

NAKLAD 31.000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ.

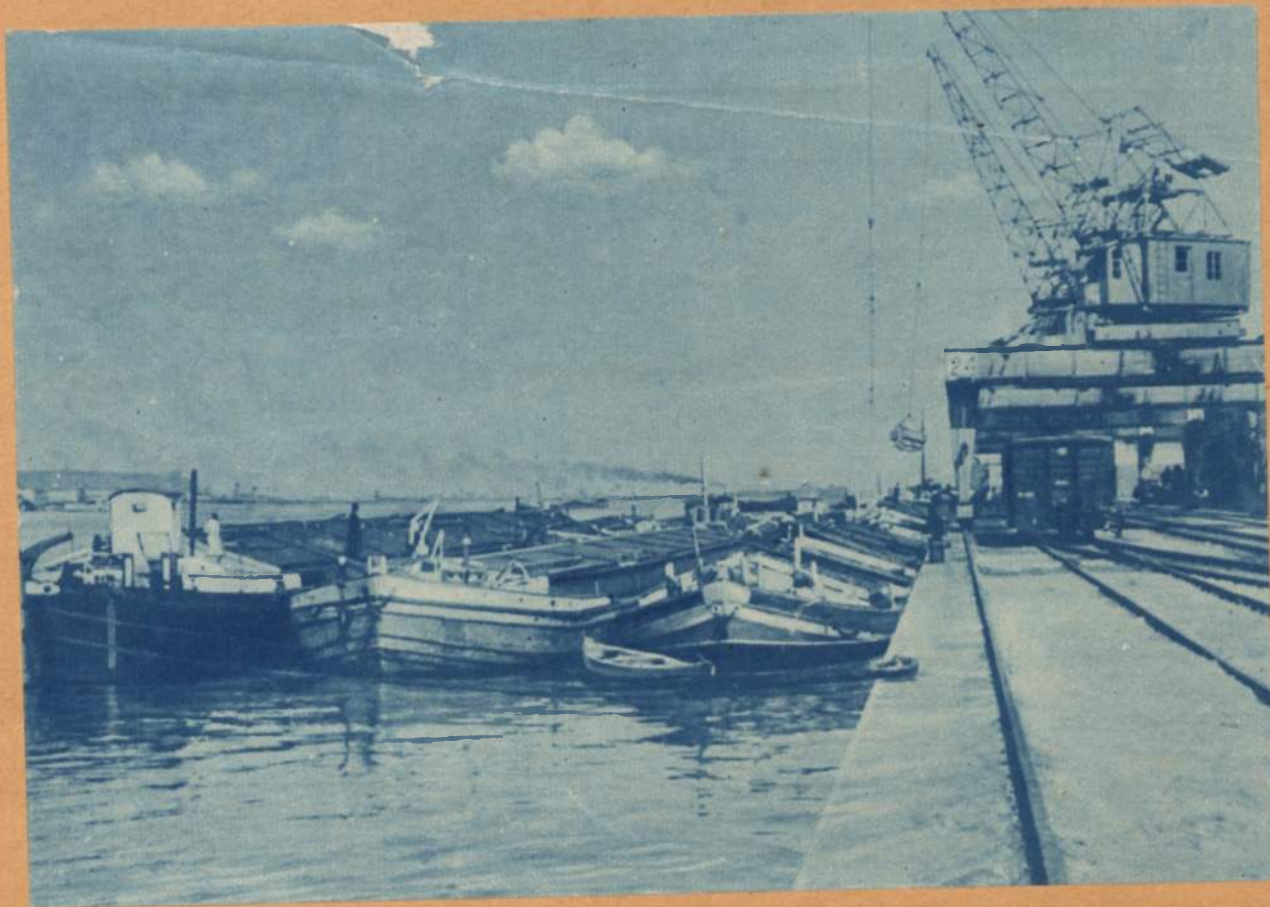
MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście

Wydano z dubletów
Bibl. Publ. m. i. W. 477

WYDAWCA
C. M. S.
LUBLIN



KOMUNIKACJA WODNA GDYNI z WNETRZEM KRAJU. BERLINKI w BASENIE IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

M A J

1932 r.

ZESZYT 5

mas. 2595/1932/5

WYCIECZKI

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ PRZY WSPÓŁDZIALE POLSKIEGO BIURA PODRÓŻY „FRANKOPOL”

W OKRESIE LETNIM 1932 R.

KRAJOWE:

Wielka wycieczka pociągiem specjalnym na TARGI POZNAŃSKIE z 3-dniowym pobylem w Poznaniu. Wyjazd 2 maja. Cena od 65 zł.

Wycieczki: „POZNAJ POLSKIE WYBRZEŻE MORSKIE“ — 2-ch typów:

- 1) Wisłą przez Płock — Włocławek — Toruń — Tczew (ew. przez śluzę Gdańsk — Gdynia). Cena od 85 zł. Wyjazd w każdy czwartek, począwszy od 2 czerwca r. b., aż do września. Powrót w poniedziałek rano pociągiem pospiesznym.
- 2) koleją i morzem. Cena od 80 zł. Wyjazd w każdy piątek od 3 czerwca do września. Powrót w poniedziałek rano pociągiem pospiesznym.

WYCIECZKI kampingowe do Puszczy Białowieskiej na niedziele i święta.

ZAGRANICZNE:

10-dniowa wycieczka na TARGI PARYSKIE pod protektorem Izby Polsko-Francuskiej. Wyjazd 8 maja. Cena od 450 zł.

Wycieczki wypoczynkowe do JUGOSŁAWJI. Wyjazd dn. 1 maja, 2 czerwca, 2 lipca r. b. Ceny od 600 zł.

20-dniowa wycieczka turystyczna do ITALJI. Wyjazd 3 czerwca. Cena 895 zł. wraz z paszportami i wizami.

21-dniowa wycieczka wypoczynkowa na Rivjerę Francuską. Cena od 600 zł.

Wycieczki Morskie BEZ PASZPORTÓW I WIZ: na FJORDY NORWEGJI, okrężna po Morzu Bałtyckim i Północnem ze zwiedzaniem: KOPENHAGI, SZTOKHOLMU, OSLO, RYGI, TALLINNA, HELSINGFORSU, LONDYNU, ANTWERPJI.

Ządajcie szczegółowych programów.

ZAPISY I INFORMACJE: Zarząd Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa, Nowy Świat 35. Tel. 315-88. Polskie Biuro Podróży „FRANCOPOL“ Warszawa, Trębacka 9. Tel. 206-73. Lwów, Akademicka 15. Tel 105-39, oraz wszystkie Oddziały Polskiej Agencji Reklamy „PAR“, oraz „VISTULA“ Sewerynow 3.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 5

Warszawa, maj, 1932 rok.

Rok IX

TREŚĆ NUMERU: 1. Przeciwni fałszom niemieckim w Ameryce; 2. Czy ostatnia łódź podwodna? — Kapitan Nemo; 3. Nasze hasła a młodzież — St. Knauff; 4. Do Egiptu! — Wkos; 5. Powrót „Daru Pomerza” do kraju — H. T.; 6. Polacy na obczyźnie a flota wojenna — J. G.; 7. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 8. Z Yacht Klubu Polaki — M. Niedźwiałowski; 9. Z żalobnej karty — Ś. p. Aleksander Nisiołow; 10. Kronika; 11. Dział Oficjalny L. M. i K.; PIONIER KOLONJALNY; 12. U źródeł kryzysu — Dr. W. Rosłński; 13. Nasze tytuły do kolonii — Doliwa; 14. Francuskie kadry zdobywców rynków zagranicznych — J. A. Sławiński; 15. W krainie pinjorów (Dokończenie) — Bohdan Teofil Lepecki; 16. Od rzeki Św. Wawrzyńca do Pacytyku — Dr. M. Nałęcz — Dobrowolski; 17. Komunikacja lotnicza Londyn — Cape Town — D. K.; 18. Pionierskie dole i niedole na farmie afrykańskiej; 19. Dzieje Polaków w Ameryce — Stanisław Zieliński; 20. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (C. d.) — Stanisław Zieliński; 21. Przegląd kolonialny — Fr. Łyp; 22. Kronika Kolonialna.

28 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

PRZECIWN FAŁSZOM NIEMIECKIM W AMERYCE

Propaganda antypolska, prowadzona przez Niemcy po drugiej stronie oceanu, nie przebiera — jak wiadomo — w środkach. Fałszem, obłudą, przekręcaniem faktów historycznych, ośmieszaniem wszystkiego, co polskie, usiłuje się zmaćć dobre stosunki, łączące kraj nasz z wielką, demokratyczną republiką Ameryki Północnej. Ta krecia robota prowadzona jest w najprzeróżniejszy sposób. Wczorajsi nieprzyjaciele z okopów strzeleckich we Francji, podwodni korsarze oceanów, z zimną krwią zatapiający tysiące niewinnych ofiar, wynalazcy i entuzjaści najpotworniejszej broni współczesnej — gazów trujących, udają dzisiaj niewinnych baranków, biedne ofiary sprzysiężenia innych narodów. Najsrożniejsi militaryści, jakich kiedykolwiek kula ziemską wydała, dziś usiłują wmówić we wszystkich, że każdy Niemiec to wcielenie wszelkich cnót cywilnych. Wprawdzie mają Hitlera i 400.000 jego brunatnych knechtów, którzy niedwuznacznie demonstrują nóż, jaki przy pierwszej okazji nie omieszkają przystawić do gardła Europie, ale wszak to tylko... „odrch samoobrony”.

Dzień w dzień, tydzień po tygodniu, propaganda niemiecka działa na całym świecie zgodnie, na jeden rozkaz, przestaniając zrećcznie coraz to nowe spuszczenie na wodę przez „rozbrojone” Niemcy groźnych pan-

cerników, nowe mordercze wynalazki i przygotowując w opinii świata dzień odwetu. Już dzisiaj zgóry usprawiedliwia się przyszłe wyczyny, w rodzaju najazdu Belgji, zbombardowania Kalisza, czy Louvain, czy wreszcie innych, jeszcze w pamięci powszechnej żyjących pomników niemieckiego humanitaryzmu i cywilizacji.

Na pierwszy ogień wysiłków propagandy niemieckiej idą ziemie polskie, odzyskane przez odrodzone państwo nasze z pod zaboru pruskiego, a stanowiące prawdziwy fundament naszej istotnej niepodległości: Pomorze i Górny Śląsk.

Mnożą się artykuły w prasie amerykańskiej, fałszywie przedstawiające istotę rzeczy, idą w świat tego rodzaju oświadczenia i deklaracje, jak senatora Boraha z jesieni roku ub. Ameryka jest najpodatniejszym terenem do tego rodzaju mącielskiej roboty. Znana jest bowiem w całym świecie ignorancja spraw Europy, jaka panuje nawet w wielu kierowniczych kołach Stanów Zjednoczonych. Nie należąc zaś do Ligi Narodów, a będąc jednocześnie wierzycielem całego świata, Stany Zjednoczone zajmują dziś na szachownicy politycznej świata jedyne w swoim rodzaju stanowisko. Pozyskanie ich opinii dla swoich planów jest zbyt cenną gratką, by się o nią w pierwszym rzędzie propaganda niemiecka miała nie pokusić.

Poniżej podajemy jeden z wielu przykładów, jak się tego rodzaju podziemną robotę przeciw Polsce w Stanach Zjednoczonych prowadzi. Oto w wielkim i wpływowym piśmie amerykańskim „Toledo Blade” ukazał się niedawno taki artykuł, napisany przez znanego dziennikarza amerykańskiego Pattersona, który w tłumaczeniu na polski brzmi, jak następuje:

„Ci którzy opracowywali traktat, chcieli nagrodzić Polskę, która walczyła po stronie aliantów (choć tysiące Polaków walczyło także i w armji niemieckiej). Polska chciała mieć dostęp do morza, wobec czego pas ziemi niemieckiej, wiodący do morza, odcięto od Niemiec i dano Polsce. Pas ten nazywany jest teraz „Polskim Korytarzem”. Przy końcu tego pasa, nad morzem, znajduje się miasto Gdańsk, liczące około 300.000 ludności. Gdańsk jest „wolnym miastem” będącym pod bezpośrednią kontrolą Ligi Narodów. Jest on w 98 procentach niemiecki, bez względu na to, co mówią traktaty. „Polski Korytarz”, łączący Polskę z morzem, jest w wielkiej części niemieckim, rządzonym przez Polskę. I dlatego Niemcy nienawidzą Polaków, a Polacy Niemców. Lecz to jeszcze nie wszystko. Przed wojną Niemcy miały bogatą dzielnicę zwaną Górnym Śląskiem. Polska chciała Górny Śląsk jako nagrodę za walki. Ci, którzy opraco-

W 1036/67/5

wywali traktat, postanowili, by Górny Śląsk wypowiedział się do kogo chce należeć, do Polski, czy Niemiec. Oczywiście Górny Śląsk głosował za Niemcami. Lecz Liga Narodów, nie zważając na wynik głosowania, przyznała najlepszą część Śląska Polsce. I na Górnym Śląsku Niemcy nienawidzą Polaków a Polacy Niemców”.

Oto „objektywne” przedstawienie, dlaczego Niemcy czynią narazie pokojowe zakusy na granice naszego państwa.

W odpowiedzi na tę zupełnie wyrażną propagandę niemiecką przesłał redaktor „Ameryki — Echa” dużego pisma polskiego, wychodzącego również w Toledo, Ohio, wydawnictwu „Toledo Blade” następujący artykuł, podający nic więcej, jak tylko garść faktów, które powinny otworzyć oczy bałamuconym Amerykanom.

Sprostowanie polskiego redaktora, zamieszczone lojalnie, tak wygląda w tłumaczeniu z angielskiego:

„Fakty odnośnie „Polskiego Korytarza” są następujące:

Pomorze, obecnie nazywane „Korytarzem”, w l a c z a j ą c Gdańsk, zostało przyłączone do Królestwa Polskiego w XI wieku.

W roku 1225 Książę Mazowiecki Konrad zaprosił zakon Krzyżaków celem szerzenia wiary chrześcijańskiej i strzeżenia jego własności. Krzyżacy zdradzili księcia Konrada i w roku 1308 zabrali Pomorze. Była to pierwsza inwazja niemiecka na to terytorjum, która trwała od 1308 do 1454 roku, a Pomorze, wskutek zwycięstwa pod Grunwaldem w roku 1410 nad Krzyżakami, zostało z powrotem wraz z Gdańskiem włączone do Polski.

Do czasu pierwszego rozbioru Polski w roku 1772, Pomorze i Gdańsk należało do Polski przez 318 lat. Podczas pierwszego rozbioru Polski Pomorze zostało zabrane przez Niemcy, ale Gdańsk pozost

stał przy Polsce aż do drugiego rozbioru Polski w roku 1793.

Po 148 latach, w dniu 10 stycznia 1920 roku tylko część Pomorza, bez Gdańska, została przywrócona Polsce.

Przed 1920 rokiem Pomorze prawnie należało do Polski około 670 lat. Do Niemiec Pomorze należało dwukrotnie, łącznie przez 294 lata, w tem 146 lat wskutek zdrady Krzyżaków, a 148 lat wskutek rozbioru Polski, co zostało zresztą uznane za największą polityczną zbrodnię przez nowoczesną historję.

Niemcy dowodzą, że ludność „Korytarza” jest w większości niemiecką i, że przewaga ludności polskiej w „Korytarzu” została uzyskana wskutek tego, że od roku 1920 rząd polski masowo wypędził Niemców z „Korytarza”.

Niemiecki spis ludności z roku 1902 wykazuje jednak przewagę ludności polskiej w „Korytarzu”.

Za rządów niemieckich, podczas 15 wyborów do cesarskiego parlamentu, odbytych w latach 1871 — 1918, „Korytarz”, składający się z 26 okręgów wyborczych wybierał na posłów zawsze Polaków, ani razu nie został wybrany Niemiec.

Ex-kanclerz Marx miał oświadczyć, że „około miliona Niemców zostało wypędzonych z „Korytarza” przez rząd polski”.

Tymczasem ludność „Korytarza” nigdy nie przewyższyła ani nie osiągnęła miliona, a rząd polski, na podstawie Traktatu Wersalskiego, ogółem wysiedlił 30.000 Niemców ze wszystkich części Polski, będących dawniej pod rządami niemieckimi. Wysiedleni zostali koloniści, którzy swego czasu zostali sprowadzeni na polskie ziemie przez Pruską Komisję Kolonizacyjną, celem germanizowania Polaków. Koloniści ci mogli egzystować tak długo, dopóki otrzymywali subwencję od Niemiec.

W sprawie Górnego Śląska fakty są następujące:

W marcu 1921 na Górnym Śląsku odbył się plebiscyt. Ogółem padło głosów 1,186.964, w tem 707,605 za Niemcami, a 479.359 za Polską. Z 1.261 gmin, w których odbył się plebiscyt 664 opowiedziało się za Niemcami, a 527 za Polską. Opierając się ściśle na wyniku głosowania, dnia 20 października 1921 roku 59.6% Górnego Śląska Konferencja Ambasadorów przyznała Niemcom, a 40.4% Polsce. Każda ze stron ma także w swych grani

cach mniej więcej jednakową liczbę obywateli strony drugiej.

Poniższe dane przedstawiają także warunki, w jakich żyje mniejszość niemiecka w Polsce i mniejszość polska w Niemczech:

Według niemieckiej statystyki z roku 1925 jest w Niemczech 985,283 Polaków i 884,105 Niemców w Polsce.

W Polsce jest 105.861 dzieci niemieckich w wieku szkolnym, które mają dla siebie 811 niemieckich szkół.

W Niemczech jest 115.000 dzieci polskich w wieku szkolnym, które mają dla siebie 81 szkół polskich, w czem tylko 28 z liczbą miejsc dla 394 dzieci utrzymywanych jest z funduszy publicznych.

71 procent dzieci niemieckich w Polsce może się uczyć w swym ojczystym języku, podczas gdy tylko 1.8% dzieci polskich w Niemczech może uczęszczać do szkół z wykładowym językiem polskim”.

Ale nie wystarczy prostowanie poszczególnych kłamstw, jakie ukazują się w prasie amerykańskiej. Zrozumiało to już nasze wychodźstwo, które z inicjatywy prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, p. gen. G. Orlicz-Dreszera, w czasie jego pobytu na jesieni r. ub. w Ameryce, postanowiło zawiesić na kołku wszystkie różnice, jakie dzieliły między sobą poszczególne odłamy Polonji amerykańskiej, i wyłoniło wspólną komisję porozumiewawczą, mającą za zadanie zwalczanie wszelkich przejawów wrogości dla Polski propagandy.

Nie wystarczy także tylko kontrapropaganda. Musimy się zdobyć na wysiłek stałego informowania opinji Ameryki o sprawach Polski i przedstawiania ich we właściwym świetle. Pierwsze kroki w tym kierunku organizacja nasza już podjęła. Nic bowiem nie jest takim wrogiem podziemnej roboty, jak światło, dokoła spraw, które sobie podkopywacze za cel swoich wysiłków obrali.

CZY OSTATNIA ŁÓDŹ PODWODNA?

W nocy z 19 na 20 marca terytorjum polskie powiększyło się znów o sto metrów kwadratowych. Przybyła bowiem do Gdyni pod wodzą kdra-ppor. Pławskiego, ostatnia ze zbudowanych we Francji łodzi podwodnych — O. R. P. „Żbik”. Obecnie pozostaje w Cherbourgu już tylko odbywający ostateczne próby kontrtorpedowiec „Burza”.

I co dalej?

Czy na tem ma się skończyć praca twórcza nad ugruntowaniem Polski na Bałtyku? Czy te dwa kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne mają być gwarancją wolności trzydziestomiljonowego narodu, dla któ-

rego dostęp do morza jest „conditio sine qua non” egzystencji?

Czy wobec z piorunującą szybkością i kosztem wielkich wysiłków postępującej rozbudowy flot wojennych naszych wschodnich i zachodnich sąsiadów, mamy, schowawszy głowę w piasek, wyrzec się morza, a zatem dobrobytu, suwerenności, wolności nawet...?

Czy na straży polskiego morza, polskiej bramy na świat, — Gdyni — najwidoczniejszego przykładu naszych zdolności twórczych i gospodarczych — ma stać wymowa polskich mężów stanu? Czy wymowa ta ma walczyć z argumentami „rzeczowemi”, w postaci dział

dalekonośnych i torped? Przecież ktoś arcymądry powiedział, że Gdynia jako pomnik kultury i ducha polskiego bronić się potrafi sama... swem znaczeniem.

No tak. Możliwe, że są ludzie którzy się zdaje, że wystarczyłoby twierdze zamienić na kościoły czy muzea, aby powstrzymać wroga od napadu. Żeby, mówiąc po dziecinemu, „zrobić mu wstyd” i dać do zrozumienia, że taka zabawa to bardzo nieładna. Niestety — strona agresywna jest zwykle bardzo źle „wychowana” i nic sobie z tego nie robi. Wręcz przeciwnie: kanony wojskowe głoszą, że zachłanność atakującego wynika zwykle z bez-

bronności atakowanego. A kto w prawdę tę nie wierzy, niech sobie przypomni czy katedra w Reims, ratusz w Arras, albo uniwersytet w Louvain, powstrzymały wojska niemieckie w pochodzie na Francję. Czy kiedykolwiek bogactwa lub pomniki kultury były czem innym, jak przynętą dla chciwego sąsiada?

Czasem dziwne się wydaje, że Polacy od wieków najzagorzalsi pacyfiści, uważani są na świecie za imperjalistów i militarystów. Podczas gdy nasi wschodni i zachodni sąsiedzi, od wieków żyjący z grabieży cudzych ziem i cudzego dobytku, zagrażający stale pokojowi światowemu, uważani są — niewiedzieć czemu — za apostołów pokoju. Ironja losu... a może nasza własna wielka wina.

Tak. Tylko własna wina. Bo nasze posunięcia czysto obronne i zapobiegawcze wywołują często wśród nas samych jakieś niepotrzebne zażenowanie, jakieś nierzeczowe krytyki. Śladem tych nieopatrznych przodków, co stutysięczną armję uchwaliли dopiero po rozbiorze Polski, śladem nieprzewidujących Hiszpanów, co zaniedbali swej floty wojennej, a gdy stracili kolonje i znaczenie mocarstwowe, złość swą wyrzucić chcieli na ciężko rannym admirałach, śladem tych wszystkich, do których odnosić się może narodom nasze przysłowie „Mądry Polak po szkodzi”, — narzekamy dziś na ciężary wojskowe. Ale gdyby wróg wtargnął w granice Polski, czy „nie-

zadowoleni” wołaliby głośno: — Gdzie jest armja, gdzie jest flota? Dlaczego nas nie bronią? Dlaczego niema pancerników, dział czterysta-milimetrowych, samolotów-olbrzymów i flotyli łodzi podwodnych?

I nic ich nie wzruszy los owych żołnierzy i marynarzy, którzy ochotczo pójdą do boju, — dzięki pieniacctwu i skąpstwu obywateli narażeni na potykanie się ze znacznie lepiej uzbrojonym i wyekwipowanym wrogiem. A ci, których obowiązek powszechny w szeregach walczących postawi, będą znów narzekali i szerzyli defetyzm, niepomni, że im to właśnie zawdzięczać należy ów brak odpowiednich narzędzi do obrony kraju.

