

NAKLAD 31.000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ.

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w teście

WYDAWCA
UMCS
LUBLIN

Wydano w drukarni:
Bibl. Publ. m. g. W-wy



OBRAZ : PORTU GDYŃSKIEGO. CZĘŚĆ BASENU IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO : ŻUSZCZARNIĄ RYŻU w GŁĘBI

KWIECIEŃ

1932 r.

ZESZYT 4

was. 2595/1932/4

ODDZIAŁ L. M. i K. PRACOWNIKÓW POCZTOWEJ KASY OSZCZĘDNOŚCI prowadzi w Warszawie przy ul. Solec Nr. 43.

PROPAGANDOWE WARSZTATY SZKUTNICZE

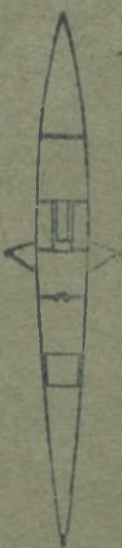
ZAOPATRZONE, W NARZĘDZIA, STRUGNICE, STOCZNIE, PLANY, SZABLONY I t. d.
DLA BUDOWY WŁASNEMI SIŁAMI PRZEZ MŁODZIEŻ SZKOLNĄ I CZŁONKÓW LIGI POD FACHOWYM KIEROWNICTWEM ŁODZI WSZELKICH TYPÓW.

WARSZTATY MOGĄ RÓWNIEŻ WYKONAĆ NA ZAMÓWIENIA ODDZIAŁÓW LUB POSZCZEGÓLNYCH CZŁONKÓW LIGI.



SKULINGI
Rozmiar: 8x0,35

Cedrowe po zł. 900
Dębowe " " 750



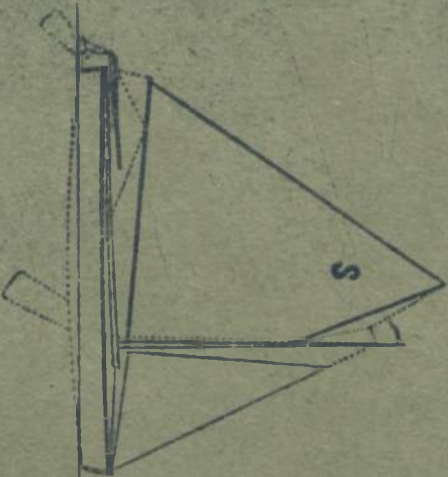
**HAMBURKI
SPORTOWE**
Rozmiar: 7x0,73

Cedrowe po zł. 900
Dębowe " " 780



**HAMBURKI
TURYSTYCZNE**
Rozmiar: 5,5x1

Dębowe po zł. 660



LODZIE ŻAGLOWE
Sasnowe
Rozmiar: 5,5x1,5
Pow. żagli 10 m²
Skośnienki po zł. 1300
Płaskodenki " " 950
wraz z żaglami.



PÓŁ-BAKI Rozmiar: 11x0,75
(Cedrowe po zł. 1850
Dębowe " " 1500

ŁODZIE SPORT.

Rozmiar: 8x0,75
Na 4 krótkie wiosła
z zamiennymi dulkami
na 2 długie wiosła.



Cedrowe po zł. 1250
Dębowe " " 1050

KORPUSY

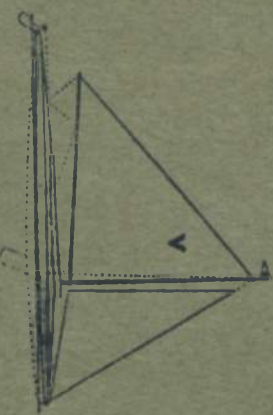
**MOTORÓWEK
I ŚLIZGACZY**
Rozm. zależnie od
siły motora



Korpusy motorówek od zł. 500
ślizgaczy " " 800

KAJAKI ŻAGLOWE

Rozmiar: 5x0,90
Powierzchnia żagli 5 m²
2-osobowy wraz z żaglami zł. 500
KAJAKI WIOSŁOWE
Rozmiar: 5x0,75
2 osobowe wraz z wiosłami zł. 160



2 długie wiosła pełne	zł. 100
• krótkie	88
2 długie wiosła pełne	zł. 98
• krótkie	70

Informacji udziela Zarząd Oddziału L. M. i K. w lokalu Zrzeszenia Pracowników P. K. O. Warszawa, Traugutta 4.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONJALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień, 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Konieczność rewizji stosunków polsko-gdańskich — T. E.; 2. Morskie linje regularne a handel — J. Rumel; 3. Wyspa złotodajna — S. Kosko; 4. Walka o śledzia — Józef Borowik; 5. Polska bierze udział w wielkim rybołówstwie światowym — Bolestaw Kuźmiński; 6. Polów węgorzy pod lodem — Bolka; 7. Zimowe połowy ryb na jeziorach Polesia — Inż. Edmund Wędziński; 8. Burszty — Natalja Grodzińska; 9. Książki i czasopisma nadesłane; 10. Kronika; 11. Dział oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONJALNY: 12. Drogi naszej ekspansji zamorskiej — Dr. W. Rosiński; 13. Polska ekspansja naukowa w dziedzinie badań zoologicznych — Dr. Tadeusz Jaczewski; 14. Nowa polityka kolonialna Francji? — Franciszek Łyp. 15. Polacy we francuskiej ligi cudzoziemskiej — J. Kucharski; 16. W krainie pionierów — Bohdan Teofil Lepecki; 17. Z puszczy Kamerunu — K. Proszyński; 18. Mandzurja — Stefan Przewalski; 19. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich — Stanisław Zieliński; 20. „Dom Polski” w Buenos Aires — S. Kn.; 21. Przegląd kolonialny — Fr. Łyp; 22. Kronika Kolonialna.

41 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW w TEKŚCIE

KONIECZNOŚĆ REWIZJI STOSUNKÓW POLSKO-GDAŃSKICH

Obecna zmiana na stanowisku Komisarza Rzeczypospolitej w Gdańsku winna być otwarciem nowego kursu polityki polskiej wobec wolnego miasta. Jasną tę konieczność narówni z opinią polską zrozumiała doskonale i prasa gdańskiego senatu, nie będąc w stanie ukryć swej konsternacji wobec ustąpienia min. Strasburgera, choć nie był to bynajmniej fakt niespodziewany.

Już przed rokiem przeciw min. Strasburgera złożył prośbę o dymisję, motywując ją brakiem środków ochrony już nietylko równych praw, lecz nawet elementarnego bezpieczeństwa polskiej ludności w wolnym mieście, czyli, mówiąc innymi słowami, brakiem środków, któreby zmusiły administrację gdańską do wykonywania wyraźnych i podstawowych nakazów traktatu pokoju.

Rząd polski nie przyjął wówczas dymisji min. Strasburgera. Zwrócił się do Ligi Narodów, której obowiązkiem jest czuwać nad szanowaniem przez władze wolnego miasta traktatowych postanowień i zobowiązań. Rada Ligi Narodów poleciła senatowi p. Ziehma zapewnienie należytego wewnętrznego porządku na terenie, podlegającym jego administracji, przyczem przewodniczący

Rady, ówczesny minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanji, Henderson, wskazał na konieczność zlikwidowania partyjnych bojówek, uprawiających krwawy i morderczy terror pod opieką senatu i jego „wymiaru sprawiedliwości“.

Senat p. Ziehma przeszedł do porządku dziennego nad rekomendacją przewodniczącego Rady Ligi Narodów. Samo polecenie Rady Ligi wykonał w ten sposób, że partyjnym bojówkom nakazał rozbrojenie się, a ponieważ do kategorii broni zaliczył aż... spacerowe laski, więc uznał, że w trosce o nakazany przez traktat pokoju wewnętrzny porządek na terenie gdańskim poszedł jeszcze dalej, niż pragnęła Liga Narodów i że nic więcej uczynić nie jest w stanie. Już przez owe spacerowe laski senat p. Ziehma chyba dość wyraźnie dawał do zrozumienia, że będzie sobie kpił z wszelkich poleceń Ligi Narodów dopóty, dopóki będą one ujmowane w formie mniej lub bardziej salomonowych wyroków, starających się pogodzić traktatowe stanowisko Polski z gwałcącą traktaty polityką prusko-nacjonalistycznej administracji wolnego miasta.

Niedługo trzeba było czekać, aby skuteczność rozbrojeniowych

rozporządzeń senatu p. Ziehma uwydatniła się w praktyce. Rozporządzenia zaczęły obowiązywać w lipcu 1931 roku. Dnia 9 listopada tegoż roku hitlerowcy dokonali krwawego napadu, raniąc na ulicy jednego z przeciwników, posłusznego zakazowi noszenia spacerowych lasek. W tydzień później w Kahlbude posunęli się już do morderstwa. Po krótkiej przerwie terror odżył z tą tylko różnicą, że jeszcze przez czas pewien postanowiono unikać katowania i mordowania Polaków, zresztą w myśl okólnika samych hitlerowców, nakazującego „rozprawianie się z Polakami“ przerwać „do odpowiedniej chwili“.

Akcją senatu, mającą w myśl pobożnych życzeń Ligi Narodów zlikwidować hitlerowskie niebezpieczeństwo w Gdańsku, ilustrują najwymowniej następujące cyfry: w czerwcu 1931 roku t. j. przed samem rozpoczęciem swej akcji organizacja bojowa hitlerowców na terenie wolnego miasta liczyła dwa oddziały; w grudniu tegoż roku liczyła oddziałów jedenaście!...

Krwawy terror uliczny przeciw Polakom został zawieszony, to prawda. Natomiast wzmożono niesłychanie akcję terrorystyczną,

W 1036/67/4

zmierzającą do całkowitego wyparcia robotników i pracowników polskiej narodowości ze wszystkich, nawet polskich, przedsiębiorstw i warsztatów pracy, znajdujących się na terytorjum gdańskim.

Jednocześnie senat wznowił w całej pełni akcję pieniactwa przeciw prawom Polski w stosunku do wolnego miasta, oraz gwałcenia tych praw na każdym kroku. W akcji pieniactwa posunął się tak daleko, że z bezprzykładnym już doprawdy cynizmem zwrócił się do gdańskiego komisarza Ligi Narodów o wkroczenie w wewnętrzne sprawy Polski przeciw Gdyni, jako rzekomej konkurentce Gdańska, domagając się zarazem zaprzeczenia Polsce praw do „port d'attache” w Gdańsku.

Rok próby, zastosowany w sprawie gdańskiej po pierwszej prośbie min. Strasburgera o dymisję, wykazał aż nazbyt dowodnie, że taktyka wspaniałomyślności i pobłażliwości ze strony Polski wobec wolnego miasta nie może doprowadzić do żadnych innych rezultatów poza coraz dal- szym pogarszaniem sytuacji i coraz większym rozruchowaniem czynników, pełniących w Gdańsku rolę placówki imperjalistycznych niemieckich planów odwetowych.

Opinia polska musi się domagać nowego kursu wobec Gdańska i z radością powinna powitać pierwsze tego nowego kursu przejawy.

Dotychczasowy bilans polityki polskiej w stosunku do wolnego miasta przedstawia się w ogólnym zestawieniu bardzo smutno. Wina to pierwszego okresu istnienia naszego państwa, okresu straszliwych zewnętrznych trudności i wewnętrznej niemocy. W okresie tym narzucono nam konwencję paryską, wyraźnie sprzeczną z prawami, zapewnionymi dla Polski w Gdańsku przez traktat pokoju. Postanowienia owej konwencji zaciążyły w następstwie nad umową warszawską, która stanowiła dalszy krok w pogwałceniu na niekorzyść Polski traktatowych dyspozycji. Reszty dopełniła słabość pierwszych komi-

sarzy Rzeczypospolitej w Gdańsku do chwili objęcia tego stanowiska przez min. Strasburgera, pomnożona przez słabość rządów, które stały za tymi komisarzami, skandaliczną stroniczość „rozstrzygnięć” pierwszych komisarzy Ligi Narodów na rzecz prusko-nacjonalistycznych senatów gdańskich a przeciw Polsce, wreszcie przeróżne fakty dokonane i precedensy, nagromadzone dzięki tej sytuacji przez międzynarodowe instancje i senaty wolnego miasta.

W drugim okresie naszej polityki wobec Gdańska, odpowiadającym pełnieniu przez min. Strasburgera obowiązków polskiego komisarza w wolnym mieście, staraliśmy się uporać z ciężarem całego owego dziedzictwa, nie odrzucając go, lecz usiłując na tym podłożu, zapewniającem Gdańskowi pozycję, wykraczającą na naszą niekorzyść daleko poza traktat wersalski, zbudować możliwość lojalnego współzycia i respektowania przez wolne miasto zobopólnych polsko-gdańskich interesów.

Niestety wszystkie wysiłki naszej dobrej woli zawiodły. Senaty gdańskie nie przestały prowadzić zacieklej walki nawet przeciw tym prawom, które pozostały dla Polski po wszystkich naruszeniach traktatu pokoju przez konwencję paryską i warszawską, przez poszczególne rozstrzygnięcia, na podłożu tych konwencji wyrosłe.

Wobec tego Polsce nie pozostaje doprawdy nic innego, jak wkroczyć w sposób zdecydowany na drogę rewizji całego, już po traktacie pokoju nagromadzonego, zabagnienia stosunku między Polską i wolnym miastem Gdańskiem. Zrobiliśmy już pierwszy krok. Dotyczy on spraw celnych. Traktat wersalski jest pod tym względem przejrzyste jasny. Nakazuje prosto „włączenie wolnego miasta Gdańska do obszaru, objętego polską granicą celną”, dodając jedyne tylko zastrzeżenie, mianowicie „ustanowienie w porcie strefy wolnej”. Do tego punktu wyjścia należy powrócić i na tej

podstawie należy uregulować sprawę celne w Gdańsku.

Lecz to jeszcze niewszystko. Pozostaje dużo spraw innych, przede wszystkim zaś podstawowa sprawa nieszczęsnej konwencji paryskiej. Miotając się obecnie przeciw uregulowaniu spraw celnych w myśl nakazów traktatu wersalskiego, senat p. Ziehma myśli z pewnością przede wszystkim o owej konwencji paryskiej. Niepodobna bowiem przypuszczać, aby senat p. Ziehma nie zdawał sobie sprawy, że co do owej konwencji, to już nie tylko jej poszczególne postanowienia, lecz całe jej istnienie pozostaje w jaskrawej sprzeczności z traktatem pokoju. Jakże bowiem przedstawia się ta sprawa? Oto prosto tak, że traktat wersalski w art. 104 powiada:

„Pomiędzy Rządem Polskim a Wolnym Miastem Gdańskiem zawarta zostanie konwencja: w ułożeniu jej brzmienia zobowiązują się pośredniczyć Główne Mocarstwa sprzymierzone i stowarzyszone”.

A tymczasem w jesieni roku 1920 Rada Ambasadorów Głównych Mocarstw prosto —znaczając to zresztą wyraźnie na piśmie — „ustanowiła” konwencję między Polską i wolnym miastem.

I ta konwencja, już sporządzona w sposób sprzeciwiający się wyrażnemu nakazowi traktatu, w swych decyzjach między innymi pogwałciła kapitalne, podstawowe postanowienia traktatu, wyodrębniające stosunek samego wolnego miasta i stosunek portu gdańskiego do Polski.

Oto kilka najbardziej jaskrawych przykładów, stawiających we właściwym świetle prawa Polski w Gdańsku. Powrót do traktatu wersalskiego, rewizja całokształtu stosunków polsko-gdańskich na podstawie postanowień traktatu: — oto program, jaki narzucić się powinien obecnie polityce Państwa Polskiego w odpowiedzi na nazbyt już zuchwałą akcję, zmierzającą do uczynienia z wolnego miasta bramy wypadkowej dla planów zamachu na bezpieczeństwo Rzeczypospolitej i na bezpieczeństwo pokoju świata.

T. E.

„Zainteresowanie społeczeństwa żegluga handlową nigdy nie było dostatecznie wielkie. Wiemy wszyscy o znaczeniu dobrych dróg na lądzie. Statek handlowy jest niczem innym, jak tylko dobrą drogą na wodzie. Dla tej samej przyczyny, dla jakiej rząd buduje drogi i oddaje je do użytku osobom prywatnym, jest usprawiedliwiona pomoc w budowie statków, eksploatowanych przez osoby prywatne.

Obrona narodowa i handel potrzebują statków.”

C. COOLIDGE

b. Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki.

MORSKIE LINJE REGULARNE A HANDEL

Obecnie, gdy praca polskiej floty handlowej do pewnego stopnia się skryształizowała (o ile można mówić o tak krótkim okresie, jakim jest pięciolecie jej istnienia), okres ostrego kryzysu zaś jest najlepszym sprawdzianem uprzednio zrobionych posunięć, gdyż wszystkie niedociągnięcia ujawniają się wówczas ze specjalną siłą, można łatwiej określić, co powinniśmy robić, aby utrwalić nasze pierwsze kroki na morzu i jak dalek rozwijać naszą żeglugę handlową z największym pożytkiem dla kraju.

Mówiąc ogólnikowo, należy stwierdzić, że społeczeństwo polskie w swej świadomości już doszło do morza t. j. już rozumie i ocenia znaczenie własnego wybrzeża i portu. Jednak konieczność posiadania własnej floty handlowej nie znalazła dotąd należytego miejsca w tej świadomości. Istnieje pewien sentyment, lecz niema jasnego, przyjętego przez wszystkich poglądu na rolę i znaczenie floty handlowej w życiu gospodarczym narodu.

Przyczyną tego jest po części to, że nasza flota jest niepomierzenie mała i jej wpływ na ogólną gospodarkę nie może być bardziej znaczny. Zresztą tego, co jest najbardziej ważne dla rozwoju handlu morskiego, morskich linii regularnych mamy bardzo mało i możemy tylko marzyć o sieci tych linii. Linje regularne są oparte przeważnie na przewozie drobnic, której ilości wzrastają w myśl przysłowia „handel idzie za banderą”. W związku z tem do handlu morskiego wciąga się coraz więcej firm i ludzi, co powoduje, że żegluga coraz bardziej zajeżdża się o życie kraju.

Doszlśmy do brzegu morza, lecz nasze koleje nie mają naturalnego dalszego przedłużenia za morze w postaci sieci linii regularnych, co w wielu wypadkach hamuje inicjatywę naszych kupców.

Ostatniemi czasy zwracano uwagę na bierny charakter polskiego handlu eksportowego, co wyraża się tem, że polski producent woli sprzedawać swój towar na miejscu, lub w najlepszym wypadku w Gdyni lub w Gdańsku, a nie z dostawą do portu przeznaczenia, co byłoby dla niego korzystniejsze. Jedną z przyczyn tego jest nieznanomość warunków transportu morskiego, a wiemy dobrze, jak ludzie boją się rzeczy, które źle rozumieją. Istnienie linii re-

gularnych jest pod tym względem stadjum przejściowem w kierunku aktywizacji handlu.

Linje regularne są właściwie narzędziem ekspansji handlowej kraju, która bez własnych komunikacyj morskich jest niemożliwa i to jest przyczyną, dlaczego wszystkie państwa tak szeroko subwencjonują swoją żeglugę. Nie ambicja, lecz względy czysto praktyczne zmuszają państwa do tych ofiar. Słusznie powiedział podesta Genui na ostatnim Międzynarodowym Kongresie Żeglugi, że niema takich ofiar, którychby nie poniosło państwo i naród, aby utrzymać i rozwinąć swoją żeglugę, gdyż „navigare necesse”. Słusznie twierdził Bismark, że „rozwój żeglugi stanowi o rozwoju własnego kraju i jego sił produkcyjnych” i mogliśmy widzieć, iż miał rację. Nie powinniśmy więc tylko patrzeć i podziwiać to, co robią najbardziej współzawodniczące z nami narody, a sami siedzieć nad brzegiem morza i studjować obce bandery, przy tem wybrzeżu się pojawiające. Mamy wszelkie dane ku temu, aby pracować na morzu, torując w ten sposób drogi polskiemu kupcowi.

Tylko istnienie linii regularnych da mu możność wyjścia na świat,

znalezienia drogi ku bogactwu, co jest tak potrzebne naszej Ojczyźnie. Kupiec nie zaczynał od tego, że angażował miliony w swoim przedsiębiorstwie, zaczynał od małego, lecz musiał mieć warunki do pomyślnej pracy i możność ekspansji. Istnienie morskich linii regularnych — przedłużenia kolei — daje to kupcowi. Można to nazwać demokratyzacją handlu, gdyż każdy ma możność skierowania nawet niewielkich ilości towaru do kraju, gdzie go może dobrze sprzedać, linją pod własną banderą, która, pokazując się regularnie w obcych portach, jest ważnym czynnikiem reklamy i propagandy danego kraju, w bez porównania wyższym stopniu, niż cała propaganda literaturna. Druk nigdy nie zastąpi faktu, jakim jest okręt — ambasador swego kraju.

I — być może — niema lepszego momentu do tworzenia linii regularnych, jak okres kryzysu, gdy konkurencja jest osłabiona, zaś ofiary, ponoszone przy tworzeniu linii, dadzą możność wykorzystania dobrej konjunktury, gdy ona nastąpi. A nastąpić musi, gdyż niema tak długiej nocy, któraby się nie skończyła, niema nawałnicy, któraby nie miała końca.



Port w Gdyni. Drobnic (towary różne: szmalec, oleje, herbata, bawełna, opony samochodowe itp.) w magazynie Nr. 3 Urzędu Morskiego.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

Zamknięty w sobie, ściśnięty w ciasnych granicach lądowych naród polski poczuje pewność siebie i rozkwitnie, gdy bandera polska znajdzie się na wszystkich

szlakach handlowych, łączących naszą Gdynię ze światem.

Wówczas będziemy rzeczywiście niezależni gospodarczo. Wzbogacać będziemy siebie i kraj

wymianą towarów w przyjaznej współpracy z innymi narodami. Morze bowiem łączy te kraje, które rozdziela.

J. RUMMEL.

WYSPA ŻŁOTODAJNA

Żegluga morska, która — jak wiadomo — przeżywa dziś ciężki kryzys, również w ubiegłym stuleciu miała kilka poważnych przesileń. Do jednego z najcięższych należał niewątpliwie rok 1843.

Pod koniec tego roku nastąpiła prawie zupełna stagnacja w żegludze. Porty angielskie, a szczególnie Liverpool, przepełnione były tłumami bezrobotnych i przymierających głodem marynarzy. Statków bezczynnych uwiązano tak wiele, że w portach zaczynało dla nich nie starczać miejsca.

Perspektywy na przyszłość też nie przedstawiały się różowo. Parlament angielski powołał specjalną komisję, celem wyszukania środków, które uchroniłyby żeglugę brytyjską od grożącej jej ruiny.

Trudno jest dziś odgadnąć co wymyśliłaby była komisja, ponieważ zanim ujawnił się jej wpływ na katastrofalny stan rzeczy, zaszedł wypadek, który zagadnienie bezrobocia w żegludze angielskiej rozwiązał w sposób zgola nieoczekiwany.

W tym właśnie czasie rozeszły się pogłoski o odkryciu kilku wysp, posiadających nadzwyczaj bogate pokłady guana. Leżały one w pobliżu wybrzeży Afryki i Ameryki Południowej. Były to wyspy *Chihnas* przy brzegach Peru, oraz samotna wyspa *Icheboe* w pobliżu południowo-zachodniego wybrzeża Afryki.

Odkrywca jednej z nich (*Icheboe*) Anglik, kapitan marynarki handlowej, *Andrew Livingstone*, tajemnicę swą powierzył kapitanowi *Johnowi Rae*.

Zanim tajemnica, jak to zwykle bywa, przedostała się do wiadomości publicznej i setki statków wyruszyły na poszukiwanie tej drogocennej wyspy, firma *Smith* wysłała na poszukiwanie statek „*Cornstella*” pod dowództwem kapitana *Jamesa Brown*, który odnalazł wyspę, napłynął statek guanem i wrócił pierwszy ze swą cenną zdobyczą.

Przywieziony ładunek został zmagazynowany w *Greenock* i w krótkim czasie

rozprzedano go farmerom po 10 funtów szterlingów za tonę.

Następny statek z guanem, „*Industri*” z *Clyde*, zmagał swój ładunek z *Icheboe* w składach portowych w *Saltcoast*. Sprzedano go również farmerom z wielkim zyskiem.

To też koło samotnej dotąd wyspy zaczęło być rojno. W grudniu tegoż roku leżało tam na kotwicy już 20 statków.

Na wiadomość o tem znana firma żeglugowa „*Pollack, Gilmore & Co*” pospieszyli wysłała po guano aż 60 statków.

W maju 1844 roku wokół *Icheboe* leżały na kotwicy 132 statki, a we wrześniu tegoż roku na wodach wyspy kołysały się maszty z górą 300 żaglowców różnej wielkości i typu, począwszy od szkunerów o pojemności 100 ton, a kończąc na 1500 — tonowych fregatach.

Sama wyspa, leżąca w odległości 5 mil morskich od nieprzystępnego i bezładnego wybrzeża *Deaned*, pod 26 stopniem szerokości południowej i 15 stopniem długości zachodniej, posiada około półtorej mili angielskiej obwodu i na całej swej powierzchni pokryta była warstwą guana o grubości od 90 do 100 stóp.

Postój w pobliżu wyspy nie należał ani do przyjemnych ani zbyt bezpiecznych. Brzegi zarówno lądu afrykańskiego, jak i wyspy, nie dają żadnego schronienia na wypadek burzy. Z powodu stałego w tej części *Atlantyku* przyboju są one poszarpane i mało dostępne. To też gwałtowna fala i ciężkie szkwały dają się we znaki marynarzom. Szczególnie przykry był postój w okresie pełni i zmian księżycy, którym towarzyszą zazwyczaj pogody bardzo burzliwe. Niejednokrotnie zdarzało się, że kotwice zaczynały „pełznąć” i statki wpadały na siebie, odnosząc nieraz bardzo poważne uszkodzenia. Zdarzały się także czasem wypadki zdrzyfowania statków na morze, przyczem z pośród tych jeden czy dwa wogóle już nigdy do wyspy nie wróciły. Pozostawione na wyspie załogi, zajęte kopaniem guana, zostały podzielone, pomiędzy załogi innych statków.

Praca przy wydobywaniu guana została zorganizowana w następujący sposób.

Na statku pozostawali kapitan, cieśla, steward i kucharz, cała załoga wczesnym rankiem udawała się szalupami na wyspę, gdzie pracowała aż do zmroku, praktykanci zaś zajęci byli przewożeniem załogi, guana w workach i pożywienia dla pracujących. W czasie, gdy szalupy były bezczynne, spoczywały one na wodzie poza linią przyboju.

Gromadom kopiących marynarzy przyglądały się z komiczną powagą masy pingwinów, podczas gdy chmury wczesnego poranka unosiły się nad ich głowami.

W połowie 1844 roku przybył do wyspy angielski okręt wojenny, przysłany celem utrzymania porządku wśród niesfornych marynarzy i regulowania sporów.

Pomiędzy setkami marynarzy znajdowało się wielu awanturników. Spory i bójki były na porządku dziennym. Przeszkadzały one w normalnej pracy, albowiem każda bójka odrywała resztę marynarzy do pracy. Spragnieni jakiegokolwiek rozrywki tworzyli ongi wokół walczących krąg zgorączkowanych widzów.

Czasami na „kopalniach” zdarzały się nieszczęśliwe wypadki i wtedy praktykanci wioslowali z całych sił do okrętu wojennego po pomoc lekarską. Podczas wydobywania guana z głębszych warstw, boki wykopanych dolów niejednokrotnie się zawałowały i razu pewnego zasypały na śmierć siedmiu marynarzy. Jakkolwiek do ratowania przystąpiły natychmiast setki ludzi, zasypanych wydobyto już niezwykłych.

W tych ciężkich warunkach eksploatacja guana trwała długi czas, póki z biegiem lat wyspa *Icheboe* nie została prawie zupełnie pozbawiona swych niezwykle bogatych zapasów nawozu. Zanim jednak to nastąpiło, guano uratowało od ruiny całą flotę angielską.

Czekajmy cierpliwie. Może i teraz znajdzie się na nasz kryzys jakaś nowoczesna wyspa „*Icheboe*”.

S. KOSKO.



Wnętrze jednego z magazynów portowych w Gdyni. Bele bawełny egipskiej, przywiezione wprost z Egiptu do Gdyni.



Wnętrze magazynu Państwowego Monopolu Tytoniowego Zdjęcie Urzędu Morskiego.



RYBACTWO MORSKIE

WALKA O ŚLEDZIA

Walka o śledzia była jednym z fragmentów walki o morze, którą swego czasu stoczyła i wygrała Anglja. Fragment ten, jak wykazuje historia, miał znaczenie pierwszorzędne, a zwycięstwo okazało się niełatwe do odniesienia. Obraz wysiłków w tym zakresie, często bezowocnych, lecz nieustannych i coraz bardziej doskonałych, jest zaiste pouczający. Jak bardzo podobne są poszczególne fragmenty tej walki do tego, z czym się spotykamy codziennie przy organizowaniu naszego dostępu do morza! I w Anglii także odwoływano się niejednokrotnie do uczuć i ambicji narodu. Wydatki żyły tam w niezgodzie z dochodami; przedsiębiorstwa, tworzone z wielkim wysiłkiem, upadały z braku sprawnej organizacji. Przyznawano zasiłki, by potem wstrzymać wypłatę, gdyż nie starczyło funduszy w skarbie. Istnieje jednak poważna różnica, którą spostrzegamy, nawet pobieżnie przyjrząwszy się zajmującej historji walk o śledzia.

