic tylko wodę, to mi się i nie chciało, co się tam będę narywał.

— No pewno — przytwierdzili mu.

— To znowu na tej Marmarze też wysepki — historyczne, powiada nam drugi oficer, a ja z czego to one, pytam, takie historyczne? To on niby uczony taki ten drugi oficer, powiada, że one przez to takie historyczne, że się wszystkie kłócą, gdzie się Homer urodził, a na to pierwszy oficer powiada, że te wyspy się wcale nie kłócą, tylko te na Egejskim o to niby urodzenie, to już nic nie powiedziałem, ale myślę sobie, że pies morde tej historji lizał, jak już większych kłopotów niema, bo ten cały Homer, to, jak mówił potem praktykant, był ślepy i do tego wogóle nie wiadomo czy żył, czy też był niby legendarny, co znaczy że wszystko bujda chrzanowa. Z tą historją to wogóle szopa, bo jak my Lesbos mijali, to ten cholera praktykant takie rzeczy opowiadał, że aż ja, cwaniak warszawski, nic tylko spluwał, to coś to tam musiało być, bo na mapie to Lesbos w nawiasie stoi, a wyspę to ze wstydu na Mytillini przezwali, żeby tamte wspomnienia jakoś zabajtlować.

Feluś zamyślił się, machnął ręką i powiedział:

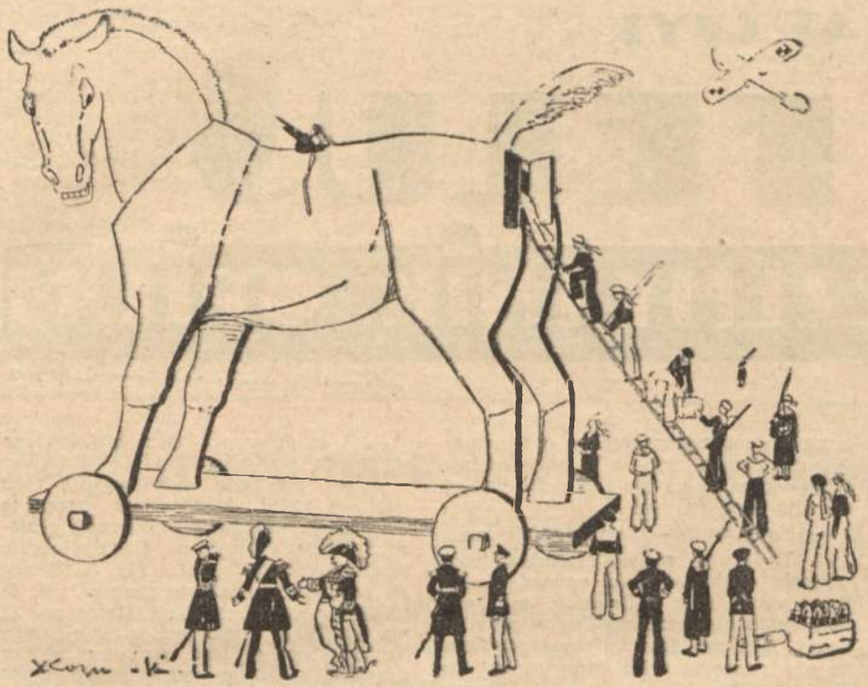
— Wogóle można powiedzieć, że te Greki dranie, nietylko najbrudniejsze okręty mają, że jak taki jedzie, to fetor przy nim karmelek, ale do tego to jeszcze taką mają niby mitologię, to taka dawniejsza religja, że nic tylko po parkanach, albo i gdzieindziej malować. Co te ichne bogi wyrabiali to wstyd powiedzieć i cud, że się w to gliny nie wdali. Jak my raz na Krochmalnej, tak dla kawału, jednej chcieli serdelka w ucho wsadzić, to się gwałt zrobił i protokół spisali i w kurjerkach nawet o tem stojało, a te ichne niby greckie bogi to się zdradzali, a jeden drugiemu żonę referował. Świnie można powiedzieć nie bogi. Taka Venus, z piany się urodziła, a takie prze nią zamieszanie było, a i jakieś trzy boginie były, to one znowu się na jednego faceta zawzięły, któren z niemi kombinować nie chciał, to go przez złość do jednej Heleny posłały i przez to taki port Troję, Greki na nic zniszczyli z kranami i dokami z ziemia zrównali. Takie dranie chytre byli, że do konia wleźli, a którędy, to już lepiej się nie pytać, byle tylko ten port zniszczyć i bezrobocie marynarskie powiększyć. I wogóle ładne tam porządki, kupcy to gorsze jeszcze jak ten paser Icek z Gęsiej, jednego boga z złodziejami mają.

— A to dopiero — przerwał ktoś ze słuchaczy.

— Ale nie będę już wam o tych Grekach gadał, dość że my przez tę marmarską sadzawkę przejechali i może myślicie, żeśmy na jakie ludzkie morze wypłynęli. Już. My do Bosforu zajechali, to tak się nazywa, jak ta piekarnia na Marszałkowskiej, co ją ma ten Turek i tam jest właśnie dawna Turków stolica, tera to tom stolice przenieśli, bo im niewygodnie było czy co. Ta dawna to się Konstantynopol nazywa czyli Konspel i tam podobnież każdy Turek po kilka żon miał i żeby wszystko w porządku było, to je eunuchy pilnowały, a eunuch, to niby taki żyd obrzezany. Ale przez ten kryzys to i Turki zbiednieli i teraz to już każdy ma tylko jedną żonę, co im taniej wychodzi, a co się z resztą z tych żon porobiło, to tego już nie wiem. Ale miasto niczego, bardzo tam psów i kotów dużo i są tam takie meczety, gdzie się w piątek modlą.

Piwa się znów napił i dalej mówił:

— Tośmy z tego Konspla wreszcie na uczciwe morze trafili, ale też jakieś takie tureckie, bo fali nie widzisz, a okręt tańczy, to ono znakiem tego Czarne się nazywa. Szliśmy blisko brzegu. Tam znowu Bułgary mieszkają i dranie są, bo latarni mało wystawili i my do takiego portu trafili, co się Burgas nazywa. Żeby tam dopłynąć, to się do zatoki wchodzi, to ci tam na brzegu bracie takie wiatraki są, co to szprychy nie z klepek, ale z płótna mają i wogóle ładny widok. Jakżeśmy się przycumowali, toś mógł regularny szmugiel zaprowadzić zanim ichny celnik przyszedł. Ciekaw byłem tego miasta, com do niego całom prawie Europę opłynął. Jak z okrętu nas puścili idę, placyk, zabłocona ulica, jak to w porcie, idę do miasta, żeby się do centrum niby dostać, niby do ichnego Picadilly, idę, idę i na plac trafiam, a tam jakiś drań w fezie na ośle jedzie, to chłop duży, osioł mały, chłop nogami od ziemi się odbija i okazało się, że ja już jestem za centrum, to wracam tą uliczką, patrzę parę knajp i kino. Co jest za sprawiedliwość, myślę sobie, wracam do portu, żeby niby od pieca zacząć, w porcie nasz okręt i jeszcze jeden mały pętak i noc murowana o ósmej wieczór. Znów wracam do miasta i guzik jest. To jak sześć lat marynarzem jestem, to pierwszy raz z kolegami w porcie do kina poszedłem, bo co było robić? To z tego kina jakoś my z jednym do szynku trafili. Ważny szynk, jak kolec i ani jednej dziewczyny, tylko jakieś draby rakiję, tak się ich wódka nazywa, piją i na



Takie dranie chytre byli, że do konia wleźli...

cymbałach a skrzypcach grają i sami niby solo tańczą. Jak my na to zmartwienie wypili, to ja mówię do Antosia: „Słuchaj, Antoś, źle jest", a Antoś powiada „murowana cholera", a ja powiadam: „smutno", a on powiada: „bardzo", a potem powiada brzydkie słowo i znów na błoto wychodzim i chcemy się dopytać, gdzie tu wesoło, ale oni strasznie trudno gadają, aż się jeden znalazł, co nam lokal odpowiedzialniejszy pokazał. Był lokal, zła krew na niego, siedlim z Antosiem, a niedaleko taka jedna ruda od tańczenia, tak na oko z pięćdziesiątaka lekko miała, ale zato wage można powiedzieć regularną. To się potem jeszcze trochę publiki zlazło i koleżanka tej grubej, jeszcze krzyne grubsza, obie się do nas przywaliły, żeby z niemi pić. A ja myślę, co jest, czy to ja pies, żeby stare gnaty po kątach włóczył, więc pytam a Antoś tłomaczy na niemiecki, czy tu gdzie ichnych córeczek niema, to się trochę obraziły, a nam na płakanie było, bo to już nie port, a nieszczęście.

— Faktycznie przykro — przerwał ktoś.

— Więc siedzim tak, aż tu nagle Antoś mnie w bok kuksa, patrzę, ja i dusza mi się uradowała, bo weszły można powiedzieć odpowiednie dwie panienki, to my z Antosiem kombinujem, jakby se od tych grubych odwalić, a jak tak kombinujem, to oi wchodzą nasz drugi oficer z praktykantem pokładowym, do dziewczynek się odrazu przysiedli, a nas cierotv ze staremi małpami zostawili na wstyd i zmartwienie.

— Ale tyś się przecie nie w Burgas zgubił?

— Pewno że nie, miałem się gdzie gubić. Tylko wam mówie jakim był biedny i jak znowu przez wszystkie Dardanele nareszcie my do Aleksandrji przyszli, to dusza mi się uradowała, bo to miasto jak potrzeba i awantura tam wyszła czysta, monopołowa.

— Nibyś się schlał?

— A no niby i z tego właśnie taki galimatjas wyszedł, bom krzyne wypił.

— A gdzie tyś się tak upił?

— Gdzie No pewno, że nie u mego stryja na chrzcinach cioci tylko jak się patrzy, w knajpie. Była zabawa! Rano budzę się, a ona coś gada.

— To i jakaś ona była?

— Sam miałem pić? Była i do tych z Burgas wcale nie była podobna, mówię że Aleksandrja miasto odpowiedzialne, ale nic, rano wstaje i babcia Julek patrzę na zegarek, a to nie rano tylko trzecia po południu, więc kłusem do portu, staliśmy niedaleko Arsenał Basenu, patrzę, okrętu niema, lecę do kapitanatu, okręt odszedł o drugiej. Zostałem, można powiedzieć, jak ta sierota, porzucona przez matkę i ojca i nic tylko się topić, bo forsę regularnie przepiłem, a we łbie taki łomot, jakby moja mama w magiu ze znajomemi gadała, bo mama magiel ma na Krochmalnej. Więc myślę, myślę i do polskiego pana konsulata; to go niema, jest poseł, ale w Kairze, to niby, jak tam jechać bez forsy a zresztą ten Kair to nie port, to już sam nie wiem, na jaką cholerę tam tego posła trzymają, przecie mnie tam na okręt nie wsadzi. Zacząłem jakiego pudła z Polski szukać, właśnie znalazłem, ale guzik. Nareszcie na Tsalah jakiś kalosz zobaczyłem, gdzie na dniówkę burty malowałem, potem trzy dni nic nie jadłem i znowu mnie w Ouais Neufs na dniówkę wzięli, na moje szczęście jakiś pętak kulasa złamał i mnie zamustrowali na jego miejsce. Jakem się wtedy do pentry dostał to aż wszyscy się zlecieli patrzeć, co znaczy jeść.

— A gdzieście poszli?

— Do Indyj, do takiego portu, co tak się nazywa, że przy przyzwoitej dziewczynie ani powiedzieć.

— A jak.

— A Madras. To jak my szli po Czerwonem morzu, to ci takie morze, że piaskiem po pokładzie rzucało

— Et.

— O, będzie się madrzył. Jak mówię, to było, bo te morze jest wąskie, a po obu stronach pustynie, ale to nic, tylko gorąc straszny był. Ale rejs jak rejs i jakośmy do tego Madras przyjechali. Jakżeśmy się zacumowali, to ja odrazu zaczął okrętu do Europy szukać, okręty były, ale jak się dostać bez znajomości niiakich a konsulstwa naszego tam niema. Wróciłem na okręt, a chłopak kapitański powiada, że jutro idziemy przez cieśninę malajską do Singapur, a stamtąd na Filipiny i wkońcu do, psiakrew, Macao.

— Gdzie?

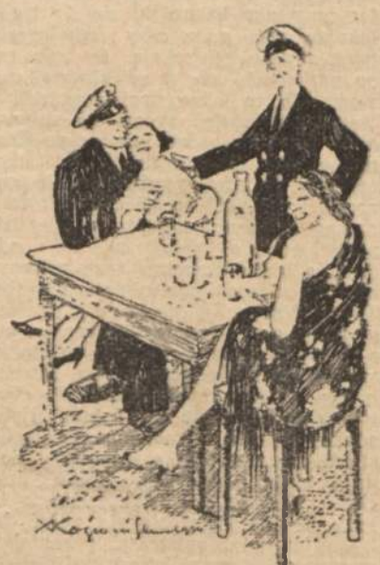
— A ja wiedziałem gdzie to? Tera to wiem, przy ujściu rzeki Perłowej, niedaleko Hong-Kongu. Ale wtedy mortus bracie Myślę sobie taki koniec, z Madrasu na Macao pojadę, jedna nazwa od drugiej gorsza, a ja sierota przez pijaństwo na zatracenie jadę, bo niech co kapitanowi na nos siądzie i niech mnie w tem Macao wyleje, to chyba łapami ziemię kopać, na durch tunel robić i tak do Gdyni wracać.

— Ale cię nie wyleli?

— Nie. Ale ja zacząłem kapować, że ten mój okręt, to nie taki znów porządny, a zmiarkowałem jak my cichcem bambus brali i też się okazało, że ten bambus nie taki znów bambusowaty, jak wygląda, ale napełniony i że będziemy opium szmuglowali. Chodzę po tym Madrasie, a tam, na lewo od portu jest taka Esplonada, co do fortu St. George prowadzi. Pusto było, to chodzę i myślę, że niby nic mi już więcej nie było potrzeba, tylko żeby szmuglerem zostać, jak ze słoniną ze wsi za okupacji Ale co miałem robić? Hindusa udawać i do Gandhiego lecieć, żeby mnie ratował? Na okręt wróciłem i poszliśmy w morze.

— I co dalej?

— Tyli czas na tym okręcie byłem i niewiem jakiej był narodowości. Banderę mieli, przykro powiedzieć, Siamską, marynarze gadali wszystkiemi językami, jakie są a na gębie każdy był innego koloru. Kapitan chyba był Hiszpan, bo krzyczał i do Żyda był podobny. Kuk był Niemiec i gotował akuratnie, a pomocnik to znów był Chińczyk. Pierwszy oficer Moskal, a dru-



Oficer z praktykantem do dziewczynek się odrazu przysiedli.

gi Grek, a trzeciego to wogóle nie było.

Feluś westchnął:

— Poszliśmy przez Ocean Indyjski do tego Singapur, ale tylko my tam bunkier wzieni nikt nawet na ląd nie zeszedł i przez Południowo - Chińskie na Filipiny. Wyspa sie Luzon nazywa, a w zatoce port Maniła

— Ładne miasto?

— Nie można powiedzieć. Jest tam dancing, nazywa sie „Santa Anna", tak duży, że tysiąc ludzi może w nim tańczyć i wulkany są i gorąco, a wilgotność taka jakbyś w parze siedział. Zieloność wszędzie, na świecie chyba piękniejszej niema i cyklony tam są i febra panuje, bardzo ładne miasta, ale krótko my tam stali, bośmy poszli do tego Macao Mówie wam, czem bliżej, tem stary niespokojniejszy a kuk tylko klnie i taki zły, że do pentry ani wleźć po żarcie. Koło wyspy my stanęli, nazywa się Lingtong, to tam już kapitan tak na kitajców wydziwiał, że nie wszystko można zrozumieć. Staliśmy tam na kotwicach, stali i nocą znów podsunęli się bliżej tego Macao i znów czekamy.

— Na co?

— Na dżonki kitajców. Bo co ty trąbo myślisz, że opjum to sie kranami w portach wyładowuje. Nareszcie słyszę z prawej burty pierwszy oficer krzyczy „czajnas" i przyjechali ci czajnasi, czyli...

— Chińczyki.

— Co głowe bajtlować, akuratnie kitajce, żółte jak po żółtaczce i jak w salonie wszyscy zaczęli krzyczeć, to zmiarkowałem że płacą i że będzie, jak trza. Zapłacić to zapłacili, ale jak jak do dżonek siedli, to kapitan dał pełną parę i cholera nie tylko my byli szmuglery, ale jeszcze i grandziarze my byli, bo towar świsnęlim i drugi raz go koło Hongkongu sprzedałim i wyładowalim i znakiem tego wcale w tym Macao nie byłem.

Idzie brzegiem ten opasły Holender, co my go w Gdańsku spili...

— A jakżeś ty Feluś do Gdyni wrócił?

— Zara, zara Kawałek drogi to był. Z tego Hong Kongu świat drogi na południe poszliśmy równik przeszliśmy i na Jawieśmy byli i na taką wysepkę Bali trafili, gdzie baby chodzą w białych płachtach do pasa, a od pasa w górę, to są gołe.

— To wesoło

— Ale mnie nie było wesoło. Siedzę sobie na brzegu i myślę, kiedy który z tych tubylców sobie przypomni, że dziadzio jego małpa był i na drzewo wskoczy, a nagle patrze i oczom nie wierzę, bo kto idzie brzegiem, ten opasły Holender, co my go w Gdańsku u Sterna spili.

— Ten?