Utarł się u nas powszechny zwyczaj narzekania na rząd. Jeżeli np. władze czechosłowackie przetrzymują w Piotrowicach pociąg warszawski ponad godzinę, — winien temu polski rząd. Jeżeli celnik polski znajdzie u wytwornej pani, wracającej z zagranicy, kontrabandę w postaci perfum czy jedwabi, — jest to nieludzkość rządu. Jeżeli nie mamy floty wojennej, toć przecież, kto temu winien, jeżeli nie Rząd? Rząd ma w swem ręku pieniądze, kredyty, możność rozbudowy. Więc dlaczego nie buduje, skoro flota jest nam jakoby potrzebna?

No, ale niech rząd zamówi tylko jedną większą motorówkę, a wnet zaczynają się sprzeciwy, protesty i krytyki. Jaktó — ludzie z głodu na ulicy padają, bezrobocie, kryzys, szkolnictwo, przemysł, każdy niemal

obywatel potrzebuje pieniędzy, — a tu wyrzuca się je za okno na zbrojenia? Jakby nie było Ligi Narodów i konferencyj rozbrojeniowych. Przecież niedługo cały świat i tak się rozbroi, więc pocóż wydawać pieniądze na zbrojenia, które niepotrzebnie drażnią tylko sąsiadów i mogą stać się powodem najazdu?

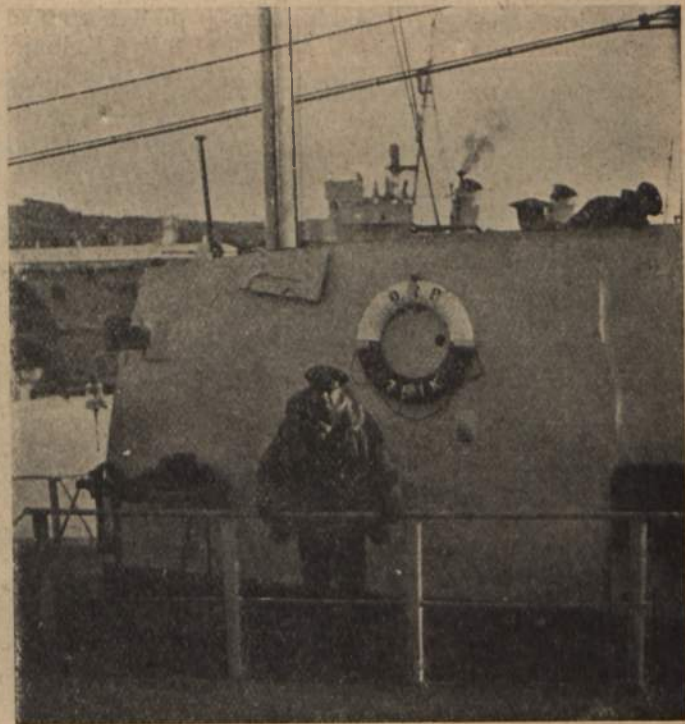
Dla tak rozumujących ludzi niczem oczywiście jest zdanie najświatlejszych mężów stanu, historia z jej aż nadto przekonywującymi przykładami, zbrojenia wrogo usposobionych sąsiadów. Na wszystko mają gotową odpowiedź — jednako upartą i nonsensowną. Zupełnie jak za czasów przedrozbiorowych, kiedy to szlachta żądała, aby flotę budował własnym sumptem król.

Z tem trzeba skończyć. Raz na zawsze. Rząd jest tylko emanacją narodu, a więc spełnia jego wolę. Rząd floty nie buduje, bo naród jej nie chce. Albo chce, ale za pieniądze... króla. A tymczasem zapłacić musi Polska cała, jak długa i szeroka. Jeżeli nie zapłaci teraz pieniędzmi, to zapłaci później z lichwiarskim procentem. I to nietylko pieniędzmi, ale krwią, a może i wolnością osobistą. Boć niewątpliwie marynarka wojenna kosztuje bardzo drogo, ale przegrana wojna kosztować może stokroć więcej.

Spółeczeństwo powinno więc zamaniestować swoją wolę, swoją gotowość do czynu. Nietylko drogą składek — te są pożądane tylko, ja-



Łódź podwodna O. R. P. „Żbik” przybywa do Gdyni.



Dowódca łodzi podwodnej O. R. P. „Żbik”,
łdr. ppr. Pławski.

ko objaw patriotyczny i demonstracyjny. O zbudowaniu floty ze składek obywateli mowy być nie może. Tembardziej — że przecież dawać będą wciąż jedni i ci sami, uświadomieni obywatele. Ogół — bierny nie da nic, lub prawie nic. I dlatego ciężary należy rozłożyć równomiernie na wszystkich obywateli.

Niedawno wychodzący w Paryżu „Dziennik Polski” pisał na ten temat: „Wydaje się niemożliwym, aby trzydziestomiljonowy naród nie zdobył się na zbudowanie własnej floty wojennej, potrzebnej nam tak, jak ubezpieczenie od gradu dla rolnika, a od kalectwa dla robotnika. Ubezpieczając się, wcale nie chcemy, aby padał grad, albo abyśmy złamali nogę. Ale gdyby ktoś, powołując się na kryzys, oświadczył robotnikowi, że należy znieść ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków, spotkałby się z pewnością z ostrą odprawą”.

Mądre te słowa, świadczące, że Polacy na obczyźnie orjentują się w tych sprawach znacznie lepiej od społeczeństwa w kraju, powinny nas zawstydić. I każdy dobry Polak winien uznać konieczność posiadania floty wojennej, będącej nie narzędziem militarnym, a ubezpieczeniem państwa i narodu od najgorszej z klęsk: nędzy i niewoli. Uznawszy zaś tę konieczność, przyczynić się do jej stworzenia, manifestując za pośrednictwem parlamentu, lub instytucji społecznych swoją gotowość do ofiar. Wówczas i rząd, mając rozwiązane ręce, wolę narodu łatwo spełni, dając nam program morski i budżet morski.

Albowiem nie bogactwo kraju jest przyczynkiem do rozbudowy floty wojennej, ale flota wojenna — ten najwidoczniejszy czynnik siły i suwerenności państwa, — jest właśnie źródłem korzystnych przymierzy i

dobrobytu narodowego. Nie bogate Niemcy przystąpiły do rozbudowy floty, ale biedne, małe Prusy. Anglia za czasów królowej Elżbiety była uboga i zadłużona. A w czasach dzisiejszych mamy żywy przykład Italii, Turcji, Portugalji, Stanów Zjednoczonych, Holandji, Grecji a nawet Jugosławji, — państw o najróżnorodniejszej skali — którym kryzys i ciężkie warunki wewnętrzne nie przeszkadzają w rozbudowie floty, uznanej za konieczność państwową i narodową.

Czy mamy być gorsi — my Polacy dla których dostęp do morza i swoboda handlu morskiego jest najistotniejszą potrzebą polityczną i gospodarczą? Czy „Zbik” ma być rzeczywiście „łabędzim śpiewem o polskim Bałtyku” — ostatnią łodzią podwodną? — Chyba nie.

— A więc do czynu!

KAPITAN NEMO.

NASZE HASŁA A MŁODZIEŻ

Nie da się zaprzeczyć, że obecny kryzys gospodarczy, docierający zarówno do wielkich miast oraz ośrodków przemysłowych, jak i do najdalszych zakamarków polskiej prowincji, wpływa siłą rzeczy hamująco na rozwój wszelkiej akcji społecznej. W twardej walce o byt, o prawo do utrzymania się na powierzchni życia, trudno wykrzesać z siebie iskry zapału, dźwigając dobrowolnie troskę o dalszą przyszłość.

I jedynie atrakcyjnej sile naszych hasła, realności głoszonego programu, poszukiwaniu dróg wyjścia i ro-

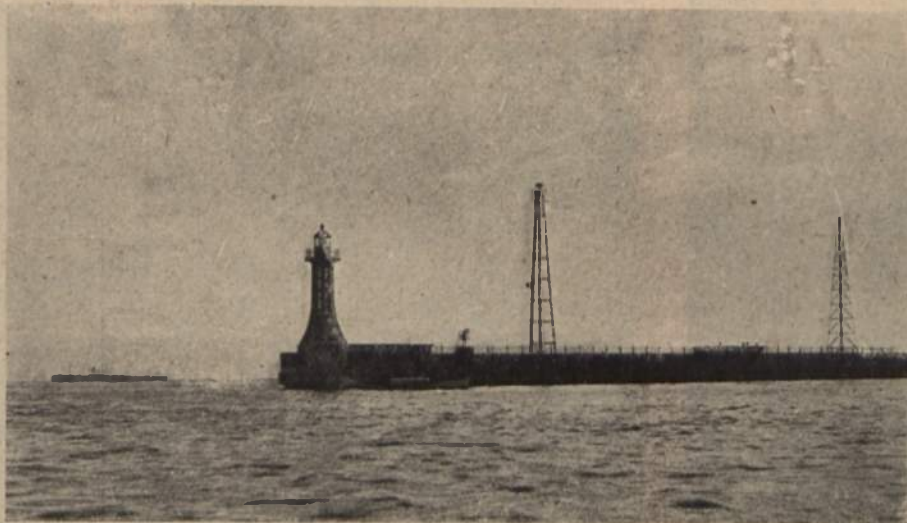
związania problemów, tak życiowych, jak morze i ekspansja zamorska, możemy zawdzięczać, że mimo dominującej troski o byt, która gnębi każdego prawie człowieka w Polsce dzisiejszej, potrafimy uzupełniać przybywającymi ochotnikami luki, poczynione w szeregach organizacji przez bezrobocie i redukcje, a nawet w szybkim tempie rozrastać się teytoralnie, powołując ustawicznie do życia nowe placówki Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Jakoś tak dziwnie się złożyło, że w czasach względnie normalnych, Liga przechodziła okres zastoju

i niedomagań wewnętrznych, w ciężkiej zaś chwili kryzysu rośnie w siłę i znaczenie. Widocznie trzeba było namacalnych przykładów, aby udowodnić społeczeństwu, że nie oprzemy się burzy, wiszącej nad światem, jako potencja lądowa, że trzeba ruszyć po lepszą przyszłość w daleki świat, szerokim wodnym gościńcem.

Mówiąc o dzisiejszej Lidze Morskiej i Kolonjalnej, niesposób nie zwrócić uwagi na jedno tak bardzo znamienne zjawisko. Oto rośnie z dnia na dzień gromada jej skromnych „10 — groszowych” członków, niemal co dnia przybywają nowe koła szkolne. Jakby się zmówili wszyscy najmniejsi obywatele Rzeczypospolitej i postanowili gromadnie zawstydić ludzi rozważnych, którzy niezawsze potrafią się złożyć jakąś śmielszą inicjatywę.

Gdyby wszyscy członkowie Ligi mogli przeczytać te dziesiątki starannie wykaligrafowanych listów przychodzących do Zarządu Głównego z całej Polski jak długa i szeroka, listów tak bardzo nieraz naiwnych, a zawierających w sobie tyle na zwykłych, wyrwanych ze szkolnego zeszytu kartkach, ręką sztabaka wypisanych prawd. Gdyby można było policzyć te prośby o materiały, najbardziej przemysłnie zestawione dane statystyczne, modele łodzi, marszrut, mapy... chciałoby się wówczas rozszerzyć ściany biura Zarządu Głównego, postroić wysiłki, aby zaspokoić całkowicie żądania tej dwudziestotysięcznej już



Gdynia. — Urządzenia sygnalizacyjne na falochronie w porcie. Latarnia wejściowa i wieża radiostacji sygnalizacyjnej.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

z górą rzeszy młodych, młodszych i najmłodszych członków Ligi, którym przyjdzie już niedługo zdawać dzisiejszemu polskiemu pokoleniu rachunek z naszego dorobku nad nad polskim Bałtykiem.

I trzeba by powędrować pewnego dnia na jakąś oddaloną, zabita deskami prowincję polską, aby zrozumieć ten żywiołowy, radosny pęd ku morzu, jaki się budzi w młodym polskim pokoleniu. Ludzie dorośli, jak dorośli. Praca społeczna, trudny teren, na wszystkich stanowiskach te same jednostki, bierność ogółu. Przekonać ich można kalkulacją cyfr, twardym żądaniem pracy, argumentami, na które dzisiejszy Polak nie znajduje odpowiedzi.

Młodzież reaguje zupełnie inaczej. Zapelnia zbitą masą sale odczytowe, chłonie opowieści o wyrosłej na niegościnnym bałtyckim wybrzeżu Gdyni, o polskiej banderze morskiej, powiewającej dumnie w odległych portach, o Polakach, którzy pod Krzyżem Południa bój śmiertelny stoczyli z brazylijską dziewiczą puszcza. Nie istnieje dla tej młodzie-

ży kryzys, ani złe czasy. Iluż z nich, kiedy nadejdzie lato upragnione, powędruje, własnoręcznie w pocie czoła, zmajstrowanym kajakiem, aż tam, kędy Wisła bratnim uściskiem łączy się z Bałtykiem? Przybywa z każdym rokiem tych wędrowników na wybrzeżu, opędzających groszami z ojcowskiej, nieraz chudej szkatuły, diogenesowe koszty dalekiej podróży. Byleby własnymi spragnionymi oczyma ujrzeć to swoje morze.

Zaroiło się w Polsce od tego pionierstwa z Bożej łaski, z miłościwego zrządzenia losu, który zespolił prastarą ziemię pomorską z resztą Rzeczypospolitej. W szkołach średnich, zawodowych, czy powszechnych, wśród młodzieży, zmuszonej pracować zarobkowo, rodzi się wielka miłość do morza, budzi się troska i żywiołowy pęd w daleki świat, stojący otworem dla śmiałych i silnych, zamknięty dla słabych i lęklwych. Przemawia coraz głośniejszym nieomylnym instynkt narodu, który poczuł, że przyszłość jego i racja istnienia i największy wysiłek, leży na morzu.

Powiedział ktoś, że morze jest źródłem niewyczerpanem siły i tężyzny narodowej. Wielkie, radosne jawisko żywiołowego ciężenia najmłodszej Polski ku morzu, jest tego jaskrawym i wymownym przykładem.

Prostu niewiadomo, jak należy apelować do wszystkich „dorosłych” placówek Ligi Morskiej i Kolonjalnej, aby otoczyły troskliwą opieką rzeszę najmłodszych pionierów polskiej myśli morskiej i kolonjalnej, aby nie dopuściły do zmarnowania choć jednego odruchu, podyktowanego przez nieomylny, zdrowy i żywotny instynkt narodu.

Przed nami wszystkimi stoi wielki obowiązek podtrzymania i skierowania w jedno łożysko wielkiego pochodzenia młodego polskiego pokolenia ku morzu. Bowiem bez jego przyszłego współdziałania, bezowocne pozostaną wszelkie, choćby na najmędrszych oparte cyfrach i w ciężkim podjęte trudzie wysiłki ludzi dzisiejszych.

ST. KNAUFF.

DO EGIPTU!

Podobnie, jak w roku ubiegłym była „modna” Madera, tak w tym roku w całym kraju na ustach wszystkich był Egipt. Zwrócenie oczu kilkunastu milionów ludzi na te dwa odległe punkty, położone na globie ziemskim, zawdzięczamy podróżom, odbytym przez Marszałka Piłsudskiego.

Egzotyczny powab Egiptu sprawił, że niejeden „marzyciel podróżniczy” wodził palcem i tęsknym okiem po mapie świata, podążając w wyobraźni liniami kolejowymi i szlakami wodnymi, jakimi jechał Marszałek Piłsudski do krainy faraonów, piramid, słońca, daktylowych palm i zawoalowanych kobiet.

Ponieważ podróż ta jest par excellence podróżą morską, a takie szczególnie interesują członków Ligi Morskiej, przeto nie od rzeczy będzie się jej bliżej przyjrzeć, aby raz jeszcze przekonać się jak wielkim i jak potężnym czynnikiem jest morze, łączące pomiędzy sobą odległe lądy i obce narody.

Zresztą dość tych ogólników. Przecież każdy z czytelników „Morza” uprzytamnia sobie chyba znaczenie morskiej komunikacji; niejeden też zna rozkosze morskiej turystyki. Kto robił wycieczki morskie, korzystając z usług polskich linii okrętowych (operujących niestety przeważnie tylko na północnej części globu ziemskiego) i kto podróżował statkami cudzoziemskimi, może wyrobić sobie pewien pogląd na warunki turystyki morskiej, na jej osobliwości, różnice — no i analogie.

Pogląd ten może być różny u różnych ludzi, więcej — pogląd ten może zmieniać się u tych samych ludzi w zależności od chwilowych nastrojów, — może być zależny od siły doznanych wrażeń, to też zgóry trzeba się pogodzić z tem, że nie należy niczego uogólniać i nie należy wygłaszać jakichś de-

cydujących sądów o większej lub mniejszej wartości takich lub innych podróży.

Są linie okrętowe, których statki kursują pomiędzy portami tak zwanych „cudnych, ciepłych krajów”. Są inne, które obsługują porty północne.

Zarówno tu, jak i tam, — zawsze się znajdzie coś ciekawego do oglądania.

Nie tak dawno była bardzo popularna piosenka marynarska, którą śpiewano w polskim morskim filmie dźwiękowym.

Tęskna, jękliwa i sentymentalnie zawojująca piosenka ta opowiada o podróżach i o włóczędztwie marynarskiej; wreszcie w refrenie stwierdza się kategorycznie, że: „świat jest wszędzie taki sam”. Może zbyt wiele przesadnej brawury i zblazowanego snobizmu jest w tem powiedzeniu, jednak trzeba przyznać, że gdy się ochłonie z wrażeń, doznanych w poszczególnych krajach świata, dojdzie się mniej więcej do podobnego przekonania.



Pan Marszałek Piłsudski wchodzi na pokład „Romanji”. Za nim idą kpt. M. B. Lepecki i attaché wojskowy Polski, ppulk. dypl. Michalowski.



Powitanie Pana Marszałka Piłsudskiego na pokładzie „Romanji” przez dyrekcję linii „Serviciul Maritim Roman”.

Wszędzie ludzie żyją i umierają, wszędzie walczą z przeciwnymi prądami trudności życiowych, wszędzie wszystko jest tylko fragmentem, tylko odrobina tego czem jest świat lub wszechświat. I mimo tego, fragmenty te są wspaniałe, czasem tak cudne, że wyrwa się uogólniający wszystko okrzyk „świat jest piękny!”

A więc podróż do Egiptu! Tak, jak podobno do Rzymu wszystkie drogi prowadzą, tak też i do Egiptu można z Polski jechać różnymi drogami.

Dwie „najprostsze” drogi prowadzą: jedna przez Italię, a więc do Triestu lądem, potem z Triestu przez Adriatyk i morze Śródziemne ku północnym brzegom Afryki, — druga — przez Rumunię, lądem z Polski do Konstancy, a potem przez morze Czarne, morze Marmara, morze Egejskie i morze Śródziemne do Aleksandrii.

Ta właśnie droga, przez Rumunię jechał Marszałek Piłsudski.

Konstanca — port handlowy i wojenny Rumunii, położony na zachodnim brzegu morza Czarnego jest dzisiaj bodaj najruchliwszym portem na tem morzu. Jest on też bramą, przez którą wychodzi się z Europy w kierunku na Bliski Wschód. Ktos, kto nie bywał jeszcze w tych okolicach, wybierając się do Konstancy i patrząc w lutym lub w marcu na mapę, może pomyśleć: „no, mogą zostawić w domu swój zimowy ekwipunek, — jadę przecież na południe, nad Czarne morze”. I oto, aczkolwiek Konstanca leży prawie na tej samej wysokości (szerokości geograficznej), co i Nicea, to jednak brak ciepłych

prądów nie pozwala miejscowościom nadmorskim Rumunii cieszyć się takimi samymi rozkoszami natury, jakie charakteryzują tak zwany „jasny brzeg”. Srodze więc zawiódłby się ten, kto by przyjechał w tym czasie do Rumunii, zapatrzony tylko w lekką odzież. W całej Rumunii aż do połowy marca, a czasem do kwietnia trwa zima w całej pełni. To też w Konstancy panował trzaskający mróz, na polach i jezdnich leżał śnieg, a na chodnikach gruby dobrze wyslizgany lód.

Mało kto ze „środkowoeuropejskich” zdoła przetrwać tydzień w Rumunii, aby nie przekonać się do tak pogardzanych u nas kaloszy. Kalosze na nogach szanującego się, niestarego mężczyzny uważamy za coś śmiesznego. W Bukareszcie zaś, czy w Konstancy, szybko zmieniamy pogląd na te sprawy. Na początku patrzymy z zazdrością na niedźwiedzie stopy tubylczych elegantów, paradujących w wysokich, gumowo-sukiennych, zapinanych na sprzączki śniegowcach. — potem zrzuciwszy pychę z serca, idziemy do sklepu, aby się także w nie zaopatrzyć.

Zabezpieczają one nie tylko obuwie przed zniszczeniem, ale co ważniejsze, chronią przed połamaniem nóg podczas upadku na gołoledzi, pokrywającej wszystkie chodniki miast rumuńskich.

Gdyby się chciało opisywać wszystkie osobliwości rumuńskie, zajęłoby to zbyt wiele czasu i miejsca. Jedną jednak osobliwość należy jeszcze omówić — „osobliwość”, która na łamach organu Ligi Morskiej i Kolonjalnej (szczególnie

Kolonjalnej!) jest bardzo na miejscu. Osobliwością tą jest brak w Rumunii czegoś, coby pochodziło z Polski. Gdzież te wspaniałe polskie wódki, gdzie te doskonałe likiery, gdzie te dobre mydła znanej starej warszawskiej firmy, gdzie materiały ubraniowe z Łodzi i z Bielska? Niema nic, a przynajmniej niczego nie widać. Natomiast na każdym kroku krzyczą o sobie niemieckie Kalodermy, Chlorodonty, nożyki do golenia „Rotbarty” i inne kremy, mydła, pasty, pomady i tysiące, tysiące różnych takich wyrobów, nie wyłączając biżuterji, pochodzącej z Niemiec. Materiały angielskie, albo czeskie! Obuwie czeskie, likiery francuskie, A filmy... znów niemieckie.

Gdzież polska ekspansja? Jeśli marzymy o kolonjach, — musimy mieć wrodzone zdolności handlowe, lub krzewić w sobie te zdolności i wolę do zdobywania rynków. (Po za tworzeniem silnej floty wojennej i handlowej). Na rynku, tak bliskiej pod względem geograficznym i przyjaznej Rumunii, Polski nie widać! To źle!

Komunikację pomiędzy Konstancą a Aleksandrią utrzymuje rumuńska regularna linja, znajdująca się pod zarządem państwowym, nosząca nazwę „Serviciul Maritim Roman”. Posiada ona cztery nieduże, lecz całkiem przyzwoite i szybkie statki pasażerskie, wielkości od 2500 do 4600 ton. Są to s/s. „Principesa Maria”, s/s. „Dacia”, s/s „Regele Carol” i wreszcie s/s „Romanja”, na której odbył podróż Marszałek Piłsudski.