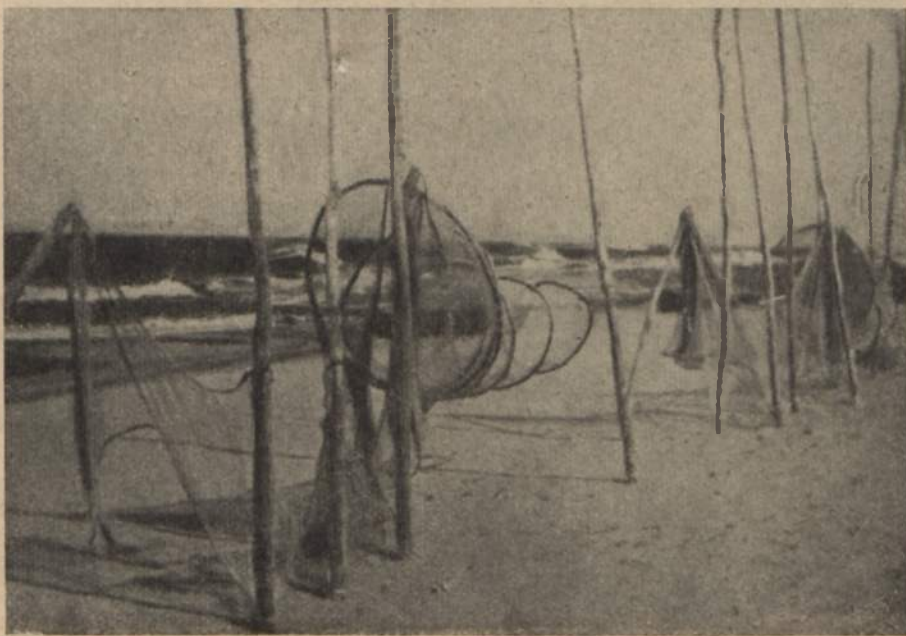
Historja ta zaczyna się od wydania w 1563 r. słynnego „N a v i g a t i o n A c t ' u”, który zabraniał Holendrom połowu ryb na wodach angielskich oraz zamykał dostęp do Anglii produktom rybnym, pochodzącym z zagranicy. Jakób I zgłosił prawo króla Anglii do „Państwa Morskiego” (D o m i n i u m M a r i s) i wyznaczył kary na tych cudzoziemców, którzyby chcieli bezprawnie to dominium eksploatować. Jednakże realne skutki rozpoczętej walki dały się odczuć dopiero za następných królów. W 1632 roku Karol I stworzył królewskie towarzystwo połowu ryb pod nazwą: „Stowarzyszenie dla połowu ryb”. Sam król brał czynny udział w pracach towarzystwa i pieniądze je popierał. Śledzie, poławiane i solone przez to towarzystwo, ukazały się na rynkach zagranicznych już w pierwszej połowie XVII wieku; w latach 1637 i 1638 były nawet notowane w Gdańsku. Nie przyjęły się jednak na tamtejszym rynku.

Królewskie towarzystwo rybackie egzystowało bardzo krótko. Zgnębiła je zajadła konkurencja Holendrów tem łatwiej, że król, zaabsorbowany wojną domową, zaprzestał wypłaty subwencji. Następcą Karola I, Karol II, nie zniechęcił się bynajmniej niepowodzeniem swego poprzednika. Zbyt dobrze rozumiał znaczenie rybackstwa dla potęgi i dobrobytu kraju. Założył więc nowe towarzystwo rybackie, a gdy i to upadło, niezmordowanie czynił dalsze próby. Imał się różnych sposobów. Nadał więc rybackiemu towarzystwu, na którego czele stał następca tronu, specjalne przywileje: między innymi miało ono prawo urządzania loterii i zbierania składek po kościołach. Projektowano nawet ponownie ograniczenie spożycia mięsa, by zwiększyć zapotrzebowanie ryb. Po raz pierwszy projekt ów wysunął minister Cecil w 1562 r.

Niezmiernie utrudniały sytuację: brak fachowców oraz konkurencja doświadczonej Holandji. Konkurencja ta osłabła dopiero w XVIII wieku, na skutek częstych i niezawsze

pomyślnych wojen morskich, prowadzonych w tym czasie przez Zjednoczone Królestwo.

Niezrażone upadkiem szeregu towarzystw, społeczeństwo angielskie w 1750 roku zdobyło się na nowy wysiłek, bardzo poważny nawet pod dzisiejszym kątem widzenia. Protokół zebrania z dn. 10 stycznia 1749 r. zawiera spis 121 udziałowców, którzy — „zamierzali ożywić brytyjskie rybołówstwo śledziowe, stosując się do wezwania parlamentu w tej sprawie”. Zebrano w ten sposób 214.900 funtów szterlingów i uproszono następcę tronu na prezesa nowego towarzystwa. Żeby ułatwić towarzystwu konkurencję z zagranicą, parlament uchwalił ustawę odnośnie udzielania premji za przygotowane do eksportu ryby. Jednakże towarzystwo, mając charakter bardziej społeczny niż handlowy, nie potrafiło należycie zorganizować ani połowu, ani zbytu. Kierownicy byli płatni zbyt wysoko; personel pracował niesumienne, ogólna ilość robotników zwiększała się niepomierne. I tak naprzykład,



Z nad polskiego morza.

Fot. B. Janiszewska.

gdy początkowo do naprawy narzędzi połowu i statków wystarczało 82 ludzi, z czasem liczba ich wzrosła do 230. W Hamburgu i w Bremie agenci handlowi towarzystwa uskarżali się na marny gatunek towaru. W pewnym transporcie naprz. na 417 beczek, 167 beczek było nie do użycia. Nic dziwnego, że po paru latach towarzystwo zbankrutowało i 17 marca 1772 r. resztę jego inwentarza sprzedano z licytacji za 6.391 funtów!

Pomimo tych niepowodzeń, za panowania Jerzego II towarzystwa tego rodzaju były wciąż tworzone i popierane przez rząd. Poparcie to wcale nie było platoniczne lub ogólnogospodarcze. Poważne świadczenia opierano na ustawach.

Pierwsza ustawa tego rodzaju, wydana w 1718 r., przewidywała premję od pojemności statku po 30 szylingów za tonę każdego statku, zbudowanego do połowu śledzi (wielkość ponad 20 ton). W 1756 r. podniesiono premję od eksportowanych ryb do 3 szylingów 4 pency za beczkę, a w 1757 r. premję za budowę nowych statków rybackich podwyższono z 30 szylingów na 50.

Stopniowo towarzystwa, zajmujące się przemysłem rybnym, straciły charakter społeczny i stały się przedsiębiorstwami, opartymi na ścisłym rachunku i umiejętności. Wówczas dopiero rozpoczęła się prawdziwa konkurencja i zaznaczył się postęp. Wysokość świadczeń,

zapewnionych przez skarb państwa, równoważyła w zupełności ryzyko zagranicznej konkurencji. Od 1757 r. angielska flotyła rybacka do połowu śledzi, wzrasta ustawicznie.

Od chwili podjęcia walki o śledzia przez wydanie „*Navigatio Act'u*” minęły dwa stulecia. Dwieście lat prób, wysiłków i zmagani po to tylko, by naród wreszcie zrozumiał, iż skarby te są do wzięcia. Ale upłynął jeszcze cały wiek, nim eksploatacja bogactw stała się doskonała. Trzystu więc lat potrzebowała Anglja do opanowania jednego tylko z zagadnień morskich — do opanowania połowu śledzia!

JÓZEF BOROWIK.

POLSKA BIERZE UDZIAŁ W WIELKIEM RYBOŁÓWSTWIE ŚWIATOWEM

Po uporządkowaniu naszego morskiego rybołówstwa przybrzeżnego dalszym etapem morskiej polityki rybackiej było doprowadzenie Polski do udziału w wielkich połowach na odległych terenach morskich. Eksploatacja tych terenów wymagała większych kapitałów, doświadczonych fachowców, dogodnych baz-portów dla postoju statków i odpowiednich środków handlowych dla sprzedaży zdobyczy. Dopóki tego wszystkiego nie mieliśmy, dopóty nie można było przystą-

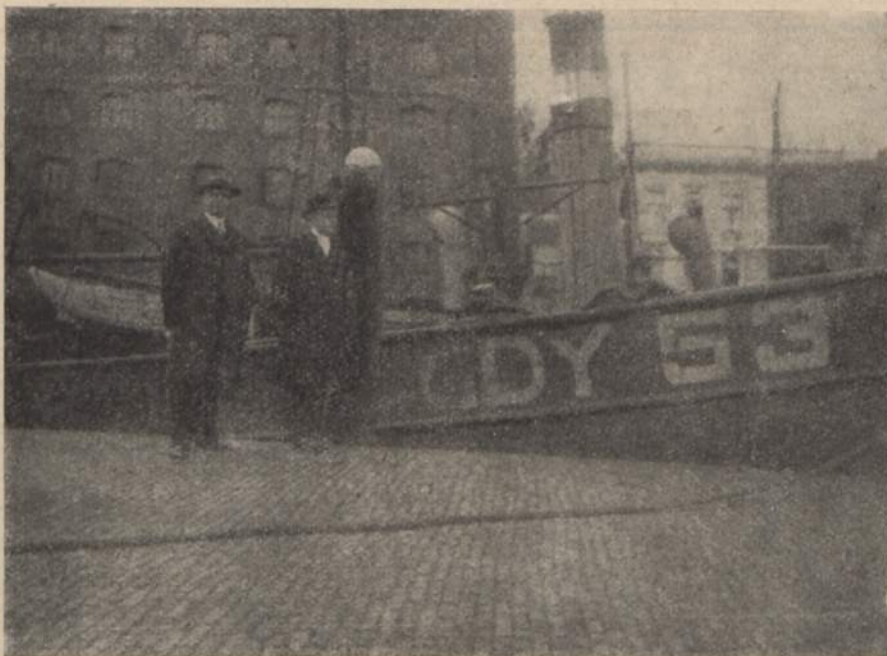
pić do realnych rozważań na temat zorganizowania przedsiębiorstwa dla połowów dalekomorskich.

Wybudowanie w Gdyni bazy dla floty rybackiej, uruchomienie tamże chłodni i hali licytacyjnej dla sprzedaży ryb t. j. utworzenie pewnego ośrodka portowo-handlowego, zachęciło wreszcie prywatny kapitał do zaangażowania się w przedsiębiorstwo połowu ryb morskich. Powstała polsko-holenderska spółka dla połowu śledzi p. f. „Morze Północne“

(w skróceniu „Mopol“). Jak dotychczas udział polskiego kapitału w spółce jest niewielki. Praktycznie prawie, że nie wchodzi w rachubę. Holendrzy zatem czerpią zyski, jakie przedsiębiorstwo przynosi, oni też, przeważnie, ponoszą i ryzyko ewentualnej nierentowności Towarzystwa.

Powołując do życia przedsiębiorstwo, inicjatorzy wychodzili z następujących założeń: Polska jest jednym z najpoważniejszych rynków europejskich konsumpcji śledzia solonego. Na rynek ten śledź holenderski nie wchodził lub wchodził w minimalnych ilościach, gdyż z różnych powodów nie mógł konkurować ze śledziem brytyjskim, czy norweskim. Natomiast konkurencja taka jest możliwa dla statków, łowiących pod polską banderą, gdyż wówczas, na podstawie obowiązujących przepisów przywożone ryby wolne są od cła.

Z wielu względów powołanie do życia przedsiębiorstwa, opartego na kapitale polskim w naszych warunkach było trudne i ryzykowne. Dużo prościej i pewniej było utworzyć przedsiębiorstwo mieszane, oparte o współpracę polskiego kupca i konsumenta z cudzoziemskim fachowcem-rybakiem. Koncepcja taka na początku była najsluszniejsza i najłatwiejsza do zrealizowania. Wprowadza ona bowiem od razu do współpracy z nami fachowe i doświadczone, w tym wypadku



Jeden ze statków rybackich „Mopolu”.



Składy „Mopolu” w Gdyni.

siły holenderskie, gotowy tabor i sprzęt rybacki, znajomość konserwowania złowionych ryb.

W tych warunkach pracując, możemy sami nabierać doświadczenia i kształcić własnych rybaków w metodach połowu i przeróbki śledzi w przeświadczeniu, iż w niedalekiej przyszłości, nauczysz się i spolszczywszy personel techniczny, sami wykupimy całkowicie przedsiębiorstwo i samodzielnie rozpoczniemy połowy.

Z pośród kilku ofert zagranicznych najkorzystniejsza okazała się oferta armatorów holenderskich, z nimi też zostały przeprowadzone pertraktacje i w rezultacie w lecie ub. roku powstała wyżej wymieniona spółka „Morze Północne”. Bandera polska na 8 statkach, przejętych od dotychczasowych właścicieli, podniesiona została w pierwszych dniach sierpnia r. ub. i odtąd przedsiębiorstwo zaczęło pracować jako polskie, otrzymując równocześnie część polskiej załogi, narazie niższych stopni. W roku bieżącym już około 50% załogi tych statków stanowić będą Polacy.

Tabor spółki składa się z 4 statków parowych i 4 motorowych. Dane techniczne o nich są następujące:

Są to statki zbliżone wymiarami do typów najbardziej rozpowszechnionych i wypróbowanych w holenderskim rybołówstwie

śledziowem. Z nich parowe pod każdym względem korzystniejsze są od motorowych, rentują się lepiej — dlatego też dążeniem spółki będzie stopniowa zamiana motorowych statków na parowe.

Poraz pierwszy statki wyruszyły na połowy pod polską banderą w połowie sierpnia r. ub., t. j. w pełni sezonu śledziowego; do końca sezonu (początek grudnia) zrobiły po 4—5 podróży, przywożąc średnio po 300—400 beczek z rejsu. Daje to razem 13.850 beczek czyli ponad 2.000 ton ryb.

Oczywiście statki z poszczególnych rejsów nie przywoziły śledzi do Gdyni, gdyż w głównym sezonie połowu, byłaby to całkiem nieproduktywna strata czasu. Dla wyładowania towaru, sortowania i przepakowywania do beczek handlowych, obrano bazę na wybrzeżu holenderskim, w porcie Vlaardingen. Po ukończeniu sezonu gotowy towar przewozi się stopniowo na statkach „Żegluga Polskiej” do Gdyni, gdzie Spółka pobudowała własne składy. Dotychczas przewieziono już przeszło połowę przygotowanych śledzi.

Jako ciekawą inowację wprowadziła spółka poza normalnym opakowaniem 1 i 1/2 beczek poraz pierwszy na polski rynek specjalnie małe beczułki o wadze 5 i 7 kg. W detalicznej sprzedaży od razu zdobyły one wielu chętnych nabywców.

W nadchodzącym sezonie śledziowym działalność „Mopolu” ulegnie dalszemu rozszerzeniu. Statki wyruszą na połowy z początkiem sezonu. Da to daleko większy efekt ilościowy. Trudności zbytu będą mniejsze, ponieważ śledź z własnych połowów został chętnie przyjęty przez polskich konsumentów, handel został zorganizowany, rynek zdobyty. Według zapowiedzi towarzystwa w końcu b. roku główna baza działalności przeniesiona zostanie do Gdyni. Tu będzie odbywało się sortowanie, przepakowywanie i dosalanie ryb oraz naprawa sprzętu rybackiego. Cały tabor



Cztery rodzaje beczek ze śledziami „Mopolu”

spółki na leże zimowe już z polską załogą przybędzie do Gdyni. Stąd też będzie zabierał węgiel, sól, beczki i prowiant.

Za to wszystko płacimy dotychczas obcym, płacimy też na utrzymanie tysięcy rybaków obcych. Czyż wobec oczywistych korzyści posiadania własnej floty rybackiej, powinniśmy poprzestać na jednym skromnym przedsiębiorstwie? Oczywiście, — że nie. Pierwsze kroki zostały zrobione. Obalone zostało twierdzenie wielu osób, że w naszych warunkach wykonywanie rybołówstwa na dalekich morzach jest niemożliwe. Pierwszy pionierski czyn „Morza Północnego” powinien znaleźć naśladowców. Oby to stało się jak najprędzej.

Na zakończenie należy stwierdzić, że dojsię do skutku przedsiębiorstwa śledziowego „Morze Północne”, zawdzięczać należy w dużej mierze zrozumieniu ze strony czynników rządowych, a przede wszystkim M-wa Skarbu, które zgodziło się opracować specjalne przepisy dla kontroli połowów, które pomimo, że są dokonywane na odległych terenach, jednak są produktem polskiej pracy i dlatego, stosownie do obowiązujących ustaw, nie płacą cła wwozowego. Ta premia wwozowa wytwarza korzystną różnicę dla śledzi z własnych połowów i, tylko dzięki temu, można konkurować z zalewem naszego rynku przez zorganizowany handlowo import angielski i tańszy towar norweskimi.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI.

POŁÓW WĘGORZY POD LODEM.

Złe dzieje się rybakom, gdy mróz silny okową lodową skuje „Małe morze”, jak to było częściowo podczas zimy tegorocznej. Łodzie rybackie powyciągane na brzeg, leżą bezużytecznie dnem do góry i gniją. Taki to już los łodzi rybackiej: „w wodzie tężeje, na lądzie marnieje”.

Cała rzesza rybaków ze wszystkich miejscowości wybrzeża, od Jastarni po Rewę i aż po Dąbek nad granicą niemiecką, świętuje przymusowo. Niepożądane to jest święto dla rybaka. Przerwa w połowach — to brak zarobków, a zatem i chleba. Trzeba zwracać się o pomoc do urzędów, do organizacji spo-

lecznych. Pomoc ta jest niedostateczna. Rybacy zmuszeni są iść się ciężkiego rybactwa pod lodem, rybactwa uciążliwego, a mało popłatnego.

Kto przejechał choć raz w porze zimowej koleją przez półwysep helski, gdy zatoka zamarźnie, ten widział napewno z okien wagonu na całej zatoce jak okiem

sięgnąć, stojące na miejscu, ale poruszające się miarowymi ruchami postacie ludzkie. To są właśnie rybacy, zajmujący się połowami węgorzy pod lodem. Ciężki to i mało opłacający się sposób rybactwa, ale nic innego im w tym okresie do czynienia nie pozostaje.

Co rano wstaje rybak ze świtem, bierze siekiere za pas, w ręce długą tykę z osadzoną na niej ością — bodorem tu zwaną, a do kieszeni kawał chleba z suszoną flondrą i wędruje na zatokę po lodzie. Czasami, gdy lód gładki, a wiatr pomyślny — siada na sanki, rozpina żagiel, lub też popychając się kijem, sunie tak 2-4 mile od brzegu. Tam wyrębuje w lodzie przerębel, bierze tykę do rąk i „dźga” dno morza, piędź po piędzi wołoko przerębla jak tylko bodorem można sięgnąć.

Wiadomo, że węgorze w porze zimowej spoczywają we śnie zimowym na dnie morza w mule i trawie przydennej, zwinięte po kilka i kilkanaście sztuk w kłęby. Jeżeli rybak trafi bodorem w taki kłęb zimujących węgorzy, to, przebijając rybę, nasadza ją na oście i wyciąga do góry. Wprawna ręka od razu wyczuje chwilę, kiedy bodor trafi na węgorze i czempredziej wyciąga tykę do góry. Nowicjusze zwykle dużo napsują ryb, za-



Rąbanie przerębla na zamrożonej tafli zatoki Puckiej.

nim nauczą się wyczuwać, kiedy bodor trafi na rybę.

Gdy przy jednym przeręblu całe dno „wymacane”, wyrębuje się drugi, trzeci i tak dalej, aż do wieczora. Nie zważając na wichury, obmarzłe wasy, pot lejący się z czoła i piekące odciski na dłoniach, rybak rąbie i dźga i dźga, i rąbie, byle tylko coś złowić, byle nie wracać

z próżnymi rękoma. Często dużo przerębli przeszuka zanim ulowi funt ryby, czasami trafi się w jednej parę funtów. W każdym bądź razie, poszczególny rybak w najlepszym wypadku zarobi kilka złotych dziennie. Wysokość zarobku uzależniona jest zresztą ściśle od bieżących cen rynkowych na węgorze. A ceny te są zwykle bardzo niskie. Ryby przeważnie drobne, pokaleczone ością, zdane są tylko do wyrobu konserw i do kuchennego użytku.

Przy takim sposobie połowu zdobywa się dużo ryb, gdyż niekażdy przebity węgorz może być wyciągnięty do góry. Ze względu na niszczenie ryb, połowy bodorami o kilku zębach są zakazane. Ale w porze zimowej, gdy rybacy niejednokrotnie cierpię nędzę, przepisy te nie są ściśle przestrzegane. Niektórym wsiom wydaje się nawet specjalne zezwolenie na okres zimowy na połowy dla własnego użytku. Częstokroć jest to jedyne źródło wyżywienia, a ponieważ rybactwo tego rodzaju nie wymaga wkładu pieniężnego na narzędzia, dostępne jest dla najbiedniejszych.

Połowami w zimie węgorzy pod lodem zajmują się nie tylko zawodowi rybacy, lecz również drobni rolnicy i rzemieślnicy z nadbrzeżnych miejscowości.

BOLKA.

ZIMOWE POŁOWY RYB NA JEZIORACH POLESIA

Polesie jest równiną, pokrytą w większej części zabagnionym lasem. Miejscami ciągną się jeziora. Jeziora te są naogół o niskich brzegach. Zachodnia część Polesia należy do Rzeczypospolitej Polskiej. Zima na Polesiu jest trochę surowsza, niż w okolicach Warszawy (w przybliżeniu temperatura powietrza w Pińsku w okresie zimowym jest o dwa stopnie niższa niż w Warszawie). Z tego powodu powłoka lodowa na wodach Polesia jest grubsza i dłużej trwa, niż na wodach w środkowych dzielnicach Polski.

Poleskie jeziora są dość rybne. Z ważniejszych jezior w polskiej części Polesia można wymienić następujące: jez. Świtez (poleska) o powierzchni 28,4 km², Wygonowskie o powierzchni 26,6 km², Czarne około 15 km², Sporowskie — 13 km², Turskie — 13 km², Bobrowickie — 10,2 km², Pohost — około 10 km² i wiele innych, mniejszych.

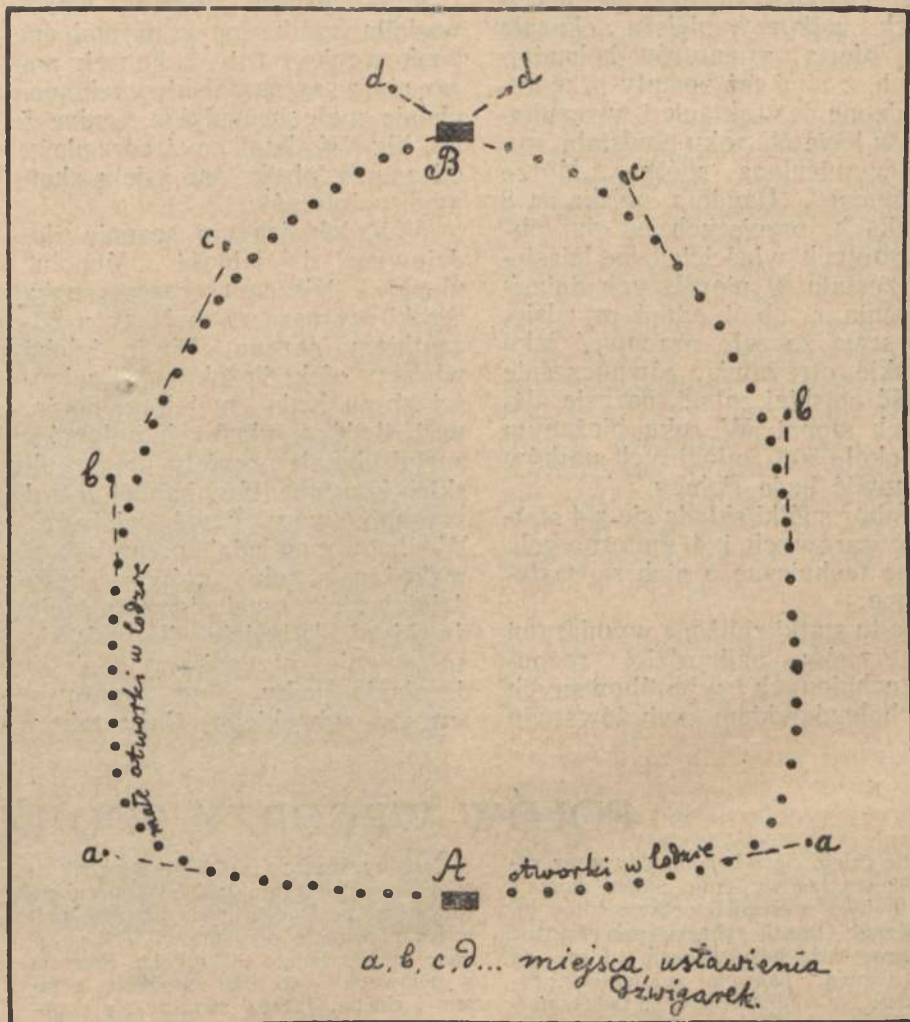
Aby mieć pojęcie, jak łowi się ryby na tych jeziorach w okresie zimowym, wystarczy opisać sposób łowienia ryb zimą na jeziorze Wygonowskim.

Jezioro Wygonowskie wchodzi w skład systematu kanału Ogińskiego, posiada niskie, bagniste, porośnięte oczeretem brzegi i jest dosyć płytkie. Średnia głębokość tego jeziora wynosi około 1,5 m., największa zaś — 6 m. Na mapie jezioro Wygonowskie ma kształt owalny; długość jego wynosi około 7 km. i szerokość do 5 km. Około czterech miesięcy w roku (w okresie zimowym) jezioro jest zwykle pokryte grubą powłoką lodową, po której chłopcy jeżdżą furmankami. Łowienie ryb zimą na jeziorze odbywa się pod lodem.

W tym celu rybacy wyrąbują w powłoce lodowej jeziora otwór (ducę) o powierzchni około 10 m² (patrz rysunek — litera A). Następnie podwożą do tego miejsca na saniach dużą sieć (niewód, albo włók długości około pół kilometra i szerokości 6 metrów) z długimi linami na końcach. Końce tych lin przywią-

zuje się do drewnianych żerdki długości około 25 metrów każda. Żerdkę taką miejscowi rybacy nazywają „chochla”.

Oba końce sieci zakończone są więc długą liną z żerdką. Następnie żerdki te przez wyrąbany w lodzie otwór wpycha





Na jeziorze Wólkowskim. Otwór w lodzie, w który wrzuca się sieci.



Przenośna dźwigarka do wyciągnięcia sieci.

się pod lód. W tym samym czasie w powłoce lodowej jeziora z ohydwy stron wyrąbanego otworu (dudy) robi się mniej więcej co 15 m. małe otworki wzdłuż pewnej linii (patrz rysunek), poczem żerdzie z przywiązaniem do ich końców linami rybacy popychają pod lodem wzdłuż linii tych otworków. Do popychania żerde robotnicy używają specjalnych żelaznych widełek na drewnianym trzonku, zwanych w miejscowej gwarze „soszyło”, oraz specjalnych krzywych kijków. Przy pomocy widełek rybacy przez otworek w lodzie popychają pod lodem żerdkę („chochle”) ku następnemu otworkowi, przyczem nadają jej odpowiedni kierunek przez kręcenie widełkami. Jednocześnie w następnym otworku inni rybacy przy pomocy krzywego kijka szukają pod lodem końca żerdki, która powinna ukazać się pod tym otworkiem; manipulację taką powtarza się od otworu do otworu.

W ten sposób rybacy przeciągają żerdź z uwiązaną do niej liną od sieci około 300 metrów pod lodem. To samo robią z drugą żerdką po drugiej stronie sieci. Następnie wrzucają do otworu w lodzie (otwór A — patrz rysunek) samą sieć. Końce lin (przy żerdziach) wyciągają z pod lodu przez ostatnie otworki, ustawiają opodal dźwigarki, ręczne, zwane w miejscowej gwarze „babkami”, do dźwigarek przyczepiają końce lin od sieci, poczem, kręcąc dźwigarki, przeciągają sieć pod lodem.

Po pewnym czasie, gdy sieć cała rozciągnie się pod lodem, odczepiają liny od dźwigarek, wyrębiają szereg nowych małych otworków w lodzie, i przy pomocy żerde, widełek i krzywych kijków przesuwają dalej pod lodem końce lin od sieci, i t. d. Czynność tę powtarzają kilka razy. Następnie wyrębiają w lodzie znów duży otwór o powierzchni

około 10 m² (patrz rysunek — litera B), przepychają ku temu otworowi końce lin z żerdkami, poczem przy pomocy dźwigarek wyciągają przez ten otwór samą sieć z rybami. Do tego miejsca podjeżdżają zaraz wozy z beczkami, do których ładuje się ryby, wyjmowane z sieci w miarę wyciągania jej z wody. Przy tej operacji zatrudnionych jest zwykle około 30 ludzi.

Przy jednym zarzuceniu sieci łowi się zwykle około 500 kg. ryb. Często bywa, że złapie się daleko mniej, lecz bywają wypadki, że złapie się naraz do

5000 kg. ryb. Manipulacja z przeciąganiem sieci pod lodem i następnie z wyciąganiem jej trwa dość długo. To też w ciągu całego dnia, udaje się rybakom sieć zarzucić zaledwie trzy razy.

Ryby w jeziorze Wygonowskim łowione są w przybliżeniu około stu dni w roku i to przeważnie zimą, gdyż wtedy jest łatwiejszy zbytno na ryby, jak również łatwiej jest je przewzić. Często złapane ryby odstawiane są do Warszawy.

Na jeziorze Wygonowskim łowią ryby zwykle dwie partie rybaków, i każda z nich ma swoją oddzielną sieć. Łowione są przeważnie szczupaki, leszcze, płotki, okonie, karasie i liny.

Załączone fotografie przedstawiają fragmenty z polowu ryb na jeziorze Wólkowskim. Jezioro to, podobnie jak jezioro Wygonowskie, wchodzi w skład systemu kanału Ogińskiego, lecz zajmuje daleko mniejszą przestrzeń. Powierzchnia jego wynosi zaledwie 0,65 km². Z tego powodu rozmiary sieci, które łowią ryby na jeziorze Wólkowskim, są o wiele mniejsze, niż te, które posługują się na jeziorze Wygonowskim.

Fotografia pierwsza przedstawia otwór pośrodku jeziora Wólkowskiego, w który zapuszczane są liny od sieci; sama sieć leży z boku z lewej strony otworu, do którego ma być wrzucona.

Fotografia druga przedstawia rybaka, trzymającego w lewej ręce widełki („soszyło”), w prawej zaś krzywy kijek, służący do przepychania drażków z linami pod lodem.

Fotografia trzecia wreszcie przedstawia dwie przenośne (na sankach) żelazne dźwigarki, obracane przez rybaków zapomocą drażków. Do obracania jednej takiej dźwigarki potrzeba czterech ludzi.

INŻ. EDM. WEDZIŃSKI.



Rybak z widełkami (soszyłem)

BURSZTYN

Jeżeli perły są łzami morza, to bursztyn jest jego uśmiechem. Jest uśmiechem naszego morza i naszej plaży. — Lubimy wszyscy te złociste, słoneczne jańtarki (jak je nazywają Kaszubi) i zbieramy chętnie, nie tylko dla ich wartości estetycznej i technicznej, ale i naukowej. Wiemy bowiem, iż są to skamieniałe kropelki prawiecznego życia, którego obraz możemy z nich odczytać.