— To ja do niego mówię o swoim nieszczęściu, że to jakem sie raz w Aleksandrji urżnął, tak tyle czasu się już z przemytnikami opjum tłukę i Bóg zrzadził, że teraz ryż będziemy wieźli, ale możemy i żywy towar wozić do Tien-Tsinu, wiadomo co na takim okręcie. I powiadam mu, żeby on ze swoim kapitanem pogadał, to darmo się zamustruje, byle do Amsterdamu dojechać i dobry ten opasły był, bo na drugi dzień mi powiada, że mnie ich okręt zabierze, to ide ja do mojego kaptana, a on w ryk i z pięściami na mnie, że na Bali marynarza nie dostanie, ale ja mu zacząłem tłomaczyć, trochę mi mój Holender pomógł, bo coś tam przykrego o opjum powiedział i tak dostałem sie na holenderski okręt, gdzie pluskiew niema i do Amsterdamu zajechał, a stamtąd to już mnie konsulat odesłał i jestem.

— A masz te wszystkie rejsy w książeczce?

— Mam i teraz to kontent jestem, że świat poznałem. Ale jakem sie dziś rano dostał na nasz okręt, tom był jeszcze bardziej kontent, bo wolę bekony wozić, niż opjum szmuglować, a pozatem to przez tyli czas mogła mi narzeczona cholera wie co za szpasa zrobić

— A nie zrobiła?

— I, nic takiego, jednemu musiałem zęby wybić, bo sie dziewczyny czepiał powiada, że nie mój bachor, a jego. Honorny taki. Jego albo nie jego, co to można wiedzieć. Za tego bachora to już ja jej pokaże, ale byle kto niech mi sie do dziewczyny nie wtraca. Bo dlatego, żem sie w Aleksandrji upił, to jeszcze nie powód, żebym sobie nowej narzeczonej w Gdyni szukał.

KURSY NARCIARSKO - SPOŁECZNE

Oddział III im. Jana z Kolna Ligi Morskiej i Kolonjalnej wprowadził nowość: Kursy narciarsko - społeczne w Zakopanem.

Uczestnikiem może być każdy członek Ligi.

Koszt minimalny, gdyż za przejazd płaci się tylko 20 proc. właściwej ceny, a mieszkanie z utrzymaniem kosztuje pięć złotych dziennie.

Nic dziwnego, że ochotników nie brak i już na pierwszy, świąteczny kurs, przybyło ich półtorej setki.

Jedziemy w przepełnionych wagonach od północy jednego dnia do następnego popołudnia, narzekając na ścisk, śpiewając lub drzemiąc, bo o regularnym śnie niema mowy.

Zresztą zaraz za Krakowem rozpoczyna się cudowny teren podgórski, pokryty śniegiem puszystym o jakim Warszawa nie marzy nawet.

Mimowoli każdy spoziera na swoje narty, sterczące cudacznie pomiędzy półkami wagonu.

— Jak też pójdzie nauka?

Wreszcie końcowe stacje: Chabówka, Poronin i Zakopane.

Sankami do głównej kwatery, gdzie urzęduje komendant Kursu prez. Maciejec i sekretarka, p. Wardasówna. Przydzielają nam kwatery w „Krakusie", „Jadźce" lub gdzieindziej w pobliżu, na Bystrem, a choćby na Olczy, bo już jutro rankiem pierwsza zbiórka i pierwsza lekcja.

Następnego dnia biora kursistów pod swoje rozkazy instruktorzy, pp. Kalinowski i Galiński i zaczyna się żmudna praca chodzenia w nartach po śniegu pod Nosalem.

Wieczorem omówienie wszystkiego, co było, śpiewy tańce i krótka pogadanka o celach, których służyć ma Liga Morska.

I potem tak już co dnia przez dwa tygodnie, z ta mała zmianą, że kursiści mają coraz wiecej guzów na głowie i sińców na ciele i coraz gwałtowniejszy apetyt.

Różnica polega również na tem, że zmęczone nogi nie nadają sie już do tańca, na czem zyskuje intensywność pracy części społecznej Kursów. Chętniej słuchają wykładów w dyskusjach walkują sprawy morskie, kolonjalne i emigracyjne. Wykłady prowadził dr. Czesław Łukaszkiewicz, wiceprezes zarządu Okręgu Warszawskiego, trafiając do serc i umysłów młodzieży prawdziwie żywem słowem.

Dzień odjazdu z Zakopanego, to dzień smutku. Nikt bez żalu nie może pożegnać sie z zaśnieżonemi górami i ze wspomnieniami dni beztroskich pełnych drobnych przygód na tle roześmianej słońcem przyrody, wśród przemiłego, koleżeńskiego rozgwaru.

Na kursie spotkali sie młodzi ludzie ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej, zmieszali się w jedna, przyjacielską gromadę, a te dwa tygodnie spędzone razem, dały im — dzięki inicjatywie Ligi — nietylko możność poznania sie wzajemnego i przepędzenia pożytecznie czasu, ale zarazem pogłębiły w nich świadomość, że wszędzie, w każdym zakątku Polski, są ludzie, dla których morze nasze i sprawy, z niem związane, stanowia silny motor do pracy dla wielkiego celu.

I za to właśnie są Lidze wdzięczni

Swój.

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Kolonjalnej

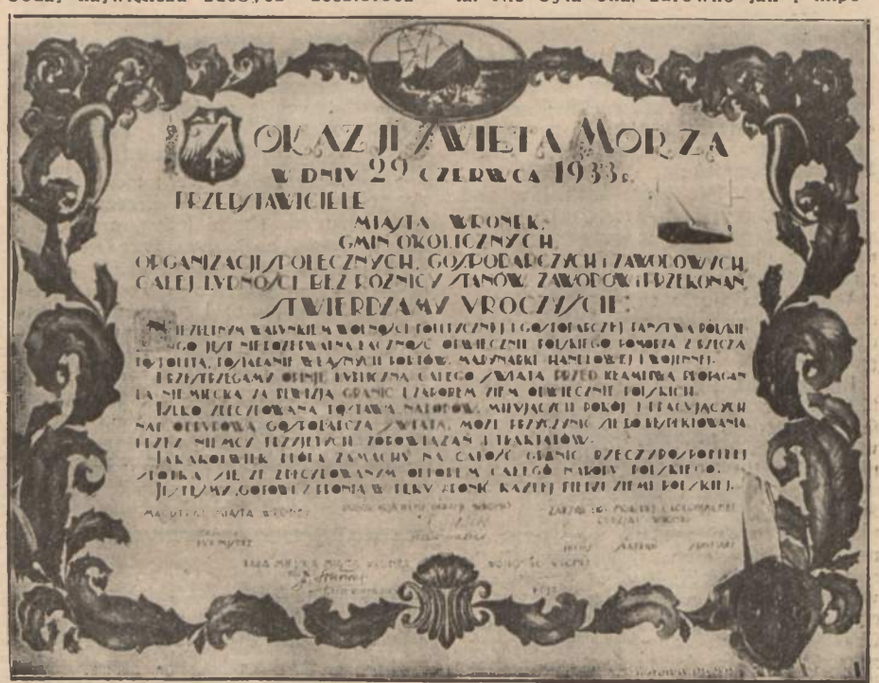
L·M·K
DZIAŁ OFICJALNY

Z KOMITETU WYKONAWCZEGO ŚWIĘTA MORZA

Dnia 17 lutego r. b. odbyło się w Warszawie w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej zebranie sprawozdawcze Komitetu Wykonawczego Święta Morza. W zebraniu, któremu przewodniczył wiceprezes Zarządu Głównego L.M.K. p. Jan Dębski wzięło udział zgóra 50 osób, a m. inn. J. E. Biskup Polowy ks Gawlina, Dyrektor Departamentu Morskiego w M. P. i H. p. L. Możdżeński, szef Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr. Korytowski, wiceprezesi Rady Głównej L. M. K. dyr. Stanisław Nowak i mec. Antoni Rostek, członkowie Prezydjum Zarządu Głównego L. M. K. dyr. Kłopotowski i radca Pankiewicz, prezesi okręgów L.M.K.: warszawskiego — inż. A. Kamieński, krakowskiego — gen. Mond. lwowskiego— prof. Niemczycki, przewodniczący Komisji Propagandy i Pracy red. W. Giełżyński, przewodniczący Komisji Wydawniczej dyr. Thun i in.

Przemówienie sprawozdawcze wygłosił przewodniczący p. Dębski, podnosząc znaczenie zeszłorocznego Święta Morza, jednolitą postawę całego społeczeństwa zarówno w kraju, jak i wśród skupisk Polaków zagranicą, manifestującego przed całym światem zdecydowaną i twardą wolę narodu polskiego trwania nad Bałtykiem w oparciu o prastarą polską ziemię pomorską. Jest to bodaj największa zdobycz zeszłorocznego Święta Morza. Tak wielkiej i tak żywiołowej manifestacji kraj nie pamięta. Nie była ona, zarówno jak i imponujące obchody, organizowane przez Polonię zagraniczną, bez wpływu na opinję obcych w sprawie dostępu Polski do morza.

Zebranie sprawozdawcze Komitetu Wykonawczego Święta Morza



Jedna z ozdobnie wykonanych rezolucyj, nadesłana w czasie zeszłorocznego Święta Morza przez przedstawicieli miasta Wronek.

Sprawozdanie z wyników finansowych zeszłorocznego Święta Morza złożył skarbnik Komitetu Wykonawczego, a zarazem skarbnik Zarządu Głównego L.M.K. dyr. Edmund Kłopotowski. Zestawienie rachunkowe Święta Morza w roku 1933 zamyka się po stronie dochodów i wydatków sumą 374.486.04 zł.

Na dochody złożyły się m. in. ofiary, zbiórki uliczne, sprzedaż znaczków, flag, broszur i t. p. Poszczególne województwa dały następujące sumy (w złotych): miasto Warszawa 92.908.07. Kieleckie — 33.703.79. Warszawskie—29.678.32 Poznańskie — 29.209.80. Lubelskie — 27.813.63. Łódzkie — 22 671 20. Krakowskie — 22.474.74. Białostockie—17.618, Lwowskie—17.513.79. Śląskie — 16 63291. Pomorskie — 12.747.46. Wołyńskie — 9.680.51. Poleskie — 9.257.03. Wileńskie — 7.134.74. Nowogródzkie — 6.454,25, Tarnopolskie — 6.056.25 Stanisławowskie 3.710.77. Polonja zagraniczna — 3.594.01 i różne 4.262.85. Razem zł. 374.486.04.

Wydatki były następujące: administracja 26.131.47, propaganda 31.097.09 i koszty produkcji materjałów sprzedażnych 142.536.31. Razem 202.764.87 zł.

Uzyskana nadwyżka w sumie 171.721.17 zł. przeznaczona została na Fundusz Obrony Morskiej i Fundusz Akcji Kolonjalnej.

Szczegółowe sprawozdanie finansowe, jak również opis przebiegu Święta Morza w r. ub. zamieszczone zostało w specjalnie wydanej książce pamiątkowej p. t. „Święto Morza", która wręczona została wszystkim obecnym na zebraniu.

Następnie w imieniu Głównej Komisji Rewizyjnej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która zbadała sprawozdanie finansowe, zabrał głos p. Henryk Gąsiorowski i stwierdził zgodność sprawozdania z księgami i dowodami kasowemi.

Zebranie jednogłośnie przyjęło całość sprawozdania do zatwierdzającej wiadomości.

Na wniosek przewodniczącego p. Dębskiego zebrani postanowili uznać się za Komitet Wykonawczy Święta Morza w roku 1934. Będzie ono miało w tym roku charakter przedewszystkiem manifestacji młodego pokolenia na rzecz morza. Projektowane jest urządzenie w dniu Święta Morza wielkiego zjazdu do Gdyni młodzieży polskiej: szkolnej, robotniczej, włościańskiej itd.

Po zebraniu uczestnicy zwiedzili urządzoną w lokalu Ligi wystawę rezolucyj, nadesłanych do Warszawy podczas zeszłorocznego Święta Morza z całego kraju i z zagranicy. Wiele z pośród tych rezolucyj ma piękną, artystyczną formę. Całość wystawy robi imponujące wrażenie.

RADA GŁÓWNA L. M. K.

W niedzielę, 18 lutego b. r. odbyło się w Warszawie w lokalu Ligi (Widok 10) zebranie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Zebranie zagaił krótkiem przemówieniem prezes Rady p. Józef Kożuchowski, który oświadczył, że aczkolwiek jest wiele dziedzin naszego życia państwowego, które absorbują uwagę współczesnego Polaka, to jednak cały naród ma tylko jeden front — front morski. Morze jest problematem wolności obrotu gospodarczego. Polska potraktowała morze nie od strony sentymentu, lecz od strony realnych swoich interesów. Niezależnie od takich czy innych układów międzynarodowych, które należy powitać, jako doniosłe zjawiska w naszem życiu państwowem, Polska musi stale mieć, jako ostateczny cel, utrzymanie całkowitej niezależności swoich komunikacyj handlowych.

Obszerne sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego L.M.K. złożył dyrektor biura p. Wiesław Czerminski. Sprawozdanie finansowe za ubiegły okres złożył skarbnik dyr. E. Kłopotowski.

Następnie w imieniu Głównej Komisji Rewizyjnej przedstawił wniosek o udzielenie Zarządowi Głównemu absolutorjum p. Henryk Gąsiorowski. Wniosek ten został jednogłośnie przyjęty.

Zkolei skarbnik p. Kłopotowski przedstawił Radzie do zatwierdzenia preliminarz budżetowy Zarządu Głównego L.M.K. na rok 1934, zamykający się po stronie dochodów i wydatków sumą zł. 933.450.

W dyskusji nad tą sprawą zabierali głos p.p.: płk. Iwanowski (Lublin), wicewojewoda Salon (Katowice), gen. Mond (Kraków), inż. Kamieński (Warszawa), dyr. Czołowski (Lwów) inż. Rudowski (Sosnowiec), oraz gen. Kwaśniewski, wiceprezes Dębski, dyr. Kłopotowski i prezes Kożuchowski.

Po przemówieniach tych i wyjaśnieniach Rada Główna jednogłośnie przedstawiony sobie preliminarz budżetowy zatwierdziła.

Na wniosek p. gen. Wieczorkiewicza Rada Główna wyraziła podziękowanie dla Zarządu Głównego za jego owocną pracę.

Wniosek Oddziału Gdyńskiego L.M.K w sprawie utworzenia oddzielnego Okręgu Morskiego Rada przekazała do rozpatrzenia Zarządowi Głównemu.

Zkolei referował program Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej na rok 1934 i 1935 wiceprezes tego Zarządu p. gen. St. Kwaśniewski. Program ten ukaże się niebawem w druku. Członkowie Rady otrzymali jego szczotkową odbitkę.

Prace Zarządu Głównego prowadzone będą w 4 wydziałach: I. Marynarki Wojennej (kierownik kmdr. por. Karol Korytowski), II. Morski (kierownik mjr. dypl. Mieczysław Fularski), III. Kolonjalnej (kierownik gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer), IV. Żeglugi Śródlądowej (kierownik — inż. Alfred Konopka), oraz w 2 działach: Organizacyjno-Propagandowym (kierownik p. Juljusz Dreszer) i Turystyczno - Wychowawczym (kierownik p. Aleksander Patkowski).

Poza tem przy zarządzie Głównym pracować będą następujące komisje: Naukowo - Wydawnicza (przewodniczący p. Stanisław Zieliński) dla Spraw Młodzieży (przew. dr. Stanisław Sumiński) i Sportów Wodnych (przew. gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski). Każdy z odpowiednich rozdziałów programu rozwija zadania poszczególnych działów pracy Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Program ten stanowi wyczerpujący materjał dla wszystkich zarządów okręgów, obwodów i oddziałów, jak również dla poszczególnych członków Ligi, pragnących współpracować z władzami organizacji.

W dyskusji nad programem zabierało głos szereg członków Rady. Na podkreślenie zasługuje wniosek b. kuratora p. Bernarda Chrzanowskiego o zajęcie się przez Ligę opieką nad wybrzeżem i ludnością kaszubską. Wniosek ten Rada przyjęła, polecając Zarządowi Głównemu stworzenie odpowiedniej sekcji w wydziale morskim.

Następnie sekretarz Rady mjr. Fularski wygłosił referat o konieczności rozwinięcia przez Ligę obok działalności prac konkretnych, zmierzających do wszechstronnego wykorzystania dostępu do morza. W zakończeniu referatu mówca wezwał członków Rady do czynnej współpracy w wydziałach i sekcjach Zarządu Głównego.

Komandor Kosianowski przedstawił konkretny projekt szerzenia haseł morskich wśród młodzieży szkolnej przy pomocy odpowiednich nadruków na zeszytach szkolnych. Projekt ten przekazany został do realizacji Zarządowi Głównemu.

Członkowie Rady zwiedzili następnie wystawę rezolucyj nadesłanych podczas zeszłorocznego Święta Morza i wykresów, ilustrujących rozwój Ligi.

Z OKRĘGU WARSZAWSKIEGO LKM.

W okręgu Warszawskim zaszły od Nowego Roku pewne zmiany. Mianowicie dotychczasowy kierownik pracy

Posiedzenie Rady Głównej L. M. K. w sali konferencyjnej Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie, w d. 18.II.1934

organizacyjnej na województwo, wiceprezes dr. C. Łukaszkiewicz, objął przewodnictwo Komisji na Warszawę, jego zaś miejsce zajął wiceprezes, inż. Okoński

W styczniu zakończono przy czynnem współdziałaniu p. d-ra Stefanowicza zorganizowanie **Obwodu Policji Państw m. stoł. Warszawy.** Liczy on 33 oddziały i 246 członków rzeczywistych 230 popierających i 2.967 zbiorowych. Do władz Obwodu, jako członkowie zarządu weszli pp.: insps. Edmund Czyniewski; podinspektorzy: Jan Zielski Jan Schuch i Antoni Sitkowski, nadkomisarz Michalski, komisarze: Marian Sztab i Józef Lewandowski; podkomisarze: Stanisława Paleolog i Stanisław Nowicki, aspiranci: Wojciech Woźnik, Gustaw Rudzki, oraz urzędnik Romuald Czapliński. Jako zastępcy członków zarządu, komisarze: Jerzy Biechoński i Stanisław Rzeczycki, podkomisarz Zygmunt Adamowski, aspirant Kazimerz Rogowski i st. przod. Stanisław Grylas.