Z Konstancy odchodzą statki każdego czwartku o godz. 22 i po stu szesnastu godzinach przybywają we wtorek o godz. 10 do Aleksandrii. Szybkość tych statków, wynosząca 18 mil na godzinę, pozwoliłaby przebyć drogę Rumunja — Egipt, znacznie prędzej, — lecz podróż przeciąga się wskutek zachodzenia do pontów i postojów w tych portach. Nikt zresztą na to nie narzeka, gdyż jest prawdziwą przyjemnością zatrzymanie się w Konstantynopolu i zwiedzenie tego, tak oryginalnego miasta, lub przy okazji postoju w Pireusie, zwiedzenie Aten, pełnych starogreckich zabytków kultury i sztuki.

A więc zbliża się godzina 22. Na statku ruch. Próby gwizdków i syreny okrętowej są pierwszymi sygnałami dla „odprowadzających”, że czas opuścić pokład statku. Przeraził i długotrwałe dzwonienie ręcznym dzwonkiem przez stewarda, obchodzącego cały statek, wypłaszając resztę „niepasażerów”. Wreszcie spadają z wielkim hałasem trapy, wciągają liny i statek wypływa z portu, wrzynając się odrazu w ciemną noc i w rozkołysany, skłębiony, wyjący i świszczący wichrem żywioł.

Luty i marzec są to miesiące, w których morze Czarne nie bywa przyjemne. Zrazu pasażerowie robią „bohaterów”. Chodzą po pokładzie, czepiając się poręczy i różnych trwałych przedmiotów, palą papierosy, gawędzą w halach i salonach. Lecz wkrótce jeden za drugim (szczególnie jedna za drugą) znikają, aby ukryć swoje cierpienia w kabinach. Zresztą nocna pora usprawiedliwia takie znikanie. Noc mija, przychodzi dzień, a z nim razem zbliżanie się do tureckich brzegów. Wreszcie wejście do Bosforu, będącego niejako korytarzem, prowadzącym z zamkniętego morza Czarne na szeroki świat.

Korytarz ten otwarty jest dla statków handlowych, — żaden zaś okręt pod wojenną banderą nie ma prawa samowolnie wyjść z morza Czarne na zewnątrz, lub z zewnątrz (z morza Egiejskiego) przez Dardanele i Bosfor wejść na morze Czarne. Może to nastąpić tylko wskutek załatwienia sprawy na drodze dyplomatycznej.

„Romania” zmniejsza szybkość. Znowu pasażerowie w komplecie. Wszyscy wyglądają inaczej, niż wieczora. Pozriły kapelusze panów, ustępując miejsca sportowym czapkom podróżnym. Panie w beretach. Co drugi pasażer uzbrojony w aparat fotograficzny. Brzegi przyciągają oczy wszystkich. Coraz coś piękniejszego, co raz coś nowego.

„Knipsanie” fotograficznych aparatów jest w pełnym biegu. Jest to coś, bez czego nie można sobie wyobrazić dzisiaj turystyki.

Tymczasem statek zupełnie traci bieg i wreszcie rzuca kotwicę. Zewsząd syją się zapytania: „Poco, dlaczego? Przecież jeszcze nie jesteśmy w porcie Istanbula”. Okazuje się, że tutaj załatwiane są wszelkie formalności. To też niebawem zbliża się motorówka, wioząca przedstawicieli tureckich władz policyjnych i sanitarnych. Tłum pasażerów-fotografów rzuca się, aby sfotografować „prawdziwych” Turków.

Kto jest w Turcji poraz pierwszy, doznaje srogiego rozczarowania. Wszystko prawie jest tak samo, jak gdzie indziej! Turcy chodzą ubrani, tak, jak każdy przeciętny Europejczyk. Obecny

władca, odnowiciel Turcji, Kemal-Pasza odarł Turcję z uroku jej egzotyizmu. Noszenie fezów jest zakazane niemal pod karą śmierci.

W porcie i w biednych dzielnicach miast tureckich ujawnia się optycznie taka straszliwa nędza, jakiej nie widzi się bodaj nigdzie w Europie. Wszystko, co kryło się dawniej w szatach charakterystycznej orientalnej barwności, przebrało się dzisiaj w najokropniejsze lachmany stroju, mającego być oznaką cywilizacji.

Pierwszych, najsilniejszych wrażeń dostarcza widok malowniczych brzegów Bosforu, wspaniałych meczetów z wysmukłymi minaretami, turkusowy kolor wody w Bosforze, przepych panoramy całego Istanbula, położonego na wielkim wzgórzu.

Prawie całą dobę stoi „Romania” w porcie Istanbula. Trzeba zaznaczyć, że Konstantynopol jest to nazwa przestarzała. Dzisiaj nazywa się on oficjalnie Istanbul, i we wszystkich już rozkładach kolejowych i okrętowych świata nazwa

ta wyparła dawną, znieawidzoną przez Turków.

W sobotę w południe statek porzuca Istanbul i udaje się w dalszą drogę, aby znowu po dwudziestu czterech godzinach podróży przybyć do następnego portu, jakim jest grecki port Pireus. Tymczasem przepływamy przez morze Marmara i przez cieśninę Dardaneelską, tak tragicznie wslawioną w dziejach minionej wojny światowej

Gdy się przepływało pomiędzy brzegami Turcji europejskiej i Turcji azjatyckiej, gdy się patrzyło na te brzegi, posiadające historyczne dziś punkty, dość przestarzałych, lecz jakże silnych w sytuacji wojennej fortów, — widma dziesiątków tysięcy poległych wstawiały mimowoli przed oczyma. Tysiące ciał marynarzy poszło wraz z okrętami na dno morskie przy forsowaniu tej cieśniny. Strumienie krwi wsiąkły w suchą i nieurodzajną glebę półwyspu Gallipoli, przy walkach wysadzonych desantów koalicyjnych. Przecież liczba określa-



Marszałek Józef Piłsudski, udaje się do swego apartamentu na „Romanji”.

jąca straty samych sojuszników, sięga prawie dwustu pięćdziesięciu tysięcy ludzi. Drogo też kosztowała Turków i Niemców obrona Dardaneli, które miały być kluczem, mającym w planach koalicji otworzyć bramy Konstantynopolu dla sojusznicznych wojsk.

Wypływamy z cieśniny, mijamy historyczny cypel z miejscowością Sedil-Bar, położoną nad brzegiem i jesteśmy na morzu Egejskim. Każda godzina zbliża nas do Pireusu, a razem z tem do upragnionego ciepła. Wszyscy tęsknią do ciepła i nawet do upałów, bo przecież i w Konstancy i w Istambule były trzaskające mrozy. Życie na statku nłknie trybem utartym. Obfite, eleganckie posiłki przeplatane są bridgem, słuchaniem radia, czytaniem i gawędami. Przyjemnie jest stale słyszeć przez radio Warszawę, a całkiem wrzuszające było, gdy się w Dardanelach usłyszało transmitowane z katedry wileńskiej wieczorne nabożeństwo z pięknym chóralnym śpiewem. Oficer, radiotelegrafista statku „Romania”, nie posiadał się z radości, że mógł zrobić Polskiemu Marszałkowi, jadącemu na rumuńskim statku, taką przyjemność, jak wyszukanie w falach eteru odgłosów rodzinnego miasta.

Po minionej nocy, znów wychodzą zwolna pasażerowie ze swych kabin i snują się po wszystkich pokładach i pomostach statku. Miła niespodzianka. Ranek cudowny, słoneczny. Nareszcie ciepło. Termometr pokazuje 18°. A więc w południe będzie jeszcze cieplej.

Wreszcie „Romania” wchodzi do portu. Port Pireus znany jest ze swego nie-miłego aromatu cuchnącej ryby. Wszędzie w portach unosi się zapach psującej się ryby, nigdzie zdaje się jednak nie przejawiać się ten aromat z taką intensywnością, jak w Pireusie.

Znak kryzysu legł tutaj w całej swej okazałości. Martwota stojących całemi szeregami beczynnych statków stwarza wrażenie przynębiające. Serce marynarza ściska się współczuciem. Nam, Polakom, przychdzą jednocześnie na myśl radosne refleksje, przy wspomnieniu naszej Gdyni i Gdańska. Wszakże u nas nie jest tak źle. I pomyśleć tylko, że niemiecko-gdańskie, intryganckie żywioły mają śmiałość narzekania na Polskę. Niechby zobaczyli ci malkontenci, co się dzieje w innych portach świata, gdzie obrót spadł do trzydziestu procent w stosunku do ruchu przedwojennego!

„Romania” jest w porcie. Nikt nie chce tracić czasu. — Postój tylko do wieczora. A więc co prędzej na ład, aby udać się do Aten i zobaczyć Akropolis oraz inne cuda starożytności i świetności dawnej Grecji. Słońce grzeje tak, jak u nas w czerwcu. Teraz z kolei oglądamy greckie typy portowe. Tłoczy się i hałasuje biedota, przemieszana drobnymi handlarzami, komisjonerami, i innymi portowymi funkcjonariuszami wolnej ręki. W pośpiechu zmieniamy pieniądze i, przedzierając się znów przez tłumy portowych włóczągów, śpieszymy w poszukiwaniu jakiegoś środka lokomocji, mającego nas zawieźć do Aten.

W Atenach ruch. Jest niedziela, w dodatku — karnawał. Na ulicach roje publiczności, wśród której kręcą się i przebiegają w wesołym, beztróskim ożywieniu grupy poprzebieranej w karnawałowe kostjmy młodzieży. Widowisko o charakterze wybitnie południowym. Gdzieby ktoś ośmielił się u nas, w Warszawie, przejść w biały dzień po ulicy w stroju granda hiszpańskiego,

arlekina, lub w masce Charlie Chaplina? Tutaj jest to zjawisko naturalne, zabawa, humor i werwa życiowa przenosi się z czterech ścian domu, z sali rozrywkowej na bruk ulicy wielkiego miasta, a wraz z zabawą wędrują na ulicę potrzebne do tego akcesoria.

Po zwiedzeniu wszelkich osobliwości, po zaopatrzeniu się w chałwę, która jest narówni z gąbkami charakterystycznym dla Grecji towarem, śpieszymy na statek.

Już się ściemniło. Wieczór. Grecy chodzą w płaszczach. Może dla Greków jest zbyt chłodno, nam jest stanowczo ciepło. W porcie jednak czujemy powiew wiatru — robi się „świeżo”.

Wychodzimy na morze. Po pewnym czasie zaczyna nadobrze huścić i kołysać. Sympatyczny i wesoły kapitan statku, komandor marynarki wojennej Stiubei uspakaja strwożone panie, że „będzie lepiej”, gdy minieme wyspę Kretę, za którą zmieni się wiatr. Tymczasem jowialny, zawsze uśmiechnięty doktor, noszący stale pełną buzię sprośnych opowiastek, udziela w ciągu nocy pomocy lekarskiej (nikomu zdaje się niepomagającej) kilku najbardziej cierpiącym podróżnikom, a raczej podróżniczkom. Pułkownik doktor Woyczyński, jadący z Marszałkiem Piłsudskim, zapatrując się sceptycznie na leki, roznoszone przez sympatycznego lekarza, poradził mu rzucić te medykamenty do morza, mówiąc z humorem, że „może to pomoże, gdy połknie je morze”.

Do oczekiwanej Krety zbliżamy się bardzo powoli. Mamy bowiem zmniejszoną szybkość, oraz przeciwny wiatr i falę z dziobu. Spowodowało to, żeśmy się spóźnili do Aleksandrii o pięć godzin — czyli zamiast czterdziestu sześciu godzin podróży pomiędzy Pireusem i Aleksandrią, mieliśmy pięćdziesiąt jedną godzinę. Nawiasem mówiąc za Kretą było rzeczywiście „lepiej” — fala się znacznie zwiększyła.

Aleksandria! Egipt! Nareszcie stu-procentowy egzotyzm. No i „prawdziwe” afrykańskie słońce. Znów cudnie, malowniczo obrazy brzegów. W oddali z lewa od portu, — ogromny niezamieszkały w danej chwili pałac królewski. Charakterystyczne kopuły i ażurowe ganki nadają mu wygląd budowli z krainy fantazji i bajki.

Znów po pokładzie włóczą się ożywieni stu-procentowi turyści ze swoimi Kodakami i Rolleyflexami. Niepomni są niedawnych cierpień. „Umarlak” z przed kilku godzin jest już wesołym i bohaterem globe-trotterem, trzaskającym swoim „Kodakiem” widoki z prawa i z lewa.

Na statku sygnał manewrowy. Już zerzytają hamulce wind kotwicznych, już się słyszy łoskot łańcuchów, wreszcie „Romania” stoi na redzie na kotwicy.

Teraz napawamy oczy wspaniałymi obrazami. Całą siłą „benzynowej pary” nłkną motorowe kutry policyjne, celne i sanitarne. Już dobijają.

Kutry wspaniałe. Nowiutkie czyściutkie. Mosiądz lśni, jak złoto. Dębowe deski pokładu pokryte lakierem, zielona farba poszycia jest czysta i świeża jak wiosenna trawa.

Załoga kutrów, — personel policyjny w fezach. Twarze smagłe, niektóre czarne.

Sternik z motorówki sanitarnej, na której przybył lekarz portowy, jest najwspanialszym okazem umundurowanego Murzyna. Fotożeniczość jego jest niewątpliwa, to też wszystkie aparaty uwieczniły jego czarna gębę, wyrzucając jakieś niezrozumiałe, a z całą pew-

nością straszliwe przekleństwa, pod adresem motorzysty, który zawniesze dał „wsteczny bieg” i uniemożliwił mu szybkowne dobiecie do trapu „Romanii”. Przekleństw jego nikt nie zrozumiał, lecz dla żadnego z marynarzy nie były tajemnicą przyczyny, jakie wywołały taki szalony, wulkaniczny wybuch gniewu czarnego sternika.

Jeżeli jeszcze sa dzisiaj jakieś plagi egipskie, to należy do nich zaliczyć egipską formalistykę. Formalność sanitarna, celne i paszportowe sa przeprowadzane z zadziwiającą ścisłością i sumiennością. Niech im Allah to wybaczy. Są zresztą, ci Egipcjanie, bardzo kulturalni i mili.

Po ukończonych formalnościach wpuśczone „Romanie” do portu, gdzie stanęła przy nabrzeżu, zarezerwowanem na stałe dla linii „Serviciul Maritim Roman”.

Piękno i malowniczość tego, co się widzi na brzegu może oddać tylko pedzel dobrego malarza. Białe tuniki, długie barwne kaftany, zawrotnej szerokości spodnie, kolorowe zawoje i wszelkie fantastyczne ubiory głowy, a poza tem fezy, fezy i fezy, oto pierwsze, co się rzuca w oczy przybyszowi. Po chwili zaczyna człowiek rozróżniać i spostrzegać inne rzeczy. Handlarze napojów chłodzących, to znów coś w rodzaju bardziej jeszcze jaskrawszej plamy na tem i bez tego barwnem tle. Ich fantastyczne, wielkie, błyszczące złotem i szkłem naczynia, ich lśniące, brzekliwe, uwieszane na sznurku kubeczki, oraz ich miedziane talerzyki, którymi misternie wydzwaniają, aby zwrócić na siebie uwagę, — są naprawdę godne uwagi.

Harmider, jaki zapanował z chwilą rzucenia trapów, które połączyły statek z ładem afrykańskim, nie da się opisać. Zresztą ani piękno Aleksandrii, która jest ogromnem miastem, łączącym w sobie urok wschodu z komfortem współczesnej cywilizacji europejskiej, ani piękno takiego samego, tylko jeszcze większego Kairu, ani dziwne emocje, przeżywane w chwili zetknięcia się z czarem zamierzchłych dziejów ziemi egipskiej, — nie dadzą się opisać w tym krótkim szkicu.

O tem napisano już całe książki. Ale nawet przeczytać te książki, — to za mało. Trzeba być tam, na miejscu. Trzeba za dnia, w upalne południe wdrapać się na piramidę, trzeba przeczytać wydłubane w kamieniu tysiące nazwisk różnych turystów, przybywających z najdalszych punktów świata, trzeba na szczycie piramidy chwycić w płuca powiew wiatru, leżącego z pustyni Libijskiej, trzeba wrócić do Kairu i ujrzeć Egipt w nocy... Trzeba zobaczyć tłumy barwnych mężczyzn i sylwetki ukrytych w czerni, z zasłoniętni twarzami kobiet, trzeba z tem wszystkim zetknąć się osobiście i otrzeć się lokciami o codzienność tego życia, — wtedy dopiero zrozumie się, czem jest Egipt, czem jest wogóle podróż, i włóczęga po świecie, i czem wreszcie jest wolny nieskrępowany dostęp do morza, łączącego nas z najodleglejszymi zakątkami świata.

WKOS

**Zapisujcie się do Ligi
Morskiej
i Kolonjalnej!**

POWRÓT „DARU POMORZA“ DO KRAJU

„Dar Pomorza“, statek szkolny naszej marynarki handlowej, powrócił do Gdyni z zimowej podróży. Droga powrotna z Martyniki, przy której wybrzeżach statek spędził parę tygodni, obyla się w ciężkich warunkach atmosferycznych. Załoga statku, składająca się w przeważnej części z uczniów I kursu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, miała niejednokrotnie okazję do wykazania swej sprawności. W walce z żywiołem, w zmaganiach się z oceanem, statek prowadzony przez wytrawne kierownictwo, pokonał trudności, młodzi zaś uczniowie Szkoły Morskiej przeszli znakomitą zaprawę do twardego rzemiosła marynarza.

Pod koniec podróży wydarzył się jednak na „Darze Pomorza“ smutny wypadek. Jeden z uczniów, nazwiskiem Maksymilian Stefaniak, w czasie pracy przy żaglu na rei, stracił równowagę i spadł na pokład, ponosząc śmierć na miejscu.

Pierwszy to na polskim statku szkolnym śmiertelny wypadek. Najcięższe przejścia na starym „Lwowie“ i na obecnym „Darze Pomorza“ w poprzednich podróżach kończyły się szczęśliwie. To też powrót młodych „wilcząt morskich“ do ojczystych brzegów tym razem nie był radosny, jak zwykle.

Martynikę opuścił „Dar Pomorza“ dnia 10 lutego. Z żalem żegnano słoneczne wybrzeża gościnniej wyspy, by znowu przez dłuższy czas żeglować po falach Atlantyku. Podróż nie była pomyślna. Już w pierwszych dniach komendant statku, kapitan żegluga wielkiej p. Konstanty Maciejewicz, zauważył, że szybkość statku, zarówno pod żaglami, jak i pod motorem, znacznie zmalała. Obliczenia wykazały, że statek stracił około 35% swej poprzedniej szybkości. Stało się to wskutek obrośnięcia dna statku przez różne rośliny i mięczaki, których nie brak na wodach południowych i które atakują zażarcie dno każdego statku, przyczepiając się doń swymi mackami i odbywając w ten sposób „dalekie podróże na gape“. W danym wypadku kilkutygodniowy postój u wybrzeży Martyniki sprzyjał szczególnie obdarzenia statku tym nadprogramowym balastem, którego narazie usunąć nie było można.

Już dnia 14 lutego, pod 20° szerokości północnej stracił statek passat¹⁾, który zresztą i tak nie był zbyt pomyślny, gdyż dał z północnego wschodu, zamiast, jak się spodziewano — ze wschodu. Nastąpił okres słabych i zmiennych wiatrów. Przeważnie duża, martwa fala podrzuciła bezwładnie statek. Nawet puszczanie w ruch motoru w tych warunkach nie przyniosłoby zbyt wielkich korzyści.

Trwa to do 20 lutego. Dnia tego i następnego nadlatuje pomyślny i świeży wiatr, ale i tak statek w obu dniach przebywa tylko 165 i 195 mil. Później znowu cisza, albo słabe, krótkotrwałe wiatry z południowego wschodu. Nazajutrz ponownie cisza, która trwa 3 doby.

Dopiero 3 marca nadleciał narazie lekki wiatr z południowego wschodu, który stopniowo rósł na sile, przechodząc powoli bardziej na wschód. Dnia 4 marca o g. 10 rano musiano zacząć zmniejszać ożagłowanie, ponieważ wiatr wzmagal się, a jednocześnie spadał barometr. W południe „Dar Pomorza“ szedł już pod sztormowymi żaglami. Wiatr osiągnął siłę 9—10 st. według skali Beauforta²⁾.

Zaczęła się zabawa na dobre. W chwili kiedy załoga przygotowała się do spuszczenia grótszstakla³⁾ gwałtowny poryw wiatru rozerwał mocne płótnisko żagla na strzępy.

Tymczasem wiatr wzmagal się z godziny na godzinę. O godz. 3 po poł. siła jego osiąga 10—11 stopni. Fala coraz bardziej wzrasta. Statek trzyma się dzielnie, przyjmując sztorm w ostry bejdedewind na prawym halsie⁴⁾. W dodatku wszystko pokrywa mgła z deszczu i z pyłu wodnego. Nie można odróżnić nieba i widnokregu. Statek kołyszal się coraz bardziej. Przechylił jego zwiększając się. Coraz częściej fala rzuca go w bruzdy

¹⁾ Wiatry o stałym kierunku, trwające przez dłuższe okresy w tych częściach Atlantyku.

²⁾ Siła wiatru według skali Beauforta mierzy się cyframi od 0 (cisza) do 12 (orkan).

³⁾ Ukośny żagiel rozpięty pomiędzy przednim i głównym masztem.

⁴⁾ pozycja, przy której statek ma wiatr od dziobu po prawej stronie.

wodne i przewala się przez pokład. Noc nie przynosi zmiany. Masy wody wala się na pokład, bijąc ciężko w statek. O godz. 6 nad ranem wali się na statek prawdziwa góra wodna, fala dosięga wysokości ratunkowego kutra, wiszącego u lewej burty i zrywa go z rufowej szlup-belki⁵⁾. Załoga rzuca się na ratunek kutra, któremu grozi porwanie przez wciąż przewalające się przez pokład fale. Wszelkie próby ponownego umocowania szalupy nie udają się. Po paru minutach bezowocnych wysiłków kuter zrywa się z drugiej szlup-belki i ginie w odmetach.

Burza tymczasem wzmagal się. Pokład statku, który coraz bardziej kładzie się na fali, zmywają olbrzymie masy wody. Największe natężenie osiąga sztorm między g. 8 a 12 w poł. Jeden z olbrzymich wałów wodnych zalewa nie tylko śródkreście, ale wdziera się na rufę, gdzie podmywa i przewraca kilku ludzi. Przewalające się po pokładzie masy wody uszkodziły drzwi do sali wykładowej i pogięły stojaki przy nadburciu rufowym. Kilku uczniów w czasie sztormu odniosło mniej lub więcej bolesne obrażenia, jeden złamał palec u ręki. Komendant statku podnosi w swoim raporcie, że uczniowie zachowali się w czasie sztormu bardzo dobrze, pracując z największą ochotą i odwagą, aczkolwiek pod koniec dało się zauważyć pewne wyczerpanie fizyczne i moralne. Ale nic dziwnego. Był to pierwszy w ich praktyce morskiej bardzo poważny sztorm.

Od południa, dnia 5 marca, burza zaczęła się zmniejszać. Nadciągały tylko pojedyncze szkwały⁶⁾, ale siła wiatru zmalała.

Po sztormie statek, zamiast iść wprost ku Kanałowi Angielskiemu, zmienił kierunek, udając się do Horta na Azorach. Kapitan obawiał się, że wobec możliwych przeciwnych wiatrów w dalszej podróży i opóźnienia statku, może nie starczyć prowizji. Trzeba więc było ją uzupełnić na Azorach. Chciał poza tem kapitan mieć wolną rękę, aby na wypadek napotkania przeciwnych wiatrów u wejścia do Kanału Angielskiego, móc

⁵⁾ belki, na których wiszą szalupy.