Bursztyn jest, jak wiadomo, żywicą drzew szpilkowych; swe powstanie zawdzięcza prawdopodobnie jakiejś nieznannej chorobie sosny bursztynonośnej (Pinus succinifera), która zwartym borem zarastała rozległy brzeg Bałtyku. — Było to w odległym okresie geologicznym — oligocenie, który jest częścią opoki trzeciorzędowej, bezpośrednio poprzedzającej obecną epoką czwartorzędową. Mimo tego okres czasu, któ-

ry nas dzieli od owego życia, śmiało oceniać można na setki tysięcy lat.

Trudno doprawdy to sobie wyobrazić, gdy przyglądamy się np. bryłce bursztynu, zawierającej zamkniętą wewnątrz kropelkę wody. Trudno uzmysłowić sobie, iż tkwi ona tam niezmiennie od chwili, gdy oblała ją ciepła żywica chorego drzewa, a więc od czasu, conajmniej dziesięciokrotnie dłuższego niż okres, który liczymy od najdawniej-

szych historycznych początków kultury ludzkiej na ziemi.

Pospolitsze od kropelek wody są zamknięte w bursztynie szczątki drobnych zwierząt i roślin, które kaszubi nazywają „c h m y z a m i”, czyli muchami. Lepka żywica, ściekająca z drzew zatapiała wiele drobnych żyjątek, które w ten sposób utrwalone, tak doskonale się przechowały, że dziś dokładnie policzyć możemy cząstki ich szkieletów, szczecinek i odnóży. Dotychczas znaleziono już około 2000 gatunków samych owadów, oraz długi szereg pokrewnych im pajęczaków, wijów i skorpionów.

Formy te, zbliżone do gatunków zamieszkujących dziś kraje śródziemnomorskie lub nawet podzwrotnikowe, wskazują na cieplejszy ówczesny klimat nadbałtyckich krajów. Potwierdzają to badania nad szczątkami roślin, wśród których oznaczono palmy, drzewa laurowe i cynamonowe, obok dużej ilości drzew iglastych, przeważnie sosen.

Kolebką bursztynu jest więc właściwie nie morze, lecz ląd stały. Odlamki, pracowicie wypłukane z brzegu lub dna, zwracają fale napowrót lądowi. Po burzliwym dniu można czasami znaleźć poszczególne bryłki na mokrym piasku plaży, co dziś jednak jest już dosyć rzadkie, a najczęściej zdarza się jeszcze na wąskiej, długiej wysepce zwanej „M e w i a R e w a” na Małym Morzu.

Głównym źródłem handlowego produktu jest więc dziś bursztyn, wylawiany z dna drągami, lub prosto na sucho wykopywany z pokładów nadbrzeżnych, co na wielką skalę zorganizowane jest w Prusach Wschodnich. — U nas budowa gdyńskiego portu owocnie przyczyniła się do wzmózonego wydobywania bursztynu. Podczas, gdy przed wojną odcinek brzegu, należący obecnie do Polski dawał 150—200 kg. surowca rocznie, obecnie dzięki intensywnej rozbudowie wybrzeża, bagrowaniu kanałów portowych i pogłębianiu morskiego dna, produkcja ta wzrosła do 2700 kg., czyli piętnastokrotnie.

Kopany bursztyn lądowy pochodzi z pokładów niebieskiego łu, który stanowi, jak mówią geologowie, samplijską formację bałtycką. Wśród morskich piasków lignitowych leżą warstwy bur-



a i b — szczątki owadów, c — kropla wody w ławatku bursztynu.

sztywność ilitu, grubości 1—3 m.

Najbogatsze złoża znajdują się w Prusach koło Królewca oraz w Kurlandji i na Litwie. Prowincje nadbałtyckie nie są jednak wyłącznym źródłem bursztynu. W znikomych ilościach występuje on jeszcze w Danji, w Rosji, w okolicy Charkowa i Jekoterynosławie, na wybrzeżu Madagaskaru, oraz na Sycylii, gdzie sąsiedztwo Etny zmienia go na fluoryzującą odmianę, zwaną s y m e n i t e m.

W Polsce znajdowano także bursztynowe odlamki w okolicach Wielkopolski, Kujaw, a nawet na odległym o kilkaset kilometrów od morza, Śląsku. Geologia tłumaczy nam ten dziwny fakt historją dziejów ziemi. Olbrzymie lodowce, powstałe w epoce dyluwialnej, posuwając się ku południowi, przynosiły na swym grzbiecie mnóstwo większych i mniejszych odlamków skał, bloków kamiennych i drobnych okruchów; wśród tych ostatnich znalazły się i nadbrzeżne bursztynu.

Wykopywanie bursztynu stanowi dziś wyspecjalizowaną gałąź górnictwa. U nas wprawdzie ogranicza się narazie do nielegalnego grzebania w miękkiej glince wśród jaskółczych gniazd strömej ścianki wybrzeża między Hallerowem a Chłapowem, w Niemczech jednak jest już reprezentowane przez kilka poważnych kopalń. — Wydobywanie bursztynu znajduje się dziś, tak w Niemczech jak i u nas, pod ścisłym nadzorem państwa. Podczas, gdy u nas dopuszczony jest jednak kapitał prywatny (wyłączne prawo eksploatacji wykupiła firma Trześniak w Gdyni), w Niemczech państwo objęło zupełny monopol przeróbki, które odbywa się w fabrykach wyłącznie rządowych.

Głównym źródłem surowca są rozległe kopalnie „A n n a” i kamieniołomy

w „P a l m n i c k e n”. Głębokie szyby przebijają tam łagodne, pięćdziesięciometrowe pagórki aż do poziomu warstw niebieskiej ziemi, której pokłady mają 4—7 m. grubości. Od szybów rozgależają się galerie, które pomimo obelkowania często się obsuwają, powodując groźne zawalenia; dlatego dziś wierci się przeważnie kopalnie otwarte.

W długich chodnikach pracują górnicy, rozgrzebując łopatą miękką glinę w poszukiwaniu żółtych kamyczków. A szukają gorliwie, bo za każdy piękny egzemplarz oczekuje ich oznaczona premia. Kawalki bursztynu zbiera się do worków, a niebieską ziemię wywozi wagonikami na powierzchnię, gdzie podaje się ją przemyciu silnym prądem wody, który poprzez gęstą kratę porywa cząstki glinki, pozostawiając cenne żółte grudki.

Co tydzień odsyła się całą ilość wydobytego bursztynu do Królewca, gdzie oczyszcza się go definitywnie i sortuje.

W Prusach wydobywa się rocznie około 200.000 kg. surowca¹⁾, podczas gdy u nas, jak już wspomnieliśmy, tylko 2700.

Gdy jednak uświadomimy sobie, iż linja wybrzeża Prus Wschodnich przeszło pięć razy przewyższa długość wybrzeża polskiego i że eksploatacja bursztynu rozwija się w Niemczech już od szeregu lat, uznamy produkcję naszą za stosunkowo wysoką, zwłaszcza że pod względem jakości przewyższa pruską, gdyż nasz bursztyn morski jaśniejszy i piękniejszy, bardziej nadaje się do obróbki²⁾.

Zagraniczne rynki ciągle jednak zasypany są wyrobami niemieckimi. Ale i nasze „jantarki” zaczynają wędrować już w świat, wywożone przez załogi statków, zawijających do Gdańska i Gdyni, a nawet sprzedawane obcym eksporterom.

Surowy bursztyn występuje w różnych formach, które nieraz tak bardzo odbiegają od siebie, że wyróżniamy je jako odrębne odmiany. Różnice polegają na barwie, przejrzystości, i budowie wewnętrznej. Od mleczno-białych, hja-centowo-różowych i kremowych poprzez miodowo-złociste, żółte, ognistorude aż do ciemno brązowych i czarnych przedstawia bursztyn całą gamę stonowanych przejść. Odrębne stanowisko zajmują rzadkie i cenne odmiany zielone, występujące tylko w ziemi, nigdy w morzu, oraz niebieskie zwane b i r m i t e m.

Te ostatnie zabarwienia nie są spowodowane obcemi domieszkami, lecz odmienną strukturą wewnętrzną, jak wyjaśnił uczony D a h m s z Gdańska.

W bursztynie niebieskim, w pobliżu powierzchni układają się mianowicie w cieniutkich warstwach drobne pory, wy-

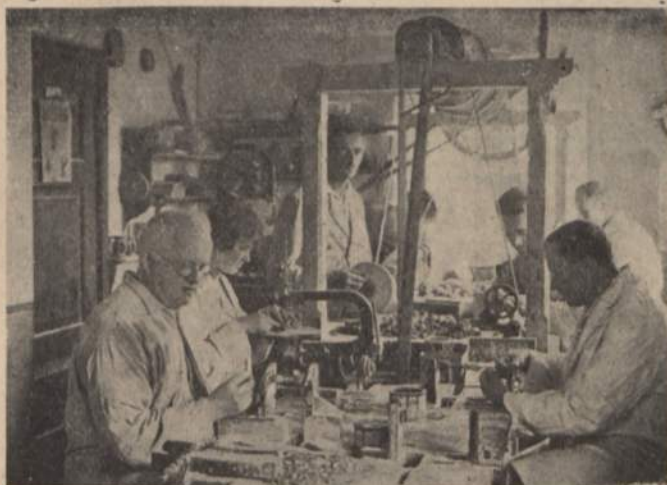
¹⁾ Liczba ta dotyczy roku 1922 i poprzednich.

²⁾ Jako przykład dla orientacji przytoczyć można, iż cena pięknego kawalka o wadze 1 kg. waha się około 600 zł.

Najpiękniejszy, dotychczas znaleziony bursztyn ważył 8 kg.



Bursztyn niesortowany



Wnętrze fabryki wyrobów bursztynowych P. Trzeźniała w Gdyni.



Inny fragment z tej samej fabryki

pełnione powietrzem. Od tej warstewki pęcherzyków promienie świetlne odbijają się niejednakowo; promienie o falach dłuższych przechodzą przez nią swobodnie, podczas gdy promienie niebieskie (o falach krótszych) odbijają się, powodując odpowiednie zabarwienie. Zielona barwa zjawia się wtedy, gdy banieczki gazu skupiają się nie bezpośrednio pod powierzchnią, lecz głębiej. Wówczas bowiem odbite promienie niebieskie wytwarzają z naturalnym żółtym kolorem bursztynu mieszaną barwę zieloną.

Zielone i niebieskie zabarwienie bursztynu można usunąć łatwo przez ostrożne gotowanie go w oleju rzepakowym. Małe pory wypełniają się wówczas wsiąkającym olejem, który w przeciwieństwie do powietrza nie powoduje już całkowitego odbicia. — Ta sama metoda służy do klarowania mętnego bursztynu t. zw. sukcyńca, którego nieprzezroczystość polega także na istnieniu owych drobnych banieczek, rozrzuconych jednak nieregularnie.

Przez gotowanie w oleju zabarwionym możemy bursztynowi nadać każdy dowolny odcień barwy. Gotowanie to musi być jednak ostrożne, gdyż przy nagłym, silnym podniesieniu temperatury, bursztyn pęka, przyczem tworzą się pęknięcia złotawe szczeliny, zwane płaszczycznymi słonecznymi.

Bryłki bursztynu, pochodzące z morza są zwykle żółte i pozbawione wszelkich chmurek. Przeciwnie, okazy lądowe bywają zabarwione i żyłkowane, przyczem zwykle pokryte są ciemną, ziemistą „skórką“.

Własności fizyczne bursztynu są wszystkim dobrze znane. Bardzo lekki, jest nieznacznie tylko cięższy od wody (ciężar właściwy 1,1). Potarty sukniem, lub miękką wełną elektryzuje się ujemnie, co demonstrujemy zwykle, jako przyciąganie małych kawałeczków papieru lub angielskiej bibulki. Zdolność tę odkrył 2.500 lat temu grecki mędrzec Tales z Miletu. Odtąd Grecy nazywają bursztyn elektronem, dając początek współczesnej nazwie elektryczności.

Po dalszych własnościach fizycznych bursztynu łatwo odróżnić go można od fałszyków. I tak np. prawdziwy topi się dopiero przy 287°C, podczas gdy sztuczny już w temperaturze wrzenia wody czyli przy 100°C. Fałszywy rozpływa się przy zetknięciu z ogniem cygara; prawdziwy nie ustępuje nawet przed płomieniem fajki. Prawdziwy można ciąć i krajać, ale nigdy zlepić i spajać, jak sztuczny.

Ludzie wschodu, u których bursztyn znajdował szerokie zastosowanie, poznawali prawdziwy produkt po tym, że potarty o wełnę wydaje zapach zmiażdżonego liścia cytrynowego. — U nas pospolicie stosuje się „próbę na zębie“,



Bursztynowa bransoletka.

ponieważ sztuczna masa jest znacznie miększa.

Od zupełnych fałszyków odróżnić należy produkt wtórny t. zw. bursztyn lany. Powstaje on z odpadków, które rozpuszcza się w eterze, benzolu, nafcie lub dwusiarczku węgla i w odpowiednich formach prasuje się w temperaturze 30°C przy jednoczesnym odparowywaniu rozpuszczalnika. Wygląd gotowej masy tak mało różni się od pierwotnego surowca, że tylko fachow-

cy poznają go po odmiennej strukturze chmurek i żyłek.

Obróbka bursztynu polega na krawaniu i szlifowaniu, podobnie jak kości słoniowej lub rogu. Gotowym przedmiotom nadaje się połysk przy pomocy wapna wiedeńskiego (znanego stolarzom, którzy używają je do politurowania mebli).

Liczne są zastosowania bursztynu. Przedmioty z niego wyrabiane służą jako wykwintne uzupełnienie rzeczy codziennego użytku, lub jako prosta i wytworna ozdoba. W tych celach używali go już starożytni, wyrabiając zeń wazy, naszyjniki i amulety. W późniejszych czasach służył do inkrustacji mebli, świeczników i innych przedmiotów zbytku, na wzór masy perłowej.

Bursztynowe przedmioty wyrabia w Polsce jedyna fabryka Piotra Trzeźniała w Gdyni. Zatrudnia ona dwudziestu fachowców: rzeźbiarzy, tokarzy i szlifiery. Roczna produkcja fabryki przedstawia wartość 600.000 złotych.

Bursztyn jest jednym z bogactw naszego kraju, jest skarbem naszego morza. Ofiarowanie przez rybaków Prezydentowi Rzeczypospolitej bursztynowej bryły wielkości głowy dziecka ma znaczenie łatwo zrozumiałego symbolu. Podobnie myśleli zapewne i czuli Gdańszczanie, składając w darze królowi Janowi III Sobieskiemu piękną, bursztynową koronę.

NATALJA GRODZIŃSKA.



Wysocki brzeg od strony wielkiego morza w okolicach Chłapowa.

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE

Nowa serja wydawnictw Instytutu Bałtyckiego. Nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu ukazała się ostatnio nowa serja wydawnictw, poświęconych sprawom polskiego morza i Pomorza.

Pozostawiając szczegółowe omówienie poszczególnych prac do następnych numerów „Morza”, narazie podajemy tylko ich tytuły, świadczące o rozległej skali za interesowań Instytutu:

„Rozwój portu Gdańskiego” Kazimierz Świątecki, stron 296 plus liczne tabele, mapki i wykazy.

„Problem narodowościowy na Pomorzu”, protokół obrad oraz referaty naukowe wygłoszone na II naukowym zjeździe pomoroznawczym, stron 130.

„Śląsk i Pomorze”, Czesław Klarnier str. 65 plus liczne wykresy.

„Dziejowy stosunek Polaków do morza”, Kazimierz Tymieniecki, stron 34.

„Żywiol morski w twórczości Józefa Conrada”, Roman Dyboski, stron 25.

ARKADY FIEDLER—BICHOS „MOI BRAZYLIJSKY PRZYJACIELE”

Poznań, 1931. — Nakładem Księgarni Uniwersyteckiej w Poznaniu str. 106.

Autor w r. 1928 zorganizował i mimo wielu trudności doprowadził do skutku wyprawę myśliwską w głąb dziewiczej puszczy brazylijskiej. Rezultatem jej było wzbogacenie o parę tysięcy okazów Oddziału Przyrodniczego przy Muzeum Wielkopolskiem.

Ale oto, jak wyjaśnia w przedmowie prof. E. Lubicz-Niezabitowski, w czasie długiego pobytu w głębi „Zielonego Łądu” budzi się w myślicach, zabijających bez pardonu dla celów nauki, uczucie miłości i przywiązania do pierwotnych mieszkańców puszczy.

Myśliwy uczy się poznawać i rozumieć ich życie, troski i kłopoty, ceni bezinteresowne przywiązanie swych pupilów, których trzydziestka powiększyła Ogród Zoologiczny w Poznaniu.

Z przywiązania tego zrodziła się serdeczna książka. W ramach kilkunastu krótkich opowieści zamknął autor swoje wspomnienia o brazylijskich przyjaciółkach, w których się szczerze rozmiłował. Czytelnik bez zastrzeżeń podziela uczucia autora. Marzy o poznaniu pary przemitych ryjkonosów, współczuje pohańbieniu uwięzionego w klatce z małpami pancernika, niepokoi się nieprzeniknionym wzrokiem wylegającego się pod kaloryferami zakładu biologii jaszczura, cieszy powodzeniem ulubieńców Basi, córki autora, małpki Mikusia i papugi Kory.

Przemila książka. Polecamy ją gorąco tym wszystkim, których interesuje życie dziewiczej puszczy i jej mieszkańców.

St. Knauff.

LE LIVRE D'OR DU SOUS-MARIN „RYS”

Z okazji ukończenia budowy łodzi podwodnej „Ryś” stocznia Ateliers et Chantiers de la Loire wydała pod powyższym tytułem książeczkę, która pokrótce zapoznaje czytelników francuskich z historią dawnej floty polskiej.

Niewielka ta książeczka, o wyglądzie bardzo estetycznym, ozdobiona jest szeregiem ciekawych ilustracji.

Poza stylizowaną głową rysia, którego nazwę łódź nosi, a któremu, jako jedną z najbardziej charakterystycznych cech, lud przypisuje właściwość widze-

nia nawet przez ściany, znajdujemy tam reprodukcję starego sztychu bitwy pod Oliwą, a co najciekawsze — 4 zdjęcia modelu polskiego jachtu królewskiego.

Cenny ten model zachował się w zbiorach prywatnych we Francji. Dziób jachtu zdobi ciekawie stylizowany orzeł trzymający w pazurach monogram „A. R”. Na rufie znajdują się herby Polski i Litwy. Jakkolwiek wobec braku szczegółów trudno jest stwierdzić datę budowy tego okrętu, należy jednak przypuszczać zarówno ze względu na typ lego, stosowany do jachtów angielskich i holenderskich w końcu XVII stulecia, jak i monogram, że był on współczesny panowaniu Augusta II (1697—1733).

Ze swej strony stocznia Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Hawrze z okazji ukończenia budowy łodzi podwodnej „Wilg” wydała podobną książeczkę.

I tu poza stylizowaną głową wilka i opisu jego cech charakterystycznych, znajdujemy kilka ciekawych opisów oraz ilustracji.

Z pośród nich należy wymienić przede wszystkim notatkę historyczną o polskim okręcie „Wilg” z w. VXII.

Okręt ten należał do mieszanej polsko-szwedzkiej eskadry, która w r. 1593 pod dowództwem admirała Clasa Fleminga towarzyszyła królowi Zygmuntovi III Wazie w jego podróży koronacyjnej do Szwecji.

Podczas wojen, które ten monarcha następnie prowadził, „Wilg” brał udział w wielu bitwach. Niestety archiwa z tych czasów szczegółów akcji bojowej tego okrętu nie przechowały.

Jak widzimy więc książeczki te mogą zainteresować nie tylko czytelnika francuskiego, lecz zawierają wiele ciekawego również dla czytelników polskich, i żałować należy, że zostały one wydane w bardzo ograniczonej ilości egzemplarzy, tak że na rynku księgarskim znaleźć ich nie można.

S. Kosko.

JAK POWSTAŁA, CZEM JEST I CO ROBI RADA ORGANIZACYJNA POLAKÓW Z ZAGRANICZĄ? — Warszawa 1931 str. 29.

Niewielka ta broszura spełnia z powodzeniem zadanie informatora najszerszych rzesz naszego społeczeństwa o tem, czem jest właściwie Rada Organizacyjna Polaków z zagranicy. Przeciętny czytelnik pism spotyka się ostatnio coraz częściej z tym terminem, ale niebardzo dobrze wie, gdzie taka Rada istnieje, co robi, kogo łączy, co reprezentuje. Tymczasem należyte orientowanie się w polskich problemach emigracyjnych powoli staje się jednym z najbardziej podstawowych obowiązków współczesnego Polaka. Polska w swoim dążeniu do zajęcia należnego jej pod słońcem miejsca, nie może obojętnie przechodzić koło tak kapitalnego zagadnienia naszej emigracji.

Słowo to obejmuje wszak blisko 9 milionów Polaków, rozproszonych po całym świecie! Jest to gromada większa od niejednego samodzielnego narodu w Europie. Jest to mniej więcej jedna trzecia liczby Polaków, mieszkających w wolnej Ojczyźnie.

Tych parę słów ukazuje nam jasno wagę zagadnienia, którem zajmuje się Rada Organizacyjna.

Leszek Gustowski „OD WARSZAWY DO SAHARY” — Opisy, wrażenia i studia podróżnicze. 1932 r. str. 276.

Realizacja naszej ekspansji morskiej i dostępu do obcych mórz z towarami polskimi, a przez to i zatrudnienie rąk roboczych w kraju, zależy w pierwszym rzędzie od ambicji poznania rynków światowych. Leszek Gustowski, współredaktor „Kupca” w Poznaniu, należy do tych jeszcze nielicznych pionierów naszego handlu zamorskiego, którzy torują te drogi przez wywiad osobisty, dokonany z młodzieńczym zapalem w myśl mickiewiczowskiego „mierz siły na zamiary, a nie zamiary według sił”.

W ostatniej swej pracy autor, po gruntownym opisie portu francuskiego w Marsylii, wprowadza czytelnika w piękną krainę Algieru, a następnie Sahary. W uzupełnieniu treści poprzedniej książki¹⁾ podaje warunki eksportu różnych produktów. Wywóz tych towarów ułatwia ogromny rozwój ruchu samochodowego i budowy szos, oraz kolei żelaznych. Projektowana również przez Francuzów budowa kolei żelaznej przez Saharę zdaje się być bliska realizacji. Konkurencja z Anglią, która buduje wielką linię kolejową afrykańską od przylądka Dobrej Nadziei do Kairu zapewne przyspieszy realizację kolei przez Saharę. Nigdzie też nie buduje się obecnie tyle kolei, co w Afryce (w 1928 r. w Europie wybudowano 1622 km., a w Afryce — 2217 km. kolei żelaznych).

W lipcu 1930 r. minęło 100 lat od okupacji francuskiej w Algierze, który w tym 100-letnim okresie czasu stał się krajem wysoce ucywilizowanym i posiada 12 nowoczesnie urządzonych portów.

Największy z nich port Algier nosi nazwę „portu win”. Poza tem przez Algier eksportuje się trawę morską, cygara, papierosy, tytoń surowy, owce, skóry, oliwę, wełnę, warzywa, owocę poludniowe, rudy żelazne i fosforyty. 55% całego obrotu portów Algieru należy do Francji.

Obrót morski pomiędzy portami Francji i Algieru, obejmujący w r. 1928 zgórą 8 milionów ton, wynosił ponad 1/3 całego obrotu morskiego Francji.

Ogromna powierzchnia Algieru (575 km. kw.), przewyższająca zgórą o połowę terytorjum Państwa Polskiego, stanowi również duże perspektywy uprawy rolnej, co wiąże się z problemem wodnym.

Dowiadujemy się następnie bliższych danych o możliwości polskiego handlu z Afryką północną: Algierem, Marokkiem i Tunisiem. Skład Polska sprowadza rudę żelazną (około 12% sprowadzanej rudy do Polski), oraz fosforyty.

Natomiast wywozimy do Afryki Północnej parafinę, węgiel kamienny, drzewo (klepki dębowe), meble gięte, maszyny rolnicze, oleje, smary, fasole, groch, nasiona, cukier, worki z juty, a wywóz nasz w roku 1930 przedstawiał wartość do Algieru 25.225.000 franków, do Tunisu — 1.654.000 fr.

Zestawienie źródeł francuskich uzupełniają tablice Gł. Urz. Stat. za r. 1930.

Pracę znamionuje dokładność studiów z powołaniem się na liczne źródła, szczególnie francuskie.

Inż. Henryk Bagiński.

¹⁾ Leszek Gustowski „Kartki z podróży”. 1930 r. Nakładem „Kupca” z Poznania.

KRONIKA

NOWY KOMISARZ GENERALNY R. P. W GDANSKU.

Na miejsce p. Min. Dr. Henryka Strassburgera, którego podanie o dymisję zostało przyjęte przez Rząd Polski Komisarzem Generalnym Rzeczypospolitej w Gdańsku mianowany został p. Kazimierz Papée, ostatnio konsul generalny R. P. w Królewcu.

MORSKI DZIEŃ W SEJMIE.

Na porządku obrad Sejmu w dniu 8 marca r. b. znalazł się cały szereg spraw morskich, które zostały przyjęte w drugim i trzecim czytaniu.

Między innymi przyjęto ustawę o scaleniu działek w m. Gdyni, mającą na celu planową rozbudowę miasta, uchwalono nowelę do ustawy o polskich statkach handlowych morskich, przewidująca te same przywileje dla statków rybackich, jakie przysługują statkom handlowym, dalej debatowano nad projektem ustawy o przemianie P. P. „Żegluga Polska” z przedsiębiorstwa państwowego na spółkę akcyjną i wreszcie przyjęto ustawę o likwidacji Komitetu Floty Narodowej, którego działalność ma być przeniesiona na stowarzyszenia i organizacje społeczne.

W tym samym mniej więcej czasie obradowała Sejmowa Komisja Morska wspólnie z grupą przemysłowo-handlową oraz senacką grupą gospodarstwa społecznego.

Na posiedzeniu tym Dyrektor Departamentu Morskiego Min. P. i H., Dr. F. Hilchen, wygłosił obszerny referat na temat programu polskiej polityki morskiej w okresie najbliższych dziesięciu lat.

Plan ten przewiduje zdobywanie nowych rynków zbytu, stworzenie regularnych linii okrętowych i ma na celu rozbudowę obecnego tonażu polskiej floty handlowej i rozwój portów oraz miasta Gdyni.

PODNIESIENIE BANDERY NA ŁODZI PODWODNEJ „ZBIK”

W dniu 20 lutego r. b. odbyło się w Cherbourgu uroczyste podniesienie ban-

der na nowej polskiej łodzi podwodnej „Zbik”.

Po nabożeństwie na pokładzie łodzi, w którym wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych, cywilnych, dyplomacji, stoczni „Chantiers Navals Francais, która łódź budowała, stowarzyszenia przyjaciół Polski z gen. Verilloń na czele i t. d. — podniesiono uroczystie banderę, poczem prefekt morski, admirał de Ligny, wygłosił okolicznościowe przemówienie. Odpowiedział na nie w imieniu marynarki polskiej komandor—por. Steyer, poczem oficerowie polscy podejmowali gości skromnym śniadaniem.

Wieczorem odbył się bankiet wydany przez stocznnię okrętową, oraz zabawa dla marynarzy.

„Zbik”, który jest trzecią z łodzi podwodnych, zamówionych przez Polskę w roku 1927, zamykającą całość ówczesnego zamówienia, liczy 980 tonn wyporności nadwodnej, posiada szybkość 14 węzłów, a uzbrojony jest w dwa działa, dziesięć torped i czterdzieści min. Dowódcą „Zbika” jest kdr. ppor. Pławski.

„Zbik” niezadługo już wyruszy do Polski, gdzie oczekiwać go będą dwie podobne łodzie: „Wilk” i „Rys”.

W ten sposób z zamówionych we Francji okrętów pozostaje tylko kontrtorpedowiec „Burza”, który nadejdzie w początkach lata.

POLSKA LINJA REGULARNA DO ROTTERDAMU.

W związku z przybyciem do Gdyni statku „Cieszyn” — zbudowanego dla „Żeglugi Polskiej” przez stocznnię duńską w Nakskov, linja regularna, utrzymywana dotychczas tylko do portów bałtyckich, została przedłużona do Rotterdamu, przy czem kursujące na linii statki, prócz towarów, zabierają również pasażerów.

Przejazd z Gdyni do Rotterdamu trwa 3 doby, a koszt przejazdu łącznie z wyżywieniem wynosi zł. 160, gdy kolejną (II klasa z miejscem sypialnym) wynosi: z Warszawy zł. 290; a z Gdańska — zł. 276, oczywiście bez wyżywienia. Statki odchodzą co piątek do Rotterdamu i co sobotę do Tallinu i Helsingforsu.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

Statek szkolny „Dar Pomorza” który w dniu 10 stycznia r. b. opuścił Martynikę, przybył 8 marca na wyspę Horta (Azory), skąd po uzupełnieniu zapasów żywności i wody odplynął w dniu 10 marca w dalszą drogę do Gdyni.

Depesza nadesłana przez kapitana Maciejewicza do Dyrekcji Państwowej Szkoły Morskiej, stwierdza, że wszystko na statku jest w porządku.

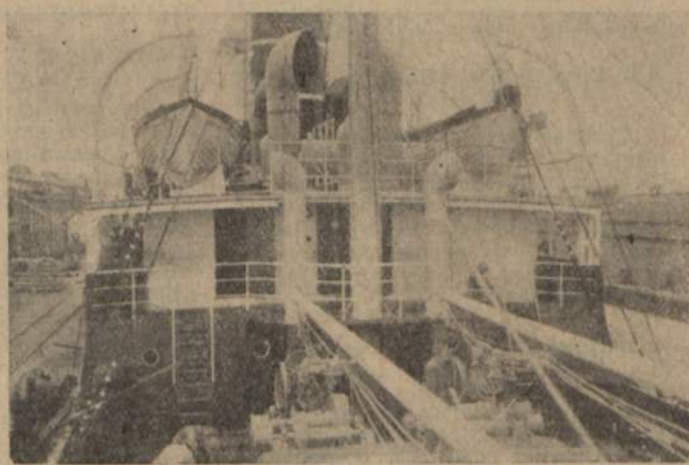
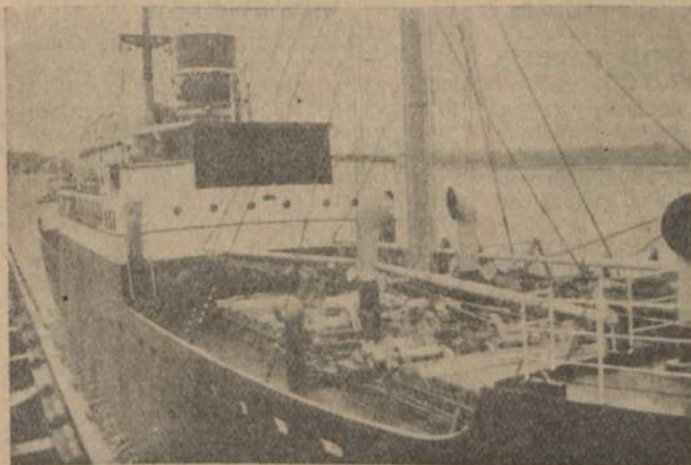
STUDENCI POLITECHNIKI GDANSKIEJ W STOCZNI MODLIŃSKIEJ.