Praca w Obwodzie Policji idzie pierwszorzednie.

Poza tą efektowną zdobyczą organizacyjną na terenie stolicy mamy do zanotowania fakt powstania kilku nowych oddziałów L. M. K.

Jednym z nich jest oddział w biurach firmy **Polska Żarówka „Osram" S. A.,** założony przy pomocy pp. Bonieckiego i Oziemskiego. Oddział ten powiększyć sie może znacznie o ile rozszerzy swą działalność i na fabrykę.

Dzięki rozumnemi poparciu członka dyrekcji **Assicurazioni Generali Trieste,** p. dr. Leona Felde powstało Koło L. M. K. przy tejże firmie, zdobywając odrazu 83 członków rzeczywistych i 17 popierających. Koło przyłaczyło się do oddziału Stołecznego wybierając swoim delegatem p. dr. Felde.

Również do Oddziału Stołecznego przyłącza się świeżo zorganizowane Koło na terenie biura **Linji Gdynia — Ameryka.** Delegatem Koła jest p. Stanisław Izdebski.

Przy pomocy p. Lemańskiego i przy czynnem poparciu dyrekcji zorganizowano oddział przy **Zakładzie Oczyszczania Miasta.** Oddział liczy narazie 45 członków rzeczywistych. Do zarządu weszli pp.: Lemański, Szreder, Latoszek, Tworowski i Popielski.

Polski Przemysł Wódczany utworzył również Koło L. M. K., które zadeklarowało przystąpienie do oddziału im. Jana z Kolna. Delegatem Koła jest p. Helena Malbordówna.

Polskie Tow. Księgarni Kolejowych „Ruch". Przychylne stanowisko dyr. firmy p. Seyfrieda oraz praca p. Klauze doprowadziły do utworzenia Koła liczącego 49 człon. rzeczywistych, 54 człon. popierających. Koło przystąpiło do Oddziału Stołecznego, delegatem został p. Klauze

Pozatem wznowiono prace organizacyjną wśród pracowników miejskich i przygotowano cały szereg odczytów, zebrań i pogadanek na terenie stolicy. Oprócz dotychczasowych prelegentów, pp. dr. Łukaszkiewicza i konsula Olechowskiego, przemawiać będzie na zebraniach L.M.K. przybyły niedawno z Chicago p. konsul Czesław Linda-Lipaczyński.

Utworzone na terenie **„Prasy Polskiej"** Koło L. M. K., które zgłosiło przystąpienie do Oddziału Stołecznego, liczy 7 członków rzeczyw. i 155 człon.

Przystań L. M. K. w Chodakowie

popierających. Akcje udało się przeprowadzić dzięki przychylnemu stanowisku Dyrekcji z p. Lemanem jr. na czele, oraz usilnej pracy p. Izydora Proppe, który został delegatem Koła.

Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, Inspektorat Wojewódzki, ma już też swój oddział. Do zorganizowania oddziału w dużej mierze przyczynił się p. Cz. Klatt. Odbyte zebranie oddziału wyłoniło zarząd, do którego weszli pp.: Walczewski, W. Rybakowski, St. Zakrzewski, St Czajkowski, K. Iwanicki J. Suchcicki. Oddział liczy 12 czł. rzecz. 24 człon. popier.

WIECZÓR MORZA

W sali gimnazjum im. Adama Mickiewicza w Warszawie odbył się dn. 10 b. m. uroczysty wieczór ku upamiętnieniu zaślubin z polskiem morzem, zorganizowany staraniem Koła Ligi Morskiej i Kol. samorzadu szkolnego.

Na wstępie chór pod dyrekcją prof. Moose odśpiewał utwór Maszyńskiego p. t. „Bałtyk", poczem dr M. Nałęcz-Dobrowolski wygłosił odczyt o znaczeniu morza w odrodzonej Polsce. Następnie uczeń kl. VIIa, Feliks Kaczyński, wygłosił piekne przemówienie w imieniu młodzieży.

Na dalsze punkty programu złożyły się: chór, kwartet, deklamacje uczniów: Bolesława Migasińskiego i Jerzego Śmietańskiego oraz utwór sceniczny: Zew Morza — odegrany przez grono uczniów gimn. im. J. Słowackiego i A. Mickiewicza.

ODDZIAŁ L.M.K. W CHODAKOWIE.

Oddział L.M.K. w Chodakowie powstał dn. 1 października 1932 r., licząc podówczas 66 członków. W okresie rocznej egzystencji liczbe członków doprowadzono do 210 (rzeczywistych), a w lecie r. 1933 pobudowano na rzece Bzurze na malowniczym brzegu Bzury, przystań, która składa się z budynku drewnianego, mieszczącego schron na 25 kajaków, dwa pokoiki, służące jednocześnie i za pokoje noclegowe i za szatnię dla kąpielowiczów, werandę i bufet.

Prócz tego pobudowano pomost pływający na samej rzece, urządzono podłoge do tańca i zaopatrzono się w kilka kajaków do ogólnego użytku.

Do zrealizowania projektów Oddziału w dużym stopniu przyczyniła się dyrekcja fabryki „Chodaków" w osobach prezesa zarządu fabryki p. inż. J. Krzyżanowskiego i dyrektora p. inż. Kozierowskiego.

Przystań L.M.K. w Chodakowie jest jednocześnie najbliższym punktem wodnym do terenów szopenowskich w Żelazowej Woli (odległość od przystani 3.5 klm.).

PROPAGANDOWE POKAZY W CIECHANOWIE

Zarząd Kolejowego Oddziału L.M.K. na stacji Ciechanów zorganizował w dniach 8, 9 i 10 stycznia r. b. filmowe pokazy propagandowe, na które złożyły się obrazy „Wisłą do Gdyni" (V walny zjazd delegatów L.M.K.), „Szlakiem polskich okrętów" (wycieczka morska statkiem „Kościuszko" do Anglji, Francji i Holandji) oraz „Kongo Belgijskie" (podróż okrętem i widoki Konga). Pokazom towarzyszyło wyświetlanie wezwania: „Zapisz się na członka Ligi Morskiej i Kolonjalnej".

Jednocześnie w mieście rozrzucono setki afiszów i ulotek propagandowych, a w drugim dniu imprezy zorganizowano przez miasto objazd pięknie przystrojonego wozu z widokami morza i polskich okrętów.

W kinie wraz z programem przedstawień — dzięki pomocy Zarządu Głównego L. M. K. — sprzedawano za minimalną opłatą okazowe numery miesięcznika „Morze", oraz miesięcznika „Polacy zagranica".

Ogólna frekwencja wyniosła około 1,500 osób, co na tle warunków w Ciechanowie uważać należy za wynik niewątpliwie pomyślny. Czysty dochód z całej imprezy wyniósł 230 zł. z czego 25% t. j. 57 zł. 50 gr. przelano na Fundusz Obrony Morskiej. Kwota tą zapoczątkowano na terenie ciechanowskiego Oddziału Kolejowego zbiórkę F. O. M.

WYDAWNICTWA Z ZAKRESU ŻEGLUGI ŚRÓDLADOWEJ.

Wobec coraz bardziej wzrastającego wśród członków L.M.K. zainteresowania stanem i rozwojem żeglugi śródlądowej w Polsce, podajemy do wiadomości, że w zakresie tego przedmiotu ukazały się na półkach księgarskich następujące wydawnictwa:

1. Stan potrzeby i warunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce — 5 referatów prof. M. Rybczyńskiego, inż. J. Lambera i inż. Wł. Szczytt-Niemirowicza 5 zł.
2. Droga wodna Warszawa — Bałtyk —Inż K. Rodowicza 2 zł.
3. Wisła środkowa — inż. M. Majewskiego i inż. T. Tillingera 3 zł.
4. Niemen i Wilia — 2 referaty inż. St. Wisłockiego i inż. St. Siebauera 2 zł.
5. Port Handlowy w Warszawie i 5 lat jego eksploatacji — Inż. J. W. Świeściakowskiego 2 zł.
6. Kanał Ogińskiego — 2 refaraty inż. E. Wędzińskiego i inż. W. Sobolewskiego 4 zł.

Wydawnictwa te nabywać można w Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Czackiego 3/5.

NOWE CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dniem 1 lutego r. b. Zarząd Główny L.M.K. rozpoczął wydawanie popularnego miesięcznika p. t. „Polska na morzu", o objętości 16 stron formatu połowy „Morza". W dniu 1 marca ukaże się już drugi numer, zawierający obfitą i ciekawą treść.

„Polska na morzu" przesyłana będzie bezpłatnie wszystkim członkom zbiorowym Ligi za pośrednictwem Kół. Prenumerata dla niecłonków wynosi 2 zł. rocznie. Prenumeraty kwartalnej i półrocznej administracja nie przyjmuje. Numer pojedyńczy kosztuje 20 groszy. Członkowie rzeczywiści, pragnący otrzymywać prócz „Morza" nowy miesięcznik, winni opłacić normalną prenumeratę.

W zapotrzebowaniu na m. kwiecień poszczególne oddziały muszą wyraźnie zaznaczyć, ile zamawiają numerów „Morza", a ile numerów miesięcznika „Polska na morzu", w zależności od ilości członków rzeczywistych i zbiorowych.

Członkowie zbiorowi Ligi zgłaszają swe zapotrzebowania za pośrednictwem właściwych Kół i Oddziałów. Wszyscy pozostali winni wpłacić uprzednio na konto P.K.O. Nr. 367 kwotę 2 złotych tytułem rocznej prenumeraty. Prenumeratorzy ci będą otrzymywali pismo pod swemi prywatnemi adresami.

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

ŚLĄSK PRZYRZEKA ZEBRAĆ 750.000 ZŁ. NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

Prezes Zarządu Funduszu Obrony Morskiej p. gen. K. Sosnkowski, otrzymał pismo następujące:

„Zebrani w dniu 17 b. m. w Katowicach przedstawiciele społeczeństwa śląskiego, obradujący nad sprawą Funduszu Obrony Morskiej uchwalą powziętą jednomyślnie przyjęli imieniem ludności Województwa Śląskiego zobowiązanie zebrania w roku 1934 kwoty zł. 750.000 na Fundusz Obrony Morskiej.

Zebrani witają z radością i uznaniem powołanie do życia Funduszu Obrony Morskiej i oświadczają pełną swoją gotowość do popierania akcji, zmierzającej do jak najszybszego uzbrojenia wybrzeża morskiego potężną Flotą Polską.

Z wysokiem poważaniem

Za Prezydjum Przewodniczący:

(—) Dr. Tadeusz Saloni

Wicewojewoda Śląski i Prezes Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

MIASTO JAROSŁAW NA RZECZ POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ

W dniu 20 stycznia r. b. odbyło się w Jarosławiu, w lokalu Oficerskiego Kasyna Garnizonowego, zebranie obywatelskie przedstawicieli miasta w sprawie zbiórki na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Na zebraniu tem powzięta została uchwała następującej treści:

„Zebrani przedstawiciele wszystkich warstw społeczeństwa, zapoznawszy się z koniecznością zbiórki na rzecz Funduszu Obrony Morza i po wysłuchaniu przemówienia Prezesa Delegatury Małopolski Środkowej i Oddziału Ligi Morskiej w Jarosławiu Pana Generała Wieczorkiewicza Wacława Starosty Pow. Pana Wąsa Henryka i innych — uchwalili uroczyście i jednomyślnie dołożyć wszelkich starań każdy na terenie swej działalności, by akcja zbiórkowa na powyższy cel dała w ciągu bieżącego roku kwotę 50.000 zł.".

Uchwałę tę podpisało 48 przedstawicieli miejscowych organizacyj i stowarzyszeń.

HARCERSTWO POLSKIE A MORZE

Naczelnictwo Związku Harcerstwa Polskiego w Warszawie wystosowało do p. gen. Kazimierza Sosnkowskiego, Prezesa Funduszu Obrony Morskiej, pismo następującej treści:

„W czternastą rocznicę objęcia w posiadanie polskiego morza, Naczelnictwo Związku Harcerstwa Polskiego wraz ze wszystkimi harcerkami i harcerzami, zgrupowanymi w drużynach, zasyła Panu Generałowi najserdeczniejsze życzenia dalszej owocnej pracy na morzu, a tem samem dla dobra Polski.

W dniu tego święta cała młodzież harcerska stanie do Apelu Morskiego, aby stwierdzić, iż zwrócona twarzą ku morzu pamięta o niem i czuwa".

LIST Z DALEKIEJ AUSTRALJI.

Prezes Zarządu Obrony Morskiej, p. gen. Kazimierz Sosnkowski, otrzymał następujący list od p. Z. W. Romaszkiewicza, prezesa Związku Narodowego Polskiego w Australji:

Jaśnie Wielmożny

Panie Generale - Prezesie!

Wyczytawszy w zeszycie 8 — 9 „Morza" za sierpień — wrzesień r. b. artykuł Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej pod nagłówkiem: „Do Okręgów i Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej", mamy zaszczyt przesłać na ręce J. W. Pana do Funduszu Obrony Morskiej £. 2 (jeden funt od Z. W. Romaszkiewicza, a drugi od Emilji, Witolda, Gertrudy i Leonarda Romaszkiewiczów) pocztowym przekazem za Nr. 6441, pod datą dzisiejszą; a dla wywołania szlachetnego współzawodnictwa w zebraniu 7.000.000 złotych, 20 odpisów z owego artykułu mamy zaszczyt przesłać do... (tu następuje 20 nazwisk i adresów wybitnych działaczy polskich w Australji, Ameryce i Azji).

Kreśląc się zawsze jak najserdeczniej kochający swą Macierz — Polskę, pozostajemy z głębokim szacunkiem i poważaniem

(—) Z. W. Romaszkiewicz
Prezes

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU W SPRAWIE ZBIÓRKI NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

Pismem z dnia 3 lutego r. b. L. D. I. 4088/1/34 wydało Ministerstwo Skarbu sepcjalny okólnik w sprawie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej do wszystkich Izb Skarbowych i Dyrekcyj Ceł, Dyrekcyj: Państwowego Monopolu Spirytusowego, Polskiego Monopolu Tytoniowego, Polskiego Monopolu Solnego, Generalnej Dyrekcji Loterji Państwowej, Urzędu Długów Państwa, Mennicy Państwowej, Inspektoratu Ceł w Gdańsku oraz Komisarjatu do spraw likwidacji niemieckiej w Poznaniu. W okólniku tym, podpisanym przez p. Wiceministra L. Kozłowskiego, Ministerstwo Skarbu mówi o uchwale Rady Ministrów, powołującej do życia Fundusz Obrony Morskiej przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, oraz o tem, że w wykonaniu powierzonych sobie zadań Zarząd Funduszu Obrony Morskiej przystępuje do stałej i powszechnej zbiórki na całem terytorjum R. P., która będzie przeprowadzana przez Ligę Morską i Kolonjalną. W konkluzji okólnik stwierdza, że z uwagi na swój cel zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej „zasługuje ze wszechmiar na poparcie ze strony wszystkich organów Ministerstwa Skarbu".

„JAK BADAMY MORZE"

Na zebraniu ogólnem Sekcji Kobiet L. M. K. po wyczerpaniu spraw bieżących porządku dziennego, jak gwiazdka dla dzieci Kaszubów, opłata za ucznia Szkoły Morskiej w Gdyni, zbiórka książek dla Stow. „Junak" w Ameryce, wygłosił prof. dr. Jan Rostafiński odczyt na temat: „Jak badamy dno morza".

„I rzekł Bóg: niech się zbiorą wody, które są pod niebem, w jedno miejsce, a niech się ukaże sucha powierzchnia. Suchą powierzchnię Bóg nazwał ziemią, a zbiorowisko wód nazwał morzem. I rzekł Bóg: niech ziemia rodzi zioła i drzewa. I stało się tak. I nastąpił dzień trzeci".

Po tym pięknym wstępie, przy pełnej sali prof. Rostafiński opowiadał zebranym o tem, że dawniej badano dno morskie przy pomocy t. zw. lotowania, to znaczy zapuszczania sondy metalowej z ołowianką na końcu. To było kłopotliwe, niedokładne zabierało wiele czasu. Dopiero myśl uczonego francuskiego J. Curie (1880 r.), by zastosować fale dźwiękowe, dała początek nowoczesnej technice przy zastosowaniu aparatów U. S. A. w/g. pomysłu R. A. Fessendena lub francuskich, najdokładniejszych, inż. Langerin'a. Szybkość przebiegu fali dźwiękowej w wodzie na sekundę wynosi 1.500 m., zatem wiedząc chwilę jej nadania i powrotu, po odbiciu się od dna morskiego, według chronometru można dokładnie ustalić, jak w danem miejscu jest głęboko. W ten sposób przekonywujemy się o rzeźbie dna mórz. To jest potrzebne do badań klimatycznych na morzu, prądów głębinowych, linij gór lodowych i t. p.

Prelegent przedstawił teorję „płynności lądów", a potem wyjaśnił, jak wyglądały badania dawne dna Atlantyku i nowoczesne statki „Meteor", na podstawie akustyki echowej wodnej. Prób takich przeprowadzono przez dwa i pół lat w ilości 64.500 „sondowań".

Liczne ryciny ilustrowały prelekcję.