⁶⁾ nagły, silniejszy poryw wiatru.



Reperacja i szycie żagli.



Pokład „Daru Pomorza“ w czasie deszczu.

skierować statek na północ i obejść Szkocję od północy.

Po krótkim postoju na Azorach „Dar Pomorza” dnia 9 marca odpłynął w dalszą drogę do kraju. Warunki podróży nadal nie były zbyt pomyślne. Robiło się coraz zimniej, częste deszcze utrudniały suszenie mokrych rzeczy. Gorące pragnienie zdążenia do Gdyni z powrotem przed świętami wielkanocnymi nie ziściło się.

Dnia 23 marca o g. 9 m. 35 wydarzył się na „Darze Pomorza” wypadek, o którym mowa na wstępie. Statek znajdował się pod 50 st. 23,5 m. szer. półn. i 18 st. dług. zach., w pobliżu kanału Angielskiego. Pogoda była dobra, prawie cisza, dość sucho, dzień słoneczny, lekkie opary unosiły się nad wodą, morze było zupełnie gładkie bez fali. Wobec bardzo słabego wiatru komendant statku zarządził puszczenie motoru i polecił wywołać na pokład wszystkie odwachy, aby zwinąć zupełnie żagle. Ś. p. Maksymilian Stefaniak razem z kolegami pracował tego ranka na grotmaszcie⁷⁾. Po zwinieniu mars-żagli⁸⁾ uczniowie przeszli na grotareję⁹⁾.

Komendant statku w zeznaniu swym w sprawie śmierci ś. p. Maksymiljana Stefaniaka pisze, co następuje:

„...Podczas manewru znajdowałem się na pokładzie rufowym i w pewnej chwili, dokładnie o g. 9 m. 35, zobaczyłem człowieka, spadającego z rei z ręką wyciągniętą do góry. Widziałem spadanie w powietrzu, a następnie ciało, leżące przy pompie ręcznej (turbinie), stojącej przed grotmasztem; upadku na pompę nie widziałem, ponieważ szalupa, stojąca na rostrach, zakrywała mi widok na samą pompę. Natychmiast po upadku, krzyknąłem o doktora...”

„Po upływie, paru sekund przybył lekarz. Ś. p. Stefaniak przez cały ten czas

⁷⁾ maszt główny.

⁸⁾ drugi i trzeci żagiel od dołu.



Rozbrajanie statku.

pozostawał bez najmniejszego ruchu. Lekarz, po przybyciu na miejsce wypadku, skonstatował jeszcze bicie serca, lecz zgon nastąpił bardzo prędko, bo zaledwie zdołano umieścić ofiarę wypadku na nosze i donieść do ambulansu, życia w nim nie było. Do niniejszego dodaję, że ś. p. Stefaniak cieszył się jak najlepszą opinią, był zawsze bardzo chętny do pracy. Przypuszczam, że ponieważ warunki pracy na rei były jak najpomyślniejsze ś. p. Stefaniak zanie dbał należnych środków ostrożności, stał na rei pewny siebie, obciążał sejzing¹⁰⁾ zbyt nieuważnie, a gdy ten niespodziewanie naddał, spowodowało to tragiczny wypadek”.

Uczeń Bolesław Terlikowski, pracujący na rei obok ś. p. Stefaniaka, zeznał, co następuje:

„Po obłożeniu sejzinga dwa razy około rei, przechyliłem się do przodu, ażeby go przełożyć jeszcze raz; podczas tego ś. p. Stefaniak obciągał. W pewnym momencie ś. p. Stefaniak, nie zauważywszy widocznie, że sejzing ma dużo luzu, szarpnął mocno i stracił równowagę, lecąc w tył. Zobaczyłem go spadającego już pod pertą, pomocy mu

⁹⁾ dolna reja na maszcie głównym.

¹⁰⁾ linka mocująca żagiel do rei.

dać nie mogłem, będąc przechylony do przodu na rei. W pierwszej chwili, widząc jego silne wychylenie do tyłu, myślałem, że chce mi podać w ten sposób koniec sejzinga, krzyknąłem więc głośno, chcąc go ostrzec: „Maks!”, lecz w tymże momencie zrozumiałem, że ś. p. Stefaniak spada z perty na pokład”.

Kapitan Maciejewicz zawiadomił przez radio o wypadku swe władze przełożone, i skierował statek natychmiast do Hawru, jako do najbliższego portu, w którym mógł otrzymać opiekę konsularną. Ponieważ w Hawrze była już depeza od rodziców ś. p. Stefaniaka, którzy wyrazili życzenie pochowania zmarłego w kraju, przeto po złożeniu zwłok do przepisowych trumien, statek wyszedł w dalszą podróż do Gdyni.

W Gdyni po nabożeństwie żałobnym na pokładzie statku zwłoki tragicznie zmarłego młodzieńca, przewiezione zostały do Zamościa, skąd ś. p. Stefaniak pochodził.

Ś. p. Maksymilian Stefaniak żył lat 18.

* * *

Gdyby nie ten tragiczny wypadek, ostatnia podróż „Daru Pomorza” należałaby do liczby najbardziej udanych wypraw statku szkolnego. Pod względem praktyki morskiej uczniowie skorzystali w niej bardzo wiele. Komendant statku, kapitan Maciejewicz, uważa, że wyniki podróży są bardzo dodatnie. Dzięki dłuższemu postojowi statku u wybrzeży Martyniki w łagodnym, ciepłym klimacie, przy idealnej pogodzie, można było przeprowadzić bardzo dokładnie przewidziane rozkłady ćwiczenia i zajęcia. Przeprowadzona przez burzliwy Atlantyk także zahartowała znakomicie uczniów. Słowem — uczniowie I kursu, którzy po raz pierwszy odbyli tak długą podróż morską, zakończyli ją z dużym pożytkiem dla siebie.

H. T.

POLACY NA OBCZYŹNIE A FLOTA WOJENNA

Wychodzący w Paryżu „Dziennik Polski” poświęca jeden ze swych ostatnich numerów polskiej marynarce wojennej. Nawiązując do niedawnego wyjścia łodzi podwodnej „Zbik”, i opisując związane z tem prace i uroczystości — dziennik ujmując rzeczowo sprawę rozbudowy naszej floty. Głos jego jest niewątpliwie głosem całego zorganizowanego wychodźstwa, które już niejednokrotnie, a znacznie silniej od obywateli, pozostałych w kraju, podkreślało zrozumienie tak pałacej sprawy. Owocem tego było przesłanie do kraju większych sum na rozbudowę polskiej marynarki wojennej. Nic zresztą dziwnego: Polacy na obczyźnie mają możliwość naocznie przekonać się, jak kolosalną wagę posiada siła zbrojna na morzu i jaką dumą i troskliwością obywatele innych krajów darzą swoją marynarkę.

„Własna flota wojenna — pisze „Dziennik Polski” — to nie rzecz zbytku, czy pomysł militarystyczny, ale to samo, co dla rolnika asekuracja zboża od gradobicia lub pożaru, a dla robotnika ubezpieczenie od wypadku. Im dotkliwszy kryzys, tem więcej musimy cenić każde ziarnko zboża i ubezpieczać kruche zdrowie człowieka. A płacąc asekurację, wszak wcale nie chcemy, aby padał grad, lub wybuchał pożar. To też naród polski nie pragnie wojny, ale mu-

si mieć marynarkę wojenną...”

Znamienne te, pełne płomiennego patryjotyzmu słowa jednego z wybitniejszych przedstawicieli Polonji francuskiej, winny być przykładem dla całego narodu. Mało jeszcze jest Polaków, należycie zdających sobie sprawę z tego, że marynarka wojenna jest najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa, źródłem korzystnych przemierzy i dobrobytu narodowego. Wielu — nie rozróżniając elementarnych pojęć polityki morskiej, miesza marynarkę wojenną i handlową, a nawet posuwa się do zbiorów na tę ostatnią, choć jest ona przedsiębiorstwem handlowym, niemającym z ofiarnością społeczną (w myśl wyraźnej opinii sfer kierowniczych) nic wspólnego. W ten oto sposób marnują się wysiłki i powstaje chaos w pojęciach społeczeństwa.

„Czy doprawdy — pisze „Dziennik Polski” — wśród przeszło trzydziestumiljonowego narodu niema obywateli, którzyby nawet w okresie kryzysu światowego, bez uszczerbku dla siebie, nie mogli opodatkować się 10 groszami miesięcznie na cele polskiej marynarki wojennej, aby z dumą i pewnością patrzeć w przyszłość. Trudno nam w to wierzyć i sądzimy, że wszystkie organizacje polskie, wśród za tymi na wychodźstwie, pochwyca tę myśl, składa-

jąc dowód prawdziwego uniłowania ojczyzny i służenia jej żywotnym potrzebom”.

Tak! Gdyby 10 milionów obywateli dało po 10 groszy miesięcznie, mielibyśmy 12 milionów złotych rocznie, czyli duży kontrtorpedowiec albo łódź podwodną. Tymczasem wszystkie zbiórki razem, od początku niepodległości, nie dały nawet pełnych trzech milionów... A i to z ofiarnością spieszyli wciąż jedni i ci sami patryjotycznie i ofiarnie myślący obywatele. Zaiste wstyd... wstyd wielki. Przecież w Szwecji w ciągu jednego roku zebrano 9 milionów dolarów na budowę pancernika.

Stąd też lekcja, że floty wojennej nie da się zbudować ze składek samego społeczeństwa, bo dawać będą wciąż jedni i ci sami patryjotycznie usposobieni i przewidujący obywatele. Trzeba na to, w myśl przemówienia sen. Wyrostka w Senacie — ustawy, programu i równomiernego rozłożenia ciężarów. Tylko w ten sposób może powstać polska „armata wodna”.

Na razie pamiętajmy, że przy Kierownictwie Marynarki Wojennej istnieje konto PKO 30680 (budowa okr. woj. ze składek społecz.), gdzie składane fundusze przekazywane są na właściwy cel, bez żadnych kosztów czy potrąceń.

J. G.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Wobec zmniejszenia się zamówień na nowe statki, spowodowanego pogłębiającym się kryzysem w żegludze morskiej, działalność stoczni francuskich ku końcowi roku ubiegłego poważnie zmalała.

Od czasu zamówienia dwóch parowców towarowych na stoczni Société Amédée Gérance et d'Armement, aux Ateliers de la Seine Maritime (Worms et Cie), o czym wspominaliśmy w poprzednim artykule („Morze” Nr. 2 — 1932), żadna ze stoczni francuskich nie otrzymała znaczącego zamówienia, zwłaszcza z zakresu konstrukcji statków handlowych.

Do większych wydarzeń w okresie dwóch ubiegłych miesięcy należy ukończenie budowy motorowego statku pasażerskiego „Georges Philippart”, wykonanego przez stocznnię St. Nazaire des Ateliers et Chantiers de la Loire, na rachunek towarzystwa Messageries Maritimes.

Jest to już piąty z kolei motorowy statek pasażerski, dostarczony przez tę stocznnię wymienionemu towarzystwu, które poprzednio przyjęło od stoczni statki „Theophile Gautier”, „Eridan”, „Jean Laborde” i „Felix Roussel”.

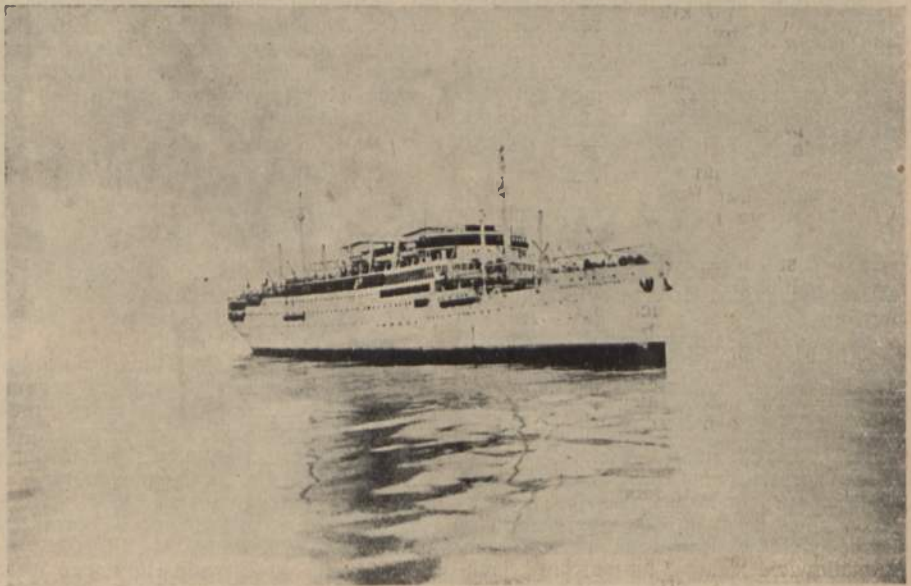
Prócz tych statków t-wo Messageries Maritimes ma w budowie i na ukończeniu jeszcze trzy motorowe statki pasażerskie, co razem z poprzednimi da towarzystwu jednolitą flotę 8 motorowych statków pasażerskich.

Gdy się zważy, że francuska flota handlowa, poza statkami Messageries Maritimes, posiada tylko trzy pasażerskie statki motorowe („Lafayette”, „Foucauld”, „Cynos”), oraz niewielką ilość motorowych statków towarowych, to wypadnie stwierdzić, że Messageries Maritimes odgrywa bardzo poważną rolę w zakresie popularyzowania we Francji tego typu statku handlowego.

Motorowiec „Georges Philippart” jest tego samego typu co i „Felix Roussel” i również przeznaczony jest na linię do Chin i Japonii. O wielkości jego świadczą następujące dane: największa długość 172,71 mtr., wyporność 20.000 ton, urządzenia na przewóz 1077 pasażerów. Kabin pasażerskie na statku urządzone komfortowo. Dekoracje pomieszczeń utrzymane są w stylu renesansu, i po raz pierwszy w dziejach dekoracyjnej sztuki okrętowej zastosowano je nie tylko w pomieszczeniach wewnętrznych, lecz i na całej długości pokładu spacerowego. Między innymi udogodnieniami oddano do dyspozycji pasażerów kort tenisowy, urządzone na górnym pokładzie oraz basen do pływania, umieszczony wewnątrz statku.

Prócz kabin o normalnym komforcie, statek posiada 2 apartamenty luksusowe i 4 półluksusowe, przyczem każdy z nich zdobną dekoracje w odrębnym stylu.

Z urządzeń gospodarczych zwracają uwagę elektryczne piece kuchenne i piekarskie. Warto także zanotować, że wszelka zużyta na statku woda usuwana jest za burtę już poniżej linii zanurzenia. Za jedno z wielu udogodnień dla pasażerów należy uważać możliwość przewożenia samochodów w specjalnym garażu.



Statek motorowy „Georges Philippart”, zbudowany przez stocznnię „Ateliers et Chantiers de la Loire”, na zamówienie tow. żegl. „Messageries Maritimes.

Maszyny napędowe statku „Georges Philippart” składają się z dwóch motorów dwutaktowych, jednostronnych, Diesel-Sulzer, rozwijających każdy po 5.800 KM przy 118 obrotach na minutę. Są to motory dziesięciocylindrowe o średnicy cylindrów 680 m/m i skoku 1200 m/m, zbudowane przez Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer, które to towarzystwo budowało motory także dla statków „Theophile Gautier”, „Eridan” i „Felix Roussel”, a także dla statku „Aramis”, budowanego obecnie dla tego samego towarzystwa żeglugowego.

Energii elektrycznej dostarcza pięć grup prądnic, z których każda posiada jeden motor Diesel-Sulzer.

Próby dokonane ze statkiem „Georges Philippart” w styczniu r. b. dały wyniki zadawalające. Rozwinął on doskonałą szybkość 17 węzłów, wykazując moc maszyn 12.800 KM.

W pierwszą swą podróż do Marsylii, swego portu macierzystego, statek wyruszył 20 stycznia, skąd w dniu 26 lutego udał się na Daleki Wschód.

Przy okazji należy zaznaczyć, że Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer współpracuje obecnie nad konstrukcją motorów napędowych dla statku pasażerskiego, mającego kursować na linii Ostenda-Dover, zamówionego przez rząd belgijski na angielskiej stoczni John Cockerill. Statek ten ma być wyposażony w dwa motory napędowe z mechanicznym wtlaczaniem paliwa typu Diesel-Sulzer o łącznej mocy 17.000 KM. Wyporność jego wyniesie 3.000 ton. Szybkość obliczona jest na 24 węzły, co będzie nowym światowym rekordem szybkości statku motorowego, ponieważ włoski statek motorowy „Victoria”, obecnie posiadający światowy rekord szybkości, wykazał maksymalną szybkość tylko niespełna 23 węzłów.

Pomiędzy jednostkami spuszczone- mi na wodę w ciągu ostatnich miesięcy

warto zanotować statki następujące:

Na stoczni Chantier de Normandie (Penhoët) spuszczone 10 grudnia r. ub. statek towarowy „Ardeche”. Statek ten, przeznaczony dla Compagnie Générale d'Armements Maritimes, służyć będzie do przewozu pomiędzy Algierem i Francją transportów baranów — podobnie jak i bliźniaczy statek „Allier”, zbudowany przez Ateliers et Chantiers de France. Do ciekawych tych statków (mają one rozwijać szybkość 15 węzłów) powrócimy jeszcze z chwilą rozpoczęcia przez nie służby.

W dniu 28 grudnia r. ub. na stoczni Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime została spuszczone łódź podwodna „Amazone” o wyporności 630 ton dla francuskiej marynarki wojennej.

W styczniu r. b. odbyły się próby łodzi podwodnej „Antiope” identycznej z „Amazone”, zbudowanej na tej samej stoczni. Próby te zostały uwieńczone pomyślnym wynikiem.

Obiedwie łodzie poruszane są na powierzchni zapomocą motorów Vickers-Normand, zbudowanych przez Chantiers Augustin Normand.

W dniu 20 lutego w Cherbourgu została przekazana polskiej marynarce wojennej łódź podwodna - stawiacz min „Zbik”, zbudowana na stoczni Chantiers Navals Français. Łódź ta o wyporności 980 ton, budowana była według planów stoczni Chantiers Augustin Normand. Jak wiadomo, dwie inne łodzie podwodne tego samego typu, zamówione przez Polskę we Francji, weszły już do linii.

Wbrew wersjom, budowa nowego wielkiego okrętu pasażerskiego dla linii Hawr-Nowy York, tymczasowo nazwanego „Super Ile de France”, nie została przerwana. Roboty przy nim normalnie postępują na stoczni Penhoët w St. Nazaire. Dotychczas na budowę

zużyto już około 20.000 ton stali. Spuszczenie na wodę tego olbrzyma, którego długość wyniesie około 311 metrów, a wyporność około 70.000 ton, i którego maszyny napędowe mają rozwijać moc 160.000KM, przewidziane jest na przyszłą jesień, ostateczne zaś wykończenie i uruchomienie na wiosnę 1934 roku.

Na zakończenie warto przypomnieć, że stocznie francuskie w końcu 1930 ro-

ku utworzyły towarzystwo p. n. „Consortium National de Constructions Navales”.

Konsorcjum to ma już za sobą kilka poważnych prac, jak na przykład stworzenie wspólnego funduszu, mającego umożliwić przeprowadzenie ogólnych oszczędności we francuskim przemyśle budowy okrętów.

O Q.

Z YACHT KLUBU POLSKI.

W dniu 3 kwietnia r. b. odbył się w Warszawie zjazd delegatów Yacht Klubu Polski.

Z oddziału morskiego w Gdyni na zjazd przybyli pp. kmdr. J. Unrug, dyr. J. Rummel i kmdr. W. Filanowicz. Z Warszawy: T. Nosowicz, Zakaszewski, Piętnik, Fryzendorf, Bomas, Rostkowski, Marek, kmdr. Petelenz.

Ze sprawozdania Zarządu Głównego widać, że Yacht Klub Polski jest klubem, posiadającym w Polsce najliczniejszą liczbę jachtów morskich i rzecznych, a mianowicie jachtów morskich 12, jachtów rzecznych, żaglowych i motorowych — 32.

W roku 1931 na wodach śródlądowych klub zorganizował kilka dalszych wycieczek turystycznych, a m. inn. do: Dębina, Puław, Włocławka, Gdyni, Gdańska, na rzekę Pilicę. — Poza tem klub propagował żeglarsstwo na jeziorach augustowskich (wycieczką jachtów). Jachty morskie odbyły dwie podróże do Danii, jedną do Norwegii, jedną do portów Holandji, Anglii i Francji.

Z pośród dwu klubów morskich w Polsce — Yacht Klub Polski i Klub Morski w Gdańsku, — pierwszy ma już za sobą poważny dorobek w dziedzinie turystyki jachtowej. Jachty Klubu odwiedziły szereg portów Bałtyku i Morza Północnego, zawijając do Szwecji, Łotwy, Prus Wschodnich, Danii, Norwegii, Holandji, Anglii i Francji. Klub Morski w Gdańsku, jako klub młody przygotowuje się dopiero do wyczynów na tem polu.

Poza życiem towarzyskiem i sportowym Yacht Klub Polski, podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w roku 1931 nadal reprezentował sport żeglarski,

przyjmując u siebie przybyłych z wizyta jachtsmanów fińskich i lotewskich, ze swej strony składając zaś wizytę w „Yacht-Club de France”.

Członkowie Yacht Klubu Polski brali udział prawie we wszystkich regatach związkowych, zdobywając sporo nagród.

Do Zarządu Głównego na rok bieżący wybrano: na stanowisko komandora p. J. Radziwiłła, wice-komandora p. A. Aleksandrowicza, sekretarza p. B. Barylskiego i skarbnika p. K. Straszewskiego.

Ponadto do Zarządu Głównego weszli z urzędu komandor oddziału morskiego p. kmdr. J. Unrug i komandor oddziału śródlądowego p. W. Szadurski.

Do Komisji Rewizyjnej powołano: p. dyr. F. Hilchena, p. min. Szydłowskiego i p. dyr. N. Korzona, na zastępców p. Klotta i St. Oltarzewskiego.

Biorąc pod uwagę pracę na polu jachtingu w Polsce w ciągu sześciu lat działalności Yacht-Klubu Polski, należy stwierdzić, że Klub ten słusznie jest uważany za przodujący.

M. NIEDŹWIAŁOWSKI.

Z ZAŁOBNEJ KARTY.

Ś. p. ALEKSANDER NIEJOŁOW.

Dnia 12 lutego r. b. zginął śmiercią marynarza na morzu Północnem ś. p. Aleksander Niejołow, absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Ś. p. Aleksander Niejołow, po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej, i odbyciu służby wojskowej w stopniu podchorążego Marynarki Wojennej, zaciągnął się w dniu 6 lutego r. b. na statek „Pułaski” w charakterze starszego



S. p. Aleksander Niejołow.

marynarza, aby po odbyciu kilkumiesięcznego pływania i praktyki osiągnąć stopień oficera marynarki handlowej. W 6 dni zaledwie później stracił młode życie, pełniąc służbę na swym statku, w drodze z Gdyni do Nowego Jorku na morzu Północnem, zmyty przez falę z pokładu w czasie burzy.