Dnia 3 grudnia r. ub. „Korab” Związek Studentów Polaków Techniki Okrętowej przy Politechnice Gdańskiej urządził wycieczkę naukową do Stoczni Modlińskiej. Dzięki uprzejmości dyrekcji stoczni i inż. Potyrały, senjora Związku „Korab”, który osobiście oprowadzał i udzielał fachowych wyjaśnień, uczestnicy wycieczki zapoznali się szczegółowo z urządzeniami, organizacją stoczni i z wykonywanymi na stoczni zamówieniami. Specjalnie duże zainteresowanie wzbudził kuter, całkowicie wykonany przez stocznnię dla Straży Granicznej w Gdyni.

Kuter wyposażony jest w trzy motory, jeden Diesla (marszowy) i dwa motory spalinowe (pościgowe), w dwa karabiny maszynowe, radio, silny reflektor i motorową łódź pomocniczą. Do budowy kutra użyto poraz pierwszy w Polsce lekkiego metalu, którym zastąpiono wszystkie możliwe części, między innymi poszycie pokładu górnego i dolnego, wszystkie trapy i poręcze i t. p. Ogółem wbudowano około 5 ton lekkiego metalu, co dało oszczędności na wadze około 10 ton. Szybkość do 25 mil morskich na godzinę.

Zalogę kutra stanowi 9 osób z kapitanem i radjotelegrafistą. Zewnętrznie kuter prezentuje się bardzo ładnie, gdyż posiada zupełnie nowoczesną linję.

Ponadto zwiedzili uczestnicy trzy łodzie motorowe typu morskiego, które zostały również całkowicie wykonane przez stocznnię dla Straży Granicznej. Łodzie te są zrobione ze stali okrętowej, każda jest



S/s „Śląsk”, nowy nabytek P. P. „Żegluga Polska”. Pokład statku od strony dziobu i od strony rufy.

uzbrojona w dwa karabiny maszynowe i posiada hak holowniczy. Szybkość każdej z nich wynosi około 15 węzłów i załoga każdej składa się z trzech ludzi.

Specjalnością stoczni jest budowa ślizgowców. Ze względu na rozgłos, jaki zdobyły one sobie wśród polskiego świata sportowego, uczestnicy wycieczki żywo interesowali się budową i kosztami produkcji tychże.

Poza budową nowych jednostek, stocznia przeprowadza remonty taboru rzeczniczego (statki, motorówki, barki, pogłębiarki i t. p.) Nakoniec inż. Patryła przedstawił uczestnikom wycieczki projekt rozbudowy stoczni, który rozciąga się na szereg lat najbliższych. Uczestnicy wycieczki mieli możliwość poraz pierwszy zapoznać się z podwalinami własnego przemysłu okrętowego, który buduje z materiałów polskich, korzysta z pracy polskiego robotnika i inżyniera. Członkowie Zw. „Korab”, znający już przemysł okrętowy Francji, Włoch i Wolnego Miasta Gdańska wzbogacili swe wiadomości praktyczne przez poznanie jednego ze swych przyszłych warsztatów pracy.

BUDOWA STADJONU SPORTOWEGO W GDYNI.

W roku bieżącym zostanie oddany do użytku duży rozmiarów stadion sportowy, budowany obecnie na Polance Redłowskiej w pobliżu morza.

Stadion, oprócz nowoczesnych boisk i urządzeń dla lekkiej atletyki, posiadać będzie również 7 kortów tenisowych.

Po ukończeniu ziemnych robót, skanalizowaniu i zdrenowaniu terenu, przystąpiono obecnie do robót przy nawierzchniach.

W sprawie budowy trybun, które projektowane są na 2.150 miejsc, Komisarz Rządowy m. Gdyni zwrócił się z apelem do gmin i rad miejskich w kraju z prośbą o wyznaczenie pewnych kwot na stadion, który ze względu na międzynarodowy charakter, mających się odbywać zawodów, będzie stadionem reprezentacyjnym całej Polski.

Zaznaczyć należy, że przy budowie stadionu zatrudnieni są wyłącznie bezrobotni.

ULICA ASFALTOWA Z GDYNI DO KOLIBEK.

Na wiosnę r. b. zostanie rozpoczęta budowa ulicy asfaltowej z Gdyni do Kolibek. Szerokość jezdni, po której bokach będą ułożone chodniki, ma wynosić siedem i pół metrów.

Koszty budowy tej ulicy pokryje częściowo gmina m. Gdyni, częściowo zaś Ministerstwo Robót Publicznych.

URUCHOMIENIE CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI

Chłodnia przy hali rybnej w Gdyni na wybrzeżu Rybackim została już uruchomiona i oddana do użytku.

Do czasu przejęcia jej przez towarzystwo prywatne, które zajmie się jej eksploatacją w celach handlowych, chłodnią czasowo administruje Morski Urząd Rybacki.

IMPORT ŚWIEŻYCH ŚLEDZI.

Rada Interesentów Portu Gdyni wszczęła akcję, mającą na celu ułatwienie polskiemu importerowi śledzi, zwłaszcza świeżych, pominięcie pośrednictwa niemieckiego oraz skierowanie tego importu bezpośrednio przez porty polskie.

W związku z wydanym w dniu 11 lutego r. b. zakazem przywozu świeżych śledzi przez granice lądowe, należy oczekiwać znacznego zwiększenia obrotów tym towarami w Gdyni i Gdańsku.

Dokonane obliczenia wykazują, iż koszty pośrednictwa niemieckiego przy przywozie świeżych śledzi, wyniosły rocznie około 5 milionów zł., przekraczając nawet wartość samego towaru

Z WYLEGARNI RYB W PUCKU.

Zebrane w listopadzie r. ub. 320 tysięcy ziarn ikry sieci bałtyckiej rozwija się pomyślnie. Część zaoczkowanej ikry, w ilości 150 tysięcy ziarn, została zakupiona przez elektrownię „Gródek”, celem wypuszczenia do pomorskich jezior. Reszta, po wykluciu narybku, będzie wypuszczona z wiosną do Zatoki Puckiej, celem podtrzymania rybostanu Bałtyku.

OBNIŻENIA CEN NA ROPĘ DLA RYBAKÓW MORSKICH

W związku z niezbyt dużymi połowami i spadkiem cen na ryby, położenie gospodarce rybaków morskich okazało się dość trudne. Chcąc przyjąć im z pomocą, czynniki rządowe poczyniły starania u Syndykatu Przemysłu Naftowego, aby specjalnie dla rybaków obniżyć ceny do możliwie najniższych granic.

Starania te zostały uwzględnione i obecnie rybacy nasi nabywają ropę dla swych kutrów motorowych po cenie 25 groszy za kilogram.

Obniżenie cen ropy pozwoli rybakom skuteczniej walczyć z kryzysem i konkurencją rybaków gdańskich i niemieckich, którzy otrzymywali ropę taniej aniżeli rybacy polscy.

RYBY MORSKIE DLA BEZROBOTNYCH

Naczelny komitet do spraw bezrobocia zwrócił się do organizacji rybackich z propozycją zaopatrywania bezrobotnych w tanie ryby morskie.

W wyniku przeprowadzonych rozmów powstaje w Gdyni solarnia szprotów, skąd zasolone w beczkach ryby będą wagonami rozsyłane do większych miast w głąbi kraju dla rozdziału między bezrobotnych.

UTWORZENIE „STACJI MORSKIEJ”

Na miejsce zlikwidowanych w r. ub. przez Ministerstwo Rolnictwa naukowych placówek do badań morza w Bydgoszczy i w Helu, została utworzona w r. b. nowa placówka pod nazwą „Stacja Morska”, na której utrzymanie będą się składały dotacje Ministerstwa W. R. i O. P. oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

NOWY KROK W ROZWOJU HARCERSTWA MORSKIEGO.

I-sza morska drużyna harcerska im. króla Władysława IV w Gdyni nabyła kuter żaglowo-motorowy „Zorza”, będący dotychczas własnością stacji doświadczalnej Morskiego Instytutu Rybackiego na Helu.

Kuter ten obecnie ma służyć do szkolenia starszych harcerzy na morzu, przy czym projektowane są wycieczki zagraniczne, z których pierwsza na Bornholm odbędzie się już wczesną wiosną, roku bieżącego.

NIEFORTUNNA PODRÓŻ FIŃSKIEGO STATKU SZKOLNEGO.

Niefortunnie zaczęła się tegoroczna podróż fińskiego żagłowca szkolnego „Suomen Juotsen”, który — podobnie jak

nasz „Dar Pomorza” — udał się w podróż do Indj Zachodnich. „Suomen Juotsen”, jest to piękny żaglowiec, który kiedyś pływał pod banderą niemiecką i nazywał się „Oldenburg”. Wyposażony jest on w motory pomocnicze.

W kilka dni po rozpoczęciu podróży — jeszcze na Bałtyku — motory odmówiły posłuszeństwa i statek musiał udać się do Kopenhagi, aby naprawić tam uszkodzenia.

Pech prześladował go jednak dalej. Zaledwie statek znalazł się na morzu Północnym utracił w czasie burzy ster i musiał być odholowany do Hull w Anglii, celem naprawy tego poważnego uszkodzenia.

Obecnie „Suomen Juotsen” znajduje się w drodze do Las Palmas na wyspach Kanaryjskich, dokąd ma zamiar zawinąć w tych dniach. Jednocześnie w drodze z Finlandji na wyspy Kanaryjskie znajduje się nowy kapitan statku. Dotychczasowy jego dowódca zwolniony został z zajmowanego stanowiska, przyczem o powodach jego tak niezwykłej dymisji nie ukazał się żaden oficjalny komunikat.

POMOC RZĄDOWA DLA ŻEGLUGI.

W związku z trudną sytuacją niemieckich towarzystw żeglugowych, Reichskreditgesellschaft przyznał im ostatnio szereg pożyczek oprocentowanych na 11%.

Między innymi pożyczkę taką otrzymały towarzystwa „Hapag” i „Lloyd” po 8 milionów marek „Hansa” i „Hamburg—Süd—Amerika” po 1½ miliona mk. i towarzystwo „Neptun” 1 milion mk.

Jednocześnie niektórym towarzystwom żeglugowym została udzielona prolongata, uprzednio jednak Bank zarządał wypełnienia przez nie szeregu warunków, a to w związku z niepomyślnymi wynikami eksploatacyjnymi za rok 1931. W roku tym bowiem, w porównaniu z rokiem poprzednim, brutto dochody „Hapagu” i „Lloydu” spadły o 20%, dochody zaś „Hamburg—Amerika Linie” zmalały o 40 milionów marek.

STOCZNIA W NAKSKOV W PRZEDDNIU ZAMKNIĘCIA.

Znana duńska stocznia w Naskov, która ostatnio wybudowała dla P. P. „Żegluga Polska” dwa statki „Śląsk” i „Cieszyn”, z powodu braku nowych zamówień stoi obecnie w obliczu zupełnego unieruchomienia.

Unieruchomienie stoczni grozi redukcja około 1.000 jej pracowników.

NIEZWYKŁA WĘDRÓWKA SOWIECKICH RYBAKÓW.

W początkach marca r. b., na skutek silnej burzy w zatoce Fińskiej, została uniesiona na olbrzymiej krze grupa 100 sowieckich rybaków, którzy wraz z wozami, końmi i sprzętem rybackim znaleźli się na zatoce, poławiając ryby.

Zarządzone poszukiwania doprowadziły do odnalezienia rybaków już przy brzegach Estonji.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W IV KWARTALE 1931 r.

Według statystyki Lloyds Register na stoczniach światowych w dniu 1 stycznia b. r. znajdowało się w budowie 281 jednostek o tonażu powyżej 100 ton rej. brutto, liczących razem 1.403.795 t. r. b.

Oznacza to dalsze, oczekiwane zresztą, zmniejszenie się nowego tonażu, wynoszące w ubiegłym kwartale 9 jednostek o 127.325 ton rej. brutto.

Wśród budowanych statków najliczniej reprezentowany był tonaż mały — 137 statków poniżej 2.000 ton; na statki średniej wielkości wypadło: 25 o tonażu poniżej 4.000 ton, 32 — poniżej 6.000 ton i 33 poniżej 8.000 ton.

Zatrudnienie stoczni poszczególnych krajów przedstawiało się jak następuje: Belgja 3 st. 1.810 t., Brazylja 1 st. 125 t., Dominja Brytyjskie 4 st. 3.101 t., Danja 12 st. 51.800 t., Gdańsk 2 st. 1.920 t., Niemcy 17 st. 103.981 t., Francja 17 st. 164.440 t., Wielka Brytania 98 st. 400.505 t., Holandia 26 st. 67.866 t., Włochy 15 st. 178.287 t., Litwa 2 st. 950 t., Norwegja 15 st. 15.785 t., Portugalia 2 st. 1.337 t., Szwecja 18 st. 95.380 t., Hiszpanja 10 st. 55.241 t., Urugwaj 1 st. 150 t., i Stany Zjednoczone Ameryki 21 st. 207.837 ton.

NIEBEZPIECZNA PODRÓŻ.

Parowiec „Genevieve-Lykes”, odbywający podróż z Kuby do kanału Panamskiego z 1.000 sztuk bydła na pokładzie, o mało nie padł ofiarą niezwyklej katastrofy. Oto gdy znajdował się na szerokości Portobello, zerwała się burza, która spowodowała tak szaloną panikę wśród bydła, że przez pewien czas istniało niebezpieczeństwo wywrócenia statku.

Podczas kołysania statku bydło, które pozrywało się z uwięzi, przewalało się z burty na burtę, co łącznie z wysoką falą mogło spowodować katastrofę. Wysoka fala jednak, grożąc statkowi, uwolniła go równocześnie od niebezpieczeństwa zmywając budło za burtę.

Gdy parowiec dotarł wreszcie do celu podróży, z przewożonego transportu bydła pozostało mu zaledwie 20 sztuk.

TURECKA FLOTA HANDLOWA.

Agencja Reutersa donosi, że rząd turecki zamierza upaństwić całą tu-

recka flotę handlową na wzór Sowieców. Po wykupieniu przez państwo statków wszystkich istniejących obecnie w Turcji przedsiębiorstw żegluga morskiej, zarząd nad flotą handlową obejmie państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe „Sevrisefain”.

ZMNIJSZENIE RUCHU W KANALE PANAMSKIM.

Kryzys światowy, który tak poważnie odbił się na interesach żegluga morskiej, dotknął w znacznym stopniu również towarzystwa, eksploatujące kanały morskie.

Ostatnie sprawozdanie zarządu kanału Panamskiego, sporządzone na dzień 30 czerwca 1931 roku, wykazuje zmniejszenie się ruchu statków przez ten kanał o zgora 10%.

Ilość ładunków w porównaniu z poprzednim okresem rocznym spadła z 30.030.232 ton do 25.082.800 ton, czyli o 16,5%.

W związku z tem dochody towarzystwa kanału Panamskiego zmalały o 19%, wynosząc dol. am. 16.401.375, w porównaniu do dol. am. 20.367.297 z r. 1930.

NA POLSKĄ FLOTE.

Oddział w Porebie, Polskiego Związku Zawodowego Pracowników Przemysłowych i Handlowych Rzeczypospolitej Polskiej, wpłacił do Zarządu Głównego Ligi zebrana wśród swoich członków kwotę zł. 335, jako ofiarę na rozbudowę polskiej floty wojennej w odpowiedzi Treviranusowi.

Ofiarodawcom składamy na łamach „Morza” serdeczne wyrazy podziękowania.

APEŁ DO KRAJOWYCH WYTWORCÓW I KUPIECTWA!

W czasie od 14-go maja do 5-go czerwca 1932 r. odbędą się Trzecie Tar-

gi Katowickie w Katowicach na terenach wystawowych przy parku Kościuszki, urządzone staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej.

Ślaski okręg przemysłowy, pomimo chwilowego przesilenia gospodarczego, jest ciągle wielkim rynkiem zbytu dla towarów krajowego pochodzenia. Niestety konsumenci tuł terenów zaopatrują się w dużej mierze w produkty zagraniczne, które w tej samej — a czasami w lepszej jakości wytwarzane są w kraju. Szkody w tym wypadku ponosi niekiedy sam producent krajowy, który nie stara się dotrzeć do rynku i odbiorców śląskich.

Natomiast potężna i różnorodna wytwórczość śląska stwarza możliwości zbliżenia nabywcy z całej Polski do produkcji tuł przemysłu — co ma wybitne znaczenie gospodarcze i społeczne ze względu na możliwość utrzymania w ruchu bodaj w części tuł fabryk i dania zarobku pracownikom umysłowym i fizycznym.

Hasłem zatem i programem tegorocznych Targów Katowickich jest:

- 1) skoncentrowany wysiłek społeczny nad utrzymaniem w ruchu warsztatów wytwórczości krajowej i
- 2) wzmożenie konsumpcji ogólnej.

Apelować przeto należy poważnie i usilnie do naszych wytwórców i kupiectwa, aby wzięli udział w tegorocznych Targach Katowickich, które dążą do ożywienia ruchu handlowego, zwiększenia obrotów i wywozu, oraz ułatwiają przetworzenie ciężkiego okresu ekonomicznego.

O bliższe informacje zwracać się należy do wymienionego Towarzystwa w Katowicach, ul. Stawowa L. 14. Tel. 71.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZMIANA NA STANOWISKU SEKRETARZA GENERALNEGO LIGI M. I K.

Na posiedzeniu Zarządu Głównego Ligi M. i K. w dn. 2. III. b. r. uchwalono przyjąć do wiadomości rezygnację p. kpt. Cybulskiego ze stanowiska sekretarza generalnego Ligi, uchwalając jednocześnie wyrazić mu gorące podziękowanie za dotychczasową pracę, której rezultatem jest uporządkowanie spraw Instytucji zarówno pod względem organizacyjnym, jak i finansowym.

P. kpt. Cybulski udaje się na nowe stanowisko do Kurytyby w Brazylji.

Równocześnie Zarząd Główny uchwalil powołać na opróżnione stanowisko sekretarza generalnego z dn. 1 marca 1932 roku p. Wiesława Czerwińskiego, b. dyr. Centralnego Związku Kółek Rolniczych, oraz przedstawić jego kandydaturę do zatwierdzenia Radzie Głównej Ligi M. i K.

ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ — „SEKCJA KOBIEC.

W dn. 11 marca r. b. odbyło się zebranie organizacyjne Oddziału L. M. i K. „Sekcji Kobiet”. Celem Oddziału jest wyrażona współpraca kobiet polskich dla propagandy i realizowania celów i hasel Ligi M. i K., która dąży do utwierdzenia

panowania Polski nad Bałtykiem oraz do otwarcia dla niej jak najszerzej ekspansji zamorskiej.

Przewodniczyła zebraniu p. L. Kotarbińska, zasłużona działaczka i jedna z najdawniejszych członkiń L. M. i K., na asesorski zaproszono p. Br. Wyrostkowską i p. J. Ulińską, na sekretarkę p. H. Twardowską.

Po wysłuchaniu przemówień przedstawicieli: Zarządu Głównego L. M. i K. p. dr. W. Rosińskiego i Zarządu Okręgu Warsz. L. M. i K., p. prezesa Wl. Ostera, wybrano Zarząd i Komisję Rewizyjną oraz zatwierdzono plan działalności Oddziału, zreferowany przez p. Drową. Z. Makowską.

Do Zarządu oraz Komisji weszły panie: Lucyna Kotarbińska, Bronisława Wyrostkowska, Zofja Makowska, Anna de Rossetowa, Helena Uruska-Beer, Helena Szczepańska, Kazimiera Guranowska, Anna Higierowa, Alina Plewkowa, Helena Łukaszkiwiczowa, Bronisława Cybulska, Anna Podgórska, Helena Twardowska, Lambertyna Krupińska, Hanna Żołopińska, Aniela Szarlittowa, Helena Martensowa, Zofja Śniechowska, Zofja Tyszkiewiczówna, Helena Dudrewiczowa, Walentyna Fortunianka, Jadwiga Eile.

„Sekcja Kobiet” L. M. i K. projektuje

rozwinąć szeroką akcję propagandy idei Ligi Morskiej i Kolonialnej i zainicjować powstanie takich samych Oddziałów na terenie innych miast Rzeczypospolitej.

Ta nowa akcja kobiet polskich przyczyni się do zainteresowania szerokich sfer społeczeństwa państwowo-twórczą pracą Ligi Morskiej i Kolonialnej.

„Sekcja Kobiet” zwraca się do wszystkich kobiet polskich, którym droga jest idea Polski mocarstwowej, Polski morskiej z gorącym apelem o zapisywanie się do szeregów Oddziału L. M. i K. (Sekcji Kobiet).

Informacji udziela i zapisy przyjmuje codziennie od godz. 10 — 15-tej, oraz wydaje legitymacje członkowskie — Sekretariat Oddziału, ul. Nowy Świat 35, Liga Morska i Kolonialna tel. 315-88.

L. M.

POMYŚLNY ROZWÓJ ODDZIAŁU L. M. I K. W GDAŃSKU.

Pomimo trudnych warunków, wynikających z racji samego położenia. Oddziału, po okresie reorganizacji, należy on obecnie do najbardziej pozytywnie pracujących placówek Ligi, licząc 290 członków rzeczywistych i około 100 zbiorowych. Szczególniejszą uwagę przykłada Oddział do akcji wśród młodzieży.

W lecie ub. r. zorganizowano 5-dniową podróż ćwiczebną na „Darze Pomorza” dla 22 akademików i uczniów szkół polskich w Gdańsku, pokrywając za nich całkowity koszt wycieczki.

Największą troskę Oddziału stanowiło ostatecznie uporządkowanie sprawy „Domu Marynarza” w Gdańsku, który po gruntownym przerobieniu i odnowieniu, oraz umeblovaniu będzie służył równocześnie, jako schronisko dla wycieczek Ligi. W ciągu roku 1931 spłacono wszystkie długi „Domu Marynarza”, oraz ustabilizowano budżet, uzyskując stałe wpływy na ten cel, dzięki opodatkowaniu przez Polską Agencję Morską statków na rzecz „Domu Marynarza”. Akcją Oddziału popiera wydatnie jedyny dziennik polski w Gdańsku, „Gazeta Gdańska”, zamieszczając wzmianki informacyjne, oraz nadsyłane artykuły propagandowe.

Oddział dąży do zjednoczenia wszystkich polskich organizacji sportu wodnego na terenie Gdańska, jak również zajmuje się wychowaniem wodnym młodzieży.

Oddział Ligi M. i K. w Gdańsku, stając się w szybkim tempie jedną z najbardziej istotnych komórek życia polskiego na terenie „Wolnego Miasta”, spodziewa się, że w pracy tej dopomogą mu wydatnie inne placówki Ligi, doceniając znaczenie jego działalności dla całości prac organizacji.

Z ŻYCIA KOŁA L. M. I K. PRZY GIMNAZJUM WŁADYSŁAWA IV.

W dniu 14 lutego b. r. odbyła się uroczysta akademja urządzona staraniem Koła Ligi M. i K. przy gimnazjum Władysława IV w Warszawie.

Akademja rozpoczęta została podniesieniem bandery przy dźwiękach odegranego przez orkiestrę szkolną Hymnu Narodowego. Na bogaty i urozmaicony program złożyło się słowo wstępne wygłoszone przez profesora Władysława Doleżala, organizatora Akademii, po którym delegat Zarządu Głównego Ligi M. i K. Kpt. mar. woj. rez. J. K. Hordliczka, wygłosił odczyt ilustrowany przez zrzecami z portu Gdyńskiego. Na dalszą część programu złożyły się deklamacje wygłoszone przez uczniów gimnazjum oraz część muzyczna bardzo dobrze wykonana przez uczniów.

Sala ładnie udekorowana przez członków Koła historycznymi banderami, czyniła nader miłe wrażenie.

Sprawność z jaką Akademja została zorganizowana, oraz duża ilość biorących w niej udział, dowodzi że Koło L. M. i K. przy gimnazjum Władysława IV w Warszawie, acz niedawno, bo zaledwie przed pół rokiem zorganizowane, wykazuje duże zainteresowanie sprawami związanymi z morzem.

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI M. I K. W LIPINACH ŚLĄSKICH.

Oddział w Lipinach Śląskich należy do najbardziej ruchliwych placówek Ligi na terenie okręgu Zagłębia Węglowego. Pomimo trudnych warunków w czasie obecnego kryzysu Oddział zwiększył liczbą swoich członków prawie o 100%.

Celem usprawnienia swoich prac Zarząd podzielił swą działalność, powołując do życia trzy Sekcje: 1) organizacyjną, 2) propagandowo-odczytową, oraz 3) młodzieżową. W czasie trwania „Wystawy Morskiej” w Katowicach, urządzono 4 wycieczki, liczące łącznie 335 osób, oraz 1 szkolną uczniów miejscowej szkoły do kształcącej zawodowej, w której wzię-

to udział 50 osób, pokrywając za nie całkowity koszt przejazdów i zwiedzania.

Poza tem Oddział urządził w ciągu r. 1931 cztery odczyty na tematy morskie, ofiarował pewną ilość książek do miejscowej biblioteki ludowej, roztoczył opiekę nad jedną ze szkół polskich w Brazylii, i prowadził energiczną akcję propagandową wśród miejscowego społeczeństwa.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. I K. W ŁODZI.

Z okazji dwunastej rocznicy objęcia przez wojska polskie wybrzeża morskiego, w dn. 7 lutego b. r. odbył się urządzony staraniem Łódzkiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej obchód tej rocznicy.

Po krótkim zagajeniu przez prezesa Oddziału p. płk. Walickiego, chór uczniów Miejskiej Szkoły Handlowej Męskiej odśpiewał Hymn Narodowy, poczem członek Zarządu p. inż. Nalepiński wygłosił wyczerpujący referat p. t. „Sprawa dostępu Polski do morza a Gdynia”; odczyt był bogato ilustrowany przez zrzecami.

Następnie siłami uczniów M. S. H. został odegrany stylowy obrazek z życia kaszubskiego w gwarze kaszubskiej.



Z balu morskiego w Warszawie.

Siedzą od lewej: wiceminister Przemysłu i Handlu i prezes Rady Głównej L. M. i K. p. Józef Kożuchowski, p. Kożuchowska, p. Małowska, p. de Rossetowa i p. dr. Stefanowicz.



Bal morski w salonach hotelu Europejskiego w dniu 7. II. 1932, urządzony staraniem okręgu warszawskiego L. M. i K.

Na zakończenie orkiestra M. S. H. odegrała parę utworów muzycznych osnutych na tle melodii kaszubskich, a chór odśpiewał dwie pieśni kaszubskie.

Obchód zgromadził około 360 osób.

Odczyt p. inż. Nalepińskiego został następnie powtórzony dla Koła młodzieży przy Oddziale L. M. i K. w Łodzi.

PRZYSTAŃ LIGI M. I K. W SANDOMIERZU.

Dzięki staraniom miejscowego Oddziału Ligi M. i K. Sandomierz pozyskał przystań wioślarską i schronisko, które mieścić się będzie w uzyskanym na ten cel od władz wojskowych i odpowiednio przerobionym baraku wojskowym.

Oddział Ligi w Sandomierzu posiada obecnie bardzo poważny tabor rzeczny, a mianowicie: 4 łodzie żaglowe oraz 8 kajaków. Oprócz zaopatrzenia schroniska, które już w roku ubiegłym przyjęło bardzo wiele wycieczek, zbudowano na Wiśle pomost pływający dla przybijania i mocowania łodzi wioślarskich.

Kryzys gospodarczy wpłynął niestety na pewne zmniejszenie się liczby członków. Mimo to Zarząd Oddziału nie ustaje w pracy, zwłaszcza w dziedzinie wychowania wodnego młodzieży.

Duże zasługi dla tak pomyślnego rozwoju prac Oddziału położyli p. Józef Bednarski, który pełnił w r. 1931 funkcje skarbnika i sekretarza, oraz p. Naguszewski, kierownik miejscowych warsztatów, służący pomocą i fachową radą przy budowie łodzi i kajaków.

UKONSTYTUOWANIE SIĘ WŁADZ OKRĘGÓW LIGI M. I K.

Okręg Lubelski Ligi M. i K. — W dniu 20 grudnia ub. r. odbył się w Lublinie Zjazd Delegatów Oddziałów Ligi M. i K. województwa Lubelskiego. Zjazd został zwołany przez Zarząd Główny Ligi M. i K. w celu utworzenia w Lublinie Okręgu Ligi M. i K. Delegatem Zarządu Głównego był mjr. dypl. Fularski. Na Zjazd ten przybyli delegaci z Oddziałów: w Lublinie — dr. Stoch, Tadeusz Skulimowski, Jadwiga Sasorska, Władysław Godziszewski, Marja Żurawska; Ofice-

rów Garnizonu Lubelskiego — płk. Tucker, mjr. Rudzki i mjr. Miś; w Zamościu — Jadwiga Prędkiewiczówna, Jadwiga Miłodzeńska, Marjan Pele. Szwarcbirówna; w Puławach — Dr. Z. Wierzchowski; w Naleczowie — Jan Szybowicz; w Nieleddwi — Witold Rzewuski. — Ponadto zaproszeni przez Zarząd Główny goście. Na przewodniczącego zebrania zaproszono płk. dypl. S. Iwanowskiego, który zaprosił do prezydium pp.: Dr. Modrzewskiego, Dr. Stocha i na sekretarza p. Skulimowskiego.

Mjr. dypl. Fularski wygłosił referat, w którym przedstawił ogólnie całokształt zamierzeń, prac i zadań Ligi M. i K. Po referacie rozwinęła się obszerna dyskusja, następnie przystąpiono do wyboru Zarządu Okręgu, który ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — płk. dypl. Iwanowski, I wiceprezes — Dr. Jan Modrzewski, II wiceprezes Dr. Franciszek Stoch; członkowie Zarządu: ppłk. Burgiel, ppłk. K. S. Eustachiewicz, Dr. Jaczewski, mjr. dypl. Kempki, pos. Moczulski, prof. Pieszko, mgr. pr. Pliszczyński, kpt. dypl. Ryczel, dyr. J. Sasorska, płk. Tucker, prof. Uziembło, Dr. Wierzchowski; zastępcy: Bielnicki, mjr. dypl. Braclawski, Dr. Godziszewski, Jaroszyński, Leśnikowski, Rzewuski i Szybowicz. Komisja Rewizyjna pp.: gen. bryg. Dobrodzicki, prezes Sądu Apel. Sekutowicz, Ks. Miegn.