W zakończeniu prof. Rostafiński poruszył sprawę dzisiejszego Morza Północnego i Bałtyku, który przed wiekami był morzem zamkniętem od zachodu, koło dzisiejszej Danji, słowiańskiem, mając natomiast oddech poprzez dzisiejsze jeziora (Ładoga i Onega) z morzem Białem.

Tu badania denne nie są potrzebne, bo jest to morze płytkie, ale morze. A morze, to synonim „Wolności", to oddech na wielki świat... to „Młodość" kraju.

„Trzeba być w swych poczynaniach mędrcem wiecznie młodym".

Tak zakończył swój niezmiernie interesujący wykład prof. Rostafiński, którego słuchały zgromadzone licznie członkinie „Sekcji Kobiet L. M. K." z zapartym oddechem i entuzjastycznie zań dziękowały.

L. K.

KRONIKA

SKUTKI WICHURY NA WYBRZEŻU

Wichura, która w pierwszej dekadzie lutego nawiedziła cały kraj, przyniosła liczne szkody na wybrzeżu morskiem.

Między innemi w porcie gdyńskim zatonęły 2 holowniki i 2 lichtugi „Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego" a jeden z obcych statków zerwał się z cum. Zniesiona została także boja ustawiona przy północnej stronie cypla helskiego na martwej kotwicy. Przy poszukiwaniu i wyławianiu tej boi dużą sprawność i odwagę okazała załoga holownika Marynarki Wojennej „Smok", która podczas bardzo silnego sztormu podeszła na szalupie do dryfującej boi i umocowała na niej linę holownicza.

W porcie gdańskim wskutek wichury zanotowano kilka zderzeń statków. Na polskie wybrzeże w okolicy Karwi został wyrzucony przez burzę niewielki statek duński, zdążający z Kopenhagi do Gdyni. W pobliżu Jastarni zatonął jakiś nieznany statek. Około 20 statków różnych bander szukało w czasie szalejącej burzy schronienia w zatoce pod osłoną półwyspu Helskiego.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA"

Jak o tem donosiliśmy, statek szkolny „Dar Pomorza" opuścił w dniu 12 stycznia r. b. port Paranagua w Brazylji, udając się do Cape Town w Afryce Południowej. Po dwuch dniach żeglugi statek zmuszony był zawinąć do leżącego na południe od Paranagua portu San Francisco, celem oddania do szpitala chorego marynarza, który następnego dnia zmarł.

W dn. 16 stycznia „Dar Pomorza" wyszedł ponownie na morze i w dniu 14 lutego zawinął do Cape Town. Po trzydniowym pobycie w tym najdalej na południe wysuniętym porcie Afryki „Dar Pomorza" podniósł kotwicę w dniu 17 lutego b. r. i pożeglował na północ do portu Lobito w Angoli. Do Gdyni „Dar Pomorza" powróci w pierwszych dniach maja r. b.

SPADEK TONAŻU NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu 1933 r. w norweskiej flocie handlowej ubyło 110 statków o łącznej pojemności 128.280 ton rej. brutto. Tonaż jej na dzień 1 stycznia r. b. wynosił 4.060.956 ton.

Z DZIAŁALNOŚCI STOCZNI GDYŃSKIEJ.

W ostatnich dniach stycznia r. b. na Stoczni Gdyńskiej nastąpiło założenie pierwszego statku, połączone z poświęceniem hali okrętowej.

W uroczystości wzięli udział: dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. L. Możdżeński, Komisarz Rządu m. Gdyni p. F. Sokół, przedstawiciel Marynarki Wojennej, dyrektor Urzędu Morskiego, p. inż. S. Łęgowski, przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni, zarządu Stoczni i jej pracowników.

Po dokonaniu aktu poświęcenia, okolicznościowe przemówienie wygłosił prezes Stoczni p. Dunin.

WYDATNE SUBWENCJONOWANIE ŻEGLUGI MORSKIEJ WE WŁOSZECH

Subwencje, udzielane przez rząd włoski towarzystwom żeglugi morskiej, utrzymującym komunikację z portami Afryki Południowej, mają być w najbliższym czasie zwiększone na okres pięciu lat, przyczem zwiększenie ma wynosić 25 milj. lirów rocznie.

Z subwencyj tych korzystają towarzystwa „Libera Triestina" i „Italia". Linje tych towarzystw obsługują w odstępach czterotygodniowych porty afrykańskie — pierwsza przez Kanał Suezki, druga przez cieśninę Gibraltarską.

ROZWÓJ WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Włoska statystyka urzędowa podaje następujące liczby rozwoju włoskiej floty handlowej (parowej i motorowej). Stan tej floty wynosił:
w r. 1902— 856 st o poj. 1.508.700 t. br.
w r. 1933—1.407 st. o poj. 2.090.756 t. br.

Wzrost ten jest tembardziej charakterystyczny, że w ciągu ostatnich dwu lat została zdemolowana cześć starszego tonażu o łącznej pojemności 600.000 ton.

Kapitał, zainwestowany w 3 największych towarzystwach żeglugowych, utrzymujących regularną komunikację pomiędzy Włochami a Ameryką Północną i Południową: Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudo i Cosulich — wzrósł w okresie 1918 — 1928 z 250 milj. do 1.100 milj. lirów papierowych.

Obecny tonaż większych włoskich towarzystw żeglugowych wynosi: Italia - Cosulich — 515.187 t., Lloyd Triestino — 323.969 t. Tirrenia—128.480 t., Adriatica — 48.123 t.

GDYNIA NA TLE PORTÓW AMERYKAŃSKICH.

Według Shipping Register & World Ports obroty morskie portów Stanów Zjednoczonych Am. wynosiły w r. 1933 ogółem 60.554.846 ton, z czego na większe porty wypadło 40.727.319 ton.

Największe obroty miał port nowojorski z 14.804.620 ton, następny zaś po nim był port w Los Angelos: 3.989.185 ton.

Jak widać z przytoczonych liczb, Gdynia z jej obrotami w tym samym 1933 r. ustępuje z pośród portów amerykańskich tylko Nowemu Jorkowi, bijąc natomiast pod względem obrotów zdecydowanie wszystkie inne porty Stanów Zjednoczonych.

ODSŁONIĘCIE POMNIKA OLIWSKIEGO NA OKSYWIU.

W dniu 10 lutego r. b., jako w dniu święta Polskiej Marynarki Wojennej, odbyło się na Oksywiu przed gmachem Dowództwa Floty uroczyste odsłonięcie pomnika ku upamiętnieniu zwycięskiej bitwy morskiej pod Oliwą, stoczonej w dn. 23 listopada 1627 r. pomiędzy flotą polską i szwedzką.

Pomnik ufundowany został wspólnym wysiłkiem oficerów, podoficerów i szeregowych Marynarki Wojennej.

ROZPOCZĘCIE BUDOWY POLSKICH TRANSATLANTYKÓW.

Założenie pierwszego z zamówionych na włoskiej stoczni Monfalcone polskich okrętów transatlantyckich dla Linji Gdynia — Ameryka nastąpić ma w połowie marca r. b. Rozpoczęcie budowy drugiego okrętu nastąpi w ciągu czerwca tego roku. Ukończenie obydwu jednostek przewidziane jest na rok 1935.

URUCHOMIENIE REGULARNEJ KOMUNIKACJI Z HAMBURGIEM.

Z dniem 14 lutego r. b. port gdyński zyskał jeszcze jedno regularne połączenie, tym razem z Hamburgiem.

„Żegluga Polska" uruchomiła na tej linji statek towarowy „Tczew", który będzie odchodził z Gdańska i z Gdyni w odstępach narazie dziesięciodniowych; po kilku tygodniach ma być uruchomiona komunikacja z Hamburgiem co 5 dni.

Maklerem nowej linji w Gdańsku i Gdyni jest „Polska Agencja Morska".

Drogę Gdynia — Hamburg statek odbywać będzie w ciągu 3 dni.

PODKOMISJA TECHNICZO-MORSKA W T. W. T.

W Towarzystwie Wojskowo-Technicznem zorganizowano Podkomisję Techniczno - Morską celem zapoznania społeczeństwa, a w szczególności sfer technicznych i przemysłu, z 1) techniczną stroną floty wojennej, 2) znaczeniem gospodarczem własnego przemysłu okrętowego, drogą urządzania odczytów i pokazów oraz kursów informacyjnych. Pierwszy projektowany kurs obejmie: budownictwo okrętowe (teorję i budowę okrętów nawodnych i podwodnych), maszyny okrętowe, sprzęt nawigacyjny i pomiary, charakterystykę okrętów wojennych i ich uzbrojenie, kierownictwo ogniem, doświadczenia wojny morskiej 1914—1918 w dziedzinie strategji, taktyki i techniki.

PIONIER KOLONIALNY

HANDEL POZAEUROPEJSKI POLSKI W ROKU 1933

Napisał Dr. Wiktor Rosiński, Warszawa

Akcja naszych czynników gospodarczych o zdobycie dla polskiej ekspansji ekonomicznej nowych rynków zbytu na terenie krajów pozaeuropejskich w ostatnich paru latach poczyniła pewne postępy.

Porównując stosunek udziału naszego eksportu na rynki pozaeuropejskie za ostatnie trzy lata, widzimy stały procentowy wzrost. I tak: w roku 1932 eksport z Polski do krajów pozaeuropejskich wynosił 5,9% całości wywozu; w roku 1932 — 6,1%, a w roku 1933 — 7,8%.

W liczbach absolutnych wartości eksportu naszego poza Europę stanowiło to: w roku 1931 — 110,2 miljona złotych; w roku 1932 — 65,8 milj. zł., a w roku 1933 — 74,6 miljona złotych.

Przytoczone wyżej absolutne liczby wartości naszego eksportu na rynki pozaeuropejskie za ostatnie dwa lata są wprawdzie mniejsze od sumy z roku 1931, ale tłumaczy się to dużym spadkiem ogólnych obrotów handlowych w latach następnych.

Kiedy naprzykład w roku 1931 wartość naszego wywozu wynosiła 1.878 miljonów złotych, to w roku 1932 wynosiła już tylko 1,083 miljony zł., a w roku 1933 zaledwie 953 miljony. Spadek ten nie jest zjawiskiem specyficznie polskiem — jest to zjawisko powszechne, wynik panującego na całym świecie kryzysu gospodarczego.

Jak przedstawia się akcja nad wzmożeniem naszego eksportu na rynki pozaeuropejskie — zilustruje podana niżej tabelka:

Rok	Kraj	eksport w 1000 zł.
1931	Argentyna	5.470
1932	„	5.549
1933	„	7.910
1931	Brazylja	1.480
1932	„	630
1933	„	5.028
1931	Stany Zjedn. Am.	12.653
1932	„ „ „	10.033
1933	„ „ „	15.901

Z zestawienia tego widzimy, że na trzech poważnych odcinkach zdołaliśmy znacznie poprawić swój bilans handlowy. Z Brazylją naprzykład obroty nasze w roku 1932 wynosiły: import 14 milj. zł., a eksport pół milj. zł., czyli stosunek jak 1 do 28 na naszą niekorzyść. Ostatnio natomiast (dane za rok 1933) importowaliśmy z Brazylji za 11,5 miljonów złotych, a eksportowaliśmy za 5 miljonów zł., doprowadziliśmy więc do tego, że stosunek naszego salda znacznie się poprawił, gdyż wynosi już tylko 1 do 2 i ¼ na naszą niekorzyść.

Wyraźną poprawę widzimy także w naszym bilansie handlowym ze Stanami Zjednoczonemi. Wprawdzie i dzisiaj saldo ujemne dla nas jest olbrzymie, jednakże w porównaniu np. z rokiem 1931 znacznie się poprawiło. W roku 1931 przywieźliśmy ze Stanów Zjednoczonych Ameryki za 154,8 miljonów złotych, a wywieźliśmy za 12,6 miljonów zł., czyli, że stosunek na naszą niekorzyść przedstawia się mniejwięcej jak 1 do 13. Sytuacja w roku 1933 doznała wyraźnej poprawy, gdyż przywieźliśmy w tym roku za 109,8 milj. złotych, a wywieźliśmy za 15,9 milj. — osiągając stosunek 1 do 7 na naszą niekorzyść.

Fakt, że mimo panującego kryzysu udało się w kilku punktach zmniejszyć nasz ujemny bilans handlowy i to w dodatku na odległych rynkach zaoceanicznych — powitać należy jako zjawisko nadzwyczaj dodatnie, zwłaszcza że ma ono tendencję stałości. Jest to w pierwszym rzędzie zasługa Ministerstwa Przemysłu i Handlu, które uporczywie i konsekwentnie już od dłuższego czasu prowadzi akcję rozwinięcia naszego handlu z rynkami pozaeuropejskiemi.

Nie trzeba wszakże zapominać, że jeszcze i dzisiaj mamy bardzo niekorzystne bilanse handlowe z wielu krajami poza Europą, jak np. z Indjami, Australją, Afryką. Na wiele rynków światowych towar polski wogóle jeszcze nie dotarł. Kupiec polski niezawsze chętnie wychodzi poza Europę, a jeżeli wychodzi, to niezawsze składa dodatni egzamin ze swych wystąpień. W każdym razie dzisiejsze nastawienie naszych czynników rządowych oraz coraz szersze kręgi zataczająca akcja uświadamiająca wśród naszych kół kupieckich o możliwościach handlu światowego pozwalają przypuszczać, że polskie wyroby będą powoli zdobywały dla siebie coraz nowe i coraz szersze rynki.

Gdynia i Gdańsk, jako bramy wypadowe naszej ekspansji gospodarczej, a polskie linje okrętowe jako naturalne tory tej ekspansji — mają tutaj niezmiernie wdzięczne pole do pracy.

Londrina, przyszła stolica kolonji nad Rio Tibagy. (Do artykułu na str. 23—26).

Fot. Bohdan Pawłowicz

SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Napisał dr. Jan Rozwadowski. Warszawa.

Kłopoty Hiszpanji z Marokiem. — Projekt międzynarodowej kolonizacji jako środek przeciw kryzysowi. — Wzrost wpływów niemieckich w Maroku Francuskiem. — Japońsko - włoska rywalizacja w Afryce.

W jednym z poprzednich numerów pisaliśmy o trudnościach, jakie napotyka Hiszpanja w administrowaniu swemi posiadłościami w Maroku. Kolonja ta nie jest opanowana przez Hiszpanów, a władanie ich na tym terenie jest nominalne.

Ten stan rzeczy wprowadza również pewne zaniepokojenie do polityki francuskiej w Afryce, ponieważ sąsiednie Maroko hiszpańskie jest siedliskiem stałego wrzenia. W ostatnim czasie w działalności tamtejszych plemion tubylczych został zauważony silny wzrost nacjonalizmu, przyczem nacjonalizm ten przybiera charakter ruchu hitlerowskiego, co przejawia się nawet w zewnętrznej formie przez noszenie przez młodzież nacjonalistyczną brunatnych fezów.

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że na terenie protektoratu hiszpańskiego prowadzona jest intensywna propaganda, skierowana do wywołania ruchu nacjonalistycznego przeciw Hiszpanom. Metropolja, zajęta całkowicie wewnętrznemi sprawami, przeciwdziała w sposób niedostateczny, niepożądanym dla niej objawom. Z wynurzeń prasy francuskiej, czynionych przy okazji niedawnej podróży gen. Weyganda do Afryki wynikało, że podróż ta miała między innemi na celu zorjentowanie się w faktycznym stanie spraw na terenie hiszpańskiej części Maroka, które to sprawy mają dla Francji zasadnicze znaczenie z uwagi na bliskie sąsiedztwo.

*

W końcu stycznia r. b. obradowała w Genewie stała Komisja Emigracyjna, działająca przy Międzynarodowem Biurze Pracy. Na porządku obrad była dyskusja nad projektem delegata włoskiego de Michelisa, polegającym na wytworzeniu i uruchomieniu współpracy pomiędzy trzema zasadniczemi elementami produkcji — ziemią, ludźmi i kapitałem. Koncepcja Michelisa ma na widoku przeprowadzenie wielkiej kolonizacji w skali międzynarodwej. Autor projektu wychodzi z założenia:

a) że istnieją państwa z nadmiarem ludności, których obywatele nie mogą znaleźć warsztatów pracy dla braku wolnych terenów we własnym kraju;

b) że na globie ziemskim znajdują się niezmierne obszary ziemi niewykorzystanej, mogącej dać pracę i wyżywienie całemu nadmiarowi ludności bezrobotnej;

c) że na świecie jest dostatecznie wielka ilość wolnych „bezrobotnych" kapitałów, które leżą bezużytecznie z powodu zaniku, wskutek kryzysu, ruchu inwestycyjnego i obrotu handlowo-przemysłowego.

Wystarczy jeżeli wszystkie trzy powyżej przytoczone elementy produkcji uruchomić w harmonijnej i skoordynowanej współpracy, aby na świecie nastąpiła równowaga ekonomiczna. Oczywiście, nie stanie się to inaczej, jak tylko w płaszczyźnie współpracy międzynarodowej. Problemem tym zajmowała się już ostatnia Konferencja Gospodarcza w Londynie, która formalnej uchwały w tej sprawie nie powzięła, jednakże w „Journal de la Conference" ogłoszona została następująca reasumpcja obrad:

„Trzeba wziąć pod uwagę istnienie na globie ziemskim wielkich obszarów niewykorzystanej ziemi, które są w stanie wyżywić miljony ludzi. Przez uruchomienie na tych obszarach wielkich robót publicznych, budowę portów, kolei żelaznych, kanałów, robót irygacyjnych, elektryfikacji i t. d., stworzyłyby się nowe, wystarczające na szereg dziesiątków lat źródła pracy i zarobków. Ludność europejska w ciągu ostatniego wieku potroiła się. Natomiast ludność świata całego w tym samym czasie podwoiła się. To nierównomierne „ciśnienie" populacyjne pociągnęło za sobą zniszczenie równowagi pomiędzy produkcją i konsumpcją, która może być przywrócona jedynie przez wielkie roboty publiczne, związane z osiedlaniem się nadmiaru ludności na terenach niewykorzystanych.