Ś. p. Aleksander Niejołow urodzony i wychowany w rodzinie o starych tradycjach morskich rwał się od lat najmłodszych do służby na morzu. Dziad zmarłego, wice-admirał Henryk Cywiński, dowodził w swoim czasie rosyjską eskadrą bałtycką, później czarnomorską. Ojciec był oficerem rosyjskiej Marynarki Wojennej. Dwaj wujowie zginęli w służbie w marynarce rosyjskiej. Eugenjusz Cywiński podczas wojny rosyjsko-japońskiej na pancerniku „Borodino”, Jerzy Cywiński w czasie ostatniej wojny światowej na krążowniku „Pallada”.

Ś. p. Aleksander Niejołow był jednym z lepszych uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

Ceniony i kochany przez wychowawców i kolegów pozostawił jak najlepszą pamięć i szczerzy żal, wśród wszystkich, którzy go bliżej znali.

KRONIKA

UCHWAŁY RADY MINISTRÓW O POMOCY DLA GDYNI.

W dniu 22 marca r. b. Rada Ministrów powzięła uchwałę, postanawiającą skoncentrować sprawę gdyńskie przy Prezydium Rady Ministrów, a to ze względu na wyjątkowe znaczenie Gdyni dla naszego życia gospodarczego.

Poza tą uchwałą Rada Ministrów zdecydowała udzielić dalszej pomocy finansowej dla Gdyni w formie subwencji i tymczasowego odroczenia spłaty rat i odsetek z tytułu zaciągniętych już pożyczek, oraz wypowiedziała się za udzieleniem miastu w miarę możliwości koncesyj rentownych, w celu podniesienia dochodów miasta.

WYPADEK ZE STATKIEM „CIESZYN”.

W dniu 1 kwietnia r. b. statek „Żegluga Polskiej” — „Cieszyn”, podczas mgły i burzliwej pogody osiadł na skalistym gruncie w pobliżu wyspy Ute (Finlandja).

Wezwany na miejsce wypadku lodołamacz „Sampo”, po prowizorycznej naprawie uszkodzeń dna, wykonanej przez załogę „Cieszyna”, odholował statek do portu Abo.

P. P. „Żegluga Polska” z powodu wypadku strat nie ponosi, ponieważ „Cieszyn” był ubezpieczony w 100%, zarówno od całkowitej straty, jak i od awaryj.

Około 20 maja „Cieszyn” wejdzie z powrotem na linję.

POWSTANIE ODDZIAŁU POLSKO-RUMUŃSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Podczas pobytu w Gdyni zarządu Izby Przemysłowo-Handlowej Polsko-Rumuńskiej w Warszawie z posłem rumuńskim Bilciurescu i prezesem Iwanowskim na czele odbyło się posiedzenie z udziałem tamtejszych władz portowo-żaglowych, na którym powołany został oddział Izby w Gdyni.

Do zarządu weszli: dyr. Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, p. Kollat, jako prezes, dyrektor handlowy portu gdyńskiego p. Gieysztor i dyrektor American Scantic Line, p. Jasiński.

Najbliższem zadaniem Izby będzie ściągnięcie do Gdyni: 1) eksportu jaj, masła, drobiu i t. p. z Rumunii; 2) utworzenie w chłodni portowej składów konsygnacyjnych dla owoców, zwłaszcza winogron, przeznaczonych na eksport na rynki północne, 3) propaganda w Rumunii wycieczek turystycznych, organizowanych przez Linję Gdynia - Ameryka.

PRACA PORTU GDYŃSKIEGO w I KWARTALE 1932 R.

W ciągu 3 pierwszych miesięcy r. b. do Gdyni zawinęły 602 statki o ogólnej pojemności 535.047 ton rej. netto, przywożąc 46.688 ton różnych towarów. W tym samym czasie opuściło port 599 statków o pojemności 540.765 ton rej. netto, z ładunkiem 954.122 ton. Pasażerów przyjechało 479, wyjechało 919, razem 1398 osób. Obrót towarowy wyniósł zgorą 1 milion ton.

PRACA P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W UBIEGŁYM ROKU OPERACYJNYM.

W ubiegłym 1931/32 roku operacyjnym statki P. P. „Żegluga Polska” przewiozły 534.741 ton różnych towarów, co dało Przedsiębiorstwu 5.850.000 zł. wpływu za frachty.

Ogółem statki „Żeglugi” w ciągu roku sprawozdawczego odbyły 220 podróży, odwiedzając około 40 portów.

NOWY STATEK POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO.

W dniu 19 marca r. b., w obecności posła Rzeczypospolitej w Danii p. M. Sokolnickiego, został spuszczonej na wodę w stoczni Helsingoer nowy statek Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego — „Lublin”. Wymiary statku są następujące: długość 80 m., szerokość 11,65 m., głębokość 5,20 m. Statek posiada 12 kabin pasażerskich oraz ładownię o objętości 3.256 m. sześć., z czego część ładowni, o objętości 1.416 m. sześć., posiada specjalne urządzenia chłodnicze. Maszyny typu Lenz Standard o sile 1.375 KM pozwolą statkowi rozwijać szybkość 12 węzłów.

Stocznia w Helsingoer buduje również drugi statek dla Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego. Oba statki zostaną oddane do eksploatacji w ciągu maja i czerwca r. b.

URUCHOMIENIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ.

Z dniem 1 maja P. P. „Żegluga Polska” uruchamia, przetrwaną na okres zimowy, przybrzeżną żeglugę pasażerską.

Narazie będzie kursował tylko jeden statek na Hel dwa razy dziennie tam i z powrotem. Uruchomienie normalnej komunikacji nastąpi z początkiem sezonu, w dniu 28 czerwca.

WYCIEZKA STUDENTÓW ANGIELSKICH W GDYNI.

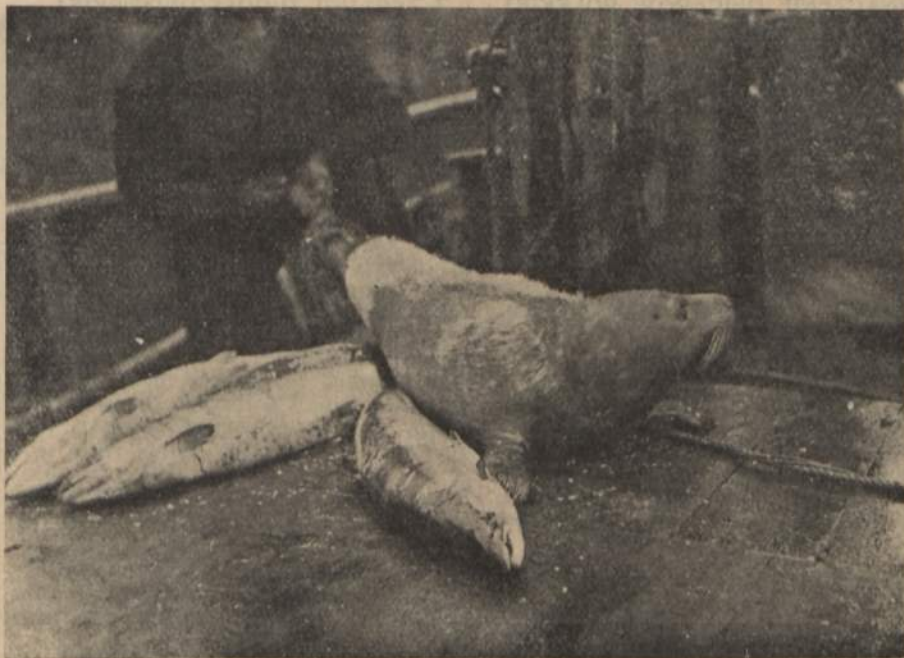
W dniu 12 kwietnia na statku „Warszawa” przybyła do Gdyni wycieczka studentów angielskich w liczbie 30 osób.

Wycieczka zwiedziła port i miasto, a w godzinach popołudniowych, w sali Państwowej Szkoły Morskiej, uczestnicy jej odegrali w języku angielskim tragedję Szekspira „Juliusz Cezar”.

Wieczorem wycieczka udała się w dalszą drogę do Poznania.

LOKOMOTYWY POLSKIE DLA MAROKA.

W marcu r. b. odszedł z Gdyni norweski statek „Beldis”, specjalnie przy-



Foka złapana przez rybaków przy polskim wybrzeżu i przesłana do ogrodu zoologicznego w Warszawie.

stosowany do transportu lokomotyw i wszelkich maszyn w stanie zmontowanym.

Statek ten zabrał 12 lokomotyw polskich z fabryki chrzanowskiej dla kolei marokańskiej.

Korzystając z okazji, na statek dostało się kilku „ślepych pasażerów”, chcących w tani sposób dostać się do Afryki. Pasażerowie ci jednak zostali w drodze wykryci i odtransportowani zpowrotem z Holtenu do Gdyni, gdzie zostali pociągnięci do odpowiedzialności sądowej.

POŁĄCZENIE TELEFONICZNE GDYNI z NOWĄ ZELANDJĄ.

Na podstawie zarządzenia Ministerstwa Poczty i Telegrafów z dn. 16 marca r. b. został wprowadzony ruch telefoniczny między Bydgoszczą i Gdynią a Nową Zelandją.

Oplata za trzyminutową rozmowę zwykłą wynosi 206 franków szw.

ZNIŻKA CEN BILETÓW OKRĘTOWYCH NA LINJI DO NOWEGO YORKU

W wyniku ostatnich obrad konferencji atlantyckiej, która zrzesza towarzystwa żeglugowe, utrzymujące regularną komunikację pasażerską pomiędzy Europą i Ameryką Północną (w tej liczbie i polską linię Gdynia-Ameryka), postanowiono obniżyć dotychczasowe ceny biletów okrętowych.

Zniżka wynosi 20% dla biletów klasy I-ej, kabinowej i turystycznej, a 10% dla biletów klasy III.

Podczas dyskusji za zniżką wypowiedzieli się głównie przedstawiciele towarzystw amerykańskich, otrzymujących od rządu olbrzymie subwencje, oraz przedstawiciele towarzystw niemieckich, natomiast przeciw zniżce przemawiali delegaci linii angielskich i francuskich.

Konferencja spodziewa się, że obniżenie cen wpłynie dodatnio na zwiększenie się ruchu pasażerskiego, który w ciągu 1931 r. spadł prawie o 32%.

Czy jednak nadzieje te się spełnią i spodziewane zwiększenie ruchu będzie tak znaczne, że pozwoli pokryć z nadwyżką straty, spowodowane przez nową

taryfę, należy wątpić, gdyż samo tylko towarzystwo „Cie Générale Transatlantique”, według oświadczenia delegata tego towarzystwa, w związku z nową taryfą przewiduje straty od 80 do 100 milionów franków.

NOWE POLSKIE KUTRY RYBACKIE DLA POŁOWÓW NA PEŁNEM MORZU.

W końcu ubiegłego miesiąca zostały w Gdyni spuszczone na wodę dwa nowe kutry motorowe dla połowów dalekomorskich.

Kutry te, jak i poprzednie, zostały zbudowane z zasiłku udzielonego rybakom przez Morski Instytut Rybacki, przyczem jeden wykonany został przez Stocznnię Gdyni, drugi zaś na własnej stoczni Instytutu.

Oba stateczki zostały zaopatrzone w 40-konne silniki polskiej fabryki „Perkun”. Koszt budowy każdego z nich wynosi około 45.000 złotych.

ZABUDOWA PÓLWYSPU HELSKIEGO.

Biuro zabudowy wybrzeża powiatu morskiego opracowuje obecnie plany zabudowy wszystkich osiedli na półwyspie Helkim. Praca ta ma na celu zapobieżenie chaotycznej zabudowie, jaką dotychczas stosowano.

Plany zabudowy mają objąć także wytyczenie trasy projektowanej autostrady wzdłuż półwyspu Helkiego.

FOKI W ZATOCE PUCKIEJ.

W r. b. rybacy z Beki złowili w zatoce Puckiej fokę ważącą 425 funtów. Również w roku ubiegłym przez jednego z rybaków z Osłonina została w zatoce złowiona foka o wadze 375 funtów.

PRÓBNE JAZDY KONTRTORPEDOWCA „BURZA”.

Zbudowany dla polskiej marynarki wojennej na stoczni Chantiers Navals Français kontrtorpedowiec „Burza” zakończył już swe próbne jazdy. Szybkość maksymalna, uzyskana podczas prób, wyniosła 33,8 węzła przy użyciu paliwa o 10% niższem, niż to było przewidziane w umowie ze stoczną.

ODZNACZENIE OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ KRZYŻAMI LEGJI HONOROWEJ.

W dniu 1 kwietnia r. b. w Dowództwie Floty na Okywiu odbyła się uroczysta dekoracja oficerów polskiej marynarki wojennej odznaczeniami Legji Honorowej.

Dekoracji dokonał w obecności dowódcy floty, kom. Unruga, przybyły w tym celu z Warszawy szef francuskiej wojskowej misji morskiej w Polsce, komandor Celier.

Odznaczeni zostali: komandor Malecki i kapitan A. Mohuczy.

BUDŻET MARYNARKI WOJENNEJ SZWECJI.

W roku 1926 parlament szwedzki uchwalił program rozbudowy floty wojennej, przewidując koszt wykonania tego programu na 46.630.000 koron.

Budżet na rok bieżący przewiduje na ten cel przeszło 9 milionów koron.

PODNOSENIE OKRĘTÓW W SCAPA FLOW.

Ostatni numer „Przeglądu Morskiego” donosi, że towarzystwo ratownicze, które zajmowało się podnoszeniem zatopionych w listopadzie 1918 r. pod Scapa Flow okrętów niemieckich, zdecydowało zaniechać dalszych robót, rezygnując z wydostania około dwumastu większych okrętów, spoczywających jeszcze na dnie.

Z pośród większych okrętów niemieckich zatopionych pod Scapa Flow, zostały podniesione: „Moltke” w czerwcu 1927 r., „Seydilitz” w 1928, „Kaiser” i „Bremse” w 1929 oraz „Hindenburg” i „Von der Tann” w 1930; ostatni był „Prinzregent Luitpold” w lipcu r. ub.

Siedmioletnie wysiłki zostały uwieńczone podniesieniem 32 jednostek, przy czym ogólne koszty wyniosły 450.000 funtów szterlingów. Podniesienie reszty okrętów jest wprawdzie możliwe, jednak koszty byłyby zbyt duże w porównaniu z ceną złomu, który byłby do sprzedania po rozebraniu okrętów.

UDOSKONALENIE TORPEDY.

Marynarka amerykańska prowadzi doświadczenia nad nowym typem torpedy, zaopatrzonej w silnik elektryczny i mającej tę zaletę, że nie pozostawia na powierzchni wody żadnych śladów. Tego rodzaju zaleta ma duże znaczenie bojowe, ponieważ atakowanym jednostkom utrudni uchylanie się od pocisku, co było możliwe przy torpedach dotychczasowych modeli, uruchamianych przy pomocy sprężonego powietrza, które pozostawiało dość widoczny ślad na wodzie.

ROZBIÓRKA STAREGO TONAŻU.

Według statystyki angielskiej w ciągu r. ub. w krajach europejskich rozebrano na złom 1.802.029 ton (dead weight) statków, za które w sprzedaży osiągnięto £. 2.749.351, czyli przeciętnie po 13 szyllingów za tonę.

Największa ilość starego tonażu została rozebrana w Z. S. R. R. (311.020 t.), we Włoszech (268.875 t.) i Anglii (202.433 t.).

Należy zaznaczyć, że prócz sum, uzyskanych ze sprzedaży złomu, armatorzy otrzymują w większości wypadków premie rządowe w wysokości mniej więcej równej cenie złomu. Premie te płacone są pod warunkiem udzielenia stocznicom krajowym zamówień na nowe statki.

Z ŻEGLUGI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Wobec trudności finansowych rząd jugosłowiański odmówił wypłacenia Towarzystwu „Dubrovačka Parobrodská Plovidba” subwencji, należnej mu za ostatnie trzy lata.

Przyznana temu towarzystwu subwencja wynosiła 11.250.000 dinarów rocznie.

Ponieważ w sytuacji, jaka na skutek niewypłacenia subwencji się wytworzyła, towarzystwu groziło unieruchomienie floty, liczącej 22 statki o pojemności 50.000 ton rej. brutto, przedstawiciele Plovidby udali się do Belgradu celem uzyskania chociażby części zaległej subwencji. Starania jednak pozostały bez skutku, wobec czego liczyć się należy z przerwaniem działalności tego towarzystwa.

POMOC PAŃSTWA DLA WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Wysokość uchwalonej subwencji rządowej dla włoskiej marynarki handlowej wynosi na rok 1932/33 przeszło 336 milionów lirów, czyli o 50 milionów lirów więcej, niż w r. 1931/32.

Z LOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Po okresie szybkiego rozwoju, który charakteryzują niżej przytoczone liczby, flota handlowa lotewska w r. 1931 po raz pierwszy wykazuje pewne zmniejszenie się tonażu.

1925	—	100 st.	25.367 t. r. b. r.
1931	—	153 „	207.092 „
1930	—	146 „	176.932 „
1932	—	146 „	200.877 „

Zmniejszenie tonażu znajduje wytłumaczenie w spadku ilości nowonabytych statków i w znacznych stratach wskutek wypadków morskich.

Poza tem ujemny wpływ na stan lotewskiego tonażu morskiego wywarło załamanie się funta angielskiego i zmniejszenie się wywozu drzewa przez port w Rydze.

KRYZYS W NIEMIECKIM RYBOLÓWSTWIE MORSKIM.

Według hamburskiego czasopisma

„Hansa” 50% tonażu niemieckiej morskiej floty rybackiej jest obecnie unieruchomione, przyczem ilość tego tonażu stale wzrasta.

NOWA PIATILETKA ŻEGLUGOWA Z. S. R. R.

Komitet transportowy Z. S. R. R. opracował ostatnio nowy pięcioletni plan rozbudowy wodnych środków transportowych. Plan ten, poza szeregiem ulepszeń w portach, połączeniach komunikacyjnych i t. p., ma na celu utworzenie w krótkim czasie wielkiej morskiej i rzecznej floty handlowej, oraz nowych wielkich stocznii.

Typy nowych statków zostały ściśle ustalone; jest ich 18 dla żeglugi morskiej, 7 dla holowników rzecznych i 9 dla statków żeglugi śródlądowej.

Według planu ilość osób, zatrudnionych w żegludzie morskiej, wynosząca obecnie 82.000, w ciągu 5 lat ma wzrosnąć do 410.000 osób.

WYCIECZKA POLSKA DO JUGOSŁAWJI.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego razem z naczelnym komitetem porozumiewawczym akcji polsko-jugosłowiańskiej nad Adriatykiem urządziła w czasie pomiędzy 3 a 15 września r. b. wielką wycieczkę polską do Jugosławji, która weźmie udział w dwóch uroczystościach, mających się odbyć w dniu 8 września: 1) odsłonięcie tablicy ku czci Marszałka Józefa Piłsudskiego na „Domu Polskim nad Adriatykiem” na wyspie Solta obok Splitu (Dalmacja), 2) umieszczenie kopji obrazu Matki Boskiej Ostrobramskiej, ofiarowanej przez miasto Wilno, a poświęconej przez ś. p. ks. Biskupa d-ra Władysława Bandurskiego, w kaplicy na tejże wyspie. — Zgłoszenia uczestników należy nadsyłać pod adresem: Naczelny Komitet porozumiewawczy akcji polsko-jugosłowiańskiej nad Adriatykiem, Warszawa, Liga Morska i Kolonialna, ul. Nowy Świat 35.



Na półwyspie Helskim.

Fot. B. Janiszewska.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

TEGOROCZNY WALNY ZJAZD DELEGATÓW.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej podaje do wiadomości, że tegoroczny walny zjazd delegatów odbędzie się we Lwowie w dniach 25, 26 i 27 czerwca r. b. Porządek obrad i bliższe szczegóły podane zostaną w następnym numerze „Morza”.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW OKRĘGU WARSZ. L. M. i K.

W dniu 20 marca r. b. odbył się w Warszawie w sali posiedzeń Ligi Morskiej i Kolonjalnej (ul. Nowy-Swiat 35) walny zjazd delegatów oddziałów okręgu warsz. L. M. i K. przy udziale 82 delegatów, reprezentujących 20 oddziałów. Przewodniczył generał bryg. Stanisław Kwaśniewski.

Po wysłuchaniu sprawozdań zarządu i komisji rewizyjnej i udzieleniu ustępującego zarządowi absolutorjum, wybrano nowy zarząd okręgu i komisję rewizyjną.

Do zarządu okręgu warsz. L. M. i K. weszli pp.: prezes — inż. A. Kamiński, wice-prezesi pp.: Wł. Oster i dr. Cz. Łukaszewicz, skarbnik — R. Bednarski, zastęp. skarbnika — Wł. Malkiewicz, sekretarz — d-rowsa Z. Makowska, zast. sekr. — inż. Herbert-Heybowicz, E. Byczyński, dr. Freyd, dyr. Kłopotowski, dr. W. Kozłowski, prok. T. Kowalski, dyr. B. Luniak, inż. W. Nieciengiewicz, mjr. Wallich.

Zastępcy członków zarządu pp.: mjr. Z. Andrzejowski, dr. S. Białas, prof. Wł. Doleżał, kpt. Kopczyński, B. Krzywiec, L. Maciejec, pułk. Ryszanek.

Komisja Rewizyjna pp.: T. Illinicz-Zeydel, inż. B. Korsak, T. Kotowicz, B. Kamiński, dr. Z. Stefanowicz.

ZAPROSZENIE DO MODLINA.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Modlinie zaprasza do siebie — za naszym pośrednictwem — w gościnę wszystkich członków Ligi, wybierających się w nadchodzącym sezonie na wycieczki krajoznawcze z biegiem Bugu lub Wisły, a którym droga wypadnie koło Modlina. Oddział przygotował mieszkanie i 10 łóżek z siennikami w dwu wspólnych pokojach. Mogą być one oddawane do dyspozycji wycieczek bez uprzedniego zgłoszenia. W wypadku wycieczek większych Oddział prosi o uprzednie zawiadomienie kartką pocztową lub telefonicznie (adres: Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Modlinie, skrzynka poczt. Nr. 26, telef. — Sztab 8 dywizji piechoty, mjr. Andrzejowski).

Gospodarze „hotelu turystycznego” w Modlinie zaznaczają, że „hotel” ten wyposażony jest także w piecyk żelazny, dzięki czemu wycieczkowicze będą mogli przygotowywać we własnym zakresie herbatę, jak i mniej skomplikowane potrawy. Zainteresuje to zapewne zwłaszcza młodzież szkolna, harcerzy

i t. p., którzy prawdopodobnie niezawsze mogliby korzystać z kasyn, czy jadalni prywatnych ze względu na koszty.

Dla taboru wodnego Oddział zapewnia postój i opiekę przy własnej przystani; możliwe jest też uskutecznianie naprawy we własnej stoczni. Przystań Ligi znajduje się u zbiegu rzek Bugu i Wisły, po prawej stronie Bugu.