Na posiedzeniu konstytucyjnym Okręgu w dn. 17 stycznia r. b. wybrano na sekretarza kpt. dypl. T. Ryczła, na zastępcę sekretarza mjr. dypl. J. Braclawskiego, na skarbnika ppłk. Burgiela, na zastępcę skarbnika mgr. pr. Pliszczyńskiego. Na posiedzeniu tem przedstawił prezes program prac Zarządu. By ułatwić wykonanie programu utworzono w ramach Zarządu trzy sekcje: 1) organizacyjna, 2) propagandy, 3) sportu wodnego.

Zarząd Okręgu przystąpił do akcji tworzenia nowych Oddziałów, uzyskując w tym względzie pełne poparcie ze strony p. Wojewody Świdzińskiego. Również podjęto akcje tworzenia Kół Szkolnych.

Delegatura Okręgu Lwowskiego Ligi M. i K. w Jarosławiu. — Zjazd Delegatów Okręgu Lwowskiego Ligi M. i K. uchwalił powołać do życia Delegaturę Okręgu Lwowskiego w Jarosławiu, w skład Zarządu której weszli pp.: gen. bryg. Wacław Wieczorkiewicz — prezes, Insp. Szkoln. Mieczysław Bem — wiceprezes, Kpt. Jan Sobolewski — sekretarz. Zarząd Delegatury zamierza przystąpić do tworzenia Oddziałów Ligi M. i K. we wszystkich miastach powiatowych należących do jego rejonu.

NOWOPOWSTAŁE ODDZIAŁY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Oddział przy Zarządzie Głównym Towarzystwa Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza. W dniu 12 grudnia 1931 r. powstał Oddział Ligi M. i K. przy Zarządzie Gł. Tow. Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza w Warszawie, w skład Zarządu którego weszli pp.: Piotr Józwiak — prezes, Ewelina Dębska — wiceprezes, Marja Bergerówna — sekretarz, Jadwiga Kreczmerówna — skarbnik, Janusz Woszczyński — zastępca sekretarza, Witold Jankowski — zastępca skarbnika, członek Zarządu p. Edward Dubanowicz. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Vieujean, Radłowski i Morawska.

Oddział Ligi M. i K. w Ostrołęce. W dniu 21 stycznia 1932 r. powstał Oddział



Grupa członków Zarządu Oddz. L. M. i K. w Pucku.

Siedzą od lewej p. p.: Grabowski Adolf, burmistrz Kamski, Grabowski Jan (prezes), Miedzianowski Józef, stoją p. p. Wrona (sekretarz), Szmidtke i Lewiński (skarbnik)

Z rozpoczęciem roku szkolnego 1931/32, Ligi M. i K. w Ostrołęce, w skład Zarządu którego weszli pp.: Płk. Stefan Debiński — prezes, Płk. Anatol Jezierski — I wiceprezes, Dyr. Sobiński — II wiceprezes, Por. Andrzej Paulo — sekretarz, Por. Władysław Smoleński — skarbnik, członkowie Zarządu pp.: Hipolit Bułat i Burmistrz Ostaszewski. Do Komisji Rewizyjnej powołano pp.: Starostę Kazimierza Milewicza, Dyr. Szamotę i Dyr. Antoniego Piekarskiego.

Oddział Ligi M. i K. w Kleszowie. — W dniu 1 stycznia 1932 r. powstał Oddział Ligi M. i K. w Kleszowie, Zarząd którego ukonstytuował się jak następuje: prezes — Paweł Olejani, — wiceprezes i sekretarz — Oleg Lebedyński, skarbnik — Felicjan Kurjota. W skład Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Bronisława Angas, Wiera Lachczuk, Lidja Wołoszyn.

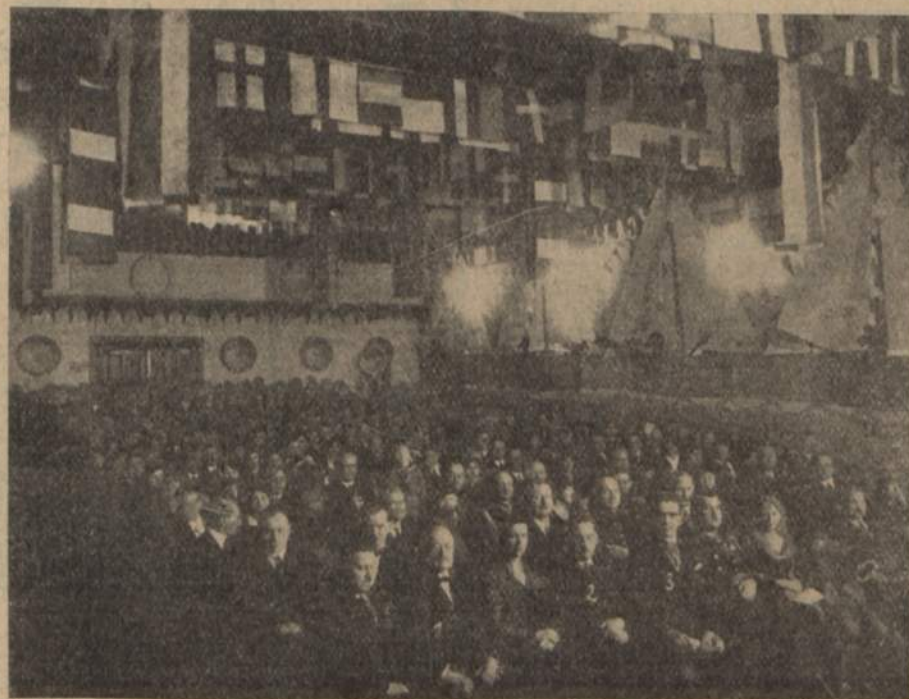
Oddział przy Państwowym Seminarjum Nauczycielskiem w Prużanie. —

po przeprowadzonej reorganizacji, powołany został do życia Oddział Ligi M. i K. przy Państwowym Seminarjum Nauczycielskiem w Prużanie. — Opiekunem Oddziału został wybrany p. prof. Tomaka. — Do zarządu weszli pp.: K. Piliptuk — prezes, A. Denisiuk — sekretarz, M. Chwaliński — skarbnik, członkowie zarządu: pp. M. Bogdan, K. Krycki i M. Bazan. — Na przewodniczącego komisji rewizyjnej wybrano p. M. Machonia. (ż)

Oddział Ligi M. i K. w Przeworsku. — W dniu 27 listopada 1931 r. powstał Oddział Ligi M. i K. w Przeworsku. W skład zarządu nowego Oddziału weszli: pp. Longin Pyż — prezes, dr. Jakób Krok — zast. prezesa, członkowie zarządu: pp. starosta Adam Romiszewski, prof. Orkiszówna, Bronisława Graffówna, inż. Zygmunt Gzowski, dyr. Józef Czerwiński, Longin Śnieszek, prof. Rajca, Kazimierz Koczocik, Karol Rolski, Stanisław Bajorek, Jan Rogus, insp. Piotr Hamulak. (ż)

Oddział Ligi M. i K. Oficerów Garnizonu w Lublinie. — W dniu 4. XII. 1931 r. powstał oddział Ligi M. i K. Oficerów Garnizonu w Lublinie. W skład zarządu weszli: pp. Płk. Leonard Tucker — prezes, ppłk. Jan Żaluska — wiceprezes, członkowie zarządu: pp. mjr. dypl. Kazimierz Południowski, mjr. Leon Ciepela, mjr. Józef Mordarski, mjr. Tadeusz Miś, mjr. Piotr Rudzki, kpt. Mieczysław Targowski. — Komisja rewizyjna: pp. płk. dypl. Leopold Endel-Ragis, mjr. int. Jan Piechura, mjr. K. S. Augustyn Nowotarski. — (ż)

Oddział-Ligi M. i K. w Lubaczowie. Dnia 14 grudnia 1931 r. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Lubaczowie. W skład Zarządu nowego Oddziału weszli pp.: dyr. Leon Barański — prezes, insp. Jakób Utzig — wiceprezes, burmistrz Franciszek Mazurkiewicz — skarbnik, nacz. Tadeusz Breit — sekretarz; członkowie Zarządu pp.: Dr. Stanisław Kaszubski, Kpt. Władysław Bochenek, Dr. Henryk Friser. — (ż)



„Wielka Akademia Morska” w Częstochowie, urządzona staraniem miejscowego Oddziału L. M. i K., z której 50% czystego dochodu przeznaczono na „fundusz kolonjalny”. W pierwszym rządzie siedzą m. inn.: prezes Oddz. L. M. i K. p. inż. Bartoszewski (I), wicestarosta częstochowski p. Bielawska i komisarz miasta p. Mazur.

Oddział Uniwersytecki L. M. i K. Jako pierwsza placówka Ligi Morskiej i Kolonjalnej na terenie akademickim powstał w Warszawie Uniwersytecki Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej z siedzibą przy Kole Medyków. Zadaniem jego będzie wyzyskanie dotąd niewykorzystanych sił duchowych i materialnych młodzieży studenckiej dla spraw morskich i kolonjalnych. Zarząd ukonstytuował się w składzie następującym: prezes — kol. Bernstein Kazimierz, wiceprezes — kol. Miniewicz Jerzy, sekretarz — kol. Stefanowicz Helena, II sekretarz kol. Klein Julian, skarbnik — kol. Sawicki Wojciech, wice-skarbnik — kol. Kubiński Zbigniew, członek Zarządu: kol. Bolechowski Feliks.

Do Zarządu dokooptowani zostaną przedstawiciele Kół Naukowych poszczególnych wydziałów. Dla przeprowadzenia skutecznej akcji propagandowej Zarząd powołał do życia Komitet Międzywydziałowy do spraw Uniwersyteckiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, w skład którego weszli prezesi wszystkich Kół Naukowych.

„Kolo Morskie” przy Gimnazjum Im. Władysława IV w Warszawie. — W dniu 21 grudnia 1931 r. powstało przy Okręgu Warszawskim Ligi M. i K. „Kolo Morskie” przy Gimnazjum Władysława IV, Zarząd którego ukonstytuował się jak następuje: J. Kanclerz — prezes, Z. Sutkowski — wiceprezes, E. Domański — sekretarz, B. Redzisz — skarbnik.

Oddział Ligi M. i K. przy Kasie Chorych m. st. Warszawy. — W dniu 3 stycznia 1932 r. powstał Oddział Ligi M. i K. przy Kasie Chorych m. st. Warszawy, Zarząd którego ukonstytuował się jak następuje: dr. Wojciech Kozłowski — prezes, dr. Tadeusz Rakowski — wiceprezes, dr. Kazimierz Szapocznikow — skarbnik, Henryk Walenta i Wiktor Piłarski — sekretarze; członkowie Zarządu pp.: dr. Stanisław Zakowski, Jan Rakowski, Aleksander Jastrzębski, Bolesława Ligowska, Marjan Bębnowski, dr. Zygmunt Stefanowicz i dr. Józef Bidziński; zastępcy pp.: Wincenty Romaszewski, Romuald Kalicki, Gustaw Szarski i Zygmunt Woźniak. — Do Komisji Rewizyjnej wybrano: dr. Jana Siedleckiego, Urszulę Nowacką, Wieńczysława Turkowskiego, na zastępcę p. Tomasza Zygonia.

Oddział L. M. i K. w Gnieźnie.

W dniu 22. IX. 1931 r. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Gnieźnie, w skład Zarządu którego weszli pp.: prezes — Gen. Malinowski, wiceprezes — prezydent Kasprowicz, skarbnik — Wnukowska, sekretarz — por. Opiełiński, zast. sekretarza — inż. Dobrzyński; członkowie Zarządu pp.: prez. Barciszewski, Dyr. Birgfellner, plk. Kluczyński, insp. Kusza, Dyr. Land, ks. Napierała, starosta Słaby i ks. Zabłocki, oraz wszyscy Burmistrzowie powiatu gnieźnieńskiego.

ZMIANY ZARZĄDÓW W ODDZIAŁACH.

Oddział w Suwałkach. — Na zebraniu w dniu 3. XII. 1931 r. zarząd Oddziału w Suwałkach ukonstytuował się, jak następuje: dyr. Bronisław Bartoszewicz — prezes, członkowie zarządu: pp. Mieczysław Łajewski, Ks. Józef Roszkowski, Baczewski i Kazimierz Omilianowicz. — Do komisji rewizyjnej wybrano: pp. Wincentego Burakiewicza, Tomasza Jada-chowskiego i Leona Grochockiego. (Z)

ODDZIAŁ LIGI M. I K. W BIAŁYMSTOKU.

Dnia 25 stycznia 1932 r. na Walnym Zebraniu członków Oddziału Ligi M. i

K. w Białymstoku Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje: prezes — Mr. Aleksander Helm, wiceprezes — Kamilla Rybarkiewiczówna, sekretarz — Djonizy Wilczyński, skarbnik — Kazimierz Milewski, gospodarz przystani — Adam Karaś, członkowie: Tadeusz Bargielski i ks. Edward Mikołaj. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: prezes — Jan Szafranko, członkowie: Romuald Góralski, Wacław Kłozę, zastępcy: Franciszek Mitan i Władysław Rilipowicz Referat szkolenia młodzieży powierzono p. Tadeuszowi Bargielskiemu.

Oddział Ligi M. i K. w Śremie. Na Walnym Zebraniu członków Oddziału Ligi M. i K. w Śremie w dn. 21 listopada 1931 r. Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje: A. Bergner — Prezes, St. Pawlicki — Wiceprezes, Fr. Chudoba — Sekretarz, Fr. Gajewski — Skarbnik, F. Wagner — Gospodarz.

Oddział Ligi M. i K. w Małej Dąbrówce. Dnia 6 stycznia r. b. odbyło się Walne Zebranie członków Oddziału Ligi M. i K. w Małej Dąbrówce przy udziale 50 członków i przedstawiciela Okręgu Zagłębia Węglowego p. Dr. A. Rostka. — Po odczytaniu protokołu z poprzedniego Walnego Zebrania i sprawozdania z działalności Oddziału, w którym podkreślono owocną działalność pp. prezesa Przybyły, sekretarza Turonia i skarbnika Bobisza, którzy w okresie sprawozdawczym zorganizowali wycieczkę z Mysłowic do Wielkiego Chelmu na rzece Przemszy, oraz utworzyli sekcję teatralną i własną orkiestrę, przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, udzielając ustępującym władzom Oddziału absolutum. — Na wniosek prezesa Przybyły został mianowany prezesem honorowym dotychczasowy wiceprezes p. Kosma. — W skład Zarządu weszli pp.: Józef Przy-

była — prezes, Paweł Mycielski — wiceprezes, Karol Toruń — sekretarz, Ewald Sobczyk — zastępca sekretarza, Leon Babisz — skarbnik, członkowie Zarządu pp.: Jan Sodzawiczny, Józef Bortel i Jan Habryka. W skład Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Kurt Prokasz, Karol Kurc i Paweł Wilk, zastępcy p.: Wincenty Szamsza, Franciszek Kalinowski, Maksymilian Jonderko. Jako delegatów do Okręgu wybrano pp.: Kurta Proksza, Leopolda Lukaszka i Karola Turonia.

Oddział w Mławie. — Po walnym zebraniu członków Oddziału Ligi M. i K. w Mławie, odbytem w dniu 6 lipca 1931 r. Zarząd Oddziału ukonstytuował się, jak następuje: Dr. Bolesław Nakonieczny — prezes, Inż. Konrad Korecki — wiceprezes, sędzia Euzebjusz Oparkowski — skarbnik, adwokat Mieczysław Ganszer — sekretarz. — W skład komisji rewizyjnej weszli p.: prezes Włodzimierz Rudnicki, mecenas Jerzy Heryng i Stanisław Siudak. — (Z)

ODDZIAŁ L. M. I K. W PUCKU.

Na Walnym Zebraniu członków Oddziału Ligi M. i K. w Pucku w dn. 27 stycznia r. b. wybrano ponownie przez aklamację dotychczasowy Zarząd w składzie pp.: Jan Grabowski — prezes, Adolf Roman — wiceprezes, Ludwik Wrona — sekretarz, Józef Miedzianowski — zast. sekretarza, Jan Suliński — skarbnik; do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Wojciecha Sulińskiego, Józefa Vudzisza i Maksa Lewandowskiego. Do Rady Nadzorczej weszli pp.: Stefan Prieb, Józef Dawid i Juliusz Abraham.

LIKWIDACJA ODDZIAŁÓW.

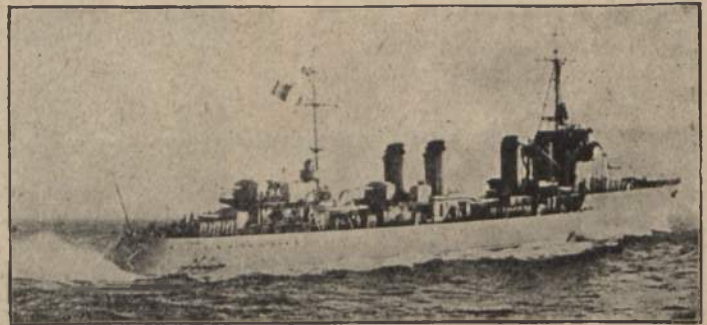
Zlikwidowane zostały następujące Oddziały Ligi M. i K.: w Czerwonym Borze oraz w Warszawie „Oddział Przeszkolenia Morskiego”. (Z)

Każy Polak winien należeć do Ligi Morskiej i Kolonjalnej!

PENHOËT

**Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów
(KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE itp.)



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

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



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

DROGI NASZEJ EKSPANSJI ZAMORSKIEJ

Program zamorski Polski, o który walczyliśmy od szeregu lat, obejmuje trzy zasadnicze dziedziny, a mianowicie: 1) emigrację osadniczą za oceanem, czyli planową kolonizację małorolnych i bezrolnych; 2) akcję plantatorską i hodowlaną na terenach kolonialnych, oraz 3) docieranie z towarami polskimi na rynki zaoceniczne i bezpośrednie zapopatrywanie się w surowce i w towary kolonialne.

Jeżeli chodzi o pierwszą z tych dziedzin, to jest o kolonizację zaoceniczną, to uważamy, że terenem najodpowiedniejszym, terenem przez naszego włościanina-emigranta zbadanym jest południowa część Ameryki Południowej, gdzie setki tysięcy Polaków zdołało już sobie stworzyć własne, niezależne warsztaty pracy i gdzie wielu naszych rolników-emigrantów znaleźć może dla siebie i dzisiaj potrzebne warunki gospodarcze.

Druga dziedzina naszej ekspansji zamorskiej, mianowicie przedsiębiorstwa kolonialne, choćby narazie średniego typu, — to skierowanie na olbrzymie tereny afrykańskie na przykład, zdolnych i przedsiębiorczych plantatorów i hodowców z pewnym kapitałem, którzy zajęliby się tam w pierwszym rzędzie produkcją tych artykułów i surowców, które mają zbyt w Polsce.

Trzecia wreszcie dziedzina — to racjonalna wymiana handlowa między Polską a krajami zaocenicznymi. Musimy stworzyć dla siebie takie warunki naszego handlu z krajami pozaeuropejskimi, aby wymiana odbywała się przynajmniej 100 za 100, a nie jak to było np. w roku 1930, kiedy to przywieźliśmy z tych krajów za 506 milionów złotych, a wywieźć tam zdołaliśmy tylko za 123 miliony złotych.

Wystarczy przytoczyć parę danych liczbowych, porównawczych z innymi krajami, aby uwidocznili, jak dalece wtłoczeni jesteśmy w orbitę europejską i jakie z tego powodu ponosimy straty. W roku 1930 obroty handlu zagranicznego Niemiec wynosiły 46,2 miljardy złotych, — Czechosłowacji 8,7 miliardów złotych, a Polski — tylko 4,6 miliardów zł.

Obroty handlowe dwa razy tylko od nas liczebnie silniejszych Niemiec, są większe przeszło dziesięciokrotnie od naszych obrotów, a dwa razy mniejszej od nas Czechosłowacji — dwukrotnie większe od naszych.

Trudno to niekorzystne dla nas zjawisko przypisywać tylko temu, że tamto są kraje uprzemysłowione, a my jesteśmy krajem rolniczym. Takie bowiem stawianie sprawy byłoby błędem nie do darrowania. Trzeba sobie jasno i wyraźnie powiedzieć, że brak nam tylko należytej organizacji w naszym — mimo wszystko dużym organizmie gospodarczym. Bo jeżeli weźmiemy z kolei przykład małego kraju rolniczego, jakim jest Danja — to zobaczymy że kraj ten, mimo swego bezmała dziesięciokrotnie mniejszego obszaru i tyleż mniejszej niż Polska ludności, posiadał w roku 1930 większe obroty handlowe z zagranicą niż my, gdyż wynoszące 7,5 miljarda złotych.

Jasną jest więc rzeczą, że ta siła gospodarcza Danji, została tam osiągnięta przede wszystkim dzięki dobrej organizacji zarówno produkcji, jak i handlu duńskiego.

Zrozumiałe jest również, że trudno naśladować całkowicie wzory obce. Każdy kraj posiada szereg właściwości, które sprawiają, iż nie da się w nim zastosować żywcem

wzorów obcych, choćby były najlepsze. Niemniej jednakże przykłady innych pobudzać nas powinny do inicjatywy i do energicznego zabrania się do wypełnienia tych luk w życiu gospodarczym, jakie dewastacyjna gospodarka zaborców na naszych ziemiach wytworzyła.

Jedną z podstawowych luk w naszej strukturze gospodarczej jest od dnia dzisiejszego zależność od obcych w handlu zaocenicznym. Bezmała trzecią część importu Polski stanowią towary i surowce kolonialne, które po dziś dzień, w olbrzymiej większości, sprowadzamy za pośrednictwem innych, obcych organizacji gospodarczych i przez obce porty, jak: Hamburg lub Trjst. Rezultat z tego taki, że przynajmniej 25% zysku z tego zbytecznego pośrednictwa tonie w kieszeniach obcych.

—Z drugiej znow strony, mimo, iż posiadamy przeszło 7-miljonową emigrację (z czego około 5 milionów Polaków zamieszkuje w krajach zaoceniczych) — nie zdołaliśmy z milionowymi rzeszami naszego wychodźstwa nawiązać ekonomicznej łączności.

Najwyższy już więc dzisiaj czas usunąć te wszystkie niedomagania polskiego życia gospodarczego.

Nie stać nas na to, ażeby dusić się w ciasnych ramach Europy i ponosić setki milionów złotych corocznych strat, a temsamem zmniejszać swój gospodarczy stan posiadania.

W imię walki o lepsze jutro — musimy zdobyć się na zaczęcie realizacji zamorskiego, gospodarczego programu Rzeczypospolitej. Da nam to szerokie możliwości ekonomiczne zarówno dla całości naszego gospodarstwa narodowego, jak i dla szerokiego ogółu obywateli.

Dr. W. ROSIŃSKI.

POLSKA EKSPANSJA NAUKOWA W DZIEDZINIE BADAŃ ZOOLOGICZNYCH

Wśród wszystkich nauk przyrodniczych zoologia wysunęła się w odrodzonej Polsce niewątpliwie na pierwsze miejsce, jeśli chodzi o ekspansję w prowadzeniu badań pozakrajowych, o wzięcie odrazu, że tak pozwolimy sobie powiedzieć, szerokiego kursu wszechświatowego, jaki przystoi twórczości naukowej wielkiego narodu i państwa. Stało się tak, być może, w znacznej mierze dlatego, że właśnie w dziedzinie zoologii zaczęły się u nas najwcześniej bodaj krystalizować współcześnie pojęte formy organizacji pracy naukowej, gdyż już w roku 1919 powstała centralna instytucja naukowo-badawcza w postaci ówczesnego działu zoologicznego Narodowego Muzeum Przyrodniczego, dzisiejszego Państwowego Muzeum Zoologicznego. Muzeum to, mimo nader trudnych warunków, w jakich odbywały się początki naszej pracy państwowo-twórczej na wszystkich polach, wskrzesiło w krótkim czasie tradycje naszych badań naukowych w krajach odległych, tradycje sławnych podróży Jelskiego, Sztolcmana, Dybowskiego i innych. Była nawet jeszcze pewna żywa łączność osobista z tamtymi czasami, gdyż w skład pierwszego personelu odrodzonego Muzeum wszedł sędziwy już podówczas, ale jeszcze krzepki, Jan Sztolcman. Jednym z kustoszów Muzeum był nadto prawie od początku jego istnienia Tadeusz Chrostowski, który miał za sobą już dwie wyprawy naukowe do Brazylii, dokonane jeszcze przed wojną światową.

To też pierwsza wyprawa naukowa, która wyruszyła poza granice odrodzonej Polski, była wyprawą zoologiczną. Zorganizowana i kierowana przez T. Chrostowskiego wyprawa, w której piszący te słowa miał zaszczyt mu towarzyszyć, wyruszyła z Warszawy w grudniu 1921 r. i mimo nader skromnych środków materialnych, oraz mimo straty swego kierownika, który zmarł na malarję w dalekich lasach na pograniczu Paragwaju, zdołała zrealizować całkowicie zakreślony sobie plan i dokonać pod względem naukowym niemało. Trwała ona przeszło dwa lata, z czego okrągłe półtora roku spędzono w pod względem naukowym zupełnie prawie niezbadanej zachodniej części stanu Parana. Z ogólniejszego punktu widzenia była ona przytem planowem

nawiązaniem do polskich badań zoologicznych, które były prowadzone w Ameryce Południowej w drugiej połowie zeszłego wieku.

W następnych latach Ameryka Południowa i Środkowa były jeszcze kilkakrotnie odwiedzane przez zoologów polskich. W roku 1923 odbył wycieczkę terenową do Brazylii Południowej obecny korespondent Państw. Muzeum Zoologicznego dyr. ginn. Szymon Tenenbaum. Latem 1926 r. odbyli kilkotygodniową wycieczkę zoologiczną do środkowego Meksyku Sz. Tenenbaum i dr. Tadeusz Wolski, przyczem zbierali również materiały zoologiczne w czasie kilkodniowego pobytu na Kubie, w okolicach Hawany. W roku 1928 był w południowej Brazylii docent Uniwersytetu Warszawskiego dr. Jerzy S. Ruzzkowski, prowadząc studia parazytologiczne. Latem 1929 r. zorganizowało Państwowe Muzeum Zoologiczne wycieczkę zoologiczną i hydrobiologiczną na jeziora środkowego Meksyku, w której wzięli udział kustosze Muzeum dr. Tadeusz Wolski i piszący te słowa. Wreszcie w podróży ćwiczebnej „Daru Pomorza” w r. 1931/32 wzięli udział z ramienia Państw. Muzeum Zoologicznego dyrektor Muzeum Dr. Wacław Roszkowski i praktykant Stanisław Feliksiak, absolwent Uniw. Warsz. Z terenów, zwanych w zoogeografii neotropikalnemi (tj. Ameryki Południowej i Środkowej) mieli oni możność zbadać okolice Pernambuco w północnej Brazylii i wyspę Martynikę na Małych Antylach.

Cennem uzupełnieniem wyników, uzyskanych przez wymienione powyżej wyprawy i wycieczki, były materiały zoologiczne ofiarowane Państwowemu Muzeum Zoologicznemu i innym instytucjom naukowym polskim bądź to przez zbieraczy miejscowych, bądź też przez osoby, dorywczo odwiedzające Amerykę Południową. Na pierwszym miejscu należy tu postawić bardzo bogate zbiory, zgromadzone w południowej Brazylii przez korespondenta Państw. Muzeum Zoologicznego dr. Józefa Czakięgo.

Drugim obszarem, intensywnie opracowywanym przez zoologów polskich, były w ostatnich latach kraje bliskiego wschodu, w szczególności południowy-wschód Europy. Na terenie Rumunii pracował w ro-

ku 1929 jeden z najwybitniejszych zoologów polskich ś. p. prot. dr. Władysław Poliński, prowadząc badania nad pochodzeniem świata zwierzęcego Karpat i Siedmiogrodu. Również w rozmaitych okolicach Rumunii przeprowadzali badania ś. p. pplk. dr. Stanisław Marjan Krzysik (dolny bieg Dniestru i Dunaju), asystent Państw. Muzeum Zoologicznego dr. Hieronim Jawłowski (Besarabja i Siedmiogród), kustosz Muzeum dr. Janusz Domaniewski (Dobrudża) oraz niżej podpisany (Mołdawja). W Jugosławii prowadził w roku 1929 kilkomiesięczne badania zoologiczne na pobrzużu Dalmacji dr. T. Wolski. W Bułgarii gromadził materiały zoologiczne prof. Zygmunt Mokrzecki (Szk. Gł. Gosp. Wiejsk. w Warszawie), oraz niżej podpisany, a w Turcji, głównie w okolicach Konstantynopola, asystent Państwowego Muzeum Zoologicznego Mieczysław Węgrzecki i piszący te słowa. W Grecji zbierał okazyjnie dyr. dr. W. Roszkowski. Bardzo wiele materiałów zoologicznych zgromadził w czasie kilkakrotnego pobytu w Palestynie dyr. Sz. Tenenbaum. Wreszcie najdłuższe i najwszechstronnejsze badania prowadził w roku 1930 i 1931 w dolnym Egipcie dyr. dr. W. Roszkowski.

Oprócz tego cały szereg innych krajów był odwiedzany dorywczo przez zoologów polskich lub przez osoby, które gromadziły materiały zoologiczne, pragnąc przyczynić się do wzbogacenia polskich instytucyj naukowych. Z krajów takich można wymienić chociażby: Czechosłowację, Węgry, Łotwę, Estonję, Norwegję, Danję, Austriję, Niemcy, Szwajcarię, Italię, Hiszpanję, Portugalję, Rosję Sowiecką, Mandżurję, Chiny, Malakkę, Wyspy Kanaryjskie, Senegal, Rodezję Północną, Abisynję, Kongo, Stany Zjednoczone, Peru, Kolumbię i inne. Na specjalne wymienienie zasługuje tu między innymi wspaniały dar, jaki otrzymało w roku ubiegłym Państwowe Muzeum Zoologiczne od Leona X. Sapięhy w postaci pięknego okazu goryla górskiego, upolowanego przez ofiarodawcę w górach koło jeziora Kivu, we wschodniej części Kongo Belgijskiego.