P. Michelis żąda, aby Międzynarodowe Biuro Pracy dokonało obliczenia zbędnych rąk roboczych w krajach przeludnionych. Równocześnie Międzynarodowy Instytut Rolniczy przeprowadziłby rejestrację wolnych i niewykorzystanych terenów. Musiałaby być również powołana do życia Międzynarodowa Organizacja Finansowa, oparta na kredycie długoterminowym. Rejestracja wolnych terenów byłaby przeprowadzona w drodze rozesłania do wszystkich państw kwestjonarjusza z prośbą o określenie ilości ziemi, będącej do dyspozycji. Chodzi tu o tereny w metropolji, kolonjach i na terytorjach mandatowych. W projekcie wymienione są 3 kraje mianowicie — Argentyna, Brazylja i Palestyna, oraz terytorja afrykańskie.

Należy zauważyć, że cały projekt jest mglisty i niejasny, zwłaszcza jeśli chodzi o stronę finansową, bez której nie da się zagadnienie rozwiązać. Koncepcja pomyślana w tak wielkiej skali, może być realizowana jedynie wówczas, jeżeli zainteresowane kraje imigracyjne, oraz te, które posiadają środki finansowe i transportowe zrozumieją, że państwom przeludnionym trzeba przyjść z uczciwą pomocą, ponieważ leży to w interesie wszystkich i że nie można ruchu emigracyjnego traktować jako spekulacyjnego przedsiębiorstwa dochodowego. Właśnie w okresie dyskusji nad projektem Michelisa jeden z krajów zamorskich zdecydował się wpuścić do siebie pewną ilość imigrantów, a wśród krajów dopuszczonych wymieniona jest i Polska.

Jednakże decyzja ta zupełnie nie ma na celu przyjścia komukolwiek z pomocą — chodzi tu o podreperowanie bankrutujących towarzystw okrętowych i kolejowych — od imigranta zaś wymaga się posiadania conajmniej kwoty zł. 6.000, która wraz z kosztami przyjazdu stanowi poważny kapitał. W obecnym stanie rzeczy kwestje kolonizacyjne będą zawsze rozstrzygane tylko pomiędzy dwoma zainteresowanemi krajami. Projekt Michelisa jedynie słuszny, bo oparty o zasadę solidaryzmu społecznego w dzisiejszych warunkach, niestety, nie znajdzie realizacji.

*

Wpływy niemieckie we francuskim protektoracie marokańskim z roku na rok zwiększają się w sposób gwałtowny. Przebieg historyczny rozszerzania się tych wpływów od czasu wojny światowej jest następujący: Dekret sułtański z r. 1920 zabraniał wogóle Niemcom osiedlania się w Maroku i prowadzenia tam interesów. W miarę jednak jak były likwidowane ograniczenia Traktatu Wersalskiego, były również uchylane w Maroku dekrety represyjne w stosunku do Niemców. Wymowną ilustracja wpływów niemieckich jest wzrost obrotów handlowych z Marokiem.

1920	2 mili. fr. fr.
1926	29 „ „
1930	132 „ „

Ostatnim etapem zniesienia ograniczeń jest dekret z r. 1933, na mocy którego Niemcom wolno wjeżdżać do Maroka na podstawie zwykłej wizy konsularnej, jak również wolno im osiedlać się w tym kraju. Przedsiębiorstwa niemieckie uzyskały prawo zakładania filji, oraz nabywania nieruchomości w Maroku. Ponieważ w końcu ubiegłego roku Maroko, jak również sąsiedni Algier były widowniami antyżydowskich demonstracyj, organizowanych przez Arabów, przeto opinja francuska przyczynę tych demonstracyj, skierowanych częściowo i przeciwko Francuzom, upatruje w dekretach znoszących ograniczenia i przyznających Niemcom swobodę ruchu. Demonstracje odbyły się głównie w Fezie, Rabacie i Casablance, a tłum demonstrując w Floruccnie i Mastaganemie wznosił okrzyki: „Niech żyje Hitler!". Miejscowa opinja francuska domaga się zajęcia energicznego stanowiska w stosunku do działalności Niemców w Maroku.

*

W Afryce istnieje silna rywalizacja w dziedzinie gospodarczej pomiędzy Japonją a Włochami. Obydwa kraje prześcigają się w zdobywaniu koncesyj gospodarczych. W ostatnim czasie włoskie towarzystwa okrętowe „Italja" i „Libera Triestina" uzyskały od rządu Unji Południowo - Afrykańskiej subwencję finansową na zorganizowanie normalnego połączenia okrętowego pomiędzy Włochami a Afryką Południową. Odnośna umowa została zawarta na 4 lata, poczawszy od 1 marca 1934 r. Włosi zobowiązali się utrzymywać połączenie co 4 tygodnie między Kapstadem a Genua i Marsylją. Na linji tej kursować mają statki o 20.000 t. pojemności, a czas przejazdu ma trwać 14 dni. Poza tem zorganizowane będą regularne połączenia między różnemi portami Morza Śródziemnego i portami Afryki Zachodniej i Wschodniej. Roczna subwencja wynosi 150.000 funtów angielskich. Umowa ta wywołała żywe zaniepokojenie opinji francuskiej, a zwłaszcza angielskiej, która jest dotknięta faktem pominięcia przez Unję przedsiębiorstw żeglugowych angielskich.

Japończycy również uruchomili pod swoją banderą połączenia okrętowe do portów Lagos, Accra i Dakaru. Fakt uruchamiania linij okrętowych świadczy o zdecydowanej postawie Włoch i Japonji w kierunku gospodarczego opanowania rynków afrykańskich.

KOLONIZACJA NA TERENIE PARANY W CHWILI OBECNEJ

Napisał Michał Pankiewicz, Warszawa.

Pomimo kryzysu i niewielkiego dopływu emigrantów akcja kolonizacyjna w Paranie nie ustaje ani na chwilę. Istnieje tam szereg mniejszych i większych przedsiębiorstw kolonizacyjnych, które wszelkiemi sposobami starają się pozyskać osadników. Ludzie miejscowi orjentują się w wartości spółek i towarzystw kolonizacyjnych, ale nowi przybysze z Europy często wpadają, tracąc i pieniądze i czas.

Ażeby naszym wychodźcom ułatwić pierwsze kroki na ziemi parańskiej, rozpatrzymy poniżej warunki osadnictwa w Marquez de Abrantes, Nowej Woli i Nowej Vlasti, trzech kolonjach parańskich, które ze wszystkich kolonij w tym stanie Brazylji zapewniają osadnikowi największe korzyści.

MARQUEZ DE ABRANTES

Kolonja Marquez de Abrantes została założona przez rząd brazylijski w roku 1930 z przeznaczeniem osadzenia tam bezrobotnych z Parany, San Paulo i Rio de Janeiro. O przyjmowaniu przybyszów z Europy początkowo nie było mowy, ale samo życie zmusiło rząd brazylijski do zmiany stanowiska. Bezrobotni w San Paulo i Rio de Janeiro nie ujawnili żadnej chęci do wyjazdu na rolę, a i w Paranie bezrobotni robotnicy, których zresztą okazało się bardzo mało, woleli pozostawać w miastach, niż pracować w kolonji. Wówczas zdecydowano przyjmować na kolonję każdego zgłaszającego się i kolonja w miarę wymierzania działek osadniczych zaczęła się zaludniać, ale Polakami i Niemcami. Warunki osadnictwa są bardzo dogodne. Za działkę wielkości 10 alkrów (25 hektarów) płaci się 380 milrejsów (około 190 złotych) w ciągu 8 lat, przyczem pierwszą ratę wnosi się dopiero w roku trzecim. Na każdej działce zarząd kolonji stawia domek dwuizbowy w cenie 250 milrejsów (125 zł.), który się opłaca razem z ziemią. Pozatem zarząd kolonji dostarcza częściowo nasion na pierwsze zasiewy oraz najniezbędniejszych narzędzi rolniczych na kredyt. Nowi przybysze znajdują także zatrudnienie przy budowie dróg w kolonji najwyżej jednak do 15 dni w miesiącu, co ułatwia zagospodarowanie się rodzinom, nieposiadającym zasobów gotówkowych.

Kolonja ciągnie się na przestrzeni około 30 tysięcy alkrów (1 alkier = 2 i pół hektara) na północ od Kurytyby, stolicy Parany i dochodzi do granicy stanu San Paulo. Pierwsze osady rozpoczynają się na 80 kilometrze od Kurytyby. Siedziba zarządu kolonji znajduje się nieco dalej, bo w odległości 93 kilometrów od miasta.

Komunikacja z Kurytybą, samochodem lub wozem, 80 kilometrów szosą Kurytyba — San Paulo, a następnie 13 kilometrów drogą boczną.

Ukształtowanie terenu nierówne, miejscami bardzo górzyste o zboczach tak poszarpanych, że uprawa roli w takich miejscach pługiem jest niemożliwa. Spotykają się również połacie ziemi zużyte, wyjałowione ciągłem paleniem zarośli i prymitywną gospodarką kabokli brazylijskich, którzy mają zwyczaj osiadania prawem kaduka na ziemiach wolnych i po wyjałowieniu ich przenoszą się dalej.

Ponieważ każdemu osadnikowi przysługuje prawo wyboru działki, przeto zwykle działki gorsze pozostają niezajęte. Na obszarze zaś, mającym około 70 tysięcy hektarów, jest zawsze dosyć ziemi dobrej do wyboru. Naogół biorąc, ziemie w sekcji drugiej, odalonej o 20 kilometrów od siedziby zarządu kolonji, są lepsze, niż w sekcji pierwszej, położonej bliżej Kurytyby. Na terenach sekcji pierwszej rosną zboża europejskie, ziemniaki, kukurydza, fasola, pomarańcze; na terenach sekcji drugiej, jako gorętszej i wilgotniejszej poza kukurydzą czy fasolą można sadzić trzcinę cukrową, kawę i banany.

Ogółem jest miejsca w całej kolonji na parę tysięcy rodzin, ale wymierzanie nowych działek odbywa się powoli i częstokroć kolonja nie jest w stanie przyjąć nawet 10 rodzin miesięcznie, np. w ciągu dwuch lat 1931 i 1932 osadzono w Marquez de Abrantes zaledwie 48 rodzin, w czem było 18 rodzin polskich, a resztę stanowili przeważnie Niemcy. Natomiast w r. 1933 był większy napływ Polaków. Według wiadomości, nadchodzących z Parany, koloniści są zadowoleni ze swego losu.

NOWA WOLA

Kolonja Nowa - Wola została założona w r. 1932 przez Parańską Spółkę Kolonizacyjną, składającą się z Polaków parańskich. Znajduje się w środkowo - północnej części Parany w odległości 30 — 40 kilometrów od stacji kolejowej Barra Bonita (dawniej Artur Bernardes). Dalej za kolonją, w odległości mniej więcej 15 kilometrów od kolonji, ciągną się bliżej niezbadane złoża węgla kamiennego.

Ukształtowanie terenu lekko faliste, gleba dobra, produkująca wszelkie zboża i jarzyny. Należy jednakże pamiętać, że ze względów klimatycznych pszenica i żyto udają się w Paranie gorzej, niż w Polsce, natomiast rosną doskonale fasola i kukurydza, a ziemniaki wprawdzie mniej trwałe od polskich dają dwa plony do roku.

Klimat w Nowej Woli ciepły z lekkiemi przymrozkami w zimie. Wzniesienie nad poziomem morza dochodzi do 800 metrów.

Zarząd Spółki Parańskiej sprzedaje ziemię po 121 i pół do 141 i pół milrejsów za hektar zależnie od położenia działki, przyczem 30 procent płaci się zgóry przy spisywaniu kontraktu, a resztę w terminie czterech lat w ratach, uzgodnionych pomiędzy Zarządem Spółki a nabywcą.

Spółka zobowiązuje się kupować od kolonistów produkty rolne, jak również przyjmować je na spłatę należnych rat. Narzędzi rolniczych, nasion, inwentarza żywego i żywności Spółka dostarcza tylko na żądanie osadników i na warunkach, ustalanych w porozumieniu z zainteresowanym kolonistą.

NOWA VLAST

Nowa Vlast' jest kolonją czeską, założoną przez angielskie towarzystwo „Parana Plantations", mające w Paranie jeden miljon dwieście tysięcy hektarów ziemi i dwieście kilometrów linji kolejowej od stacji Ourinhos czyta się (Orynjos) w S. Paulo do stacji Jatahy nad rzeką Tibagy w Paranie. Ponieważ tereny zarezerwowane dla Polaków na mocy umowy angielskiego T-wa z Ministerstwem Spraw Zagranicznych znajdują się koło Nowej Vlasti, dlatego dopóki koloniści polscy nie nadadzą swej osadzie polskiej nazwy, zmuszeni jesteśmy używać nazwy czeskiej. Tereny Nowej Vlasti (15 kilometrów odległości od miasteczka Londriny) wznoszą się 600 do 630 metrów nad poziomem morza i posiadają pierwszorzędną glebę. Jest to tak zwane terra roxa — ziemia czerwona, doskonale nadająca się do uprawy kawy, wymagającej, jak wiadomo, gleby żyznej. Koloniści uprawiają kukurydzę, fasolę (t. zw. fiżon), ziemniaki, mandjokę, ryż, proso, warzywa europejskie, orzeszki ziemne, trzcinę cukrową, bawełnę i kawę oraz hodują dużo nierogacizny i ptactwa domowego.

Najdawniejszy kolonista niemiecki (Kernkampf), osiadły na terenach T-wa angielskiego w jesieni 1930 r., miał w marcu 1932 r 28 świń i 10 prosiaków. Ukształtowanie powierzchni faliste, nadające się jednak w zupełności do uprawy mechanicznej, do pługa i brony.

Klimat ciepły, zdrowy, pozbawiony malarji. Noce w najgorętszym miesiącu — lutym świeże i wymagają przykrycia się podczas snu.

Ilość opadów wynosi 1.500 — 1.600 milimetrów rocznie czyli blisko trzy razy więcej, niż w Polsce.

Najwięcej dotychczas na ziemiach T-wa osiadło Niemców, którzy założyli dwie kolonje: Heimthal i Neu Danzig. W Heimthalu zamieszkuje około 100 rodzin i działek niezajętych

Szkoła niemiecka w Heimthal
Fot. Bohdan Pawłowicz.

Dom i rodzina kolonisty niemieckiego w Heimthal.
Fot. Bohdan Pawłowicz

już niema, natomiast do Neu Danzig, osady o ziemiach gorszych, niż w Nowej Vlasti lub Heimthalu, Niemców stale przybywa. Poza tem spotyka się Japończyków, Włochów, Hiszpanów i będzie już około 30 rodzin polskich, porozrzucanych pomiędzy obcymi. Większe polskie skupisko ma dopiero powstać koło Nowej Vlasti. Odległość od stacji kolejowej Jatahy wynosi około 40 kilometrów (28 kilometrów od stacji do Londriny, centrum całego osadnictwa i 13 kilometrów od Londriny).

Odległość ta w najbliższej przyszłości zmniejszy się do 10 kilometrów, gdyż Towarzystwo będzie dalej budowało kolej przez środek posiadanych terenów, czemu narazie stoi na przeszkodzie sprawa większych kosztów na budowę mostu przez Tibagy.

Budowa mostu i drogi żelaznej ma duże znaczenie dla kolonistów nietylko ze względu na ułatwienia komunikacyjne. Towarzystwo angielskie przy wszelkiego rodzaju pracach, przez siebie wykonywanych, zatrudnia w pierwszym rzędzie świeżo przybyłych osadników, ułatwiając im przez to zagospodarowanie się na nowej ziemi.

Wielkość działki osadniczej wynosi 5 alkrów, można jednak nabywać dwie działki naraz. Cena jednego alkra została ustalona na 400 milrejsów, to jest około 200 złotych, płatnych albo zgóry, albo na spłaty w ratach następujących:

I rata przed wyjazdem z Polski — 20% należności.

II rata w końcu 2-go roku — 20%.

III rata w końcu 3-go roku — 30%.

IV rata w końcu 4-go roku — 30%.

Od należności, rozłożonej na raty, płaci się 8% rocznie.

Na koszta urządzenia się T-wo wymaga:

1. Oczyszczenie jednego alkra ziemi — 300 milrejsów.
2. Budowa domu — 350 milrejsów.
3. Nasiona — 50 milrejsów.
4. Inwentarz żywy — 200 milrejsów.
5. Narzędzia — 10 milrejsów.
6. Koszt utrzymania w ciągu 6 miesięcy po 200 milrejsów miesięcznie — 1.200 milrejsów.

Razem — 2.200 milrejsów.

Z pozycyj wymienionych można skreślić koszty budowy domu, który osadnik może wybudować sam, gdyż na własnej działce poza gwoździami, które trzeba kupić, znajdzie wszystkie materjały potrzebne do budowy domu. Pieców w domu niema a prymitywną kuchenkę buduje się osobno. Tak samo można zmniejszyć pozycję na oczyszczenie ziemi, zmniejszając odpowiednio, np. do ½ alkra, obszar oczyszczony przez administrację kolonji.

Również koszty utrzymania zależnie od stanu liczebnego rodziny mogą być zmniejszone do 150 lub nawet 100 milrejsów miesięcznie.

W sąsiedztwie Nowej Vlasti T-wo sprzedaje ziemię z wolnej ręki po 600 milrejsów alkier i dlatego ograniczyło prawo osadników z Polski do nabywania najwyżej10 alkrów, po cenie 400 milrejsów za alkier.

Osadnictwo na starych kolonjach.