Mamy nadzieję, że piękna inicjatywa oddziału modlińskiego spotka się z na-

śladownictwem innych oddziałów L. M. i K., mających swą siedzibę w miastach nadrzecznych, przez które prowadzą popularne szlaki turystyki wodnej Narazie zaś, sądzymy, że będziemy wyrażicielami zgodnej opinii czytelników „Morza”, jeżeli na tem miejscu złożymy zarządowi Oddziału L. M. i K. w Modlinie gorące podziękowanie za jego gotowość w niesieniu ułatwień i pomocy dla członków naszej organizacji.

PRACA LIGI M. i K. NA TERENIE SZKOLNICTWA W WARSZAWIE

Okręg warszawski L. M. i K., prowadzący akcję Ligi na terenie m. st. Warszawy i woj. warsz. w programie swej pracy zwrócił przede wszystkim uwagę na zainteresowanie sprawą morza i żeglugi młodzieży szkolnej, w zrozumieniu konieczności wszczęcia w młode umysły przyszłych obywateli hasła i idei Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W tym celu przy zarządzie okręgu warsz. L. M. i K. został utworzony specjalny referat szkolny.

Bardzo posunęła naprzód sprawę propagandy Ligi wśród młodzieży wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska”, którą z polecenia kuratorjum okręgu szkolnego warsz. zwiedziło kilkanaście tysięcy młodzieży szkolnej z Warszawy i prowincji. Zapoznanie się z całokształtem spraw morskich, nadmorskich a częściowo i zamorskich w Polsce bardzo dodatnio wpłynęło na zainteresowanie młodzieży tą dziedziną życia państwowego.

Warsztaty szkulnictwa i modelarstwa dla młodzieży szkolnej, prowadzone przez okręg warsz. L. M. i K. w roku szkolnym 1930/31, a przeniesione na teren wystawy i zakończone konkursem i nagrodzeniem wykonanych przez uczniów modeli, wzbudziły również wielki zapal wśród młodzieży — czego dowodem jest powstanie warsztatów modelarskich szkolnych, oraz wprowadzenie modelarstwa do prac ręcznych w całym szeregu szkół, a m. innymi gimn. im. Zamoyskiego, gimn. im. A. Mickiewicza, gimn. Zgromadzenia Kupców i t. d. oraz masowe wykonywanie przez szkoły własnych łodzi w warsztatach szkulniczych L. M. i K. na Solcu (prowadzonych przez Oddział L. M. i K. przy P. K. O.).

Podczas dwutygodniówki propagandowej Ligi w październiku 1931 r. nawiązano również w porozumieniu z kuratorjum okręgu szkolnego kontakt ze szkołami. Dzięki poparciu i zrozumieniu ważności i celowości sprawy przez



Walny zjazd delegatów warszawskiego okręgu L. M. i K., który odbył się dn. 20 marca r. b. w sali obrad Zarz. Gł. L. M. i K. w Warszawie (Nowy Świat 35) pod przewodnictwem p. gen. Kwaśniewskiego.



Szkolna wystawa morską, zorganizowana przez Koło szkolne L. M. i K. przy żeńskiej gimn. państw. im. Królowej Jadwigi w Warszawie. W owalu p. Krysią Borłowską, organizatorką i energiczną prezeską Kola.

dyrekcje i kierownictwa szkół — w szkołach odbyło się około 176 odczytów na temat zagadnień morskich i zamorskich, według programu Ligi M. i K., wygłoszonych bądź przez prelegentów Ligi M. i K., bądź przez miejscowych nauczycieli, a ilustrowanych przez zwożone filmy. Skutkiem akcji referatu szkolnego było zorganizowanie w szkołach i zakładach naukowych, wśród młodzieży kół szkolnych L. M. i K., których w Warszawie jest czynnych kilkadziesiąt. Kola pracują w kontakcie z Ligą M. i K. i organizują samorzutnie na terenie swoim imprezy o charakterze propagandowym, urządzone z wielkim nakładem energii, zapału i starań.

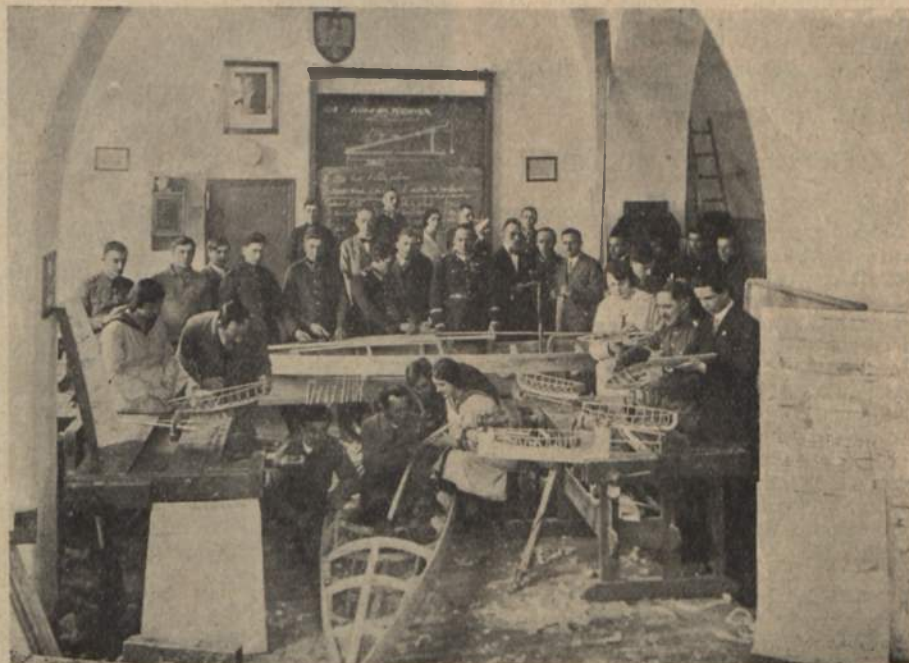
I tak w bieżącym roku szkolnym oprócz wyżej wspomnianych odczytów — odbyły się w szkołach imprezy propagandowe, koncerty, akademje szkolne z programem, poświęconym wyłącznie sprawom morskim i żeglarskim, w wykonaniu sił młodzieży szkolnej (gimn. Stow. Dyrektorów Państw. Szkół Średnich, gimn. Zgromadzenia Kupców, gimn. im. Króla Władysława IV, wreszcie gimn. Żeńskie im. Królowej Jadwigi i gimn. pod wezwaniem Św. Wojciecha, urządziły wspólny poranek morski z imponującym programem i organizacją, który zgromadził paręset słuchaczy, młodzieży szkolnej i gości) — oraz pokazy t. zw. wystawy morskie szkolne. Na takie pokazy składały się zawsze eksponaty własne kół szkolnych (tablice porównawcze, wykresy, mapy plastyczne, wycinanki i rysunki na tematy morskie, modele statków z tektury i drzewa — wszystko wykonane przez młodzież szkolną — zbiory ilustracji, albumy — nawet referaty i utwory na tematy morskie, oraz eksponaty, użyte przez Ligę M. i K. przezrocza, fotografie, modele, wydawnictwa).

Rozmiary tych pokazów i zakres — były skromne, lecz cechowała je ogromna staranność, dobre ujęcie całości i w docznie umiłowanie przez młodzież idei, dla której się to robiło. Takie pokazy zorganizowały szkoły: gimn. Zgroma-

dzenia Kupców, gimn. Stow. Dyrektorów Państw. Szkół Średnich, gimn. im. Królowej Jadwigi — należy dodać, że gimnazjum to posiada najdawniejsze, najliczniejsze i najsprawniej działające z kół w szkołach żeńskich. Prócz urzędzenia poranku i pokazu zainicjowało szeroko akcję wycieczkową, która umożliwi całej szkole zwiedzenie wybrzeża.

Zainteresowanie akcją Ligi M. i K. ogarnia coraz szersze kręgi nie tylko młodzieży szkolnej, lecz również i nauczycielstwa, które przystępuje do organizacji Koła Nauczycielskiego (jako Oddziału Ligi M. i K.).

Z. MAKOWSKA.



Pierwsze kursy dla instruktorów modelarstwa okrętowego i szkutnictwa w Jarosławiu zorganizowane przez p. gen. W. Wieczorkiewicza, prezesa miejscowego oddziału L. M. i K. W środku organizator kursu p. gen. Wieczorkiewicz.

PIERWSZE KURSY INSTRUKTORSKIE MODELARSTWA OKRĘTOWEGO I SZKUTNICTWA.

Dowódca 24 dywizji piechoty gen. W. Wieczorkiewicz, prezes zarządu Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej w Jarosławiu, nieustrudzony krzewiciel idei morskiej na Podkarpaciu, rozumiejący doniosłe propagandowe i dydaktyczne znaczenie szkutnictwa dla nawskroś lądowego polskiego społeczeństwa, zorganizował w marcu r. b. pierwsze w Polsce kursy dla instruktorów tego prawie u nas nieznanego rzemiosła.

Dzięki uprzejmości inspektora szkolnego p. M. Bema kurs odbywał się w centralnej pracowni robót ręcznych przy szkole im. Piotra Skargi, będącej pod kierownictwem p. dyrektora S. Janiszewskiego.

Kurs trwał 21 dni. Udział w nim wzięli: nauczyciele robót ręcznych gimnazjów oraz szkół zawodowych i powszechnych z Jarosławia, Przemyśla i Przeworska mianowicie pp.: Jaworczykowski, Bobiński, Big, Sołowij, Ostapiuk, Olesiak, Knotz i Szeliżanka, oraz pp. oficerowie i podoficerowie 3 p. p. leg., 39 p. st. Lwów., 24 p. a. p., 10 d. a. k., 6 b. tel., 6 b. sap. i t. p. formacji, wchodzących w skład 24 dywizji, razem w liczbie 36 osób. Kursanci byli wybrani z pośród ludzi, gruntownie obznajmionych z obróbką drzewa. Przyjezdni byli skoszarowani i żywni na koszt Ligi Morskiej i Kolonialnej w pomieszczeniach wojskowych. Część gospodarczą i administracyjną sprężyście prowadzili pp.: kpt. Sobolewski oraz por. Bujnowicz i Kolaszyński.

Program zasadniczo dzielił się na kurs modelarstwa okrętowego i kurs szkutnictwa.

Na kursie modelarstwa wykonano modele: żaglówek rzecznych, żaglówek morskich (szalup) i okrętów wojennych. Precyzyjnym wykonaniem modelu polskiej kanonierki „Komendant Piłsudski” odznaczył się starszy sierżant zbrojniczy p. Duszenko.

Na kursie szkutnictwa wykonano w naturalnej wielkości kajak wiosłowy i kajak żaglowy z pełnym ożaglowaniem i takelunkiem, t. j. jednostki najodpowiedniejsze dla sportu wodnego na wąskiej i płytkiej rzece, jaką jest San pod Jarosławiem.

Oprócz zajęć praktycznych kursanci przესłuchali teoretyczne wykłady: budownictwa okrętowego, systemów ożaglowania, teorii żeglarskiej, zaznajomili się z kategoriami okrętów wojennych i ich przeznaczeniem, nauczyli się nazw części okrętu, ożaglowania i takelunku oraz umiejętności czytania rysunku projektów.

Cały kurs, przeprowadzony pod technicznym kierownictwem sprowadzonego z Warszawy p. inż. A. Pauly, wzbudził wielkie zainteresowanie wśród miejscowej ludności, administracji i władz, czego dowodem było liczne odwiedzanie warsztatów pod koniec robót, kiedy z oddzielnych części składano i montowano całości.

POBYT PREZESA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M. i K. P. GEN. G. ORLICZ-DRESZERA W OSTROWCU KIELECKIM.

Dnia 13 marca r. b. z okazji przyjazdu do Ostrowca prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. G. Orlicz-Dreszera, oraz generalnego sekretarza Ligi p. kpt. T. Cybulskiego, zorganizowano w tem mieście szereg uroczystości. Przybywających przywitał na dworcu przy wyjściu z wagonu wiceprezes oddziału p. inż. W. Gierdziejewski oraz przedstawiciele miejscowego P. K. U. pp.: kpt. M. Jaworski i por. S. Chmielewski. Na peronie ustawiła się orkiestra straży pożarnej Zakł. Ostrow., oraz kompania honorowa związku rezerwistów. Po przyjęciu raportu od ppor. Łazarczyka, p. gen. Dreszer przeszedł przed frontem kompanji i delegacjami rozmaitych organizacji. Przybyłych na powitanie przedstawiał wiceprezes oddziału L. M. i K. p. W. Gierdziejewski. W powitaniu na dworcu wzięli udział w imieniu miasta prezes Rady Miejskiej p. M. Radwan i prezydent m. p. J. Pelczyński. Poza tem byli obecni: Zarząd Oddz. L. M. i K., oraz delegacje: Zw. Oficer. Rezerwy, Zw. Rezerwistów, Zw. Legionistów, Zw. Peowiaków, Zw. Strzeleckiego, Zw. Inwalidów Wojennych i t. d.

Z dworca p. prezes gen. Dreszer odjechał do miejsca zamieszkania, do do-

mu zarządu Zakł. Ostrow., gdzie przybyłych gości powitali: prezes Oddz. L. M. i K. p. dyr. S. Bratkowski, oraz w imieniu dyrekcji Zakładów Ostrowieckich, p. J. Gronwald.

O godz. 10.30 odbyło się nabożeństwo w kościele parafjalnym, po którym nastąpiło poświęcenie bandery Oddz. Ostrowieckiego. Poświęcenia dokonał Dziekan Ostrowiecki ks. kanonik W. Wodecki. W uroczystości wzięli laskawie udział: wicewojewoda kielecki p. A. Bratkowski, starosta opatowski p. J. Wodnicki, dyrektor Z. O. p. L. Żarnowski oraz przedstawiciele szeregu organizacji jak: Koła Techników, L.O.P.P., Koła Kobiet Polskich, T-wa Gimnastycznego „Sokół”, Klubu Sport. Zakł. Ostrow., Cechów Rzemieślniczych, i t. d. Ponadto wzięły udział delegacje wszystkich organizacji o charakterze wojskowym. Szereg organizacji wystawił sztandary.

Rodzicami chrzestnymi bandery byli: panie — dyr. I. Żarnowska, dyr. W. Bratkowska, inż. M. Gierdziejewska, oraz panowie — gen. G. Orlicz-Dreszer, wicewojewoda A. Bratkowski i dyr. L. Żarnowski.

Następnie odbyła się na Placu 3 Maja defilada oddziałów P. W. i W. F. w składzie: kompanji Zw. Rezerwistów, kompanji Hufca Gimnazjalnego, półkompanji Zw. Strzeleckiego i kompanji Straży Ogniowej Ochotn.

Po defiladzie wszyscy goście udali się do lokalu L. M. i K., gdzie podpisali akt chrztu.

O godz. 14 odbył się bankiet wydany przez dyrektora Z. O. p. L. Żarnowskiego na cześć gości. Podczas bankietu zabierali głos p.p.: dyr. Żarnowski, prezes S. Bratkowski, starosta J. Wodnicki, prezes M. Radwan, ksiądz kanonik W. Wodecki, inż. S. Szafrński oraz inż. W. Gierdziejewski.

P. prezes gen. G. Orlicz-Dreszer w pięknie ujętym przemówieniu skreślił ideologję tych dziś jeszcze nielicznych pionierów hasel, wypisanych na sztandarze L. M. i K., którzy wkładając w tę pracę duszę, wierzą w wyniki swej pracy, nie zrażając się obojętnością, a niekiedy nawet niechęcią, otaczającego ich społeczeństwa. Ludzie ci wierzą w ideję, której służą, a krocząc drogą prawidłową uczynią z Państwa Polskiego mocarstwo nie tylko europejskie, lecz mocarstwo światowe. Podnosząc specjalnie zasługi ostrowieckiego oddziału L. M. i K., dziękował p. gen. Dreszer za

skuteczną i wytrwałą pracę, która wysunęła ten oddział na czoło, wśród szeregu innych placówek L. M. i K. i podkreślił duże zasługi w tem dyrekcji Zakładów Ostrowieckich, gdyż dzięki zrozumieniu, jakie dla prac Ligi żywi, daje możność wprost żywiołowego rozwoju hasel L. M. i K. na terenie m. Ostrowca.

O godz. 18 odbył się odczyt p. gen. G. Orlicz-Dreszera, poprzedzony przywitaniem i słowem wstępnym p. W. Gierdziejewskiego. Obecni na sali słuchacze w ilości około 1000 osób wysłuchali odczytu w wielkim skupieniu, przerywając go kilkakrotnie grzotem oklasków.

Po odczycie odbyła się „Wieczornica Morska” na której program złożyły się: szereg pieśni morskich, bardzo udatnie wykonanych przez chór męski „Dzwon”, poemat p. t. „Okręt szaleńców” (melodeklamacja p. M. Gierdziejewskiej przy akompanjamencie p. S. Kotowiczowej, wykonawczyni nagrodzono entuzjastycznymi oklaskami), zespół członkiń Klubu Sportowego przy Z. O. wykonał efektowny „Taniec marynarski”, wreszcie recytacja urywka z „Międzymorza” — St. Żeromskiego i kilka utworów muzycznych, odegranych przez amatorską orkiestrę symfoniczną pod batutą p. W. Walaska zakończyło wieczornicę.

Dodać należy, że zarząd oddziału L. M. i K. w Ostrowcu z okazji odczytu p. prezesa gen. G. Dreszera wpłacił na „Fundusz Kolonialny” — kwotę zł. 1000.

ROCZNE WALNE ZEBRANIE I ODDZIAŁU IM. JANA Z KOLNA W WARSZAWIE.

Zarząd i Oddziału L. M. i K. im. Jana z Kolna zawiadamia PT. członków, że dnia 19 maja r. b. (czwartek) w lokalu Zarządu Głównego Ligi M. i K. odbędzie się w I terminie o godz. 18, a w II terminie, bez względu na liczbę przybyłych członków, o godz. 18³⁰ — roczne walne zebranie członków Oddziału.

Na porządku dziennym są sprawy następujące:

1. Zagajenie i wybór Prezydium;
2. Odczytanie protokołu z poprzedniego zebrania;
3. Sprawozdanie ustępującego Zarządu;
4. Sprawozdanie finansowe i Komisji Rewizyjnej;
5. Dyskusja;
6. Wybory nowych władz;
7. Wolne wnioski.



Z pobytu prezesa Zarz. Gł. L. M. i K. p. gen. G. Orlicz-Dreszera w Ostrowcu Kiel. Defilada oddziałów przysposobienia wojskowego i organizacji społecznych.

SCHNEIDER & C^{-IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

ARTYLERJA MORSKA.
WIEŻE. PŁYTY PAN-
CERNE. RURY TORPE-
DOWE. URZĄDZENIA
PORTOWE I WYPOSA-
ŻENIE. REZERWOARY
— DLA PLANÓW. —



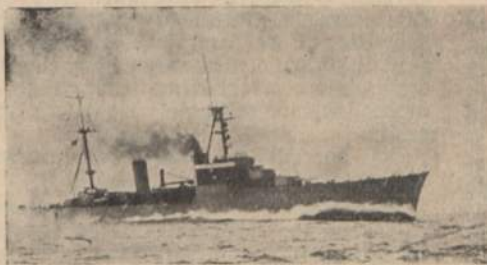
MASZYNY MORSKIE I
TURBINY. KOMPRESO-
RY POWIETRZNE, ŚRU-
BY OKRĘTOWE. MOTO-
RY ELEKTRYCZNE I
OSPRZĘT. SPECJALNE
— ODLEWY ŻELIWNE. —

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu Schneider dla łodzi podwodnych.

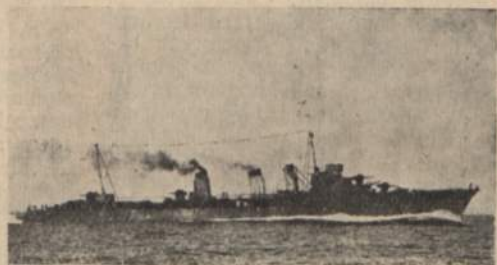
WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”



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

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



KONTRTORPEDOWIEC „GERFAUT” (42,8 węzł.) NAJSZYBSZY W ŚWIECIE OKRĘT WOJENNY Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

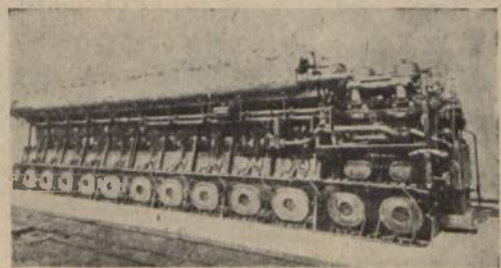
Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

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



„Antlope” łódź podwodna marynarki wojennej francuskiej. (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

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



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



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

U ŹRÓDEŁ KRYZYSU

Jedną z podstawowych przyczyn przeżywanego dzisiaj przez świat kryzysu gospodarczego, jest niewątpliwie nieproporcjonalne rozmieszczenie ludzi na kuli ziemskiej.

Z jednej strony zbyt gęste zaludnienie niektórych kontynentów Europy, jak i pewnych części Azji, z drugiej zaś — zbyt rzadkie zaludnienie innych, jak Australji, Ameryki i Afryki, tworzą w życiu gospodarczym świata dysproporcję, które w rezultacie przyczyniają się do zubożenia ludzkości.

Narzeka się, że poszczególne kraje duszą się od nadmiaru wyprodukowanego towaru, że z powodu braku rynków zbytu, kawałki opala się lokomotywy, niszczy się nadmierne zapasy innych środków spożywczych, unieruchamia się zakłady przemysłowe, miliony bezrobotnych nędzarzy zapełniają poszczególne kraje. A jednocześnie miliony ludzi cierpi głód i ginie bez żadnej pomocy z zewnątrz.

Jak te wszystkie niedorzeczności sobie wytłumaczyć? Jak znaleźć rozsądne wyjście z tego błędnego koła?

Otóż, jak wiadomo, średnie zaludnienie Europy (wraz z nieużytkami) na 1 kilometrze kwadratowym wynosi 50 mieszkańców, kiedy np. średnie zaludnienie na 1 klm. Afryki wynosi niespełna 5 mieszkańców, Ameryki (tak Północnej, Środkowej jak i Południowej) niespełna 6 mieszkańców i Australji 1,5 mieszkańca na 1 kilometrze kwadratowym.

Jeżeli przyjrzymy się z kolei liczbom, ilustrującym gęstość zaludnienia poszczególnych krajów europejskich i azjatyckich, to zobaczymy, jak dalece są one przeludnione, w porównaniu z krajami in-

nych części świata. I tak: na 1 kilometrze kwadr. mieszka — w Polsce 80 ludzi, w Belgji 261, Anglji 186. Niemczech 138, Włoszech 134, Czechosłowacji 104, Japonji 163, Chinach 41 — kiedy np. w Stanach Zjednoczonych Ameryki mieszka na 1 km kwadr. 16 mieszkańców, Meksyku 8, Brazylji 5, Australji 1,5.

W tych warunkach musiało dojść w końcu do tak ostrego przesilenia gospodarczego, jakiego świadkami jesteśmy obecnie. Uprawianie bowiem egoistycznej polityki ekonomicznej przez nacjonalizm gospodarczy poszczególnych krajów, zamyka automatycznie każdy z nich żelazną obręczą, która wprawdzie tamuje dostęp towarów obcej produkcji, lecz jednocześnie zamyka eksport danego kraju.

To wzajemne zaciskanie sobie pętle jest szczytem dzisiejszego przesilenia ekonomicznego.