Jak dalece w ciągu ostatnich lat praca naukowa w Państwowym Muzeum Zoologicznym, będącym centralną naszą instytucją naukową na polu zoologii, wykroczyła poza ra-

my badań krajowych, świadczy następujące zestawienie: w wydawnictwach Muzeum ogłoszono w czasie od 1921 do 1931 r. ogółem 121 rozpraw naukowych, z których 69 dotyczyło świata zwierzęcego krajów obcych, a mianowicie 11 Europy, 6 Azji, 5 Afryki, 24 Ameryki, głównie południowej, oraz 23 różnych krajów obcych w więcej niż jednej części świata. To też nie dziwnego, że wobec tak bogatego dorobku naukowego Państwowe Muzeum Zoologiczne jest już obecnie traktowane w opinii naukowej zagranicznej nie jak jakaś instytucja lokalna, lecz jest uważane za placówkę naukową o znaczeniu światowym. Należy jeszcze dodać, że wydawnictwa naukowe Muzeum wysyłane są regularnie w drodze wymiany do przeszło 500 pokrewnych instytucji naukowych zagranicznych i docierają w ten sposób do najodleglejszych zakątków kuli ziemskiej, że wymienimy tylko dla przykładu takie „egzotyczne” kraje jak: Guatemala, Costa Rica, Ko-

lumbja, Peru, Paragway, Uganda, Madagaskar, Filipiny i t. d. Wreszcie poszczególni specjaliści spośród personelu Państw. Muzeum Zoologicznego otrzymują stale do opracowania naukowego materiały od różnych instytucji naukowych obcych, co stanowi również jedną z bardzo doniosłych postaci naszej ekspansji kulturalnej.

Jeśli zatrzymałem się nieco szczegółowiej na działalności Państw. Muzeum Zoologicznego, to głównie dlatego, że jest to centralna instytucja zoologiczna u nas, oraz dlatego że prace tam dokonywane znam najbliżej. Do naszej ekspansji naukowej na polu zoologii przyczyniał się jednak w ostatnich latach i szereg innych instytucji, jak zakłady zoologiczne uniwersytetów, Krakowska Akademia Umiejętności, towarzystwa naukowe i t. d. Nie należy również zapominać, że szereg prac nie terenowych, lecz nawet czysto laboratoryjnych, ze względu na doniosłość poruszanych zagadnień przysporzyło w tej dziedzinie

nauce polskiej wiele sławy u obcych.

To też śmiało można powiedzieć, że zoologia polska zdała w odrodzonym Państwie egzamin produktywności i potrafiła sobie wyrobić godną opinię na terenie międzynarodowym.

Tem więcej byłoby pożądane, by tak owocna działalność naukowa spotykała się z jaknajwyższem poparciem szerszych warstw społeczeństwa, a szczególnie tych osób, które mają sposobność odwiedzania odległych, a pod względem przyrodniczym ciekawych krajów. W takich razach bowiem często przy minimalnym wysiłku i znikomym lub zgoła żadnym kosztach można wiele pożytecznego dla nauki zdziałać. W związku z tem pragnąłbym właśnie na łamach „Morza” podkreślić, że we wszystkich takich przypadkach można potrzebne informacje i wskazówki otrzymywać zawsze w Państwowym Muzeum Zoologicznym w Warszawie.

DR. TADEUSZ JACZEWSKI

NOWA POLITYKA KOLONIALNA FRANCJI?

We Francji jest brany poważnie pod uwagę projekt jeszcze silniejszego związania gospodarczego kolonii francuskich z metropolią. Projekt ten polega na zarezerwowaniu wyłączności rynków kolonialnych francuskich dla towarów pochodzenia francuskiego. Równocześnie jest on wyrazem dążności Francji do usunięcia przywozu produktów kolonialnych z obcych, nie francuskich kolonii.

Europejski rynek francuski jest bardzo pojemny. Oprócz produktów z własnych kolonii Francja sprowadza wiele towarów z kolonii obcych. Wartość tego importu z obcych kolonii wynosi 2 miliardy franków rocznie.

Równocześnie kolonie francuskie sprowadzają dużo różnych wytworów obcego przemysłu, pomimo, że z Francji sprowadzają więcej towarów, aniżeli do niej wywożą swych produktów.

Ponieważ ogólny eksport francuski do wszystkich krajów świata jest mniejszy, aniżeli import stamtąd, i to prawie o 11 miliardów franków, przeto myślą przewodnią projektu jest przesunięcie owych 2 miliardów franków z importu z obcych kolonii na dostawy z kolonii własnych, oraz zwiększenie wywozu do swych kolonii właśnie o owe 2 miliardy, czyli zmniejszenie niedoboru w handlu zagranicznym o 4 miliardy.

Projekt więc w ujęciu praktycznym przedstawiałby się prosto, a mianowicie:

a) przesunięcie nabywania produktów kolonialnych z obcych kolonii na własne kolonie przez nałożenie wysokich cel importowych na produkty obce; b) przez nałożenie wysokich cel na towary, przywożone do kolonii francuskich z obcych krajów, równocześnie uprzywilejowanie towarów francuskich na swych rynkach kolonialnych.

Taka polityka kolonialna — zdawałoby się logiczna — ma także i swą odwrotną stronę, która znowu ma swe wie-

lorackie strony ujemne. Przedewszystkiem oznaczałaby zastosowanie takiego stanu rzeczy, jakiego przykłady znajdujemy w historii kolonii, a który zakończył się fatalnie dla dwu niegdyś potęg kolonialnych tj. Portugalii i Hiszpanii. Państwa te zastosowały ongiś politykę wyłączności swych kolonii i polityka ta doprowadziła do utraty: przez Portugalję — Brazylii, a przez Hiszpanję — Meksyku, i obecnych republik południowoamerykańskich. Anglja w ten sam sposób utraciła dzisiejsze Stany Zjednoczone.

Poza tem zachodzi pytanie, czy państwa obce które sprzedają w kolonjach francuskich swe towary, ale równocześnie także i kupują w nich produkty, będą czyniły i w przyszłości tam swe zakupy, jeśli nie będą mogły nic w nich sprzedać? W pierwszym rzędzie będzie to dotyczyło Niemiec, — które są netylko poważnym dostawcą ale i odbiorcą kolonii francuskich. Zamknięcie barierami celnymi kolonii tych dla eksportu niemieckiego może mieć także następstwa polityczne, w sensie tem większego parcia Niemiec do odzyskania kolonii, utraconych w czasie wojny europejskiej.

Również włoski handel z kolonjami francuskimi może w tym wypadku poważnie ucierpieć, a skutki tego mogą również spowodować tem silniejsze dążenia włoskie do rozszerzenia i wzmocnienia swych posiadłości w Afryce. Wiele innych państw, nieinających kolonii, ale mających t. zw., interesy kolonialne, wynikające z eksportu towarów swych do kolonii francuskich, może odczuć w sposób przykry nowy kierunek tej polityki. Wśród nich może znaleźć się także i Polska. Wprawdzie nie mamy bezpośredniej wymiany towarowej z koloniami francuskimi, posiadamy jednak „interesy kolonialne”, gdyż sprowadza-

my produktów kolonialnych zależnie od roku za 700 do 900 milionów złotych. Kolonie francuskie zawsze mogliśmy traktować, jako tereny naszej ekspansji towarowej tytułem rekompensaty za sprowadzanie stamtąd, w przyszłości, produktów kolonialnych.

Jak dalej będzie się kształtowała francuska myśl zamkniętego koła wymiany towarowej pomiędzy metropolią i jej koloniami, oraz jakie formy przybierze w ujęciu praktycznym — okaże to najbliższa przyszłość. Polityka ta byłaby tylko dalszym ciągiem zamykania się Francji przed przywozem produktów z obcych kolonii. Została ona zapoczątkowana w roku zeszłym przez nałożenie wysokich cel na różne produkty kolonialne obcego pochodzenia. Równocześnie sumy, stał uzyskane, zostały przeznaczane na popieranie wytwórczości tych samych produktów we własnych kolonjach które, pod wpływem zachęty francuskiej tyle ich wytworzyły, że obecnie w okresie kryzysu nie mogą ich nigdzie sprzedać.

Zwolennicy omawianego projektu twierdzą, że netylko obecnie ale nawet w przyszłości, niema obawy utraty kolonii afrykańskich, albowiem element ludnościowy jest tam zupełnie inny, aniżeli był w obu Amerykach, gdzie panowały Portugalia i Hiszpanja. Roztropna polityka kolonialna — ma według nich — usunąć to niebezpieczeństwo. Natomiast 2 miliar. franków w zwiększonym, eksporcie towarów francuskich do własnych kolonii, wzmocni wytwórczość krajową i będzie jednym z poważnych czynników, przeciwdziałających obecnemu kryzysowi. Handel, wyłącznie z Francją, tem silniej zacieśni węzły gospodarcze kolonii z ich metropolią i tem więcej ugruntuje tam władzę francuską — oto niektóre racje, przytaczane przez propagatorów tej koncepcji.

Typowym przykładem ma tu być Algier, który obecnie jest tak silnie związany gospodarczo z Francją i politycznie jest tak pewną kolonią, że jest dzisiaj ostoją w panowaniu francuskim w północnej Afryce, a w wywozie francuskim zajął, jako klient, pierwsze miejsce tuż po Anglii, która w r. ubiegłym sprowadziła najwięcej towarów francuskich.

Czy Francja, wprowadzając w życie

swój projekt, zdoła równocześnie z wyparciem ze swych kolonij obcych towarów, stać się odbiorcą wszystkiego, co wyprodukują jej kolonie i czy w ten sposób zapewni im dostateczną zdolność konsumcyjną, obecnie trudno jest przesądzać.

W każdym razie takie zamknięcie Francji w kręgu własnych interesów kolonialnych w obecnych czasach, gdy liberalizm handlowy w kolonjach był pod

stawą handlu światowego, byłoby bardzo znamienne i świadczyłoby o daleko posuniętych zmianach w tej podstawie i zastosowaniu, tak bardzo potępianej przez ekonomistów samowystarczalności, na którą jednak może sobie pozwolić kraj, posiadający tak rozległe dominium kolonialne i tak pojemny konsumcyjny rynek europejski.

FRANCISZEK ŁYP

POLACY WE FRANCUSKIEJ LEGJI CUDZOZIEMSKIEJ

Niewiele zapewne wśród szerszych warstw naszego społeczeństwa znana jest formacja wojskowa, istniejąca w kolonjach francuskich pod nazwą „Legji Cudzoziemskiej” (Legion Étrangère), a jeszcze mniej ten fakt, że w szeregach jej pełni służbę wojskową znaczna liczba naszych rodaków.

Formacja ta została stworzona przez Francuzów w zeszłym stuleciu przy zdobywaniu Algieru i w ubiegłym roku obchodziła setną rocznicę swego istnienia. Przez ten czas Legja zapisała się chlubnymi zgłoskami w historii kolonialnej wojskowości francuskiej i w znacznym stopniu, a w niektórych wypadkach wyłącznie, przyczyniła się do zawojowania i utrzymania tak ważnych dla francuskiego imperjum kolonialnego krajów, jak Algier, Tunis, Indochiny, a w ostatnich czasach Marokko i protektorat syryjski.

Jak sama nazwa wskazuje, Legja formowana jest prawie wyłącznie z cudzoziemców, wśród których można spotkać przedstawicieli wszystkich ras i narodów. Co się tyczy Francuzów, to ci zajmują prawie wszystkie stanowiska oficerskie i ogromną większość podoficerskich, a wśród szeregowców jest ich bardzo nieznaczny odsetek.

Rodacy nasi zaczęli wstępować do Legji z chwilą jej powstania. Początkowo byli to nasi emigranci, wojskowi i polityczni, z lat 1830/31, 1848 i 1863/64, następnie różne niespokojne duchy, gnane żądzą przyciągnięcia do Legji wielu z pośród emigrantów, którzy wyjechali do Francji w celach zarobkowych, a z tych czy innych względów pracy nie otrzymali lub zostali jej pozbawieni.

Służba w Legji trwa 5 lat. Niektórym jednak legionistom, jako kara za złe sprawowanie się, jest przedłużana jeszcze na kilka miesięcy. Pobyt w Legji nie można zaliczyć do bardzo przyjem-

nego spędzania czasu. Legioniści stale znajdują się w marszach, albo w walkach z tubylczymi, wojowniczymi plemionami. W chwilach zaś spokoju muszą forsownie ćwiczyć, albo wykonywać prace przy budowie dróg, kolei, koszar, a nawet tuneli i t. p. Praca ta odbywa się przy temperaturze 30° C., a często i wyższej, jest więc bardzo ciężka i wyczerpująca. A do tego w oddziałach Legji panuje bardzo surowa dyscyplina.

Po 5-letniej służbie legionista może się zwolnić, rozumie się, o ile uda mu się uniknąć śmierci w bitwach lub od zaraźliwych chorób tropikalnych. Otrzymuje on wtedy t. zw. premię w wysokości 5000 fr. (Francuzi dostają więcej bo do 7000 fr.) oraz bilet bezpłatny do gra-



Jeden z szejków arabskich w Marokku



Legjonista Starczak, szofer w kompanii samochodów pancernych w Marokku

nicy Francji. Kto chce, może uzyskać obywatelstwo francuskie. Spora część legionistów jednak tak się żyje z Legją, że po ukończeniu pierwszego pięcioletnia, natychmiast podpisuje kontrakt na następne pięć lat. Inni próbują życia cywilnego i mają się tych czy innych zawodów, we Francji albo w kolonjach. Ale tylko niektórzy z nich potrafią się jako tako urządzić w cywilu. Najczęściej po kilku niefortunnych próbach, pozbawieni poparcia i opieki, szybko wydają otrzymaną premię i wracają do Legji. Po paru tygodniach można ich znowu widzieć w Sidi - Bel - Abbes (miejscowość w Algierze, gdzie stoją zapasowe oddziały Legji), jako nowozaciecz-



Sierżant Kolodziejki z legji cudzoziemskiej w Tonkinie.

nych. W tym wypadku, o ile sprawowanie jego jest bez zarzutu, legionista awansuje na podoficera i z czasem może dojść do szarży sierżanta-szefa.

Spoleczeństwo nasze, pomimo nawałta kłopotów i trosk, jaki je w ostatnich czasach trapi, winno się jednak zainteresować losem tych ludzi, zarzuconych w piaszki Sahary i dżungle Indochin. Szczególniej obowiązek ten ciąży na organizacjach, opiekujących się naszymi emigrantami, jak również pracujących nad wcieleniem w czyn polskiej idei kolonialnej. Opieka nad legionistami polegałaby przede wszystkim na pomocy kulturalno-oświatowej: przesyłaniu książek i czasopism, drobnych podarunków, urządzaniu uroczystych obchodów, świąt kościelnych i narodowych. Zaznaczyć należy, że w roku 1930 staraniem p. Fuchsowej, naszej rodaczki, stała zamieszkałej w Marakeszu (Marokko), została urządzona uroczysta wieczerza wigilijna dla żołnierzy - Polaków 4 pułku Legji, stacjonowanego w temże mieście i w okolicy. Obchód ten udał



Legjonista Józef Dobrzański (w środku)

się znakomicie i podkreślił dwie, bardzo przyjemne dla nas okoliczności: 1) pierwszym narodem, który zdobył się na urządzenie jakiegokolwiek uroczystego obchodu dla swoich rodaków w Legji byliśmy my — Polacy; 2) dowództwo Legji po raz pierwszy od czasu jej istnienia pozwoliło na zorganizowanie podobnego uroczystego obchodu dla żołnierzy-obcokrajowców, okazując przytem wydatną pomoc. Dokąd bowiem zazdrośnie bronili legionistów od styczności z ich rodakami. O ile mi wiadomo niektóre organizacje i osoby prywatne zajmują się legionistami i od czasu do czasu posyłają im gazety, książki, drobne upominki i t. p. Również wspomniany obchód w Legji wzbudził zainteresowanie wśród naszego społeczeństwa, co wyraziło się w dużej ofiarności na ten cel. Należałoby jednak tę dorywczą akcję zorganizować i oprzeć ją na szerszych podstawach pod egidą jednej z organizacji społecznych.

Liga Morska i Kolonjalna mogłaby tu mieć wdzięczne pole do działania, gdyż wśród legionistów, kończących służbę, już znajdują się tacy, którzy chcieliby osiedlić się w tej kolonii, w której przedtem służyli. Ludzie ci, przy pewnym poparciu i wskazówkach z kraju mogliby rozpocząć pracę w kolonjach francuskich, a jako znający język, miejscowe warunki i przyzwyczajeni do tamtejszego klimatu, mogliby być bardzo pomocni przy realizowaniu, powstającego, niestety, wciąż jeszcze w sferze projektów i marzeń, kondominium polsko-francuskiego w kolonjach francuskich.

Również byłoby bardzo wskazane rozpoczęcie akcji, drogą dyplomatyczną, czy też inną, nad polepszeniem bytu materialnego legionistów; np. zrównanie ich pod względem zaopatrzenia po ukończeniu służby w Legji z Francuzami, powiększenie żołdu i t. p.

Chwila obecna tembardziej nadaje się do rozpoczęcia podobnej akcji, że z powodu rozpoczynającego się we Francji bezrobocia, zapewne znowu znaczna ilość naszych rodaków zaciągnie się pod sztandary Legji, podobnie jak to było w roku 1923 podczas bezrobocia, wywołanego stabilizacją franka.

Załączone do niniejszego szkicu zdjęcia zostały przesłane z Marokka, Algieru, lub Indochin przez sierżanta Stefana Kołodziejskiego, kaprali Alberta Nowaka i Romana Łazarczyka oraz legionistów Leona Starczaka, Józefa Dobrzańskiego i Henryka Bomskiego.

J. KUCHARSKI.



Na służbie w cytadeli w Fezie. Stoją od lewej przedstawiciele czterech narodowości: Arab, Polak, Francuz i Niemiec. W głębi widać część starego Fezu.



Oddział legji cudzoziemskiej w Indochinach.

W KRAINIE PINJORÓW

W krajach podzwrotnikowych zmrok zapada wcześniej i szybko. Zupełnie już było ciemno, kiedy zajechałem do Kurytyby. Na dworcu obskoczyła mnie zgraja agentów hotelowych, czchająca na gości, tak rzadkich w czasie kryzysu. Wybrałem hotel „Martins”, znany z czystości i umiarkowanych cen. W kilka minut byłem już na miejscu.

Za piękny obszerny pokój z pełnym utrzymaniem i używalnością łazienki miałem płacić 10 milrejsów dziennie t. j. zaledwie 5 naszych złotych, według kursu z października 1931 roku.

Po kąpeli i kolacji wybiegłem na miasto. Powietrze było świeże i rześwe. Po raz pierwszy od długich miesięcy odczynałem pełnymi płucami. Chłodne po-

wiewy raz poraz zawiewały od gór Sierra do Mar. Miałem wrażenie, że znajduję się nie pod zwrotnikami, ale w jakimś europejskim uzdrowisku górskim. Nie dziwota — wszak przeciętna temperatura roczna wynosi w Rio de Janeiro 21° Celjusza, podczas gdy przeciętna Kurytyby, wzniesionej na 900 metrów nad poziom morza, nie przekracza 16 stopni. Nigdzie w całej Brazylii, nawet w wysokich górach Sierra de Mantiqueira, nie czulem takiej rześwości i energii, jak w Kurytybie.

Kurytyba, stolica stanu Parana, krainy zajmującej obszar 200.000 kilometrów kwadratowych i posiadającej 900.000 mieszkańców jest małym, dosyć nowoczesnym miastem. Liczy około 100.000

mieszkańców, w dużej części pochodzenia portugalskiego. Na ulicach słyży się często obcą mowę. Nawet rdzenni Brazylijanie ulegli tu silnym wpływom cudzoziemskim. Język ich stał się twardszy i mniej subtelny od pieśczołliwej, niemal dziecinnej mowy mieszkańców Rio de Janeiro. Główną, najelegantszą i najbardziej ruchliwą ulicą Kurytyby jest 15 de Novembro. Pełno na niej wspaniałych sklepów, cukierni, restauracji. Rzęsiste światła, bijące od wystaw i licznych latarni, doskonale oświetlają szeroką, dobrze wyasfaltowaną jezdnię i kipiące życiem chodniki. Od tej ulicy rozpocząłem spacer po Kurytybie.

Z licznych cukierni i restauracji dochodziły dźwięki muzyki. Przy stolikach



Plac Tiradentes w Kurytybie

siedzieli gromadki opasłych obywateli, którzy popijali piwo. Nie potrzebowali otwierać ust, aby zdradzić swe pochodzenie. Po ulicach spacerowały gromadki „moças”, mniej filigranowych i eleganckich niż w Rio de Janeiro, ale za to bardziej swojskich, miłszych dla oczu Europejczyka. Niektóre miały bujne blond włosy i chociaż przeważnie mówiły po portugalsku, nie mogłyby się zaprzeczyć germańskiego pochodzenia. Lniane kolor włosów i pewien wrodzony wdzięk, tak właściwy kobiecie polskiej, zdradzał znów u innych przynależność do rasy słowiańskiej. Czulem się doskonale w tem europejskim prawie środowisku i z przyjemnością łowiłem dźwięki mowy ojczystej, dosyć często rozlegającej się na pryncypalnej ulicy Kurytyby.

Kurytyba jest stolicą stanu, którego rolnictwo opiera się w głównej mierze na Polakach i Rusinach, częściowa zaś na Niemcach i Włochach. Najwięcej jest Polaków, których liczbę w Paranie określają na 150 tysięcy. Mieszkają oni głównie na płaskowzgórzu i prawie wcale nie zapuszczają się w gorące i febryczne niziny paranańskiego Pomorza. Miasto otoczone jest gęsto wieńcem kolonij polskich, samo jednak posiada tylko 8.000 Polaków.

Koloniści nasi, którzy od 60 zgorą lat napływali do Parany, stworzyli szereg organizacji, zjednoczonych ostatnio w Centralnym Związku Polaków w Kury-

tybie. Tam również wychodzą trzy pisma: „Gazeta Polska”, „Polska Prawda w Brazylii” i „Lud”. Dwa pierwsze są tygodnikami, trzeci ukazuje się dwa razy w tygodniu. Rzeczpospolita Polska opiekuje się rodakami za pośrednictwem Konsulatu Polskiego w Kurytybie. (Obecnie powstaje w Kurytybie Konsulat Generalny R. P. — przyp. red.) Pomoc starożytnego kraju polega na subsydjowaniu różnych imprez kulturalnych i oświatowych.

Życie polskie w Kurytybie jest dosyć ożywione. Ruch kulturalny skupia się koło miejscowego Kolegium Polskiego im. H. Sienkiewicza oraz w stowarzyszeniu „Sarmacja”, grupującym studentów miejscowego uniwersytetu. Bardzo ruchliwy Związek Amatorów Sceny urządza często wcale niezłe przedstawienia, cieszące się dużą frekwencją.

Spędziłem w Kurytybie w sumie zaledwie kilkanaście dni. Trudno mi więc, na podstawie tak krótkich obserwacji wygłaszać jakieś sądy o życiu polskim w tem mieście. Mogę mówić o ściśle zewnętrznych wrażeniach. Otóż wydaje mi się, że Polonia tamtejsza zbyt wiele czasu i energii poświęca małostkowemu sporam i animozjom. Dygnitarze kłócą się o to, kto ma siedzieć na honorowym krześle w teatrze, kto się komu pierwszy powinien uklonić i o tym podobne drobiazgi. Kwestje personalne górują nad innymi zagadnieniami. Nieraz ważniejszą jest

rzeczą nie „co kto robi” ale — „kto co robi”. Naturalnie, że plotki i obmowy szerzą się w przerażający sposób. Pomimo tych wad Polacy kurytybscy nie są pozbawieni i bardzo cennych zalet. Cechuje ich gościnność i uczynność. Ohgadują się, ale i wspomagają w potrzebie. Lepsze to, niż zimna obojętność wobec człowieka, tak częsta w Europie. Zresztą nie brak i ludzi pod każdym względem kryształowych.

Po kilkudniowym pobycie w Kurytybie, postanowiłem udać się na prowincję i zobaczyć kolonie polskie, gdzie chłop nasz, pochłonięty twardą pracą o byt, zdala od małostkowych swarów kurytybskich, zdobywa podstawy ludzkiej egzystencji i podnosi swym twórczym wysiłkiem dobrobyt przybranej ojczyzny. Za poradą p. Makomaskiego, instruktora rolnego, postanowiłem zwiedzić Affonso Penna, starą kolonję polską, znajdującą się niedaleko Kurtyby, potem zaś udać się do Araukarji i Campinas.

Wczesnym rankiem wyjechałem samochodem do Affonso Penna.

Rychło skręciliśmy na jakieś gliniaste rozdoly. Auto wyprawiało dzikie podskoki. Niejednokrotnie miałem możność sprawdzenia wytrzymałości karoserji na własnej głowie. Ze zdziwieniem dowiedziałem się przytem, że droga, którą jechałem, nie była najgorszą i że wogóle w Paranie, tak jak i w całej Brazylii, nie ma prawie wcale dobrych dróg. Tuż za wielkimi miastami, na przedłużeniu wyasfaltowanych avenid, ciągną się wybitiste drogi „polskie”, po których tylko wprawni szoferzy brazylijscy potrafią prowadzić swoje auta.

Krajobraz okolic Kurytyby jest bardzo monotony. Lasy zostały przeważnie wycięte. Gdzie niegdzie tylko na nieużytkach skalistych lub bagnach, pozostały się jeszcze kępy drzew, zrzadka przetykane pinjami. W wielu miejscach wycięto do cna pomniejszą krzewinę i królewskie piniory, podobne do ogromnych żydowskich świeczników, sterczały samotnie w dostojnym odosobnieniu. Na miejscu dawnych borów dziewicznych, rozciągały się pola uprawne, zieleniące młodem zbożem i świeżo zasadzoną kukurydzą. Miejscami na pastwiskach, ogrodzonych drutem kolczastym, pasły się stada bydła rogatego. W pobliżu domków kolonistów wałęsały się czarne bronzowe świnię i niezliczone stada kur. Wszędzie widać było zwycięski trud kolonisty europejskiego, który niezmiernym wysiłkiem pokonał puszczę dziewiczą. Zwycięstwo jego było tem większe, że dokonane wyłącznie nie-



Rodzina polskich wychodźców w Paranie



Szkoła polska w Paranie

mal własnymi rękoma, prawie bez żadnej pomocy rządu. Sami stanęli w obliczu twardej przyrody i sami ją zmogli.

Sporo czasu upłynęło, zanim ujrzeliśmy wreszcie pierwsze chaty Affonso Penna, kolonji położonej na stepie, już poza zasięgiem dawnych dziewiczych puszczy podkurytybskich. Na samym wstępie, przy wjeździe do kolonji, koło drogi, ujrzałem murarzy, pracujących nad wykończeniem okazałego gmachu.

— Co to za dom budują? — spytałem p. Makomaskiego.

— Szkołę polską.

— Musi tu mieszkać dużo Polaków, skoro wznoszą tak wspaniałą budynek.

— Zaledwie 16 rodzin, przyczem tylko 12 łoży pieniądze na budowę szkoły.

Zdumienie moje było jeszcze większe, gdy dowiedziałem się, że na każdą rodzinę wypadnie kosztów na sumę kilku tysięcy milrejsów. Zaimponowała mi ofiarność naszych pionierów, rzadko spotykana w starym kraju. Dodać jednak należy, że kolonja Affonso Penna jest do pewnego stopnia wyjątkiem. Założyli ją ludzie wyrobieni społecznie, wśród których nie brak było i emigrantów politycznych, zbiegłych z Królestwa Kongresowego po nieudanej rewolucji w 1904 — 1907 roku.

Niedaleko za szkołą rozciągało się piękne gospodarstwo p. X., który w ciągu 20 lat ciężkiej pracy zamienił 10 akców dość jałowej ziemi stepowej na śliczną, naprawdę wzorową fazendę, budząc podziw i zazdrość u sąsiadów. Zajechaliśmy na obszerny majdan, znajdujący się za ładnym domkiem, krytym czerwoną dachówką. W mieszkaniu był tylko syn gospodarza, czternastoletni wyrostek, żywy okaz tężyzny żywiołu polskiego, zrodzonego w Paranie.

— Gdzie ojciec? — zapytał p. Makomaski.

— Pojechał do młyna.

— A matka?

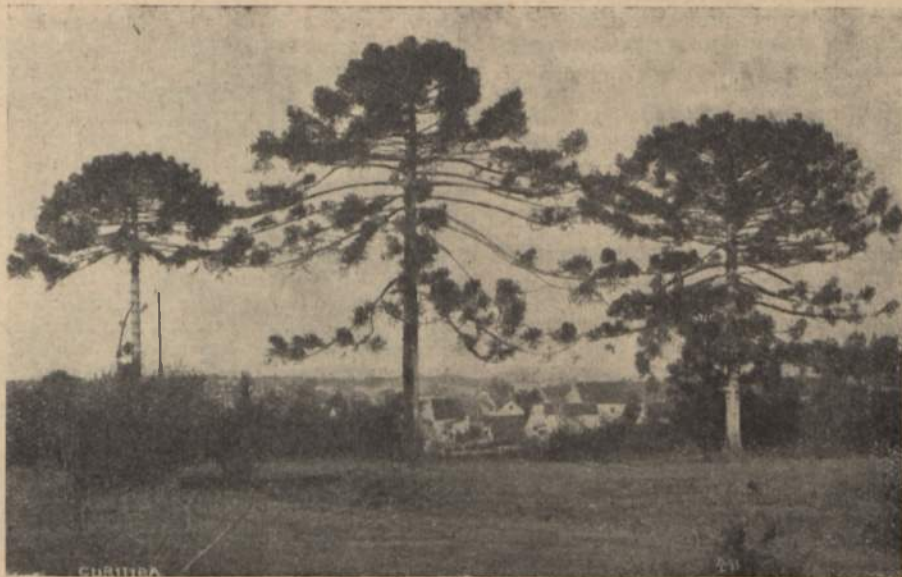
— Pracuje w polu.

— Biegnijno duchem i powiedz, że chcielibyśmy z nią pomówić.

Chłopak zniknął i za chwilę powrócił w towarzystwie matki. Gospodyni wyglądała zdrowo i czerstwo. Przywitała się z nami serdecznie, pokazując w uśmiechu dwa rzędy doskonale utrzymanych białych zębów. Widać było, że nie zmogły ją prywacje życia pionierskiego. Z zadowoleniem oprowadzała nas po gospodarstwie, nie szczędząc drobiazgowych objaśnień. Dumna była, że może nam pokazać rezultaty długich lat pracy, poszczycić się krwawo zdobytym dobrobytem. Obejrzelśmy obszerne, dobrze uprawne pola pszenicy, kukurydzy i żyta, podziwialiśmy zielone drzewa pomarańczowe, uginające się pod ciężarem złocistych owoców, powędrowaliśmy do stajni i obory, aby obejrzeć resztę dobytku. Wróciliśmy wreszcie do chaty. Rozsiedliśmy się wygodnie w obszernej i czystej izbie, i rozgadaliśmy się z kolonistką, która barwnie i szeroko opowiadała o trudach życia pionierskiego.