Rodziny, bardziej przedsiębiorcze i rozporządzające kapitałem od 1.000 złotych wgórę, mogą szukać szczęścia na kolonjach starych, położonych w pobliżu Kurytyby. Stolicę Parany otacza wieniec kolonij polskich rozpoczynających się w odległości zaledwie kilku kilometrów od miasta. Ekstensywna gospodarka doprowa-

Kukurydza na kolonji Kernkampfa, najstarszego kolonisty (1 rok pracy) na kolonji Heimthal. Fot. Bohdan Pawłowicz.

Manjoka na kolonji Heimthal
Fot. Bohdan Pawłowicz

Na japońskiej kolonji w pobliżu Londriny.

Fot. Bohdan Pawłowicz

dziła do znacznego wyjałowienia gleby, a konserwatyzm kolonistów (kolonje podkurytybskie są najstarszemi osadami polskiemi w Brazylji) jest często przeszkodą do zastosowania bardziej nowoczesnych metod uprawy roli.

Niejeden kolonista sprzedaje działkę i wynosi się wgłąb kraju na ziemie niewyjałowione, ale za to położone daleko od rynków zbytu. Inaczej pod tym względem postępują Włosi i Japończycy, którzy przystosowują swoją produkcję do wymagań rynku i po przeprowadzeniu odpowiednich doświadczeń i kalkulacji stosują nawozy częstokroć za sumy z polskiego punktu widzenia fantastyczne. Jako przykład mogę wskazać kolonję japońską Cotia, założoną na gruntach kompletnie wyjałowionych koło miasta San Paulo. Do San Paulo przyjeżdżali i przyjeżdżają emigranci wszystkich narodowości świata, ale nikomu z nich poza Japończykami nie przyszło na myśl, że grunty te odpowiednio nawożone mogą się stać podstawą dobrobytu dla tych, którzy umieją ocenić korzyści, wypływające z sąsiedztwa z wielkiem miastem.

Z ołówkiem w ręku Japończycy zabrali się do uprawy kartofli, kładąc pod każdy zbiór kartofli nawozów sztucznych za 2 tysiące miljrejsów na alkier, czyli za cztery tysiące milrejsów rocznie, gdyż w Brazylji kartofle dają dwa plony do roku. Założyli również kooperatywę, pobudowali własne magazyny w S. Paulo, do których własnemi autami odwożą ziemniaki, sprzedawane później bezpośrednio konsumentom.

W ten sposób kolonja Cotia, licząca 300 rodzin, stała się wielką fabryką kartofli, nieprodukującą poza niemi niczego więcej i zapewniającą bardzo dostatni byt osadnikom japońskim. Każdy z nich ma własne auto, a częstokroć i dwa (osobowe i ciężarowe), a w mieszkaniu przynajmniej jedną szafę z książkami. Gospodarka ich nosi dzisiaj charakter wybitnie kapitalistyczny, skoro na normalną działkę osadniczą wielkości 10 alkrów wydają na samo nawożenie 40 tysięcy milrejsów rocznie. Ceny ziemi w Cotia w ciągu lat paru podskoczyły z 300 na 3.000 milrejsów za alkier.

Oczywiście, nie wszędzie warunki uprawy ziemniaków są tak sprzyjające, jak koło S. Paulo i nie wszyscy umieją stworzyć taką organizację sprzedaży, jak to zrobili Japończycy, jednakże i koło Kurytyby na starych polskich kolonjach istnieją różne gospodarcze możliwości, niewyzyskane dotychczas.

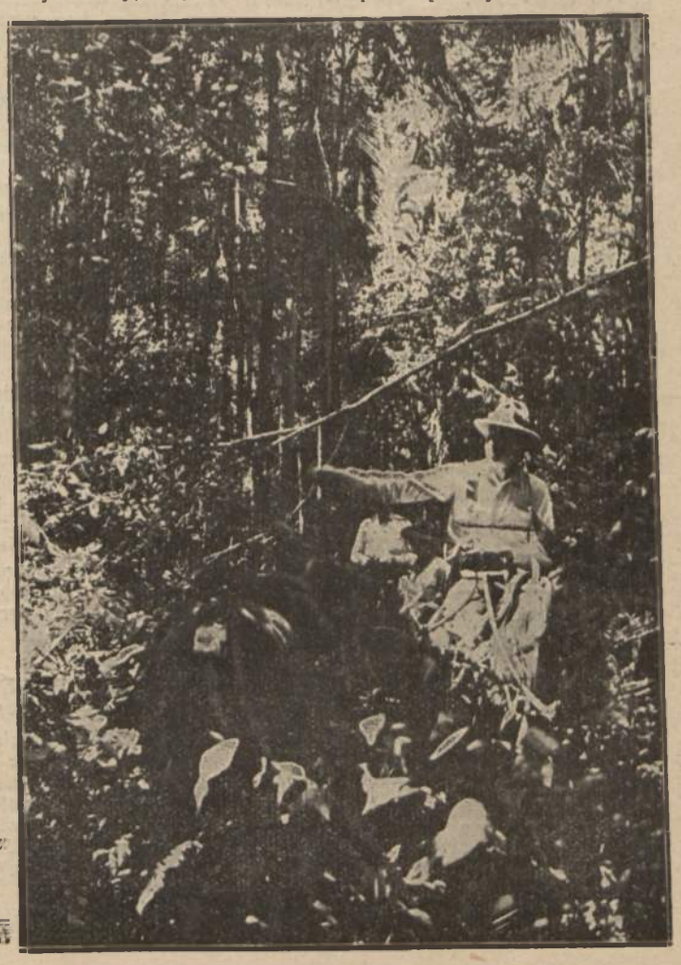
Rzecz jasna, iż świeży przybysz nie może zaczynać od eksperymentów. Musi najpierw przyjrzeć się miejscowym metodom gospodarki, nauczyć się niejednej rzeczy, zapoznać się z warunkami i dopiero po zdobyciu całej wiedzy i doświadczenia starych kolonistów szukać nowych dróg powiększenia dochodowości gospodarstwa.

Najlepiej w takich wypadkach rozpoczynać gospodarkę od dzierżawy, bo przy kupowaniu ziemi zaraz po przyjeździe bez znajomości miejscowych warunków nieraz można przepłacić lub zawrzeć umowę niekorzystną dla siebie.

Centralny Związek Polaków w Brazylji ma wszędzie po kolonjach swoich mężów zaufania, którzy chętnie służą pomocą i radą, ma także przy wydziale Rolnym dwu zawodowych agronomów, do których obowiązków między innemi należy pomoc w wyszukiwaniu odpowiednich gospodarstw dla przybyszów z Polski.

PRZEJAZD PRZEZ OCEAN

Sprawę przejazdu przez ocean i formalności, związane z wyjazdem, załatwia Syndykat Emigracyjny (Centrala w Warszawie, ul. Niecała 7), za pośrednictwem swoich biur, znajdujących się w każdem nieco większem mieście Polski. Normalna cena biletu okrętowego do Brazylji wynosi 950 złotych od osoby dorosłej. Rodziny rolnicze, udające się na rolę, korzystają ze znacznej zniżki i płacą 667 zł. 50 gr. od osoby dorosłej, od dzieci zaś do jednego roku — nic, do 5 lat — ćwierć ceny, do 10 lat — połowę ceny.



W dziewiczych lasach przyszłych kolonij polskich w pobliżu Londriny.

Fot. Bohdan Pawłowicz

ILE POTRZEBA GOTÓWKI NA WYJAZD?

Największą pozycję przy wyjeździe za ocean stanowią koszty podróży, wynoszące dla rodziny najmniejszej, składającej się tylko z męża i żony, kwotę 1.335 zł. Przy większej rodzinie suma ta odpowiednio musi być zwiększona.

Druga zkolei pozycja — zadatek na ziemię, waha się w granicach od zera do 200 zł. na rodzinę, zależnie od tego, na jaką kolonję się jedzie.

Jadąc na kolonję rządową, zadatku nie płaci się ani grosza.

W Nowej Vlasti zadatek wynosi najmniej 200 zł. i trochę mniej — w Nowej Woli.

Na koszty urządzenia się najwięcej wymaga administracja Nowej Vlasti, bo aż około 1.000 zł.; najmniej, bo ani jednego grosza zarząd kolonji rządowej Marquez de Abrantes; pośrodku znajduje się Nowa Wola. Słowem, chcąc jechać na rolę w Paranie, rodzina rolnicza musi rozporządzać kapitałem od 2 do 4 tysięcy złotych, zależnie od liczby członków rodziny i od kolonji, na której chce się osiedlić. Dla rodziny dwuosobowej wystarczą dwa tysiące nawet w wypadku wybrania kolonizacji najdroższej, jaką jest kolonizacja T-wa angielskiego na północy Parany.

TRUDNOŚCI POCZĄTKOWE OSADNICTWA

Aczkolwiek koloniści nasi i w Brazylji i w Argentynie żyją dostatnio i mają się lepiej, niż drobni rolnicy w Polsce, to jednakże każdy osadnik musi być przygotowany na znaczne trudności w początkach.

Przyjedzie do nowego kraju z kapitalikiem minimalnym, wystarczającym zaledwie na parę miesięcy egzystencji, dostanie ziemię, ale wszystko pozostałe musi wypracować własnemi rękami. Nic gotowego wszak nie otrzymuje: ani domu, ani rzemyczka, ani „żadnej rzeczy, która jego jest". Tutaj w kraju nie widzi się i nie docenia całej masy narzędzi, garnków, balij, noży, scyzoryków i wszelkiego innego dostatku, posiadanego przez najbiedniejszego nawet gospodarza. Tam, za oceanem na to wszystko trzeba zarobić, za wszystko trzeba płacić, do wszystkiego trzeba dojść własnym wysiłkiem i dochodzi się, ale przynajmniej po paru latach wytrwałej pracy. Tak samo wygląda sprawa inwentarza żywego i martwego, sprawa koni, bydła, pługa, brony i t. d. Po dwuch, trzech latach, kiedy przeliczy się na gotówkę osiągnięte wyniki, otrzymuje się częstokroć liczby imponujące, ale w pierwszym roku a szczególnie w pierwszych miesiącach wśród obcych ludzi, w odmiennym klimacie i przy innej roślinności i wyglądzie nieraz płakać się chce i przeklina się chwilę wyjazdu z Polski.

Dlatego wyjeżdżać na rolę za morze mogą tylko ludzie twardzi, którzy, zacisnąwszy zęby, potrafią przetrzymać pierwszy najgorszy okres i przezwyciężyć początkowe trudności, które są udziałem każdego nowego przybysza bez względu na to, jaką barwę skóry posiada.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

PROJEKT NAWODNIENIA DOLINY RZEKI LIMPOPO.

Urodzajność doliny rzeki Limpopo w Mozambiku porównywana jest z żyznością terenów nad Missisipi w Stanach Zjedn. Ale okolice Limpopo mają tak nierównomierne opady, że pomimo wielkiej żyzności gleby, tereny te są niezamieszkałe, a osadnicy ich unikają.

Ryzykanci, którzy usiłowali tam się osiedlić, musieli przeważnie po kilku latach opuścić te strony z powodu długotrwałych okresów posuchy. Wysiłki kilkuletniej pracy szły na marne przyczem przepadały kapitały, włożone w urządzenia plantacyj i w uprawę. Jeśli jednak zdarzył się jakiś rok mokry, to zbiory otrzymywano tam poprostu nadzwyczajne.

Ponieważ miasta portowe Mozambiku: Lourenço Marquez i Beira—zaopatrują się w produkty spożywcze w Unji Południowo - Afrykańskiej, przeto zarząd kolonji, chcąc zapotrzebowanie to pokryć produkcją krajową, postanowił zbadać możliwości nawodnienia doliny rzeki Limpopo i w razie dodatnich wyników zamienić ją na uprawne tereny, zakładając ośrodki produkcji rolniczej.

Prace badawcze prowadzono już od 1920 r. Pierwsze wyniki wykazały możliwość nawodnienia 20.000 ha. W r. 1925 podjęto powtórnie badania i wówczas okazało się, że obszar nawodniony może być dwa i pół razy większy. Dalsze badania doprowadziły do stworzenia całego planu kolonizacyjnego, który ma objąć nawodnienie 50.000 ha.

Koszt przeprowadzenia wszystkich robót obliczony jest na 1 milj. funt. szt. (tj. na 28 milj. zł.) Wliczono w to nietylko wydatek na budowę tam i rowów do nawodnienia, lecz także częściowo zdrenowanie terenów, oraz budowę dróg samochodowych i odnogi kolei żelaznej.

Zastanawiający jest wysoki koszt przewidywanych robót, co—oczywiście — niesłychanie podroży przyszłe ceny sprzedażne tych terenów. Jeśli bowiem odliczy się pewną kwotę na drogi i kolej to mimo tego cena 1 ha wypadnie przynajmniej 400 zł. Jak na Afrykę, cena ta byłaby bardzo wysoka.

Pomimo tego zarząd kolonij czyni starania o zaciągnięcie pożyczki na przeprowadzenie tych robót i zapowiada rozpoczęcie ich w najbliższym czasie.

KLĘSKA WYLEWÓW W UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

W ostatnich latach spadały klęski żywiołowe na kraje Unji Południowo-Afrykańskiej. W r. b. ub. klęska posuchy (trwająca z małemi przerwami prawie dwa lata), nawiedziła Oranje, Kraj Przylądkowy, Natal, Beczuanę i część Transvaalu. Przyniosła ona olbrzymie szkody.

Deszczu oczekiwano z upragnieniem — jak zbawienia. Ale gdy w styczniu pojawiły się deszcze, spadły takie ulewy, że niebywała klęska powodzi nawiedziła kraj cały.

Rzeka Oranje która poprzednio prawie wyschła, wezbrała naraz tak gwałtownie, że woda zalała całą dolinę, zmyła ogrody, zburzyła roboty wstępne do nawodnienia, zalała wsie i miasteczka, a nawet pokryła mosty kolejowe, wywołując długotrwałe przerwy w komunikacji. Zamożniejsi pasażerowie udawali się w dalszą podróż samolotami, mniej zamożni czekali na opadnięcie wody nawet po kilka dni, mieszkając w wagonach na małych stacjach.

Obecna powódź jest jeszcze większa, aniżeli powódź w 1925 r. która uważana była za największą klęskę tego rodzaju w dziejach Afryki Południowej. Szkody wynosiły wtedy 1.500.000 funtów szterl. (t. j. ponad 60 miljonów zł. według ówczesnego kursu).

OSADNICTWO BELGIJSKIE W KATANDZE.

Utworzony został ostatnio specjalny „Komitet Katangi", który ma na celu przestudjowanie i przeprowadzenie osadnictwa belgijskiego w Katandze, prowincji południowej Konga Belgijskiego.

Katanga jest obszarem przemysłowym i tworzy wyżyne, na którą Komitet pragnie zwerbować osadników, zwłaszcza hodowców bydła — producentów mleka masła i serów.

Zbyt tych produktów jest w Kongo zapewniony, gdyż kolonja ta sprowadza rocznie samego masła za 5 milj. fr. Cena 1 kg. masła wynosi przeciętnie 35 fr. (t. j. ponad 9 zł.), a litr świeżego mleka kosztuje 5 fr. (t. j. 1.30 zł.).

Zdawna osiedli w Katandze farmerzy przyjęli projekt ten niechętnie. Według ich zdania należy już osiadłym rolnikom udzielić poparcia finansowego, aby gospodarstwa swe mogli rozwinąć, a nie sprowadzać nowych osadników, którzy w obecnym kryzysie nie będą mogli urządzić się odpowiednio i łatwo popaść mogą w niedostatek.

To dążenie do stworzenia z Katangi obszaru rolnego, kryje w sobie poważne niebezpieczeństwo dla rolników, osiadłych na wysokim płaskowyżu Angoli, który miał być śpichrzem Katangi, jako najbliższy teren produkcji rolnej. Ostatnie zarządzenie administracji Konga, zamykające dowóz produktów rolnych z Angoli do Katangi, przekreśla nadzieje rolników angolskich. Przypuszczano jednak, że zarządzenie to jest przejściowe na czas kryzysu. Tymczasem projekt osadzenia rolników w Katandze świadczy o dążnościach do wytworzenia własnej produkcji rolnej, wobec czego niema nadziei na odwołanie tego zarządzenia, skierowanego przeciw Angoli.

JESZCZE NIE MINĘŁY CZASY ROZSZERZANIA POSIADŁOŚCI KOLONJALNYCH

W r. ub. Włosi zajęli grupę oaz Kufra w północnej Afryce. Wywołało to zdziwienie władz angielskich gdyż oazy te uważane były raczej za terytorja sporne, o które należy prowadzić układy. Jakkolwiek bowiem na mapie Kufra figurowały na terytorjum włoskiem, to jednak faktycznie nie były do tego czasu przez nikogo zajęte, a granica pomiędzy posiadłościami włoskiemi i angielskiemi nie była ustalona.

Ostatnio wielkie zaniepokojenie wywołał fakt posunięcia się oddziałów

włoskich w stronę grupy oaz Owenat z wyraźnym zamiarem obsadzenia dalszych terenów na południe, nawet poza teoretyczną granicą włoskiej Libji i angielsko - egipskiego Sudanu.

Granica nie była tu nigdy wytyczona. Jednak od 1931 r. odbywały się rozmowy włosko - angielskie na temat tej granicy, przyczem Anglicy uważali równoleżnik 22° północnej szerokości, jako południową granicę Libji, podczas gdy Włosi rościli sobie pretensje do terytorjów położonych daleko na południe od tego równoleżnika.

Władze angielskie na wiadomość o zajęciu części oaz Owenat wysłały natychmiast z Kartumu, stolicy Sudanu, samoloty wojskowe oraz oddziały samochodowe w tamte okolice, chcąc w ten sposób przeszkodzić oddziałom włoskim w dalszym posuwaniu się na południe. Przezorność swoją posunęli Anglicy nawet tak daleko, że obsadzili oazy Merga, położone o 300 kilometrów jeszcze dalej na południe.