Egoizm np. krajów pozaeuropejskich, wyrażający się w pierwszym rzędzie w zamykaniu swych granic dla obcych przybyszów mimo posiadania wolnych, odłogiem leżących obszarów — jest oczywiście absurdem.

Słynna doktryna Monroe, „Ameryka dla Amerykanów” panująca po dziś dzień w Ameryce Północnej, jest jedną z najważniejszych przyczyn ostrego kryzysu, jaki przeżywają Stany Zjednoczone Ameryki, które aczkolwiek wspaniale zaopatrzone w bogactwa naturalne i uprzemysłowione, mają ograniczony rynek zbytu na swoich wielkich obszarach (Stany Zjednoczone Ameryki posiadają 9.685 tysięcy kilometrów kwadratowych i 139,2 milj. mieszkańców, z czego tylko miasta ponad 100 tys. mieszkańców liczą 30 milj. głów).

Ten niezrozumiały egoizm gospodarczy, pociągający za sobą w skutkach tłoczenie się mas ludzkich, a co zatem idzie i nędzę w szeregu krajów Europy i Azji, wytwarza jednocześnie paradoksalną sytuację na terenie krajów, prowadzących egoistyczną politykę gospodarczą i populacyjną, które znów dławią się nadprodukcją swoich towarów i giną ekonomicznie wskutek zbyt małej liczby konsumentów na rynku wewnętrznym.

Nie można się dziwić, że Europa i Azja nie są w stanie zaopatrywać się nawet w najpotrzebniejsze produkty rolne i przemysłowe, czy to ze Stanów Zjednoczonych Ameryki, czy z Brazylji, z Australji, czy też skądkolwiek.

Wiadome jest powszechnie, że aby móc kupić, należy mieć środki. A czy wogóle może dokonywać zakupów bezrobotny, lub gnieźdzący się na karłowatym gospodarstwie rolnik? Czy miliony bezrobotnych w miastach, a miliony małorolnych i bezrobotnych po wsiach, stać dzisiaj na czynienie najniezbędniejszych chociażby zakupów?

I tutaj właśnie tkwi niewątpliwie sedno zagadnienia.

Klucz do rozwikłania zagmatwanych dzisiaj stosunków ekonomicznych tkwi między innymi i w tem, aby nadmiar ludzi, wyspecjalizowanych, czy to w handlu, czy w przemyśle, czy wreszcie w rolnictwie, — z krajów przeludnionych skierować na wolne tereny.

Wszystkie kraje świata we własnym interesie dążyć powinny do takiego rozsiedlenia ludności, ażeby człowiek mógł być należycie wykorzystany a w zamian za to mieć znośną egzystencję.

Już samo tylko otwarcie granic przez kraje słabo zaludnione dla wolnej migracji przyniosłoby dużą ulgę w międzynarodowych stosunkach gospodarczych.

Zniesienie ograniczeń migracyjnych dla osadnictwa europejskiego za oceanem, innymi słowy wolna droga dla takiego osadnictwa — oznacza jednocześnie wzmożenie się wartości odłogiem dotychczas leżących terenów, wzmożenie handlu, ożywienie w przemyśle itd. itd.

Nie pomogą tutaj żadne recepty teoretyków, nie poradzą żadne mniej lub więcej skomplikowane środki lub półśrodki, jeżeli świat nie zdoła uporać się z problemem populacyjnym.

Należy jednakże przypuszczać, że złe skutki, wynikające z fałszywej dotychczasowej polityki populacyjnej państw, posiadających olbrzymie wolne przestrzenie — zostaną usunięte i że ludzkość niekrępowana bezsensownymi, tamującymi imigra-

cję zarządzeniami, będzie mogła na wolnych, liczących całe dziesiątki milionów kilometrów kwadratowych przestrzeniach swobodnie się rozwijać.

Tylko zaludnienie i zagospodarowanie nowych terenów zaoceniczych może być jednym ze skutecznych sposobów walki z przeżywanym przez wszystkie narody przesileniem gospodarczym.

DR. W. ROSIŃSKI.

NASZE TYTUŁY DO KOLONIJ

Praca nad zdobyciem społeczeństwa dla idei morskiej, prowadzona jest od lat i społeczeństwo polskie, przez wieki wybitnie lądowo nastawione, bez zrozumienia spraw morskich, już się z morzem jako tako oswoiło, akcja zaś w kierunku propagandy morza nie ustaje.

Czas, aby to samo zrozumienie spraw kolonialnych, zrozumienie potrzeby własnych kolonij również wpoić w społeczeństwo. Zdawałoby się, że powinno to pójść łatwiej, niż z ideą morską, bo o morzu nie mówiło się w Polsce wieki całe, sprawy morskie były i rzeczą nieznaną i obojętną, natomiast z kwestją kolonij i kolonizacji byliśmy już obcy. Od czasów Wielkiej Emigracji kwestję kolonizacji niejednokrotnie i poruszano i realizowano w tej lub innej formie.

Pomijam poułainowskie projekty kolonizacji wojskowej polskiej w Algierze z 1831 i 1832 r., projekt niepolski, oraz wszelkie próby formacji wojskowych Wielkiej Emigracji, przypomnę tylko czysto kolonizacyjne projekty, jak pomysł Komitetu Narodowego Polaków w Ameryce z 1834 r., zakończony w 1835 założeniem New Poland, projekty Dembińskiego, dotyczące Mezopotamji, Czartoryskiego turecko-serbskie, holenderskie, brytyjskie i nawet algierskie) projekty, których ślad pozostał w po dziś dzień istniejącej osadzie Adampolu. O kolonizacji na wyspach tureckich jeszcze po powstaniu styczniowym myślano (1864 i 1865 Szulc). Kwestję Algieru ponownie porusza Światopełk-Mirski po powstaniu styczniowym. W czasie wojny secesyjnej amerykańskiej pułkownik Józef Smoleński z innymi oficerami Polakami czyni bezskuteczne starania o kolonizację w południowych sta-

nach. Północne stany jako teren kolonizacji projektuje w tym czasie Koronikowski, a „Bundesrat“ (Rada Związkowa) szwajcarski gotów jest udzielić skromnej pomocy materialnej emigrantom polskim, udającym się do Stanów Zjed. Inni proponują kolonizację stanu Washingtonu, a pod koniec wojny domowej gen. Waligórski z innymi zabiega o kolonizację w Ameryce Środkowej. Oceanę proponuje Wereszczyński w 1874 i zapisuje notarialnie na ten cel 10.000 rubli oraz bibliotekę wartości 37.000 franków, wreszcie pod koniec XIX wieku widzimy „gorączkę brazylijską“ i jako konkretny jej wynik — przeszło 150.000 naszego chłopca — kolonisty w stanie Parana.

A jednak, gdy Pionierzy Kolonialni wnieśli sprawę mandatu kolonialnego do dyskusji publicznej, niemal że za warjatów ich uznano i kaftanem bezpieczeństwa — ba, kryminałem, jako zdrajcom stanu, miano ochotę grozić.

Dziś krótki okres nastawienia antymandatowego minął i zapoczątkowały się dążenia wręcz odmienne, po myśli programu Z. Pion. Kolonialnych.

Prusy — Niemcy, w połowie XIX wieku jako państwo morsko-kolonjalne były czynnikiem zupełnie niewychodzącym w rachubę: ani śladu floty. Pod koniec wieku Rzesza była potęgą i nie mieck i admirał dowodził flotą sprzymierzonych potęg morsko-kolonjalnych na Dalekim Wschodzie. W r. 1884 Rzesza, która do tej pory nie posiadała ani piędzi terytorjum za morzem, stawia stopy na ziemi kameruńskiej w Afryce przez naszego Rogozińskiego, Tomczka i (jeszcze żyjącego) Janikowskiego nie dla niej, lecz dla Polski, odkrytej i zbadanej, a z chwilą wybuchu wojny posiada zgórą 2½ miliona km. kw.

posiadłości zamorskich, czyli obszar pięć razy większy, niż kraj macierzysty i jest trzecią, co do wielkości obszarów kolonialnych, potęgą na świecie.

Polska nie posiada dotychczas ani jednego kilometra kwadratowego własnego terytorjum państwowego za morzem. Przed upadkiem Rzplitej nie było w tym kierunku ani pędu, ani zrozumienia, tak jak nie było zrozumienia dla znaczenia morza. W czasie upadku chociaż były zamierzenia kolonizacyjne, brak im było poparcia własnego państwa. Z wyrażną już myślą państwową szła ekspedycja Rogozińskiego do Afryki odkrywać dla Polski niezbadany ląd kameruński, z nadzieją, że przyjazny naród, wziąwszy pod swoją opiekę, zwróci je kiedyś wolnemu państwu polskiemu. Ale zachłanność sąsiada i dziwne niedoświadczenie przyjaciela, niespotykane przecież u Anglików — owoc pracy Polaków dla Polski eskamotuje dla potęgi Rzeszy.

Rogoziński, Tomczek, Janikowski nie byli pierwszymi Polakami wśród odkrywców polskich, pierwszymi jednak, których wiodła zdecydowana myśl państwowa (której może pod pewnym względem nie można odmówić i Beniowskiemu).

Nie byliśmy ostatni w wścigu nauki, w odkrywaniu i badaniu nieznanych lądów, nie jesteśmy ostatni dziś, jak nie byliśmy poprzez wieki, gdy już w trzynastym możemy się wykazać Benedyktem, który pierwszy dał nam relacje o Chinach, wedrując tam wraz z Janem Plano de Carpino; w piętnastym wieku mamy (legendarnego może jeszcze) Jana z Kolna, prekursora Kolumba, mamy w szesnastym zdobywcę Arciszewskiego w Brazylji, apostołów-meczenników w Chinach i dalekiej Japonji, jak jezuitę Męciński-

go, mamy w osiemnastym Beniowskiego, później Strzeleccy, Korzelińscy, Syrscy, Domeykowie, Kubarowie i tylu innych, odkrywają nieznaną ląd w Australii, obu Amerykach, Afryce, nie mówiąc już o badaczach Azji, a zwłaszcza odkrywców istotnych Azji, szczególnie Syberji, tych już w setki idących. Gdyby tak, biorąc jeden tylko odcinek badań naszych ludzi nauki, jak np. — złoto — przeprowadzić statystykę, ile też złóż tego kruszcza odkrytych zostało przez Polaków, to może ta statystyka wypadłaby rewelacyjnie i stanowiłaby jeszcze jeden argument, tym razem już nietylko naukowy, ale i materialny, na poparcie naszych

roszczeń mandatowych.

Niestety, mimo że mamy swoich odkrywców i badaczy, mało o tem wiemy, a jeszcze mniej wiemy, że ich mamy sporą gromadę i w ogonie innych narodów bynajmniej nie idziemy. Jeżeli my o tem nie wiemy, tembardziej nie wiedzą obcy. Wszak zdobycze naszych odkrywców i uczonych badaczy w lwiej części zapisane są na dobro dorobku obcych narodów, nie z winy naszych badaczy, lecz z braku państwowości. Rewindykacja dla nauki polskiej dorobku naukowego polskiego jest obowiązkiem społeczeństwa, obowiązkiem ze względu na prestige nauki polskiej, co jest równocześnie postawieniem na wła-

ściwym poziomie zdobyczy nauki polskiej w oczach obcych.

Uświadomienie społeczeństwa i wpojenie weń dumy jest pilną potrzebą. Uświadomienie przez szerzenie wiadomości o naszych odkrywcach i badaczach jest podstawą, na której szerzyć i propagować się będzie „nastawianie” kolonialne społeczeństwa. Szerzenie hasel kolonialnych i nastawianie społeczeństwa, tak, aby pojęcie posiadania własnych kolonij stało się nieodłącznym składnikiem posiadania własnego państwa jest dążeniem Ligi Morskiej i Kolonialnej, która przez Komisję szerzenia hasel kolonialnych program propagandy w tym kierunku sprecyzowała.

DOLIWA.

FRANCUSKIE KADRY ZDOBYWCÓW RYNKÓW ZAGRANICZNYCH

Ze wszystkich krajów Europy zachodniej, jedynie tylko Francja, od dziesiątków lat, stanowiła (i do dzisiaj jeszcze w znacznej mierze stanowi) znakomicie scharmonizowany wewnętrznie organizm gospodarczy, w którego życiu bezpośrednio stosunki handlowe z zagranicą odgrywały względnie nieznaczną rolę. Zagraniczny obrót towarowy Francji, w porównaniu z wewnętrznym ruchem handlowym, przedstawiał się zawsze bardziej, niż skromnie. Z wyjątkiem nielicznych, specjalnych gałęzi przemysłu (np. jedwabie), przeciętnie około 80% produkcji krajowej chłonał rynek wewnętrzny.

Przy całkowitej niemal samowystarczalności rolniczo - hodowlanej (import zbóż w latach nieurodzaju, nie przekracza 10-15%), wwóz takich surowców, jak nafta (100% zapotrzebowania), bawełna (100%), wełna (90%), przędza jedwabnicza (90%), koks (50%), węgiel (20%), — rekompensował się w znacznej części przez wywóz niespożytych na miejscu 20% fabrykatów i półfabrykatów, a, wynikający stąd od niepamiętnych czasów, stały deficyt bilansu handlowego pokrywany był z poważną nadwyżką, już to przez dochody od kapitałów francuskich, inwestowanych zagranicą, już to przez tak charakterystyczny dla Francji „eksport niewidzialny” (konsumpcja i nabywanie towarów na miejscu przez liczny element tu-

rystów i przejezdnych cudzoziemców).

Ta wyjątkowo pomyślna, naturalna pozycja gospodarcza Francji odzwierciadla się jeszcze zupełnie wyraźnie w statystykach, dotyczących kryzysowego r. 1931, który nietylko zakończył się nienotowanym dotąd we Francji deficytem oficjalnego bilansu handlowego, ale również przyniósł znaczne zmniejszenie wpływów „niewidzialnych”. Mimo tego, Francja zamknęła rachunki z zagranicą za rok ubiegły dość poważnym saldem aktywnym, które wykazuje niżej podana tablica:

Deficyt bilansu handlowego	— 11 400.000.000 fr.
Saldo importu i eksportu niewidzialnego (turyści)	+ 7.000.000 000 fr.
Procenty od kapitałów prywatnych, inwestowanych zagranicą	+ 4.200.000.000 fr.
Wpłaty z tytułu reparacji i długów międzysojusznicznych	+ 1 600.000.000 fr.
Nadwyżka wpływów +	1.400.000.000 fr

Powyższe dane ogólne, charakteryzujące najniepomyślniejszy bodaj okres ekonomicznego życia Francji współczesnej, dowodzą wyraźnie, że rozszerzanie zagranicznej ekspansji handlowej nie potrzebowało być nigdy sprawą zasadniczą w gospodarczym programie tego szczęśliwego kraju, który, według plastycznego porównania znakomitego ekonomisty, prof. A. Siegfried'a, podob-

ny jest do zamkniętego naczynia, ustawionego wśród gwałtownych prądów gospodarczych interesów międzynarodowych, krzyżujących się w obrębie kontynentu europejskiego. -

W tych warunkach, doprawdy tylko przysłowiowo praktycznemu zmysłowi narodu francuskiego przypisać należy fakt, że, wśród coraz ostrzejszej walki o zagraniczne tereny ekspansji handlowej, których zdobycie dla większości państw europejskich było sprawą życia i śmierci, — Francja bynajmniej nie zajęła pośledniego miejsca, „na wszelki wypadek” zabezpieczając sobie od dawna, wytrwale i konsekwentnie szereg możliwości eksportowych na najszerszych rynkach świata.

Środków i sposobów tej walki ekonomicznej było wiele. Niemożliwością byłoby pobeżne choćby tylko omówienie wszystkich w ramach jednego artykułu. — Dzisiaj pragnęlibyśmy tylko zatrzymać uwagę czytelnika na jednym z najważniejszych elementów każdej walki: — materiale ludzkim. — Jak przygotowywała i jak używała go Francja przedwojenna? — Jak go kształci i przysposabia, w przewidywaniu niedalekiego może okresu nowych, aktywnych zmagani ekonomicznych, — Francja dzisiaj?

Już w r. 1884, z prywatnej inicjatywy, powziętej w łonie paryskiej izby handlowej, pow-

stało „Towarzystwo popierania francuskiego handlu zagranicznego” (Société d'Encouragement pour le Commerce Français d'Exportation). — Zdając sobie sprawę, jak doniosłą rolę w zdobywaniu i utrzymywaniu zagranicznych rynków zbytu odgrywa odpowiednio wyspecjalizowany zespół ludzi, towarzystwo to wytknęło sobie, jako jeden z najważniejszych celów swej działalności, „...wyszukiwanie pracy, oraz techniczne i materialne ułatwienie wyjazdu do zagranicznych i kolonialnych centrów handlowych — możliwie licznemu kontyngentowi młodych Francuzów, uzdolnionych w kierunku handlowym i zasługujących na poparcie”...

Bez oglądania się na pomoc ze strony państwa, a co więcej bez jakiegokolwiek doraźnego przymusu, w formie mniej czy więcej kategoriicznych „nakazów chwili”, towarzystwo, między datą założenia a r. 1914, ułatwiło osiedlenie się w różnych międzynarodowych centrach handlowych przeszło tysiącami młodych ludzi, którzy niejednokrotnie, w bardzo niedługim czasie, poczęli oddawać sprawie francuskiej ekspansji handlowej niezwykle cenne usługi.

Podkreślić należy specjalnie, że nie chodziło tu bynajmniej o wysyłanie agentów handlowych, z określoną zgórą misją i zadaniami. — Takich wysłanników, czy przedstawicieli posiadają oczywiście zagranicą wszystkie poważniejsze francuskie przedsiębiorstwa eksportowe, dbające o rozwój swych prywatnych interesów.

W tym kierunku towarzystwo ani nie potrzebowało, ani nie zamierzało rozwijać jakiegokolwiek akcji.

Natomiast, zgodnie ze swym charakterem społeczno - wychowawczym, instytucja ta zajęła się niesieniem pomocy młodym, początkującym jednostkom, bądź to wynajdując im pracę w rozlicznych branżach przemysłu i handlu zagranicznego, bądź to nawet ułatwiając im stwarzanie drobnych, samodzielnych placówek handlowych w takich punktach kuli ziemskiej, do których produkty francuskie dotąd nie docierały zupełnie, lub docierały nieregularnie.

Kto miał sposobność choćby tylko pobieżnego zetknięcia się z praktyczną stroną tych wszyst-

kich drobnych i wielkich, a zawsze skomplikowanych zagadnień, od których zależą poszczególne momenty międzynarodowej wymiany towarów, — ten wie jak często, nie rzeczy zasadnicze, lecz właśnie nic nieznaczące pozornie drobiazgi, niweczą wiele konsekwentnych, wyłożonych i celowych poczynań.

Głęboko zakorzenione, lokalne obyczaje i tradycje kupieckie, ulubione przez miejscowych nabywców gatunki, formy, wzory, barwy, wonie, wymiary poszczególnych towarów, sposób ich opakowania — oto szczegóły, które nietylko trzeba poznać, ale do których także należy dostosować produkcję i ekspedycję eksportową, jeżeli chce się skutecznie walczyć z obcą konkurencją na bliższych i dalszych rynkach zbytu. Wbrew bowiem, dość szeroko przyjętemu w krajach o świeżej tradycji handlowej, mniemaniu — punktem wyjścia przy realizacji jakichkolwiek zamierzeń w zakresie zagranicznej ekspansji handlowej musi być zawsze dostosowanie się do wymagań rynku, a nie — odwrotnie. — Oczywiście, w dziedzinie eksportu surowców, lokalne wymagania poszczególnych rynków nie potrzebują być uwzględniane tak drobiazgowo, jak wtedy, gdy chodzi o wywóz produktów fabrykowanych, czy nawet półfabrykatów, — bynajmniej jednak, co chcielibyśmy podkreślić tutaj ze specjalnym naciskiem, — nie przestają odgrywać ważnej roli, z czem zawsze liczyć się należy.

Dlatego też nawet w krajach, których eksport składa się narażenie w znacznej części z materiałów surowych, kadra młodych, rozsianych po całej kuli ziemskiej, bystrych obserwatorów, bezpośrednio lub pośrednio związanych z odpowiedzialną instytucją społeczno - gospodarczą, — może przynieść gospodarstwu narodowemu wprost nieobliczalne korzyści.

Jak wielkie zasługi, w tej dziedzinie właśnie, oddała Francji akcja wspomnianego Towarzystwa, — świadczyć może fakt, że w r. 1901 stowarzyszenie to zostało uznane urzędowo za instytucję użyteczności publicznej.

Wojna, z natury rzeczy, musiała osłabić aktywność tego stowarzyszenia. — Natychmiast jed-

nak po zawarciu pokoju, towarzystwo rozpoczyna na nowo swą działalność.

W tym powojennym okresie towarzystwo uzyskuje wreszcie, już nietylko moralne poparcie, ale także i czynną pomoc i współpracę państwa. — Mianowicie w r. 1921 powołany zostaje do życia, przy podsekretarjacie stanu do spraw szkolnictwa zawodowego, — wydział praktyczny zagranicznych.

Urzędowa ta instytucja, współdziałając zasadniczo z towarzystwem, rozszerzyła jednocześnie dotychczasowy zakres jego działalności. — Od tego momentu, nietylko młodzi ludzie, zamierzający osiedlić się zagranicą, czy w kolonjach na dłuższy okres czasu, lecz także i absolwenci szkół przemysłowych i technicznych, pragnący odbyć krótką zagraniczną praktykę, w celu pogłębienia znajomości obcego języka, uzupełnienia studjów i wiadomości zawodowych, czy też zapoznania się z lokalnymi warunkami rynkowymi, — mogli liczyć na pomoc ze strony państwa i społeczeństwa.

Jakie wyniki przyniosła ta akcja, świadczyć może fakt, że w okresie ostatnich 10 lat, wydział praktyk zagranicznych ułatwił wyjazd z kraju 430 praktykantom handlowym (z tej liczby 135 wysłało wymienione towarzystwo). — W tym samym czasie, suma zasiłków, udzielonych praktykantom w formie „pożyczek honorowych” (asygnowanych tylko w 50% przez państwo, w pozostałych 50% zaś wypłacanych przez „towarzystwo” i współdziałające z niem stowarzyszenia społeczne) — przekroczyła 3 miliony franków.

Obecny kryzys ekonomiczny i wywołany przezeń brak płatnych posad zagranicą, a także zaostrzenie przez pewne kraje ograniczeń imigracyjnych — poczęły utrudniać coraz bardziej działalność obu współpracujących solidarnie instytucji.

Pokonanie tych trudności wymagało nowych wysiłków i nowych ofiar. — Nie wahano się długo. Zarówno urzędowy wydział praktyk zagranicznych, jak i społeczna jego ekspozytura, zdecydowały zgodnie obrócić większej części swych funduszy już nie na „pomoc” praktykantom, lecz na regularne stypendja dla praktycz-

nych studjów gospodarczych zagranicą.

Jak widzimy, nie bacząc na wyjątkową „autonomiczność” swej struktury gospodarczej, ani na rosnące z dnia na dzień barje-

ry celne i katastrofalny spadek światowego obrotu handlowego, — Francja bynajmniej nie zaniedbuje wychowywania nowych kadr zdobywców, którzy, z chwilą pierwszych objawów

ożywienia konjunktury międzynarodowej, będą gotowi do podjęcia na nowo skutecznej walki o zagraniczne rynki zbytu.