— Przed dwudziestu laty — mówiła — gniliśmy na wsi wołyńskiej, karmiąc się tylko żurem i źle kraszonymi kartoflami. Bieda aż piszczała. Urodziliśmy i wychowaliśmy się w nędzy, myśleliśmy, że i w niedostatku zejdziemy z tego marnego świata. Pewnego razu kompadre*) nasz

— Walenty — rzekł do mego męża. Opowiadają, że w Brazylii jest dobrze. Nie masz nic do stracenia — rzuciłbyś tę biedę i pojechał do Ameryki. Może tam wy kierujesz się na gospodarza.



Pinjory parańskie

Podrapał się mój stary w głowę i przyszedł do mnie na radę. Młoda byłam wówczas i jazda w świat szeroki bardzo mi się uśmiechała. Zamiast odradzać, jeszcze namawiałam męża do podróży. Rada w radę postanowiliśmy jechać. Sprzedaliśmy chałupę i zuchelek gruntu, który umrzeć nie dał, ale i żyć nie pozwał i pojechaliśmy wielkim okrętem do Brazylii. Namordowaliśmy się w czasie długiej i ciężkiej drogi, ale dobiliśmy wreszcie do Rio de Janeiro, skąd odtransportowano nas do Parany. Dano nam ziemie bardzo marne, bo stepowe. Jak okiem sięgnąć wszystko zarosnięte było trawą i chwastami. Lasu ani na lekarstwo. Gdzie niedzie tylko wyrastały kępy mizernej krzewiny, przeważnie niezdatnej do niczego. Całe szczęście, że osadzono nas blisko Kurytyby. Łatwiej zapędzić świ-

nie na targ, lub sprzedać kilka tuzinów jaj. Z początku jednak nie było z czem iść do miasta. Zbudowaliśmy sobie nędzną budę z gliny i chrustu, nasadziliśmy trachę fizonu i kukurydzy i czekaliśmy zmiłowania Bożego. Żyliśmy gorzej od psów. Głód nas trapił, robaki gryzły, źli ludzie dokuczali, przyodziewek spadał z grzbietu, dzieciaki plakały z biedy. Żalowaliśmy już naszej wołyńskiej nędzy, myśląc, że chyba nigdy tutaj nie dorobimy się chleba i mięsa. Myśleliśmy nawet o powrocie. Niestety, sprzedaliśmy wszystko i trzebaby było w kraju przystać na parobka we dworze. Nie mogliśmy się na to zgodzić i pozostaliśmy w Affonso Penna. Mój stary zawziął się i powiedział, że prędzej nogi wyciągnie, niżby miał ze wstydem powrócić na Wołyń i zostać dworakiem. Minęło jeszcze wiele lat. Urobiliśmy sobie ręce do krwi, ale widzi pan, że nie nadarmo. Mamy i pszeniczkę i żytko i owies. Kukurydzy świnie nażrą się, ile zechcą. I żrą jej dużo, cabany, i spasają się jak byki. A konie pan widział? Prawda, że ładne? Mój stary to się w nich ogromnie miłuje. Ciągłyby je glaskał, poił, karmił, czyścił. Lepiej wyglądają niż dworskie cuganty. Chatę, w której siedzimy, zbudowaliśmy przed dziesięciu laty. Starą, kaboklerską budę, gdzie mieszkaliśmy z początku, zamieniliśmy na stodołę. Dawniej spaliśmy jak psy na barłogu słomianym, teraz wyleguje się człowiek na grubej pierzynie. Albo to niema ptactwa? Tylko drzeć to łajdactwo i pakować pierze do poduszek. Jeść też zaczęliśmy inaczej. Dawniej, jak człowiek na Wielkanoc zabił wieprza, to już na miesiąc przedtem cieszył się, że naje się do sytości. Teraz co miesiąc bijemy świnie. Kur też nie żalujemy. Mamy ich tyle, ani zliczyć. A mleka, a sera i maśta, pan myśli, że łakniemy? I miodu też jest pod dostatkiem, tyle że go przejeść nie można. Sycymy go i sprzedajemy do Kurytyby. Inne życie, panie kochany, niż w starym kraju. Skończyliśmy nazawsze z żurem i kartoflami.



Droga przez puszcę dziewiczą w Paranie

Kolonistka roześmiała się. Zadowolona była, że mogła się pochwalić dobrze zasłużonym bogactwem i prosiła bardzo, aby coś przekazać: Nie mieliśmy czasu, więc przestaliśmy na kilku szklankach chłodnego mleka i ruszyliśmy z powrotem do Kurytyby. Po drodze obejrzałem wzo-

*) kum

rowe gospodarstwo profesora Kossobudzkiego, który nosząc się z myślą odpoczęcia po latach znoonej pracy, kupił sobie chałupkę i kawałek ziemi na kolonii Affonso Penna i obsadził na niej ogródka. Ogródnik miał doprowadzić ziemię do porządku — wyciąć krzewy i chwasty, wyrzucić kamienie, zorać, słowem zamienić zapuszczone ugory na żyzne, kwitnące bujną roślinnością pola. Przyznać trzeba, że pracował wcale nieźle i kiedy zajęchałem z p. Makomaskim na farmę, widziałem już rezultaty jego trudów. Spory szmat ziemi znajdował się już pod uprawą i wcale ładne zboże zieleniło się za domem. Zastanowiła mnie tylko wielka różnorodność roślin, uprawianych na polach profesora. Tu lan zboża, tam kępka drzew owocowych, ówdzie znów zagon truskawek. Widać było, że gospodarz nie ma jeszcze zdecydowanego poglądu na kierunek w jakim powinny zmierzać prace gospodarskie na fazendzie.

Zdziwiło mnie to nieco, ale p. Makomaski rychło wytłumaczył mi tę tajemnicę niezdecydowania doktora.

— Widzi pan, doktor jest złotym człowiekiem i nawet, jako rolnik, nie może zapomnieć o pracy społecznej. Chce, aby jego ferma była dla innych wzorem racjonalnej gospodarki rolniczej. Skorzystałem z tego i robię na niej przeróżne eksperymenty. Popatrz pan na ten lan zboża. Kawałek jego wyrósł na jednym nawozie — nieźle mu posłużył, wyrósł wysoko. Obok rośnie zboże na ziemi nie nawożonej — liche, aż przykro patrzeć. Dalej znów poprawia się nieco — użyto znów nawozu tylko nieco późniejszego, niż na pierwszym kawałku. Poprzecinam w zbożu ścieżki, oddzielające różne nawożone odcinki lanu zbożowego. Chcę, żeby wycieczki rolników, które przyjadą tu wkrótce oglądać skuteczność nawozów sztucznych, mogły się swobodnie poruszać po polu i naocznie stwierdzić zna-

czenie, jakie ma użycie dobrego nawozu. Temi samymi zasadami kieruję się przy uprawianiu innych roślin. Naturalnie, że przy tego rodzaju gospodarce profesor dobrze dokłada do swej fazendy. Ogródnik nie ma ani krzty zrozumienia dla moich doświadczeń agronomicznych i uważa je za zwykłe balamuctwo, rujnąjące profesora. Gdyby od niego zależało, przepędziłby mnie na cztery wiatry. Na szczęście musi słuchać swego lekkomyślnego pana, a ten, dotąd, poleca realizować moje marnotrawne projekty. Cóż robić? Żal mi profesora, ale bez jego pomocy nie miałbym możliwości szerzenia drogą naocznych eksperymentów nowoczesnej kultury rolnej w okolicach Kurytyby.

Po zwiedzeniu fazendy doktora Kossobudzkiego pomknęliśmy z powrotem do Kurytyby.

C. d. n.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI.

Z PUSZCZY KAMERUNU

Między zwałami laterytów wije się wielki srebrny Nyong. Spiętrzone masy skał wyrzucone jakąś tajemniczą siłą rozsiadły się po jego brzegach, a na skałach wyrósł las, niesamowity, jakby z innej zamierzchłej epoki. Rwący potok przecina bloki kamienne, bujna roślinność o przedpotopowych formach, stwarza nastrój, na którego tle brontosaurus lub iguanodor, nie wywołałyby zdziwienia w oczach widza.

W ciszę prabytu wdzierają się ostrze topora. Tak postanowił, tak chce biały człowiek. Z trzaskiem wałają się olbrzymy. Słońce wdzierają się w krainę odwiecznego cienia. Puszcza odsłania swoje tajemnice.

I na tej ziemi, która od stworzenia świata nie znała innych gości prócz antylopy, goryla i pantery, zakwitła życie. Stu negrów z manchetami w ręku idzie w gęstwinę do ataku, tnie wszystko, wali dokola, rwie jak stado nosorożców.

Gigantyczny Eskodo, jak Herkules nowoczesny, swoją maczugą zadaje razy stuletnim olbrzymom, a gdy podcięty kolos zdaje się mieć już dosyć, Eskodo rzuca nań stek obelg, litanję wymyślań. Bez tego podobno drzewo nigdy się nie zwali. Taki jest zresztą zwyczaj w tym kraju. Trzask piekielny, łomot padającej potęgi. Zgrają ryczy na wiwat!

— A d ż o b é, a d ż o b é... a n t a a n! (razem, razem... dla białego!) Jest w tym wykrzykniku jakaś radość niesamowita ze zwycięstwa człowieka!

Przez szparę w ścianie między bambusami widzę, jak Łukasz zapala ogień, nastawia herbatę, poczem zwraca się na wschód podnosi ręce i śpiewa pół głosem modlitwę, której nauczyli go ojcowie w misji.

Świerszcze i koniki skończyły już swój koncert nocny, grube ciężkie krople rosy porannej spadają na dach naszego domku. Za NKol Samba szarżeje powoli. Jakieś bezbarwne światło przesiewa się przez opar. Różowa papuga zaczyna drzeć się w gęstwinie. Potem jak za dotknięciem kontaktu, przez gęstwinę lasu pada pierwszy promyk światła, rzuca niepewny anemiczny jeszcze cień na ziemię.

— Włodek! — rzucam — Wstajemy! Otwarta paszcza ziewa przeraźliwie, jakiś obły kształt pod mustiką przewala się z boku na bok. Żadnej odpowiedzi.

— Włodek, mrówki pod łóżkiem! — krzyczę. Skutkuje, jak zimna woda. Gentleman w pydjamie skokiem pantery staje w środku pokoju.

— Gdzie, co?!

Włodek boi się panicznie mrówek odkiedy go omal pewnej pamiętnej nocy żywcem nie zjadły, dlatego wspomnienie o mrówkach budzi w nim dreszcz grozy. Efekt był więc dobrze obliczony.

W parę chwil potem Łukasz puścił w ruch pałeczki tam-tamu. Ten cudowny instrument ma w sobie dziwną moc. Na łźwięk jego serce buszmena żywiej bić zaczyna, członki przeciągają się, ciało przechodzi do pozycji pionowej.

Przed domem zbiórka.

— Samba... samba! — drze się nasz „kapitan”, rozdziela manchetę, łopaty i to-

pory. Wyznacza prace i pędzi z czarnym zastępem na pole.

Pole plantacji jest doskonałym terenem dla studjów psychologicznych nad duszą czarnego. Buszmen jest stworzeniem nieobliczalnym. Najbardziej przewidyjący umysł białego nie jest w stanie pojąć, jakim perturbacjom ulegają zwoje mózgowie czarnej rasy.

Z naszego punktu widzenia ta psychologia nie ma żadnego celu. W ogólnych zarysach można stwierdzić że w „savoir vivre” Afryki dominującym momentem jest trzcinka. Nie chodzi tu może nawet o ból fizyczny, bo do tego czarny się dawno przyzwyczaił i nie robi to na nim specjalnego wrażenia. Trzcinka jest prosto symbolem pewnego autorytetu, usankcjonowanego odwiecznym zwyczajem. Jest to prosto pewnego rodzaju regulator życia, tak jak u nas regulatorem ruchu ulicznego jest policjant.

Przez dziesięć godzin dziennie popędzamy brygadę, przymyślamy się na słońcu, hodujemy irytację. Wymierzamy bambusem sprawiedliwość, która jakkolwiek spada boleśnie i niespodziewanie na skórę buszmena, nie robi mu jednak zbytej krzywdy. Skóra ta jest tak odporna i tak amortyzuje ciosy, że tego rodzaju sprawiedliwość nie wzbudza żadnych protestów u podsądnego.

Każdy negr jest małym Zygfydem. Od dzieciństwa wymierzano mu w rodzinnej wiosce dobre lanie, więc poniekąd żył się z tą koniecznością życiową. Ba! Nawet są dowcipnisie.

I tak Meyongo MBela lubi pracować tylko wówczas gdy na niego patrzy oko białego. Bambus jednak pełni natychmiast swoją powinność. Meyongo się nie peszy. Wymyślił nawet piosenkę na ten temat.

W czerwonym dużym domu,
u pana gubernatora
siedziałem długo ja
w Akonolingu!

Tam stary MBida MSiwa
Co dzierży w ręku bambus
sypał mi codzień sto
w Akonolingu!

Biały człowieku zmęczysz się
i ręka wnet ci opadnie,
bom przywykł zdawna lanie brać
w Akonolingu!

I coż takiemu zrobić?



Bujna roślinność Kamerunu.



Rzeki są wygodnymi szlakami komunikacyjnymi we wnętrzu puszczy kameruńskiej

Abara ma znów inną metodę. Za każdym razem, gdy bambus nad nim się podnosi, siada u stóp Włodka, podnosi ręce:

— Mungo massa! (ja dziecko twoje panie).

A ponieważ dzieci też niekiedy należy przyprowadzać do porządku „od strony zachodniej”, więc dłaczegoż w tym wypadku robić wyjątek?

Organizacja pracy ma wielkie znaczenie na plantacji. Negr podnosi niesłychanie wydajność pracy w kolektywie. Potrzebuje on różnych emocyj, pomijawszy te, o których pisałem przed chwilą. Muzyka i śpiew mają te cudowne własności.

Przed szeregiem negrów, uzbrojonych w motyki, staje nasz Marcel „zapiewała” i zaczyna nucić zrazu spokojnie jakąś dziką melodję, której refren czarni natychmiast podchwytyją. Powoli rusza szereg, tempo ciągle wzrasta i wreszcie przechodzi w jakiś szal co crescendo doprowadza do maksimum wysiłku czarnego. Taki Marcel jest nieraz skarbem dla plantatora. Bierze podwójną pensję i za to cały dzień wyje, skacze, przewraca białkami i stara się robić jak najokropniejsze miny, by wywołać uśmiech i wysiłek u czarnego.

Ale szczytem wszystkiego jest pieśń wojenna, tak rzadko dziś śpiewana, ale taka mocna w swoim wyrazie. Trudno wypowiedzieć, co się dzieje w duszy huszmena, gdy posłyszysz hasło wojny. Raz tylko udało się nam zaobserwować ten efekt, gdy czarni nie mogli sobie dać rady z oczyszczeniem pewnego odcinka plantacji, w którym ulokowały się mrówki. Simeon postanowił się popisać przed nami i rzeczywiście dokonał cudu.

Gardłowym rykiem, jakimś chrapliwym jakby chrapaniem hipopotama lub rykiem atakującej pantery poprowadził on czarnych do ataku na mrówki i wykonał



Obrazek z głębi Kamerunu. Suszenie mięsa.

w kwadrans robotę, na którą pesymistycznie patrzyliśmy sami. Dopiero po tem zaczęły się jęki poszkodowanych, którym mrówki dobrze dały się we znaki.

Simeon zato został nazajutrz „kapita” to jest szefem grupy robotników.

I tak splywa nam dzień do dnia po-

dobny, w dzień walczyliśmy ze słońcem a w nocy cierpimy na bezsenność.

Gdy nadejdzie upragniony wieczór i ostatni fioletowy refleks skona gdzieś za wzgórzami, boy wystawia nasze leżaki na dwór. Gapimy się na spadające gwiazdy, przetrawiamy nasze dzienne irytacje, pijemy grog. Potem zaczynamy robić różne przypuszczenia, coby było, gdyby to, albo co innego, albo gdyby ta pani raptem do nas zjechała...

Włodek już dawno wybrał sobie Hispano Suizę w wielkim magazynie na Champs Elyseés, ja także upatrzyłem sobie pięknego Mercedesa, do którego świetnieby pasowała taka szczupła blondynka o migdałowych oczach z alraunicznym wyrazem twarzy.

Wybuchamy śmiechem.

W tym nastroju każda melodia demoralizuje człowieka. Zwłaszcza jeżeli z nią związane są jakieś wspomnienia. Ale właśnie dlatego kręcimy na naszym gramofonie właśnie takie tylko melodje.

„Co nam zostało z tych lat?...”

Dosłownie figa — twierdzi Włodek. Podzielam całkowicie jego zapatrywanie.

Chyba te parę milionów bakterij malarycznych, co dały sobie rendez vous na mojej wątrobie...?

MANDŻURJA

Mandżurja nazywamy w Europie autonomiczną prowincję państwa Chińskiego w języku miejscowym nazywającą nazwę Szeń-Czyń czyli Duń-San-Szeń*). Prowincja ta, — jak to obecne wypadki

*) Obecnie Mandżurja została już proklamowana przez Japończyków niezależną republiką, przyczem prezydentem nowej republiki został były cesarz Chin. (przyp. red.).

aż nazbyt jaskrawo dowiodły, weszła w orbitę interesów państwa Wschodzącego Słońca.

Na jakim tle powstały pretensje Japonii? Odpowiedź na to pytanie nie będzie zbyt trudna.

Zacznijmy wszakże od geografii. Mandżurja od zatoki Laoduńskiej aż po Mukden jest równiną, — reszta kraju jest górzysta. Góry te — to wschodnia część pogórza mongolskiego, począwszy

od Wielkiego Chinganu aż po Ilchnie-Alin. Najwyższe szczyty leżą w węzle górskim Czan - Bo - Szań, skąd wypływa jedna z największych rzek Mandżurji — Sungari.

Lato w Mandżurji jest niemal podzwrotnikowe, zima, zwłaszcza w północnej części kraju bardzo ostra, bezśnieżna, o dużych mrozach i silnych wiatrach, niosących tumany dokuczliwego kurzu.

Z roślinności dla Mandżurji znamienne są lasy leśzczynowe i lipowe oraz dąb i akacja. Z pośród traw zasługują na uwagę uła i korzeń „żeń-szeń” znany w chińskiej medycynie. Ze zwierząt drapieżnych występują tygrysy (w okolicy Gwynu i Chu-Lan-Czen'u), pantery, lamparty, wilki i niedźwiedzie. Bardzo liczne są dziki, wydry, sobole i wiewiórki, oraz ptaki drapieżne. Z innych ptaków liczne są skowronki, naśladujące głosy różnych ptaków i zwierząt. Za parę bażantów w czasie, gdy przebywałem w Charbinie, płacono zaledwie 35 kopiejek. Na wiosnę i latem ukazują się roje drobnych muszek i komarów w ilościach wprost katastrofalnych dla miejscowej ludności. W rzekach nieprzebrane ilości ryb.

Główną masę ludności stanowią Chińczycy, będący elementem napływowym wskutek kolonizacji. Mongolów spotykamy w zachodniej Mandżurji na pograniczu z Mongolją. W prowincji Chej-Lun-Czańskiej występują Dachurowie, Sołonowie, Birarze i Orończowie — nie-liczne szczepy tunguskiego pochodzenia. Autochtonami są tu Mandżurowie, jeden z głównych ludów szczepu turańskiego. Pierwotnie osiedleni byli nad górną Sungari, na południe od Kirinu, gdzie utrzymywali się z pasterstwa, myślistwa, a częściowo i z rolnictwa. Z czasem narzucili swą władzę również Chinom północnym. Obecnie zamieszkują głównie dorzecze Chur-Che i prawy brzeg Sungari. Dziś w Mandżurji jest ich około 1.000.000 głów, w Chinach zaś zanikają stopniowo, choć na wyższych stanowiskach państwowych — zwłaszcza w wojsku często spotykamy Mandżurów. Antagonizm Chińsko-Mandżurski jest dość silny. Kulturalnie Mandżurowie są grupą odrębną, mają swe pismo (przeróbki pisma mongolskiego) i dość bogatą literaturę. Z wyznań religijnych w Mandżurji są głównie reprezentowane: buddyzm i konfucjonizm. Są też wprowadzili chrześcijaństwo, szamaniści i mahometanie, ci jednak stanowią niewielki procent ludności.

Głównym zajęciem ludności mandżurskiej jest rolnictwo. Rolnictwo było zawsze popierane przez rząd chiński, który ze względów strategicznych pragnął skolonizować dziewicze pustkowia na pograniczu Syberji. Uprawia się przedewszystkiem gaolan, jęczmień, na południu ponadto ryż i kukurydzę. Z roślin strączkowych w większych ilościach uprawia się — Soja Hispida. Nadto duże obszary pól poświęcono uprawie maku (produkcja opium) i tytoniu. Na południu dobrze się udaje bawełna — rośnie dziko latorośl winna, indygo i drzewo morwowe.

Z bogactw naturalnych na plan pierwszy wysuwają się: węgiel kamienny, żelazo i ołów. W górach Czeń-Bo-Szań, w Chinganie i w dorzeczu Meche znajduje się nawet i złoto. Zdarzają się również bogactwa, lecz wcale lub nieznacznie tylko eksploatowane złoża siarki, saletry i soli.

Rozwinięta jest hodowla bydła, koni, świń i wielbłądów. Są dość liczne cegielnie, gorzelnie — pędzące wódkę z gaolanu, fabryki makaronu, tabakierki i wyrobów krytych laką. Papiernie skupiają się głównie w Girynie. Do czasu powstania kolei, handel szedł drogą morską przez In-Kon i Nin-Han, a lądem przez Szań-Chaj-Guań. Po wybudowaniu kolei mandżurskiej handel zśrodkował się w In-Kon, w Port-Arturze i w Charbinie. Z Europy i z Ame-

ryki eksportuje się do Mandżurji wyroby żelazne i wełniane, z Chin właściwych — bawełniane i jedwabne materiały i cukier; z Rosji — cukier, świece, naftę i mydło.

Pod względem administracyjnym Mandżurja dzieli się na trzy prowincje: Mukdeńską, Chaj-Lun-Czańską i Girynską. Każda z nich jest zarządzana przez oddzielnego general-gubernatora (wielkorządcę) czyli t. zw. dziań - dziunia. Dziań - dziuń z Mukdena ma władzę zwierzchnią nad całą Mandżurją. Była to władza pierwotnie tylko wojskowa, później połączona została z zarządzeniem cywilnym, zorganizowanym na wzór europejski.

Z tego krótkiego przeglądu widzimy, że Mandżurja stanowi kraj względnie bogato obdarzony przez naturę, a rozwój zaś jej uzależniony jest od odpowiedzialnej gospodarki państwowej — no i od włożonego kapitału.

W związku z tem wróćmy do postawionego na początku pytania. Pierwszym i zasadniczym motywem, (niemającym bezpośredniego związku z samą Mandżurją) toczących się obecnie wydarzeń na Dalekim Wschodzie, — jest sprawa nadmiaru ludności w Japonji. Japonja zmuszona jest poszukiwać terenów kolonizacyjnych. Do niedawna Japończycy emigrowali chętnie do Stanów Zjednoczonych i Australji, w ostatnich wszakże czasach nawet ta emigracja, jak wiadomo, została ustawowo zakazana przez władze odnośnych państw. Wobec tego zwrócono tem baczniejszą uwagę na teren najbliższy — Mandżurję, graniczącą z japońską Koreą. Na uwadze miano i to, że mandżurskie wybrzeże morza Żółtego — zatoki Koreańska i Loduńska są idealnym terenem do działań japońskiej floty wojennej — tego nadzwyczaj wymownego argumentu w każdym międzynarodowym sporze. Za wybraniem Mandżurji przemawiały również i następujące dane statystyczne: Mandżurja liczy 939,280 km² z 12,700 000 mieszkańców, a więc niewiele ponad 13 głów na 1 km². Zestawiwszy te dane z przeciętną dla Japonji liczbą 169 głów na km² i uwzględnivszy, że zaludnienie Nipponu wzrasta nadzwyczaj szybko i wkrótce dojdzie zapewne do pokażnej liczby 100.000.000, samo więc przez się wynika, że opanowanie słabo zaludnionej, a niezbyt odległej Mandżurji, leży w interesie Japonji.

Przeważna część obecnej ludności Mandżurji to Chińczycy, napływający z przeludnionych prowincji Chin właściwych. Stąd prosty wniosek, że Mandżurja leży w punkcie, gdzie się krzyżują dążenia kolonizacyjne dwu państw cierpiących na tę samą dolegliwość, jaką jest nadmiar ludności.

Istota konfliktu nie ogranicza się wszakże do tego jednego punktu. Japonji chodzi również o zdobycie nowych rynków zbytu dla swych towarów, oraz o możliwość rozbudowy przemysłu, że zaś własny przemysł Mandżurji jest słabo rozwinięty, że posiada ona nadto duże bogactwa naturalne (o czem wyżej), więc i pod tym względem odpowiada programowi japońskiemu.

Istnieją wreszcie i motywy natury politycznej, sięgające już częściowo do historii. Walki wewnętrzne w Chinach zachęciły Japonję do spróbowania szczęścia właśnie w chwili obecnej, tembardziej, że wojna 1894—5 roku wykazała, iż Państwo Środka nie jest zbyt groźnym przeciwnikiem. To też wkroczenie wojsk japońskich dokonane zo-

stało wysoce bezceremonjalnie, osłonięte jedynie błahemi pozorami słuszności. Wystąpienie to jednak zagroziło interesom szeregu wielkich mocarstw ze Stanami Zjednoczonymi, Rosją i Anglią na czele, co znacznie skomplikowało sprawę.

Stany Zjednoczone, dążąc do supremacji nad oceanem Spokojnym, nie chcą, by jakakolwiek sprawa o większej doniosłości została załatwiona poza niemi. Zresztą mają w Mandżurji swoje własne interesy handlowe.

Rosja posiada w Mandżurji swe stare prawa i nigdy niezaspokojone pretensje, sięgające częściowo jeszcze XVII stulecia. W 1858 roku Rosja uzyskała w Mandżurji pas nadbrzeżny aż po ujście rzeki Sungari oraz prawo wprowadzenia swych wojsk dla obrony przed chun-chuzami. W 1895 roku rząd chiński zezwolił Rosji na budowę kolei do któregoś z portów wolnych od lodów. W związku z tem Rosja opanowała upragniony przez Japonję — Port Artura. Prawem z 28 maja 1898 roku Rosja otrzymała zezwolenie na otwieranie w Mandżurji bez ograniczeń kopalń, fabryk i wszelkiego rodzaju zakładów handlowych. Powstanie bokserów wreszcie doprowadziło do otwartej okupacji wojskowej, powodując czynne wystąpienie Japonji. Wojna 1904—5 roku wykazuje pełną niemożliwość oporu dla wojsk rosyjskich przy kolosalnej długości linii komunikacyjnych, biegnących po przez całą Syberję, oraz kompletnej dezorganizacji i braku planu w dowództwie. Natomiast Japonja występuje jako świetnie, niemal pedantycznie, zorganizowane i świadome swych celów mocarstwo. To też pokojem w Portsmouth Rosja zrzec się musiała na rzecz zwycięzcy południowej części kolei wschodnio-mandżurskiej z portami Dalnij i Portem Artura. Z czasem (1906 rok) kolej ta została połączona z siecią kolei koreańskich, a miasta Czian Czun, Giryn, Charbin, Cicikar i Mandżurja otwarte dla handlu wszechświatowego.



Dom Polski w Buenos Aires (Argentyna)

W 1909 roku władze japońskie przystąpiły do budowy kolei z Czan-Tun przez Giryń, Omeso do ujścia Tumenu, podrywając tem ekonomiczne znaczenie kolei wschodnio-syberyjskiej i mandżurskiej (pozostających nadal w rękach rosyjskich). Odpowiedzią na to była uchwała Dumy rosyjskiej podjęcia budowy Amurskiej linii kolejowej, biegnącej aż do Władywostoku.

Dodajmy jeszcze, że już w 1908 roku konsorcjum angielskie otrzymało od Chin koncesję na przeprowadzenie kolei

z Tsin-Mur-Tun do Tan-Nau-Fu i Mer-genu. Faktem tym Anglja wciągnięta została w walkę o wpływy na obszarze Mandżurji i zapragnęła osiągnąć możliwie dużą dywidendę od włożonych kapitałów. Obecny niski kurs funta angielskiego i bojkot towarów japońskich w Chinach stanowi dla handlu angielskiego dość pomyślną konjunkturę. To też Anglja nie bez zainteresowania śledzi rozwój wypadków w Mandżurji. Japonja zaś, dążąc do urzeczywistnienia swego programu — z całą pewnością

nie uważa Chiny za najgroźniejszego przeciwnika.

Chińczycy liczą na pomoc z zewnątrz. Całe dla nich nieszczęście, że Liga Narodów okazała się bezsilna. Anglicy są jeszcze daleko, gdy wojska japońskie znajdują się już w Mandżurji, stwierdzając tem fakt, że państwo Wschodzącego Słońca nie cofnie się tak łatwo w realizowaniu swego programu.

STEFAN PRZEWALSKI.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPŁORATORÓW POLSKICH

(Ciąg dalszy)

(CALASSANTI zob. Motoliński
CELIŃSKI Zdzisław, ur. 1847, um. 6. I. 1929, uczestnik powst. styczni., emigrant we Francji, później inżynier w Argentynie, gdzie budował koleje; w r. 1900 kierował ekspedycją do Chaco.

Biskupska M.: Pionier pracy polskiej w Argentynie, Pionier kolonialny — „Morze” 1931, Nr. 3.

CHARLES Edmond zob. Chojecki Edmond)

CHELMICKI Zygmunt ks., ur. 1851 w Warszawie, odbył w 1891 z Mikołajem Glinką podróż do Brazylii w celu ułatwienia emigrantom powrotu do kraju; spostrzeżenia swe opisał w pracy „W Brazylii, notatki z podróży” Warszawa, 1892.

Kaszowski K. Bibl. Warsz. 1892, T. II., str. 143-153 (recenzja)

Tokarzewski: Zamiast kroniki. Ateneum 1900, T. III, zes. 3 str. 593-608 — Wielka Encyklopedia.