Włosi przygotowali sobie w oazach Kufra doskonałe podstawy operacyjne do dalszego rozszerzenia Libji. Obecne zajęcie oaz Owenat jest tylko jeszcze jednym, dalszym krokiem w wykonywaniu włoskiego planu zajęcia z czasem Tibesti, następnie posunięcia się do jeziora Czad, skąd już łatwo będzie opanować Kamerun i Afrykę Równikową, t. j. zrealizować szerokie plany włoskiego dominjum kolonjalnego.

PŁYWAJĄCA WYSTAWA

Eksporterzy Unji Południowo-Afrykańskiej przystąpili do przygotowania wystawy na statku, który ma odwiedzić wszystkie porty zachodniej i wschodniej Afryki. Ma to być wystawa próbek produktów Unji.

Na statku tym Włosi zamówili 60 stojisk dla próbek swego przemysłu. Udział włoski w tej wystawie pozostaje w związku z rozwijającą się ekspansją włoską na terenie afrykańskim. Wyrazem tej ekspansji jest zaprowadzenie w r. b. specjalnej linji okrętowej do portów zachodniej wschodniej i południowej Afryki. Rząd włoski przyznał linji tej subwencję roczną w wysokości 25 milj. lirów za utrzymywanie stałej komunikacji kilku statkami z portami afrykańskiemi. Równocześnie Włosi zawarli umowy handlowe z Unją Południowo - Afrykańską i Rodezją, obejmując nią także dostawy do Włoch mięsa mrożonego (z wymienionych krajów), zapewniając w ten sposób ładunki dla swych okrętów

WALKA Z KONKURENCJĄ JAPOŃSKĄ

Ponieważ towary japońskie, sprzedawane w Afryce po niezmiernie niskich cenach, wypierają towary angielskie przeto rząd Wielkiej Brytanji wymówił Japonji dwa układy handlowe: jeden z 3.IV.1911 r. i drugi z 30.IV 1925 r. Umowy te przestaną obowiązywać z dniem 16.V 1934 r.

Dzięki tym umowom Japonja miała otwarty dostęp do wszystkich angielskich kolonij w Afryce. Skorzystała też z nich w całej pełni i towarami swemi zalała formalnie rynki kolonjalne. Świadczy o tem fakt, że gdy w ciągu 1932 r. Anglja dostarczyła do swych kolonij w zachodniej Afryce 160 milj. yardów kwadr. materiałów bawełnianych, to w ciągu pierwszych 11 miesięcy 1933 r. zdołała dostarczyć ich tylko 96 milj. yardów kw.

WZROST PRODUKCJI HERBATY W NYASSIE.

Ponieważ plantatorzy w Nyassie stale zwiększają uprawę krzewów herbacianych, przeto sprawą tą zainteresowały się główne centra produkcji herbaty. Ceylon, Indje Brytyjskie oraz Indje Holenderskie. Producenci tych krajów zwrócili się nawet do zarządu kolonji Nyassy z propozycją ograniczenia tamtejszej produkcji herbaty.

W zasadzie plantatorzy Nyassy zgodzili się na tego rodzaju ograniczenie, o ile to samo uczynią główni producenci, przyczem zażądali dla siebie kontyngentu, który podlegałby ograniczeniom dopiero od 1938 r. gdy uzyskają już produkcję 9 milj. funtów rocznie, a Uganda Kenya i Tanganika razem 5.400.000 funtów.

W r. 1932 w ciągu 11 miesięcy Nyassa wywiozła herbaty 2.895.678 funtów. Wynika z tego, iż do 1938 r. Nyassa zamierza zwiększyć swą produkcję trzykrotnie.

Zestawił *FR. ŁYP*

POLSCY PIONIERZY HANDLU ZAMORSKIEGO W CZYFU

Napisał Tadeusz Szuklewicz. Warszawa

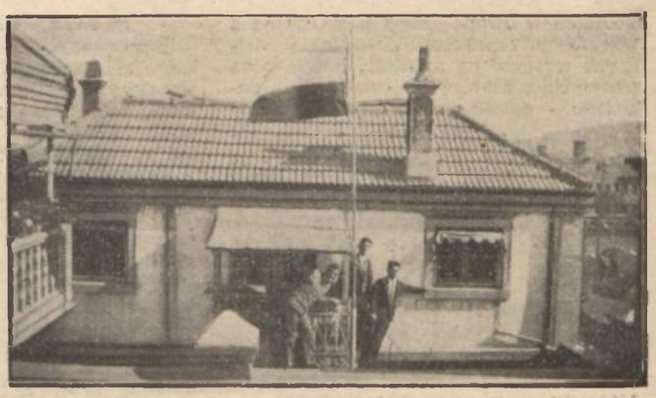
Z chwilą proklamowania cesarstwa w Mandżurji Północnej, o czem doniosła prasa, dotychczasowa Republika Mandżu - kuo, obejmująca trzy prowincje: Mukdeńską, Giryńską i Hejlundziańską, włączyłaby w swój obręb Mongolję Wewnętrzną oraz 2 prownicje Mongolji Zewnętrznej, t. j. Czahar i Żeho (Jehol), czyli łącznie ten ogromny obszar nowego państwa zajmowałby przestrzeń około 3.680.000 km. kw. z około 34 miljonami ludności. Podobnie jak dotychczasowa młoda Republika Mandżu - kuo głosiła zasadę „otwartych drzwi" i pozwalała na spokojny, twórczy rozwój wszelkich sił, zmierzających do podniesienia dobrobytu oraz popierała zamierzenia ludności w kierunku budowania osiedli, tworzenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych czy handlowych, tak samo niewątpliwie i nowe cesarstwo o tak olbrzymim obszarze, a bardzo słabem zaludnieniu, będzie szukało oparcia na tych elementach, których spokojna, twórcza praca dawałaby podstawy do stabilizacji stosunków wewnętrznych.

Okres dwuletni tworzenia młodego państwa Mandżu - kuo, walki wewnętrzne z oddziałami partyzanckimi, tępienie band chunchuzkich, wielka powódź rzeki Sungari, znaczna prężność przemysłu japońskiego, a izolacja ze strony rynku chińskiego, w związku z tem kryzys lokalny i ogólnoświatowy, wszystkie te czynniki ujemnie wpłynęły na stan pracy kolonji polskiej w Mandżu-kup. Wobec ogarniającego coraz szersze kręgi kolonji bezrobocia grono inicjatorów zwróciło uwagę ogółu na drogę, która może na przyszłość uratować większość od zagłady, t. j. na wyjaśnienie sprawy osiedlenia się na roli i zajęcia się gospodarstwem rolnem, przemysłowem i hodowlą bydła. Jeśli rozesłana przez incjatorów ankieta spotka się z zrozumieniem ze strony ogółu wychodźtwa polskiego w Mandżu - kuo, to wobec kolosalnych obszarów ziem dotąd nieuprawianych, jakiemi rozporządza fundusz kolonizacyjny młodego państwa, wstrzymania narazie kolonizacji z południowych prowincyj Chin z braku stosunków z nowem państwem, ograniczenia osadzania nielicznych japońskich kolonistów do ziem w Mandżurji Południowej, przylegających do Korei, nie byłoby przeszkód do utworzenia małych polskich osiedli rolniczych n. p. w prowincji Barga, czy też na terenie koncesji, nadanej w r. 1916 w południowej Bardze inż. K. Grochowskiemu, a obejmującej około 40.000 km. kw.

Problem ten, nie wymagający do swojego zrealizowania ani tak wielkich środków, ani znacznego aparatu administracyjnego, musiałby narazie uzewnętrznić się tytułem próby w formie małego ośrodka, złożonego z kilku osad (chutorów), przyczem zaspokojenie niezbędnych potrzeb w dziedzinie odzieży, sprzętów, narzędzi, naprawy sprzętu gospodarczego musiałoby oprzeć się na paru polskich warsztatach rzemieślniczych. Wzorów do sposobu zagospodarowania się można w dostatecznej ilości znaleźć pod ręką, gdyż w ostatnich latach powstały liczne osiedla wychodźców rosyjskich w Mandżurji Północnej, na zachodnim odcinku linji kolei Chińsko - Wschodniej, a doskonały przykład sprawności w sposobie zabudowania się, prowadzenia gospodarstwa, oraz organizacji handlowo - rolniczej, dają Kozacy, wychodźcy z Zabajkalja, na ziemiach Trzechrzecza, t. j. ziemiach, położonych na północ o 100 — 150 km. od miasta mandżurskiego i stacji kolejowej Chajłaru.

Powodzenie i rozszerzenie tego planu osadniczego będzie wymagało w dalszym ciągu postawienia na należytym poziomie naszego aparatu ekspansji handlowej, wobec bowiem ograniczenia się zdolności konsumpcyjnej rynków europejskich, dążenia naszego przemysłu muszą być skierowane na rynki odległe, między innemi i na Daleki Wschód, do nawiązania zaś z nim szerszych stosunków może się doskonale przyczynić nowa linja Gdynia — porty Dalekiego Wschodu. Rynki Mandżu - kuo, jak i olbrzymie rynki Chin mogą być dobrze obsługiwane jedynie przez naszych młodych pionierów

Kolegjum chińsko-angielskie w Czyfu.



Domek, w którym mieszkają Polacy, uczęszczający do Kolegjum w Czyfu.

handlowców, znających kraj, język i zwyczaje, zdobywanie bowiem zaufania kupca chińskiego odbywa się przy pośrednictwie t. zw. „kompradora", którym zazwyczaj jest polecony przez instytucję bankową kupiec chiński. Tak się praktykuje w sferach cudzoziemskich, prowadzących interesy w Chinach, jednak oddaje to często handlowca europejskiego na łaskę i niełaskę kompradora, który może ulegać wpływom postronnym cudzoziemskiego konkurującego kapitału.

Niedogodności te usunie dla handlu polskiego młode pokolenie handlowców, które po ukończeniu gimnazjum im. H. Sienkiewicza w Charbinie, udaje się do uczelni handlowych chińsko - cudzoziemskich w Chinach, aby służyć następnie jako łącznicy między światem handlowym chińskim, a szukającym wyjścia na rynek odległy przemysłem polskim. Pierwsi pionierzy dla handlu zamorskiego kształcą się już w chińsko - angielskiej uczelni handlowej, o 3-letnim kursie, „The Yih-Wen-Commercial-College" w Czyfu.

Port, położony na półwyspie Szantuńskim, rozpościera się malowniczo szerokiem półkolem nad cieśniną Czylijską, która często widzi wpływające w gościnę do portu okręty amerykańskiej marynarki wojennej. Jak dalece nasza propaganda spraw polskich jest niedostateczna, dowodzi fakt, że o Polsce ani młodzież, ani profesorowie tej uczelni nie mieli pojęcia i na lekcji geografji handlowej o kraju tym nie wspominano. Dopiero interwencja polskiej młodzieży i udzielenie profesorowi przesłanej z Polski publikacji „Poland's import and export" wprowadziły zmianę i Polska oraz jej znaczenie weszły również do tematu wykładów. Trudne jest zadanie tych czterech Polaków — uświadomienia ogółu, czem jest Polska, bo trzeba zwalczać z jednej strony i wpływy niemieckie, a z drugiej strony głęboko zakorzeniony u ogółu chińskiego pogląd, identyfikujący Polaków z Rosjanami. Nieznajomość naszej historji, utożsamianie naszego języka z rosyjskim, wobec częstego posługiwania się przez Polaków tym ostatnim dla rozmówienia się z przekupniami chińskimi, wyrządza nam szkodę, emigracja rosyjska bowiem nie cieszy się sympatjami u ludności chińskiej na tym terenie wobec roli, jaką zajęła w konflikcie chińsko - japońskim w Mandżu - kuo. Niejedno błędne przekonanie o Polsce i o Polakach usuną węzły koleżeństwa, zadzierzgnięte w uczelni między naszą młodzieżą i młodzieżą chińską, rekrutującą się z zamożniejszych warstw kupiectwa chińskiego, a opanowanie języka ułatwi zdobycie zaufania nietylko w tej sferze, ale i wśród ludu chińskiego. Jakież to zainteresowanie budzi wśród licznych przechodniów, spieszących do świątyni na Temple - Hill, wywieszony na domku, zamieszkałym przez Polaków sztandar o barwach Polski, ileżto zapytań widzów i kolegów w uczelni otrzymało w odpowiedzi nietylko zadowolenie ciekawości, ale z pewnością pierwszy fundament, położony na tym odległym terenie pod wzajemne zrozumienie się, a z niem i ułatwienie węzłów sympatji.

Wychodźtwo polskie zrozumiało, że bez względu na to, jaki obrót przyjmą wypadki, rozgrywające się na terenie Mandżu - kuo i Chin, Polacy będą przygotowani do nagięcia się do szybkich przeobrażeń polityczno - gospodarczych, tem łatwiej, im więcej będzie wśród młodego pokolenia jednostek, znających teren, stosunki i język, im ściślejsze będą węzły, łączące młodych polskich handlowców z przedstawicielami świata kupieckiego chińskiego, im bardziej do ogółu społeczeństwa chińskiego przenikać będzie przekonanie, że i w Polsce można zdobyć techniczne wiadomości i wyspecjalizować się w niejednej dziedzinie.

Nad tem pracuje ta młodzież, rzucona w Czyfu, daleko od większego skupienia polskiego w Charbinie; zdobywa tam wiedzę, aby być kiedyś tem ogniwem, które ułatwi wymianę produktów między osiedlem polskiem a najbliższem centrum handlowem, oraz zagranicą, aby pomóc do przenikania towaru polskiego do zamorskiej kolonji i do konsumenta chińskiego. W małym domku polskim na Temple - Hill wielka radość panowała, kiedy w październiku ub. roku zawitał do Czyfu na dwie godziny korespondent „Gazety Polskiej" p. A. Janta - Połczyński, z tego domku idą często westchnienia i tęskne spojrzenia w stronę Macierzy, czy ona podtrzyma tę garstkę pionierów, aby mogli przetrwać i stanąć przygotowani do spełnienia swojej misji.

Ogólny widok miasta Czyfu.

LEOPOLD JANIKOWSKI.

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882—1886

(Ciąg dalszy)

Wesela i pogrzeby są to najważniejsze ceremonja w życiu Murzynów. Przy umowach małżeństwa, dziewczyna nigdy nie ma głosu, nie sprzedają jej, lecz rozporządzają jej losem dowolnie. Rodzice umawiają się z przyszłym zięciem i w oznaczonym terminie oświadczają córce, iż ma się z niemi wybrać w odwiedziny. Najczęściej dziewczyna nie wie, komu jest przeznaczona. Przybywszy do domu przyszłego małżonka, zostaje zaraz oddana pod opiekę matki lub starszej kobiety z rodziny, ta ją prowadzi do oddzielnego domku, zwanego „bulo", gdzie oblubienica zostaje zamknięta. Tam przyjmuje zaraz wizytę narzeczonego i od tej chwili jest jego żoną. Małżonek po tej wizycie albo ogłasza zebranej rodzinie swoje zadowolenie: panuje wtedy ogólna radość, lub też niezadowolony wyjawia nazwisko swego poprzedniego szczęśliwego rywala. Wtedy zgromadzeni udają się do domu tego ostatniego, niszczą mu dobytek, tłuką garnki i t. p. wreszcie zadowoleni z zemsty, powracają do domu. Kobieta zamknięta raz w „bulo", nie może już być zwrócona rodzicom.

Termin zamknięcia w bulo zależy od zamożności, t. j. jak prędko przygotowania do uczty weselnej zostaną ukończone. Czasem trwa to kilka miesięcy, czasem dłużej niż rok. Często kobieta opuszcza więzienie wraz z potomstwem. Przez cały czas małżonek odwiedza ją codziennie, znosi potrawy, jakie tylko może mieć najlepsze i to w wielkiej ilości. Dobre pożywienie, brak ruchu, sprawia to, że każda z kobiet tyje ogromnie ku ogólnemu zadowoleniu, gdyż otyłość jest uważana za szczyt piękności, największym zaś zmartwieniem młodych kobiet jest, gdy tyć nie mogą, bo wtedy trudno im znaleźć męża.

Małżonek stara się zgromadzić jak największe zapasy prowjantu. Kupuje proch, który rozdziela pomiędzy znajomych i poluje razem z nimi. Zabitą zwierzynę krają na kawałki wraz ze skórą, wędzą i konserwują w palmowym oleju; może w ten sposób leżeć rok cały i jest świeża.

Wreszcie, gdy przygotowania do uczty są ukończone, w oznaczonym dniu gotują olbrzymie zapasy jedzenia, składającego się z miejscowych jarzyn, mięsa i oleju, za napoje służą wódka i piwo palmowe. Na plac „rijoso" schodzą się zaproszeni z całego miasta i zasiadają kołem. Matka przyprowadza z bulo zamkniętą w niem oblubienicę i oddając ją zięciowi, powiada do niej:

— Oto twój przyszły mąż, pamiętaj mu być posłuszna, pracować w domu i na fermie.

Do niego zaś zwraca się ze słowami:

— Pamiętaj, iż ta oto twoja żona ma być pierwsza przed innemi.

Rozpoczyna się uczta. Gospodarz rozdziela jedzenie, zaczynając od butuku. Ma się rozumieć, podział odbywa się palcami. Zatłuszczone ręce obciera gospodarz o włosy obecnych, zadowolonych wielce z podobnego zaszczytu. Ucztę kończy pijatyka i tańce. Do tańca przygrywa muzyka, jeżeli godzi się tak nazwać uderzenia w głuche drewniane dzwony. Jest to jedyny instrument, jakim się Bubisi posługują. Taniec wojenny samych mężczyzn jest dosyć malowniczy. Występują wtedy postrojeni, z długiemi dzidami i puklerzami w rękach, dzielą się na dwie partje, które to nacierają na siebie, to zwyciężone rozsypują się, znów gromadzą, słowem — taniec przedstawia obraz walki.