CHMIELEWSKI Jerzy, brał udział jako pełnomocnik spółki terenowej w ekspedycji Fr. Łypa 1928-1929 do Angoli, napisał „Angola. Notatki z podróży po Afryce z przedmową Janusza Makarczyka”. Warszawa 1929.

Tetzlaff: — Pierwsza książka o Angoli. Pionier Kolonialny-Morze 1929 Nr. 12 (rec)

CHMIELOWIEC Alfons, dr. inż., konstruktor Politechniki lwowskiej, ur. 28. I. 1892 w Radomyślu nad Sanem, odbył z ramienia Politechniki lwow. i Funduszu Kultury Narodowej w latach 1928-1929

podróż naukową po Francji. Sprawozdanie z pierwszej podróży zaopatrzone licznymi ilustracjami mostów ukazało się we Lwowie w 1930 pt „Mosty we Francji”. Ogłasza liczne artykuły fachowe z zakresu budowy mostów w prasie polskiej, jak „Kolej Nicea-Conti” w Inżynierze kolejowym 1931 gruzdzień, „Największy na świecie most żelbetowy w Czasopiśmie Technicznym, 1930 z 10. XI.

Ankieta.

(CHODAKOWSKI Zorjan Dolega zob. Czarnocki Adam)

CHODŹKO Aleksander, ur. 1804 w Krzywiczach, zm. 24. XII. 1891, orientalista, konsul rosyjski w Persji, następnie prof. literatur słowiańskich w Collège de France, przebywał kilka lat w Teheranie i Reszt; napisał szereg prac z zakresu językoznawstwa, literatury i etnografji wschodniej, jak „Speciment of the popular poetry of Persia,” London 1849, „Grammaire persanne”, Paris 1852 itd; pisywał w „Parnasie Polskim”.

Gutenberg — Maliszewski — Olszewicz — Orgelbrand — Święcicki: „Najnowsze prace orientalistów polskich zagranicą” Ateneum 1879 — Wielka Encyklopedia — Wolne Słowo Polskie, 1892. Nr. 105 p. 8.

CHODŹKO Józef, ur. 1801 (1800) w Krzywiczach, um. w 1811 w Tunisie, topograf, należał do związku Filaretów później generał w r.; jako topograf, przeprowadzał od 1833 pomiary w

Moldawji, na Wołoszczyźnie, w Turcji (1847—1866), pomiary trygonometryczne połudn. Kaukazu, Armenji, półn. Kaukazu, kraju zakubańskiego; był jednym z pierwszych zdobywców, w 1850, Araratu (6156m.); na pomiarach Chodźko opiera się cała nowożytna kartografia Kaukazu; ogłosił kilka prac kartograficznych.

Maliszewski — Olszewicz — Orgelbrand — Stebnicki H. Wszeczeństwo 1885, Nr. 38 p. 604 — Stekert — Wielka Encykl. — Szczepański J. A.: „Udział Polaków w zdobywaniu świata” Kurjer Nauk. i Liter. 1931 Nr. 28.

CHOJECKI Edmund Karol (Charles Edmond) ur. 1822 na Podlasiu, zm. 1898 w Paryżu, pisarz osiadły od 1844 w Paryżu; w 1849 udał się do Egiptu, gdzie oddawał się studjom języków wschodnich, później jako sekretarz ks. Napoleona towarzyszył mu w podróżach na morza północne, w 1867 z ramienia wice króla Egiptu zorganizował na powszechnej wystawie paryskiej całą wystawę Egiptu, pisywał przeważnie po francusku powieści na tematy wschodnie i podróżnicze jako Charles Edmond: „Voyages dans les mers du Nord”, Paris 1857 i 1862; po polsku ogłosił „Wspomnienie z podróży po Krymie”, Warszawa 1845 i in. oraz pisywał w Kraju, Ateneum, Gazecie Polskiej i Kłosach.

Bystron — Gutenberg — Orgelbrand — Wielka Encykl. — Tygodnik Ilustr. 1889.

STANISŁAW ZIELIŃSKI



Uroczystość otwarcia „Domu Polskiego” w Buenos Aires

„DOM POLSKI“ W BUENOS AIRES

Polonia Argentyńska obchodziła niedawno piękną uroczystość w postaci otwarcia w Buenos Aires „Domu Polskiego”, mieszczącego się w obszernym gmachu, otoczonym ogrodem przy ulicy San José.

Pozyskanie własnej siedziby, dzięki której Polonia tamtejsza zyskuje nowe możliwości rozwoju, stało się możliwe, dzięki zasługującej na podkreślenie ofiarności p. Anieli Rocca z domu Blumtritt,

obywatelki argentyńskiej, Polki z pochodzenia, która ofiarowała na rzecz „Domu Polskiego” 100 tys. pesów. gotówką, gwarantując jednocześnie spłatę procentów od pozostałego długu w wysokości 162 tys. pezów, oraz staraniem radcy emigracyjnego na Amerykę Południową p. M. Pankiewicza, który doprowadził do zjednoczenia, nieraz zwalczających się odłamów wychodźstwa polskiego w Argentynie w centralnej organizacji „Dom

Polski”, federacji polskich towarzystw i organizacji w Argentynie.

Wartość posesji zapisanej na „Dom Polski” wrośnie niezawodnie w najbliższym czasie, kiedy kolej podziemna połączy stację centralną Retiro z placem Constitucion, znajdującym się o kilkanaście metrów od okazałej siedziby polskiej, której naprawdę mogą pozazdrościć Polonji Argentyńskiej inne polskie środowiska na obczyźnie.

S. Kn.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

BRAZYLIJSKI FUNDUSZ MORSKI.

Brazylijska flota wojenna w obecnym stanie nie przedstawia dostatecznej wartości bojowej dla tak wielkiego państwa, jakim jest bezsprzecznie Brazylia. Jej okręty wojenne są już zbyt stare i jest ich za mało dla obrony 6000 km. jej wybrzeża morskiego.

Sąsiednie kraje, jak np. Argentyna i Chile, jakkolwiek o wiele mniejsze pod względem obszaru i ludności, mają jednak znacznie większe floty od brazylijskiej, lepiej wyposażone okręty wojenne i nowszej konstrukcji.

Sprawę odnowienia floty wojennej podnosili już wielokrotnie brazylijscy mężowie stanu, zawsze jednak bezskutecznie.

Dopiero z początkiem roku bieżącego sprawa ta została w Brazylii należycie oceniona i znalazła swój wyraz w dekreście szefa prowizorycznego rządu brazylijskiego, ustanawiającego „Fundusz morski” przeznaczony na rozbudowę floty wojennej.

W funduszu tym składki publiczności odgrywają bardzo małą rolę. Brazylijanie bowiem, jako naród, patrzący trzeźwo na życie, zdają sobie sprawę, że ze składek publicznych nikt jeszcze floty wojennej nie zbudował, gdyż dotychczas nie znalazło się tak ofiarne społeczeństwo, któreby w formie składek zebrało fundusz kilkaset milionów na budowę okrętów wojennych. W gromadzeniu „Funduszu morskiego” nie zamknięto jednak drogi dla ofiarności publicznej, ale też jej nie przeceniono. Natomiast główne dochody mają płynąć: 1) z nadwyżek budżetowych, które wykazuje corocznie Ministerstwo Marynarki; 2) z kwot uzyskanych ze sprzedaży placów i budynków, które są własnością Ministerstwa Marynarki i nie są mu potrzebne; 3) z kar, nakładanych przez kapitanaty portów; 4) ze specjalnych dochodów Ministerstwa Marynarki; 5) z dochodów z arsenałów; 6) z 10% od czystego zysku Kas Oszczędności; 7) z opodatkowań rządów stanowych, municypalności i rządu federalnego; 8) z 5% od wygranych na loteriach stanowych, municypalnych i loterii federalnej; 9) z dobrowolnych składek i opodatkowań się publiczności; 10) z dochodów z festynów, zabaw i t. p.

Według przewidywań „Fundusz — morski” może być zgromadzony w przeciągu kilku najbliższych lat w takiej wysokości, że budowa okrętów wojennych będzie mogła być wkrótce rozpoczęta.

SPRAWA SPRZEDAŻY ANTYLLÓW STANOM ZJEDNOCZONYM.

Francuska i angielska opinia publiczna zostały ostatnio silnie poruszone wiadomością o oświadczeniu Mac Fadden'a, przewodniczącego finansowej komisji

Kongresu w Waszyngtonie w sprawie Antyllów.

Oświadczył on, że byłoby rzeczą odpowiednią, aby Francja i Anglia odstąpiły Stanom Zjednoczonym Wyspy Antylskie w zamian za swe długi wojenne wobec St. Zjednoczonych. Okazało się przytem, że londyńskie sfery bankowe brały udział w formowaniu tej koncepcji.

Dla St. Zjednoczonych wyspy te nie przedstawiają wartości gospodarczej, ale za to przedstawiają ogromną wartość strategiczną, gdyż położone są w zatoce meksykańskiej, naprzeciw kanału Panamskiego, będącego w posiadaniu St. Zjednoczonych. Za cenę tych wysp gotowe są St. Zjednoczone skreślić olbrzymie długi Francji i Anglii.

Tymczasem opinie: francuska i angielska wypowiedziały się przeciwko temu projektowi, pomimo, że wyspy te tak dla Francji, jak i dla Anglii również nie mają zbyt wielkiego znaczenia gospodarczego, wobec olbrzymich terytoriów kolonialnych, jakimi te państwa władają. Ale za to Wyspy Antylskie posiadają dla nich także wielką wartość strategiczną, jako podstawa ich flot wojennych, i to właśnie również dlatego, że są położone naprzeciwko kanału Panamskiego.

POMOC DLA TUNISU.

Dwa ostatnie lata były dla Tunisu bardzo niepomyślne. W tym czasie nawiedziły kolonię wyjątkowe klęski: nieurodzaj, cyklon i niebywale ulewne deszcze.

Na północy kolonji huragan poczynił ogromne szkody w miastach, lasach drzew oliwkowych i w sadach.

Na południu z końcem r. ub. spadły tak gwałtowne deszcze, że zniszczone zostały zasiewy, pozrywane mosty i rozmyte tory kolejowe. Jedna z nawałnic trwała bez przerwy półtora dnia. Po jej przejściu poziom wody w rzece Madjerda podniósł się o 9 metrów. Powodzie zniszczyły pola okoliczne, na których potworzyły się głębokie parowy.

Nieurodzaj dwuletni wyczerpał zasoby ludności. Kolonja nie jest zamożna i nie ma nagromadzonych zapasów, które mogłaby przeznaczyć na udzielenie pomocy swej ludności. Wobec tego ma być przez parlament francuski przyznany Tunisiowi kredyt w wysokości 10 milionów franków.

Równocześnie została rozpoczęta we Francji akcja zbierania darów i datków dla ludności Tunisu, nawiedzonej klęskami.

TRANSPORT JAJ SAMOLOTEM.

Nowa linja lotnicza z Cape Town do Londynu jest obecnie bardzo modna w Afryce.

Po przesyłkach samolotem małych transportów kwiatów i t. p. do Londynu, przyszła kolej na inne rzeczy, między

innymi także i na jaja, których wysłano w lutym r. b. trzy skrzynie — z Johannesburga do Port Bellow dystrykcie Kampala (kol. Kenya) nad jeziorem Wiktorja. W całej bowiem tej okolicy kury wyginęły na zarazę i brak jest tam jaj zupełnie.

PIERWSZY PASAŻER LINJI LOTNICZEJ CAPE TOWN — LONDYN.

Otwarcie stałej, pasażerskiej linji lotniczej w Afryce — to zdarzenie epokowe dla czarnego lądu. Wszystko więc, co się jej tyczy, jest omawiane z wielkim zainteresowaniem przez białych, zamieszkałych w kolonjach.

A więc i pierwszy pasażer, jaki zgłosił się na przelot z Cape Town, wywołał także wielkie zainteresowanie. Tembardziej, że jest to major Grogan, znany podróżnik afrykański, który był pierwszym białym człowiekiem, jaki w latach 1898 — 1901, a więc w ciągu lat trzech zdołał przebyć przez — tajemniczą w owym czasie — centralną Afrykę, przestrzeżoną z Cape Town do Kairu.

Tę samą drogę, ale już samolotem przebywa w r. b. jako pierwszy pasażer transafrykańskiej linji lotniczej w ciągu 8 i pół dnia. Podczas gdy przed 31 laty przedzierał się przez olbrzymie puszcze podzwrotnikowe, staczał walki z dzikimi plemionami murzyńskimi, był narażony na różnego rodzaju niebezpieczeństwa i choroby — to obecnie przebywa tę drogę wygodnie samolotem, przepędza nocę w luksusowych hotelach i z okien samolotu spogląda na okolice — niegdyś dzikie i niedostępne, a dzisiaj pokryte plantacjami i miasteczkami oraz poprzecinane kolejami i drogami samochodowymi.

Oto jak wielki jest postęp i rozwój Afryki w ciągu zaledwie 31 lat.

MURZYŃSKA PRODUKCJA KAWY W KAMERUNIE.

Administracja Kamerunu przeprowadza obecnie propagandę wśród miejscowych Murzynów, zachęcając ich do uprawy kawy. Murzyńska wytwórczość w jednym tylko dystrykcie Dschang dostarczyła w r. ub. około 20 ton kawy. W r. b. osiągnie prawdopodobnie 100 ton, a w następnych latach może podnieść się do 300 ton rocznie. Celem odpowiedniego przygotowania do handlu zebranej przez Murzynów kawy mają być zainstalowane specjalne obłuskiwacze i sortowniki na koszt administracji kolonji.

Zamierzenia te mają się wprawdzie zrealizować tylko na małym odcinku Kamerunu, niemniej jednak są one wyrazem ogólnej polityki francuskiej, zmierzającej do uzyskania wielkiej murzyńskiej wytwórczości we wszystkich koloniach francuskich.

W ciągu lat ostatnich t. j. po wojnie europejskiej zdołała Francja uzyskać dużą produkcję murzyńską, ale wytwórczość ta pod względem jakości pozostawia wiele do życzenia, gdyż Murzyni, jako ludzie pierwotni nie rozumieją, że produkt musi być dobry, aby miał chętnych nabywców w Europie.

Wskutek kryzysu ceny produktów kolonialnych ogromnie spadły. Zostały zakupione tylko produkty pierwszej jakości, a natomiast gorsze pozostały nie zakupione ku wielkiemu zdumieniu Murzynów i zakłopotaniu zarządów kolonii.

Murzyni nie mogą zrozumieć, dlaczego zachęcano ich tak gorąco do produkcji, a teraz nie mają komu sprzedać owoców swej pracy. Zarządy kolonii nie wiedzą, co zrobić z tak dużą ilością różnych produktów pracy murzyńskiej, których z powodu kryzysu nie można było w tak dużej ilości sprzedać nawet, gdyby były pierwszej jakości.

Wobec tego Murzyni zmniejszają pola uprawne, pomimo dalszej zachęty francuskich władz kolonialnych.

Jak będzie się przedstawiała sprawa zwiększonej produkcji kawy nie tylko w Kamerunie, ale także w innych koloniach trudno dzisiaj przewidzieć. Prawdopodobnie w ciągu najbliższych lat kawa będzie miała zbyt we Francji, gdyż oprócz wyznaczenia premii na kawę produkowaną w jej koloniach nałożyła Francja także i wysokie cła na kawę obcego pochodzenia.

NAFTA SOWIECKA W AFRYCE CENTRALNEJ.

W Południowej Rodezji w mieście Bulawayo zmagazynowały Sowiety wielką ilość ropy i gazoliny. Są to tak duże ilości tych artykułów, iż powszechnie wytworzyło się przekonanie, że w Bulawayo Sowiety utworzyły sobie bazę dla akcji dumpingowej na całą Afrykę centralną i znaczną część Afryki południowej.

Cena ropy wynosiła dotąd w Bulawayo 3 szylingi za galon t. j. 1 zł., za litr. Obecnie oczekiwana jest zmniejszenie cen zarówno ropy jak i benzyny.

PORTUGALSKA MISJA LOTNICZA.

Wysłana przed kilku miesiącami, do kolonii portugalskich w Afryce, specjalna misja lotnicza portugalska ukończyła już swoje prace i powróciła do Lizbony.

Badania jej obejmowały Mozambik, Angole, wyspę S. Tome, Gwineę portugalską i Wyspy Zielonego Przylądka. Zadaniem misji było zbadanie możliwości zaprowadzenia portugalskiej komunikacji powietrznej z Lizbony do kolonii portugalskich. Misja doszła do wniosku, że zaprowadzenie takiej komunikacji dla celów handlowych jest możliwe i nawet pożądane jednak pod warunkiem, że oprócz głównych lotnisk, będą ponadto urządzone lotniska rezerwowe co 40 km. na wypadek przymusowego lądowania, oraz że będą na pewnych liniach zastosowane hydroplany, na innych znów zwykłe samoloty.

Część misji odbyła lot z Konga Belgijskiego z Elizabethville do Angoli, wzdłuż kolei Katanga - Lobito, lądując w Villa Luzo (w dystrykcie Moxico) i w Huambo. W tej ostatniej miejscowości, położonej na wysokim płaskowyżu, zwanej Nova Lizbona i przeznaczanej na przyszłą stolicę Angoli, istnieją jeszcze dawne lotniska, przygotowane przed kilku laty, gdy rząd portugalski zamierzał w Angoli zaprowadzić regularną komunikację powietrzną. W tym celu spro-

wadził kilka samolotów do Huambo. Po kilkunastu próbach i udanych wzlotach cała akcja lotnicza została z niewiadomego powodu zlikwidowana, a hangary w Huambo zostały zamienione na biura i składy Urzędu Rolnictwa.

Nowa, projektowana komunikacja powietrzna ma łączyć główne miasta Angoli, jak: Loandę, Huambo, Bie, Villa Luzo, Lubango, a w Mozambiku miasta portowe: Lourenço Marquez, Inhambane, Beira, Quelimane i Mozambik, oraz w głębi kolonii Tete i Zumbo nad Zambezi. Projekt obejmuje również połączenie linii powietrznych portugalskich z angielskimi, francuskimi i belgijskimi liniami lotniczymi.

EKSPEDYCJA KOMANDORA ATTILIA GATTI'EGO.

W drodze powrotnej do Włoch ze swej siódmej ekspedycji w głąb Afryki powrócił do Kairu włoski Attilio Gatti. Ekspedycja ta trwała dwa i pół roku. Gatti przebywał głównie w środkowej i zachodniej części Mozambiku, w północnej Rodezji i we wschodniej części Konga Belgijskiego, a więc przeważnie na wielkiej wyżynie wschodnio-afrykańskiej. Badał tam ruiny budowli prehistorycznych, rysunki buszmenów na skałach i prowadził studia antropologiczne.

Jednym z głównych celów badań tego śmiałego podróżnika były również poszukiwania śladów człowieka prehistorycznego (homo rodesianus). Badania bowiem różnych uczonych wskazują na Rodezję jako kraj w którym miał żyć prehistoryczny człowiek, prawdopodobnie jeszcze w stadzie.

Gatti badał groty - mieszkania człowieka jaskiniowego około Broken Hill i Mumbwa. Prace te prowadził przy współudziale R. A. Dart'a uczonego południowo-afrykańskiego i Włocha Nino del Grande. Badania nie dały jednak

zupełnie zadowalających wyników, albowiem obok przedmiotów wskazujących na okres prehistoryczny natrafiono także na ślady posługiwania się żelazem przez tych rzekomo prehistorycznych ludzi.

Gatti w swych studiach antropologicznych starał się prowadzić badania życia goryli. Dotychczas życie goryli jest prawie nieznaną, a Gatti także nie zdołał osiągnąć jakichkolwiek wyników. Natomiast zdołał upolować dwa ogromne goryle z których jeden miał wysokości prawie dwa metry i ważył 215 kg.

Podróż swą Gatti rozpoczął w Beira, portugalskim portem w Mozambiku, przebył najciekawszą część Afryki Centralnej i zakończył ją w Kairze. Stamtąd wyruszył do Włoch, aby poczynić przygotowania do następnej t. j. ósmej swej ekspedycji do Afryki w celu dokonania zbiorów dla Akademii Umiejętności w Filadelfji.

NOWA USTAWA IMIGRACYJNA W TANGANYICE.

Wkrótce ma się ukazać nowa ustawa imigracyjna, określająca warunki, prawa i obowiązki przychodźców do Tanganyiki. Na mocy tej ustawy administracyjna władza kolonii będzie miała prawo wydać dodatkowe przepisy oraz określić kwotę, jaką ma złożyć każdy przybysz za prawo wjazdu do kolonii.

Wysokość kwoty tej jest przewidziana na 100 funtów szterlingów (t. j. ponad 3,000 zł. zależnie od kursu) od głowy rodziny i po 50 funtów szterlingów od każdego członka rodziny. Ma to być t. zw. kaucja na ewentualną repatriację.

Należy tu dodać, że każda z kolonii w Afryce murzyńskiej posiada tego rodzaju przepisy, a tylko wysokość kaucji jest różna w każdej kolonii.

zestawił FR. ŁYP.

KRONIKA KOLONIALNA

ODCZYTY GEN. ORLICZ-DRESZERA

Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, p. generał G. Orlicz-Dreszer wygłosił ostatnio szereg odczytów propagandowych o celach i zadaniach Ligi oraz o swych wrażeniach z pobytu wśród emigracji polskiej w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Wszystkie odczyty cieszyły się olbrzymią frekwencją słuchaczy. Między innymi p. generał Dreszer przemawiał w Lublinie, Bydgoszczy i w Ostrowcu Kieleckim. Calkowity dochód z tych odczytów gen. Dreszer przeznaczył na „Fundusz Akcji Kolonialnej” przy Zarządzie Głównym Ligi.

Z SEKCJI EKONOMICZNEJ.

W pierwszej połowie marca r. b. odbyły się dwa posiedzenia Sekcji Ekonomicznej Wydziału Kolonialnego L. M. i K., pod przewodnictwem p. T. Gepperta. Między innymi omawiano sprawę możliwości kolonizacyjnych na terenie Peru.

Z KOMISJI USTAWODAWSTWA KOLONIALNEGO.

W połowie marca r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. konsula B. Samborskiego, posiedzenie Komisji Ustawodawstwa Kolonialnego. Komisja zapoznała się z nadesłanym materiałem i rozdzieliła między siebie referaty.

GODZINY PRZYJĘĆ SEKRETARZA WYDZIAŁU KOLONIALNEGO

Sekretarz Wydziału Kolonialnego L. M. i K. p. Franciszek Łyp przyjmuje interesantów w poniedziałki, środy i piątki w godzinach od 6 do 7 wiesz. w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K.. Nowy Świat 35, tel. 315-88.

POLSKA WYSTAWA ROLNICZA W PARANIE.

W kwietniu r. b., staraniem Centralnego Związku Polaków w Brazylii, zostanie otwarta polska wystawa rolnicza w Paranie. Poza eksponatami produkcji i hodowli polskiego kolonisty paraniańskiego, udział w wystawie wezmą również niektóre firmy polskie, producenci maszyn i narzędzi rolniczych, wyrobów tekstylnych etc.

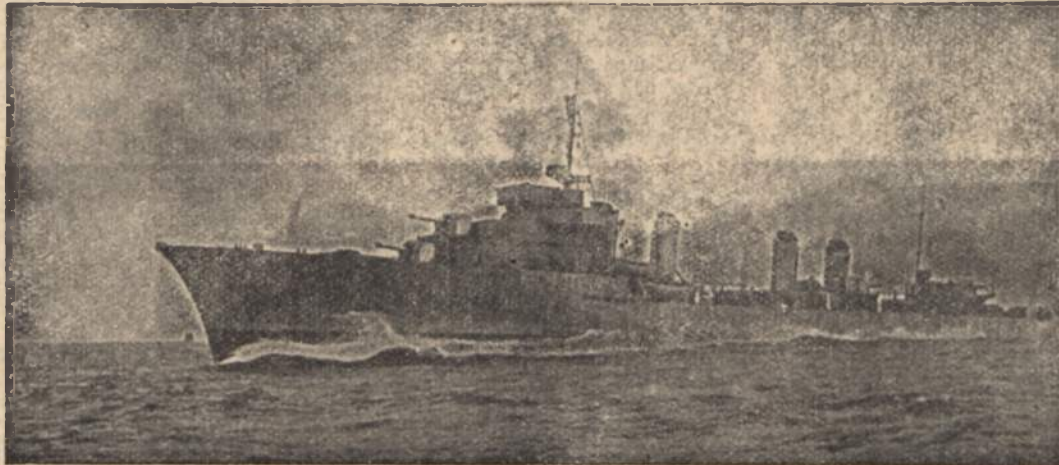
MORSKA WIECZORNICA TANECZNA.

Zarząd III oddziału im. Jana z Kolna L. M. i K. w Warszawie uprzejmie zaprasza członków i sympatyków L. M. i K. o przybycie na morską wieczornicę taneczną w dniu 9 kwietnia b. r. o godz. 21 do Salonów Philipsa przy ul. Mazowieckiej 9

Wejście dla członków L. M. i K. 2 zł. dla wprowadzonych gości 3 zł. Dochód zostanie przeznaczony na fundusz żegluga śródlądowej.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

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



Konrtorpedowiec „Verdun” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,2 węzłów.

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

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



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUESNE” i „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle de Constructions Mécaniques).

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

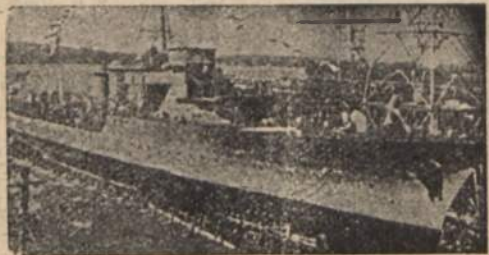


KONRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE. (Atel. et Chant. de Bretagne).

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

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

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



Torpedowiec „BASQUE”, 1495 ton, zbudowany przez Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie) dla francuskiej floty wojennej.

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



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-té G-le de Constr. Mécan.

GRA MARYNARSKA

„BIERKI”

NAKŁADEM

Zarządu Głównego
LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ

wyk. przez Tow.
Popierania Prze-
mysłu Ludowego.

Cena zł. 3, —
dla członków Ligi
M. i R. zł. — 2,80

Zamówienia nale-
ży kierować pod
adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ,
WARSZAWA, ul.
Nowy Świat 35,
Telefon 315-88,
który niezwłocznie
uskułecznie wysyłą za
zaliczeniem pocztowym.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza
i najprzyjemniejsza linja
okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”,
pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią
„POLOGNE” i „VIRGINIE”

Częste połączenia między Ha-
wrem i Gdynią — Rygą-Kłajpedą.
W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpla-
tnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się

„Cie Gle Transatlantique”

Paris — 6, rue Auber
oraz do Oddziałów

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Bielski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
Hryniewiecki — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pleńkowski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	—80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformu	1.—

Podreczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 38.007)

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 18 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. por Korytowski Karol

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca

— kdr. ppor. dypl. Kossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — ppor. mar. Stanul Zygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290.

Wsp. 2595/1932/9

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace

<p>M. Kwaśniewski — Kilka uwag o bogactwo źródłowej w Polsce Zł. 0,75</p> <p>Bronisław Sotkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu " 1,50</p> <p>J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego " 0,50</p> <p>Kazimierz Domol — Narzędzia i metody łowu ryb " 0,35</p> <p>M. B. Lopecki — Opis stanu Espírito Santo " 2,—</p> <p>F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej " 2,—</p> <p>Edward Słodki — Zaślubiny Polski a morzem " 1,30</p> <p style="text-align: center;">nl. I — w op.</p> <p>Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk " 0,50</p> <p>M. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza " 10,—</p> <p>Kalendarz morza na r. 1932. " 2,50</p> <p>K. Kwiatkowski — Polska na Morzu, " 0,50</p> <p>K. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza " 0,50</p> <p>Z. Dąbka-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym. " 1,50</p> <p>M. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dalekiej. " 1,—</p> <p>A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo " 0,50</p> <p>Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. " 0,50</p> <p style="text-align: center;">oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:</p> <p>W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku Zł. 12,—</p> <p>K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą. " 2,50</p> <p>A. Stobielchen i M. Strassburger — Spór o Gdynię " 15,—</p> <p>Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenach: rocznik 1925 i 1928 po zł. 30.— rocznik 1930 i 1931 — zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej:</p> <p>Włoki Gdyni (serja po 9 sztuk) " 0,50</p>	<p>Adam Usieble — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. Zł. 0,50</p> <p>Jerzy Karnatowski — Ustrój polityczny Francji " 0,50</p> <p>Co każdy Polak o morzu powinien wiedzieć? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Usieble. " 4,—</p> <p>K. Ofuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. " 15,—</p> <p>A. Rytko — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. " 0,50</p> <p>Morze w życiu Polaki. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce. " 0,50</p> <p>Gra towarzyska „Bitwa morska”. (dla członków L. M. i K. — nl. 5.—) " 5,—</p> <p>Gra towarzyska „Bierki”. (dla członków L. M. i K.) " 2,—</p> <p>Z. J. Tyszel — „Pod ojczyzną banderą”. " 5,—</p> <p>Leszek Gustowski „Na morze! Gdańsk-Gdynia” " 2,50</p> <p>B. Krzywicz — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie. " 1,50</p> <p>M. Fułarski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna " 1,—</p> <p>Fr. F. Łyp — Windaolce o wysokim płaskowyżu Anglii " 1,50</p> <p>G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej " 0,50</p> <p>M. Tetziuff — Zagadnienia morskiej polityki Polski. " 0,50</p> <p>W. Rosiński — O samorski program gospodarczy Rzeczypospolitej. " 0,50</p> <p>Prace zbiorowe pod redakcją:</p> <p>J. Borowika — Obrona Pomorza. Zł. 30,—</p> <p style="padding-left: 20px;">— Polska Pomorza, t. I. " 25,—</p> <p style="padding-left: 20px;">— Przeciw propagandzie korytarzowej. " 10,—</p> <p>Pierwsza polska kłódka podwodna „Włk” (wg skwarów Marin'a) sztuka Zł. 0,20</p>
--	--

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

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i K. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki, wzgl. po uprzednim nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat. Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

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

	1/4	1/2	3/4	1 ca	1 str.
za tekstem	600	320	170	90	50
4 str. okładki	800	420	220	—	—
3 . . .	700	370	190	—	—

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

Kasbo Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Tel. Redakcji 533-00. Administracji 315-82. Redaktor, wzgl. zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki w godz. 18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Samoizdająca Szkoła Graficzna. Warszawa, ul. Ka. Siemca 6 Tel. 237-72