Religja Bubisów jest też zupełnie odmienna, niż u innych plemion. Wierzą w ducha opiekuńczego „umo" i złego „baribu". Pierwszy przebywa w grotach, drugi w lasach; może na siebie przybierać różne postacie, aby ludziom szkodzić. Odpowiada to naszym podaniom o djable.

Kapłani — fetyszyści, jest to kasta ludzi, podobnie zresztą jak w całej Afryce, wyższa umysłowo od innych Murzynów, która jednak swej wyższości używa na złe, wyzyskując ciemnotę i zabobony tubylców.

Dla otoczenia się większą tajemniczością kapłani wymyślili odrębny język religijny, niezrozumiały dla ogółu. Mają swego głównego kapłana, mieszkającego w stolicy, świątyniami zaś są liczne groty, rozrzucone po całej wyspie, do których wejście jest starannie zakryte. W pewnych oznaczonych dniach schodzą się Bubisi do tych grot. Kapłan siedzi pod jedną ze ścian. Mają tak doskonałą własną policję, iż kapłan jest zawsze powiadomiony o każdym najdrobniejszym wypadku w swej okolicy. Bubisi przystępują kolejno do kapłana i składając mu podarki, proszą o rozmowę z duchem. Zadają najróżniejsze pytania. Czy np. ktoś z rodziny umarł śmiercią naturalną? Czy może pytający bezpiecznie udać się w podróż? i t. p. Kapłan, zwracając się do skały, powtarza w niezrozumiałym religijnym języku pytanie. Po chwili pada niby w konwulsjach, rzuca się niespokojny — odczuwa zbliżanie się ducha. I wtem głos, jakby z pod ziemi, czy ze skały, daje odpowiedź. Kapłan uspokaja się i tłomaczy odpowiedź „umo" na język Bubisów. Nie potrzeba, zdaje się, objaśniać, iż fetyszyści są brzuchomówcami. Posiedzenia takie, z uwagi na ilość podarków, składających się z jarzyn, kur, tkanin europejskich, wódki i t. p., dają wcale niezłe dochody.

Ducha „umo" Bubisi nie obawiają się, za to owego złego „baribu" lękają się ogromnie. Różne niezrozumiałe dla nich przedmioty białych, a głównie pismo i druk, uważają za wymysł djabła. I tak np. dość rzucić na drogę kawałek dziennika drukowanego — podszedłszy, popatrzą i ominą go, obchodząc to miejsce bardzo daleko, aby, jak mówią, nie spotkać się z „baribu". Czasem wykształceni już trochę czarni kupcy z miasta S-ta Isabel, podróżując dla handlu w górach, robili sobie żarty: kawałek papieru zawieszali w drzwiach jakiegoś domu. Mieszkańcy z krzykiem uciekali, wołając, iż „baribu" przyszedł.

Bubisi wierzą, że biali mają możność rzucania czarów, uroków, które nawet śmierć sprowadzają. Jako dowód ich zabobonności, a zarazem tchórzostwa opowiem charakterystyczne zdarzenie, jakie mi się przytrafiło w wycieczkach po wyspie. Przychodzimy do jednego z większych miast nad-

brzeżnych, ludność znała już nas, nie uciekała więc, lecz, otoczywszy kołem, przypatrywała się nam ciekawie. Wtem przyprowadzają nam słynnego na okolicę czarownika i doktora zarazem. Osobistość to była poważana w mieście, mądrzejsza od innych. W rozmowie doktór robi zapytania śmieszne, między innemi pyta nas, czy biali mają dobrych lekarzy? Żartując, odpowiadam:

I jakich jeszcze, np. gdy ręka chora, odcinają ją i przyprawiają nową, to samo robią z nogą i t. p.

Fetyszysta patrzy na nas zdumiony, ale z niedowierzaniem.

— Nie wierzysz? — pytam. Ot np. kto ma zęby popsute, wyjmują mu je i dają nowe.

Tu już pan doktór nie mógł utrzymać powagi i ze śmiechem zawołał:

— Nie, tego żaden człowiek na świecie nie potrafi.

W odpowiedzi wyjmuję i pokazuję mu swoje sztuczne zęby. Chwila ogólnego zdumienia i przerażenia, aż wreszcie fetyszysta w nogi, a cała ludność za nim do lasu. Posłany tłómacz uspokił biedaków i wkrótce powrócili. Musiałem spełnić ich prośbę i jeszcze raz pokazać ową sztukę. Wtedy wszyscy zaczęli chwytać za swoje zęby i ciągnęli je z całych sił — napróżno. Wreszcie fetyszysta zawyrokował, iż jestem większym od niego czarownikiem, że otruć nikt by mnie nie mógł, gdyż wszystkie trucizny jeść mogę bezpiecznie, ale z pewnością nie mogę jeść mięsa. Widocznie czarownicy u nich nie przyjmują mięsnych pokarmów.

Żyje na wyspie mały wąż, dochodzący do metra długości i o średnicy mniej więcej palca, czarny, niejadowity, zowią go „ebebbe". Bubisi czczą tego węża i wierzą, że przez ukąszenie wydaje ludzi złych i czarowników. Spotykając go, przemawiają do niego pięknemi i zaszczytnemi wyrazami, następnie chwytają żywcem, owijają około ręki i tak zanoszą do domu. Pragnąc otrzymać jego szkielet, ceniony bardzo jako pasek, rozprężają węża, lecz nie śmiąc zabić go nożem, przytwierdzają go do dwóch wbitych w ziemię kołków przy mrowisku. Przez spreparowany przez mrówki szkielet przeciągają nitkę i wtedy służy on, jako cenny strój do opasywania bioder.

(C. d. n.)

NASIONA WSZELKIE wyborowej jakości **C. ULRICH**
Hodowla i składy nasion — Warszawa - Ceglana 11
CENNIKI BEZPŁATNIE

Oszczędnością budujesz sobie dobrobyt
KOMUNALNA
Kasa Oszczędności m. st. Warszawy
CENTRALA: ul. Traugutta 5 (dom własny)
ODDZIAŁY: I Bielańska 8.
II Praga, Targowa 65.
Przyjmuje wkłady od 1 złotego. Oprocentowanie — 5½ % — 5½ % w stosunku rocznym pryczem procenty dopisuje się do kapitału co pół roku.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI
powiatu Łódzkiego w ŁODZI
Konto P. K. O. 66258. Telefon 221-42.
Przyjmuje wkłady oszczędnościowe od 1 złotego, udziela pożyczek, dyskontuje weksle, rzyjmuje weksle do inkasa.

Zjednoczone
Zakłady Włókiennicze
K. Scheiblera
i L. Grohmana
Sp. Akc. w Łodzi
Wyrabiają tkaniny bawełniane wszelkiego rodzaju

SPÓŁKA AKCYJNA
WYROBÓW BAWEŁNIANYCH
S. Rosenblata w Łodzi

ZAKŁADY WŁOKIENNICZE
KAROL T. BUHLE w Łodzi
SPÓŁKA AKCYJNA
Istnieją od roku 1897
Biuro i fabryka:
ŁÓDŹ, ul. HIPOTECZNA Nr. 7/9
Telefon 195-44.
Zatrudniają około 2.000 robotników
Przędzalnia cienka:
ŁÓDŹ, ul. DĄBROWSKA 21
Telefon 160-37

Zakłady Przemysłu Bawełnianego
„Ludwik Geyer"
Spółka Akcyjna
w ŁODZI
Rok założenia 1829 Rok założenia 1829
Piotrkowska Nr. 282.
Wyroby bawełniane drukowane i kolorowe tkane. Tkaniny z jedwabiu sztucznego. Chustki i kołdry. Płótna introligatorskie. Kalka rysunkowa. Tkaniny do wyrobu płócien szmerglowych.

Fabryka Przędzy i Tkanin Sztucznych

„CHODAKÓW"

Spółka Akcyjna

Adres pocztowy: Sochaczew, skrz. poczt. 39
Adres telegraficzny: Chodaków — Sochaczew telefon: Sochaczew, Nr. 81

Produkcja obejmuje:

Przędzę surową nilkowaną, pojedyńczą i łączoną w pasmach i na szpulach.
Przędzę szlichtowaną surową, barwioną i manipulowaną, w pasmach i na szpulach
Przędzę matową cienkoprzędną „MEWA"
do wyrobów dzianych i pończoszniczych

Generalne Przedstawicielstwo „Union Textile" S. A.
Łódź, ul Piotrkowska Nr. 17-173

„ROBUR"
ZWIĄZEK KOPALŃ GÓRNOŚLĄSKICH
Katowice, ul. Powstańców 49.

Telefon — Katowice: numery zbiorowe: 32911 i 32921.
Adres telegraficzny: „Robur" — Katowice

Dostarcza:

pierwszorzędnego węgla kamiennego z następujących kopalń Związku: Gotthard, Paweł, Litandra, Wawel, Wolfgang Hr. Franciszek, Eminencja, Pokój, Śląsk, Niemcy, Donnersmarck, Blücher, Emma, Anna, Römer, Charlotte, Hülsebrand, Wirek i Aszenborn.

pierwszorzędnego koksu z następujących koksowni Związku: Emma, Wolfgang Pokój i Orzegów

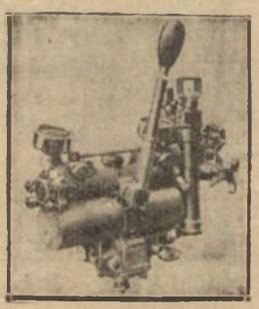
pierwszorzędnych brykietów z następujących brykietowni Związku: Emma i Römer.

Roczne wydobycie wynosi około 4 proc. ogólnego wydobycia Górnego Śląska.

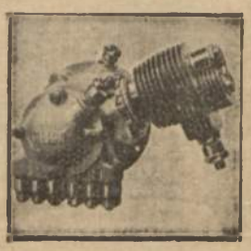
Własne urządzenie portowe w Gdyni pod firmą: „Polskarob" Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

Zastępstwa w kraju:
„Silemin" Spółka z ogr. odp., Warszawa, ul. Mazowiecka 2,
„Silkala" Tow. z ogr. por. Poznań ul. Gwarna 8.
Schlaak i Dąbrowski Tow. z ogr. por., Bydgoszcz. ul. Bernardyńska 4.
Polskie Towarzystwo Handlowe Sp. Akc., Kraków ul. Sławkowska 3.
„Konsorcjum" Spółka z ogr. odp. Łódź, ul. Przejazd 62.

STARTERY
do motorów lotniczych



Starter 250



Kompresor-Rozdzielacz

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowirowe
Typy 250 z mechanicznym kompresorem do automatycznego regulowania ciśnienia.

Startery na sprężone powietrze

Typ R. 40 dla motorów 4-cylindrowych
Model do motorów o olejach ciężkich

Startery inercyjne

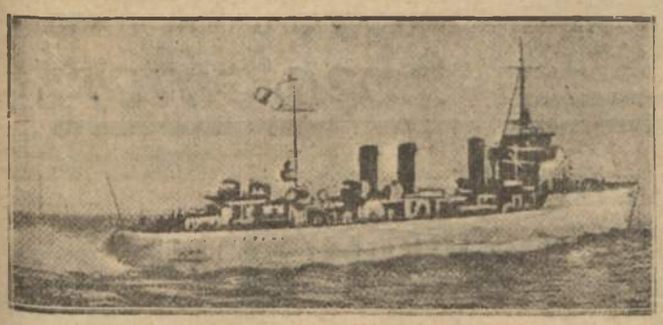
Typy 55 i 65

P. VIET, Constructeur, 64 ave Edouard Vaillant
BILLANCOURT (Seine) FRANCJA
Telefony: Auteuil 23-07 - Molitor 13-56

PENHOËT
Budowa OKRĘTOW wojennych i STATKOW handlowych

wszelkich typów i rozmiarów

(KRĄŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE i tp.)



Kontrtorpedowiec „Valmy", całkowicie zbudowany na stoczni „Penhoët" (szybkość 38.85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowem typu „Penhoët", z któremi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

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

CHANTIERS & ATELIERS
AUGUSTIN-NORMAND
LE HAVRE (FRANCJA)

„Wilk" pierwsza z serji 3 łodzi podwodnych, zbudowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND"

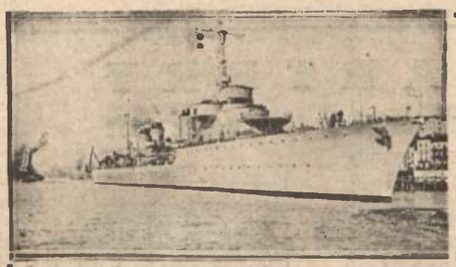
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych, wszelkie środki i przyrządy do wyławiania min.

Moteurs Diesel de toutes puissances fiveset marins

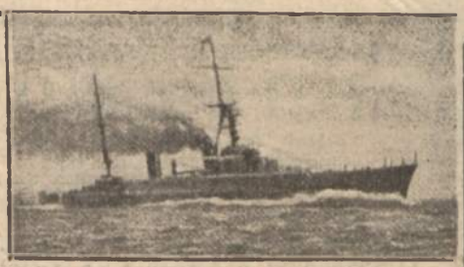
ZAŁOŻONE w r. 1728. KAPITAŁ 10.000.000 frank

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE — FRANCJA.



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE", „TOURVILLE" (36 węzł. — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle de Constructions Mecaniques).

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

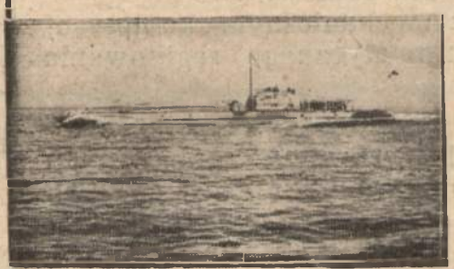


Kontrtorpedowiec „CASSARD", 43,4 węzłów najszybszy na świecie okręt wojenny (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

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

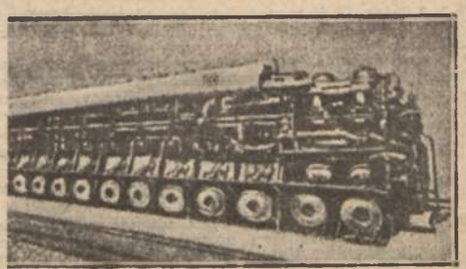
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty. Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesel typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE", „AMAZONE", „OREADE", „LA SYBYLLE" i „VENUS" marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)
55.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA NALEŻY KIEROWAĆ POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te G-le de Constr. Mecan.

TYSIĄCE OKÓLNIKÓW, OFERT, FORMULARZY, LINJATUR, RYSUNKÓW, KATALOGÓW, PROSPEKTÓW, PLAKATÓW IT.P. POWIELA SIĘ TANIO, SZYBKO I DOKŁADNIE NA UNIWERSALNEJ MASZYNIE Gestetner.

Gestetner służy i pomaga

POLSKA SPÓŁKA MASZYN DO POWIELANIA SP. Z O.O. CENTRALA WARSZAWA, ZGODA 9 TELEF 5-25-25 i 2-45-15 KATOWICE, LWÓW KRAKÓW, POZNAŃ

CODZIENNE OSZCZĘDNOŚCI NA DRUKACH, STAŁĄ POMOC W SPRZEDAŻY, ZDOBYWANIE KLIENTÓW I UTRZYMYWANIE Z NIMI STOSUNKÓW ZAPEWNIA PRECYZYJNY POWIELACZ Gestetner.

JEŚLIŚ ZNAWCĄ NIE LAIKIEM PIJ
H HERBATĘ z „KOPERNIKIEM" H
WARSZAWSKIE TOW·HANDLU HERBATĄ·A·DŁUGOKĘCKI·W·WRZEŚNIEWSKI·SP.AKC·
WARSZAWA · BRACKA 23

CENY OGŁOSZEŃ

OKŁADKA: IV strona 1200 zł.; 1/2 str. 650 zł. II i III str. 1100 zł.; 1/2 str. 600 zł.; 1/4 str. 330 zł.
W TEKŚCIE: cała strona 1000 złotych; 1/2 strony 550 złotych; 1/4 strony 300 zł. i 1/8 strony 170 złotych.
ZA TEKSTEM: cała strona 900 zł.; 1/2 str. 500 zł.; 1/4 str. 270 zł.; 1/8 str. 150 zł.: 1/16 str. 90 zł.; i 1/32 str. 50 zł.

PRENUMERATA „MORZA": rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 zł.

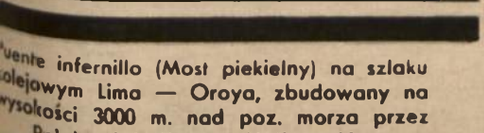
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Widok 10 Telefony: red. 290-18. adm. 533-88., P. K. O. Konto Nr. 367.

Wydawca: **Liga Morska i Kolonjalna** Redaktor: **Henryk Tetzlaff**

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

AMERYKI POŁUDNIOWEJ

Droga Tarma — La Merced w Andach peruwjańskich.



uente infernillo (Most piekielny) na szlaku olejowym Lima — Oroya, zbudowany na ysokości 3000 m. nad poz. morza przez Polaka, inż. Ernesta Malinowskiego.

Na rzece Cubatao w puszczy parańskiej.

Linja kolejowa Lima — Oroyc Peru, rzucona śmiałemi serpe nami przez Andy i zbudow według planów Polaka, inż. E zia Malinowskiego.

Podróż przez lachy i wylewy środkowej Amazonki.

Na leśnej drodze w Paranie.

Promem przez rzekę Paranę (Brazylja)