JAN A. SŁAWIŃSKI.

W KRAINIE PINJORÓW

Dokończenie

Po zwiedzeniu obszernego gospodarstwa chciałem jechać do doktora Cza-

kiego, mieszkającego w Araukarji. Gościenny gospodarz jednak za nic w świecie nie zgodził się puścić mnie bez obiadu. Musiałem zasiąść przy czysto nakrytym stole i przystąpić do palasowania obrzędowej, pieczonej kury, stanowiącej główne danie w menu kolonistów europejskich na południu Brazylii.

Doktor Czaki, do którego pojechałem po opuszczeniu Jasiochy, mieszkał w Araukarji od 17 lat. Życie miał ciekawe i bogate w najniezwyklesze przeżycia. Jako lekarz, pracował przez lata w Mandżurji i w Stanach Zjednoczonych. Cały wolny czas i większą część swoich dochodów poświęcał na cele społeczne, dla dobra narodu polskiego i urzeczywistnienie swoich radykalnych ideałów społecznych. W warszawskim Muzeum Przemysłu i Handlu znajdują się bogate zbiory, nadesłane przez niego bezinteresownie z Mandżurji, ze Stanów Zjednoczonych i z Brazylii. O swoje sprawy materialne dbał tak mało, że obecnie, w osiemdziesiątym roku życia, jest równie biedny, jak na początku swej kariery lekarskiej.

O doktorze Czakiem słyszałem wiele i bardzo chciałem go poznać. W kilkanaście minut po pożegnaniu Jasiochy, zjechałem przed mały domek doktora, położony na skraju osady, w której skupiło się życie wielkiej kolonii araukaryjskiej. Spodziewałem się zastać zgrzybiałego starca, goniącego resztkami sił fizycznych. Z przyjemnym zdziwieniem ujrzałem wysokiego, dobrze zbudowanego mężczyznę, rumianego, spoglądającego na mnie do brewni, nie-

— Wszystko co pan widzi na dole, to dzieło moich rąk. Przed dziewiętnastu laty, kiedy przybyłem na Araukarję, ziemia ta należała do rodziców mojej żony, ludzi starych, skaboklających nieco w Brazylii. Stosowali tutejsze metody wypalania lasów i uprawiania użyźnionej popiołem ziemi aż do wyjałowienia. Nie dorobili się niczego i skarżyli się na złe czasy. W roku 1913 ożeniłem się i dostałem w posagu ten szmat ziemi. Miałem przygotowanie agronomiczne, bo skończyłem szkołę rolniczą w Pszczelinie i odrazu wiedziałem, co robić należy. Zarzuciłem kaboklerskie metody uprawy roli i stopniowo podźwignąłem wyjałowioną ziemię do stanu, w której się teraz znajduje. Żyję wcale nieźle i mam nadzieję, że będzie mi jeszcze lepiej.

— Co pana skłoniło do wyjazdu z Polski?

— Polityka. Brałem udział w rewolucji 1905 roku i ziemia paliła mi się pod stopami. Rząd carski nie żartował. Woląłem siedzieć w cieplej Brazylii, niż na chłodnym Sybirze.

— A jak tam z kryzysem? Mówią, że spadek cen płodów rolnych gnębi kolonistów.

— Co mi tam kryzys! Mam co zjeść i to dobrze zjeść. Kury pieczemy codzień, chleba swojego też jest pod dostatkiem. Pieniądzy wprawdzie mam mniej, ale ze sprzedaży świń zawsze się coś zbierze. Wystarczy na przyodziewek i podatki. Kryzys dokucza tylko tym, co dawniej uprawiali herwa matte¹⁾. U mnie tego żadnego ziela niema ani na lekarstwo.

— A podatki was nie gnębia? Ile pan płaci z alkra²⁾?

— 300 rejsów t. j. 15 polskich groszy rocznie...

¹⁾ herwa matte — *ilex paraguayensis*, herbata paragwajska, powszechnie używana w południowej Brazylii i w Argentynie.

²⁾ alkier = 2,44 ha



Wodospad „Welon panny młodej” w górach Sierra do Mar w Paranie.



Szkola w Marechal Mallet w Paranie

bieskimi oczami. Zaprosił mnie uprzejmie do mieszkania, gdzie przy szklaneczce herbaty przegawędziliśmy dwie długie godziny. Ten osiemdziesięcioletni starzec, oderwany od centrów życia kulturalnego, rzucony do maleńkiej dziury parańskiej, zachował wielką świeżość i bystrość umysłu. Interesował się wszystkimi ważniejszymi zagadnieniami ogólnoludzkimi i był tak w toku światowego życia umysłowego, jakby mieszkał nie w Araukarji, ale w Paryżu, lub w Londynie. Na stołach leżały stopy europejskich i amerykańskich wydawnictw naukowych. Cechą naprawdę tęgich umysłów jest zdolność do pracy nawet w najcięższych warunkach. Takim właśnie typem niezmordowanego pracownika jest samotnik araukaryjski, dr. Czaki.

Miałem w programie jeszcze odwiedzenie szkoły w Campinas. Trzeba było pożegnać doktora i powędrować dalej po wyboistych, gliniastych gościńcach. Dolinami i wzgórzami, przemykając się wśród zielonych pól i mijając kwitnące osady, dotarłem do położonej na niewysokim wzniesieniu szkoły w Campinas. Lekcje były skończone, nauczyciel przebiegał się w swoim pokoju, gotując się do wyjazdu na święta do pobliskiej Kurytyby. Natrafiłem na moment, kiedy dzieci wychodziły ze szkoły. Przyjrzałem się im dokładnie. Już od pierwszego rzutu oka widać, że nie zatraciły polskich cech rasowych. Były tylko nieco czyściej ubrane, niż dzieci wiejskie w Polsce i lepiej od nich odżywione. Znać było, że wychowały się na obfitym pokarmie mięsny. Rozmawiały przeważnie po polsku, aczkolwiek niektóre posilkowały się i językiem portugalskim. Między dzieci polskie zabłąkało się i



Chata pioniera.

jedno brazylijskie. Nauczyło się już jednak mówić po polsku...

W chwilę po moim przyjeździe wyszedł nauczyciel. Uścisnął mi energicznie dłoń i oprowadził po szkole. Nie imponowała ona rozmiarami, ale była wystarczająco obszerna na pomieszczenie dzieci, uczęszczających do niej. Sala szkolna posiadała, podobnie jak niemal wszystkie szkoły polskie w Paranie, małą scenę i mogła być w czasie przedstawień z łatwością zamieniana na salę teatralną.

Po obejrzeniu szkoły, udałem się już wprost do Kurytyby, zabierając ze sobą nauczyciela. Mijając kolonie polskie, gęsto rozsypane na drodze między Campinas a Kurytyba, pobiegłem myślą do czasów pionierskich kolonizacji polskiej. Kiepskie to były czasy.

Minęły jednak lata. Dziś polscy pionierzy wrosli już twardo w grunt miejscowy.

BOGDAN TEOFIL LEPECKI.

OD RZEKI ŚW. WAWRZYŃCA DO PACYFIKU

Do rzędu świeżo ukształtowanych narodów, wyrosłych niemal w naszych oczach, należą Kanadyjczycy. Każdy nieco wykształcony człowiek wie, że

istnieje Kanada. Czyżby ją zamieszkiwał naród Kanadyjczyków?...

Ażeby zorientować się w tej kwestji, musimy sobie zdać przedewszyst-

kiem sprawę z podstawowych wiadomości geograficzno-historycznych, dotyczących tego kraju — musimy rzucić okiem na owe olbrzymie przestrzenie objęte nazwą Kanady — musimy zająć do duszy jej mieszkańców, ażeby wyrobić sobie pewien sąd, więcej, lub mniej zbliżony do prawdy.

Jest to tem więcej, jak sądzę, potrzebne i pożyteczne, ile że Kanada dziś w stosunku do Polski odgrywa ważną rolę, tak w sprawie naszych wychodźców, w większości już teraz obywateli kanadyjskich, jak i w innych sprawach, dotyczących się naszego państwa na terenie międzynarodowym Ligi Narodów w Genewie. Kanada, posiadając przeszło 200.000 Rusinów ujawniających silny antagonizm do Polski, ma z nami wiele punktów stycznych, a jest mniej w naszym społeczeństwie znana od wielu egzotycznych i więcej oddalonych krain.

Gigantyczna państwowość Stanów Zjednoczonych Ameryki, że się tak wyrażę, zaskłania sobą Kanadę, ustalając w popularnym znaczeniu tytuł „Amerykanina” jedynie dla yankes’a, rzeczywistego obywatela Stanów. Tymczasem Kanada dowiodła, że żadną miarą nie chce być wasalką potężnego swego sąsiada i nigdy dobrowolnie nie zgodzi się być zaanektowana, lub wcielona w organizm Stanów. Przeciwnie samopoczucie narodowe wzrasta w Kanadzie coraz silniej, kształtując odrębną duszę i wytwarzając charakterystyczne znamiona indywidualności narodowej.



Montreal. Widok ogólny.



Kanada, podobnie jak Stany Zjednoczone jest raczej częścią świata, aniżeli krajem — jeśli się zważy, że obszar jej (powierzchnia Polski — 388.328 km²) wynosi 9.659.400 km². Obszar ów obłany jest z trzech stron oceanami: Atlantyckim, Lodowatym i Spokojnym, a od południa graniczy ze Stanami Zjednoczonymi.

Na olbrzymim obszarze Kanady rozlewają się jeziora wielkie, jak morza (jeziora graniczne ze Stan. Zjedn.: Górne, czyli Superior, Huron, Michigan, Erie, Ontario — razem 242.155 km²; jezioro Superior 83.000 km², to jest więcej niż wojew. warszawskie, lubelskie i kieleckie), płyną rzeki, które posiadają głębie, nadające się do żeglugi statków oceanicznych; np. do portu w Montrealu płynie się rzeką św. Wawrzyńca na transoceanicznym olbrzymie trzy dni od miejsca, gdzie rzeka wpada do Atlantyku.

Kanadę podzielić można na: prowincje atlantyckie, Kanadę środkową i zachodnią. Pomiędzy Kanadą środkową a zachodnią wznoszą się wysokie Rocky Mountains — Góry Skaliste o przedziwnych kształtach i barwach, które dzielą kraj między innymi też pod względem klimatycznym. Prowincje atlantyckie to: Nowa Szkocja, Wyspa Ks. Edwarda, Nowy Brunswik, Quebec, Ontario. Kanada środkowa, to stepowe prowincje: Manitoba, Saskatchewan i Alberta, w końcu — zachodnia — od Gór Skalistych do Pacyfiku — Brytyjska Kolumbia z wyspą Vancouver.

Kanada stanowi dominium angielskie, w którego skład wchodzi 9 wyżej wymienionych prowincyj i 2 terytoria, to jest: Yukon i terytorjum Północno-Zachodnie, połączone federacją, istnie-

jąca stosunkowo niedawno. Początkowo powstałe w r. 1867 dominium obejmowało prowincje: Quebec, Ontario, N. Szkocję i N. Brunswik. Manitobę utworzono i przyjęto do federacji w r. 1871, Wyspę Ks. Edwarda w r. 1873, Alberta, Saskatchewan w r. 1905.

Olbrzymią część Kanady, obejmującą prawie 1/3 powierzchni — stanowią pustynne obszary — terytoria mało zbadane. Terytorjum Yukon powstało w 1898 roku, Północno-Zachodnie (North-West Territories) w 1905 roku. Obszary nad zatoką Hudsona (Hudson's Bay Territory) były pierwotnie w roku 1669 oddane w rodzaj lenna, czy dzierżawy księciu Rupertowi i kompanii Hudson Bay, a wykupione przez rząd Kanady w roku 1869. Prowincje: Manitoba, Saskatchewan i Alberta powstały na dawnych terytoriach Athabasca i Assinboine, stanowiących przedtem prawie zupełnie puste obszary, podobnie, jak obecnie Terytor. Płn.-Zach. i Yukon.

Historia Kanady rozwija się poprzez trzy wyraźnie rzucające się w oczy okresy panowania — francuskiego, brytyjskiego i rządów dominjalnych.

Północne okolice kontynentu amerykańskiego przed odkryciem Kolumba znane były już żeglarzom norweskim, dotarł też do nich weneccjanin Niccolo Zeno w roku 1380 i nasz Jan z Kolna. Florentyńczyk Jan Verrazano wysłany w te okolice przez Francję objeżdża w 1524 r. ląd od Labradoru po dzisiejszy Nowy Jork. W 10 lat później francuski kapitan ze St. Malo, Jacques Cartier odkrywa zatokę i rzekę św. Wawrzyńca (brzegi Gaspé) okolice te nazywa Nową Francją i bierze je w po-

siadanie w imieniu króla. Kolonizację przyszłej Kanady zaczyna prowadzić w r. 1542 Roberval, mianowany zastępcą korony. Pierwsze jednak próby osadnictwa francuskiego zmarniały wskutek braku dostatecznego dopływu kolonistów (Francja prowadziła wówczas wojny hiszpańskie), dopiero Champlain staje się właściwym „założycielem” Kanady, dając początek miastu Quebec w 1608 r. Utrzymuje on przyjazne, a rozległe stosunki z tubylcami i organizuje handel. Zasięg ówczesnych kolonij francuskich docierał od Nowej Szkocji do zatoki Meksykańskiej, okazując znajdującą się w środku brytyjską Nową Anglię. Po śmierci Champlaina w 1635 r. przez pewien okres Kanada była wydana na łup chciwych eksploatatorów skupiających handel futrami w swoich rękach. Stosunki kolonij były wówczas nadwyraz oplakane i próżno usiłował je naprawić kardynał Richelieu utworzona przez siebie „Kompania stu stowarzyszonych”. Wreszcie w r. 1663 korona francuska mianowała rząd kolonialny w osobach gubernatora, intendenta i biskupa z przydaniem do nich najwyższej izby. Pierwszym królewskim gubernatorem był De Mezy, intendentem — Talon, biskupem — Laval. W tym okresie misje katolickie, zwłaszcza Jezuitów, przyczyniły się znacznie do cywilizacji tubylców. W następnym wieku toczą się walki o kolonie między Francją i Anglią. Pokój w Utrechcie w r. 1713 przyznaje Anglii Nową Szkocję i Nową Fundlandję. Pobicie Montcalma przez Wolfe'a w bitwie pod Plains of Abraham w r. 1759 i pokój paryski w 1763 r. oddaje Kanadę pod berło korony angielskiej. Francja zatrzymuje tylko małe dwie wysepki: St. Pierre i Miquelon, obec-

nie główne podstawy handlu alkoholem z „butlegerami”¹⁾ całej Ameryki.

Anglicy zastosowali względem nowych poddanych, Francuzów, szeroki liberalizm, zapewniając słynnym aktem w Quebec'u w r. 1774 wszystkie dotychczasowe, narodowe i religijne przywileje. W 1791 r. akt konstytucyjny dzielił Kanadę na dwie części: Wyższą i Niższą i organizuje formy władzy w poszczególnych prowincjach — prototyp obecnego ustroju.

Zanim jednak nastąpiło zupełne uspokojenie i stęzenie obecnych form państwowych, przeszła Kanada przez krwawe walki z sąsiednimi nowymi republikanami ze Stanów, wewnątrz zaś stłumić musiała wznawiające się od czasu do czasu bunty i powstania.

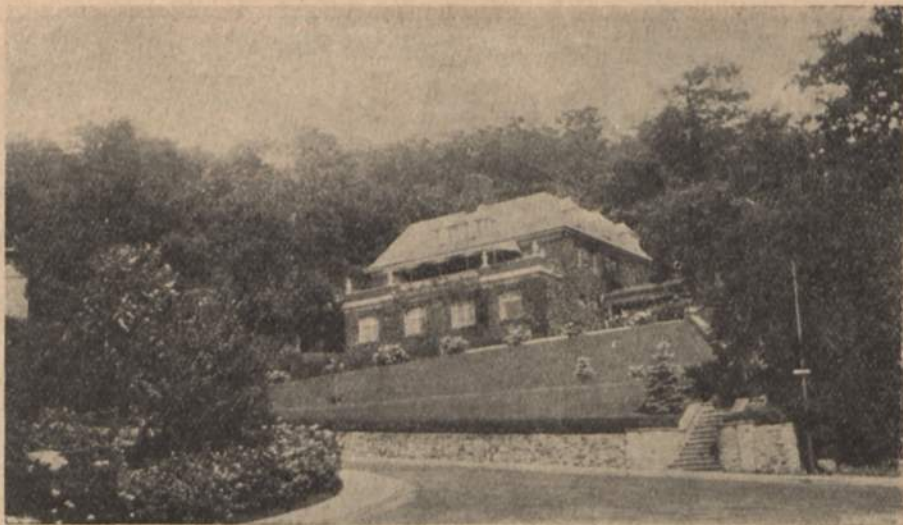
Do takich walk zewnętrznych należała wojna w r. 1812—1814, zwycięska dla Anglików, w których posiadanie wpadły dwa stany — Maine i Michigan, a Kapitol w Waszyngtonie został przez zwycięzców spalony. Zakończył wojnę pokój w Utrechcie w r. 1814, stanem status-quo. W r. 1837 wybuchło przeciw brytyjskiemu panowaniu powstanie liberalnych, kanadyjskich Francuzów z głównymi przywódcami: Mackenzie'm i Papineau. Powstanie zostało wkrótce stłumione. Anglicy są również zwycięzcami w późniejszej, tak zwanej „Wojnie Patriotów”. Ażby wprowadzić stałe uspokojenie umysłów, rząd brytyjski, idąc za radą lorda Durham, Union Aktem w r. 1840 łączył obie Kanady w jedną administracyjną całość, ustanawia odpowiedzialny rząd miejscowy, złożony z izby ustawodawczej, władz wykonawczych i sądowych.

Od tej chwili, zwłaszcza po zawarciu przez Wielką Brytanię trwałego pokoju w Ashburton w r. 1842 ze Stanami Zjednoczonymi, w którym wyty-

¹⁾ przemysłnikami alkoholu.



Willa w Montrealu.



Uroczy załątek w dzielnicy willowej Montrealu.

zione zostają wspólne granice — ustala się całokształt życia państwowego. Normalny bieg przerwany był jeszcze w r. 1866 przez napady amerykańskich fenianów, a w latach 1869—1885 przez dwa powstania ludowe pod dowództwem Luisa Riel'a.

W tym okresie Kanada, zorganizowana została ostatecznie w federację, utwierdza swój stan posiadania szeregiem traktatów, a pokój wewnętrzny — szeregiem domowych aktów. Do głównych należą: Seigniorial Tenure Act (1854 r.) — jest to właściwie uwłaszczenie i wykup przez rząd ziemi z rąk poprzednich właścicieli o feudalnych i senioralnych prawach, akty ordynacji wyborczej (r. 1874, 1885, 1918) i sekularyzacja rezerw gruntowych, należących do kleru (r. 1854).

Przez wybudowanie głównych linii żelaznych transkanadyjskich: Canadian Pacific Railway i Canadian National Railway (Sipiari i Sienar), wraz z siecią bocznic, kanałów, z których największy Welland, łączy jeziora Erie i Ontario — przez utworzenie linii żeglugowych wewnętrznych i transoceanicznych, przez zorganizowanie słynnej Mounted Police, utrwalającej bezpieczeństwo publiczne, przez wprowadzenie systemu wychowania publicznego i przez wprowadzenie wielu reform wzrosło samopoczucie Kanady, jako organizmu państwowo-narodowego.

Traktat waszyngtoński w r. 1871 był pierwszym traktatem, który kanadyjski premier podpisywał w imieniu brytyjskim; następnym takim aktem zewnętrznego usamodzielnienia Kanady był traktat wersalski w r. 1919, w którym figuruje Kanada, jako samoistne państwo gwarancyjne, w końcu pakt Kelloga (r. 1928). Po traktacie wersalskim Kanada stała się członkiem Ligi Narodów.

W czasie wielkiej wojny Kanada wystawiła półmilionową armię, ponosząc stosunkowo ciężkie straty — 15.000 żołnierzy padło na polach walk, 25.000 zostało rannych.

Pomimo tych strat rozwój Kanady w ostatnim dwudziestolecu znacznie się wzmacnia; osobliwie wzrasta jej produkcja rolna i handel światowy, znajdujący rynki zbytu w wielu punktach kuli ziemskiej. Bogactwo Kanady określa się w przybliżeniu na dwadzieścia ośm miliardów dolarów. Kapitał obcy w go-

spodarce dominum zaangażowany jest w 20%, z czego połowa przypada na kapitał Stan. Zjedn. Naturalnie kapitał ów nie rozkłada się równomiernie na wszystkie gałęzie komunikacji, przemysłu i handlu. I tak, połowa kapitału inwestowanego w kolejach kanadyjskich, które są właściwie promotorem całego ruchu imigracyjnego, pochodzi z zagranicy, z czego $\frac{1}{3}$ dostarczyły St. Zjedn. W przemyśle drzewnym, odgrywającym, jak wiadomo główną rolę w gospodarce Kanady — kapitał obcy wynosi również $\frac{1}{3}$, z tego 25% pochodzi ze Stanów, natomiast w przemyśle kopalnianym kapitały obce dochodzą do wysokości $\frac{2}{3}$, a 38% z tego przypada na St. Zjedn.

Największym bogactwem Kanady są farmy rolne z produkcją roczną, ocenianą na przeszło 88 miliardów dol. Rolnictwo wogóle stanowi 36% bogactwa finansowego Dominium. 10% ogólnej ziemi zajęte jest przez gospodarstwo rolne, należy nadmienić, że z ogólnej przestrzeni tylko 358.000.000 akrów (akr — 0,405 ha) to jest 25,6% nadaje się pod uprawę. Z ziemi objętej gospodarstwem rolnym 80.000.000 akrów rzeczywiście jest uprawianych, prawie drugie tyle leży odłogiem; ziemiopłody zajmowały pod uprawę 58.000.000 akr., sadownictwo 300.000 akr. Gospodarstw samodzielnych znajduje się 711.000, na poszczególne gospodarstwo przypada 6 osób. Najwięcej wyzyskana jest wyspa Ks. Edwarda, najmniej — Brytyjska Kolumbia.

Z przemysłu największy jest przemysł drzewny. Na trzecim miejscu w gospodarce państwa stoi górnictwo.

Kryzys światowy odbił się ciężko na gospodarce i finansach Kanady. Ogromny rozwój wykorzystywania przebogatych sił wodnych został zatrzymany — składki oszczędnościowe spadły, a dług państwowy — około 3 miliardów dol. — nieznaczny w innych okolicznościach — gdy na głowę mieszkańca przypada około trzech i pół dol. (wszystkich mieszkańców jest 8.788.400) obecnie wydaje się ciężarem.

DR. W. NAŁĘCZ-DOBROWOLSKI,

KOMUNIKACJA LOTNICZA LONDYN — CAPE TOWN.

Wiadomości o uruchomieniu pocztowej linii lotniczej Londyn — Cape Town, zamieszczone w kwietniowym numerze „Morza”, należy jeszcze uzupełnić następującymi szczegółami.

Po dokonaniu całego szeregu próbnych lotów w celu jak najdokładniejszego zbadania warunków atmosferycznych i terenowych wzdłuż całej linii, a zwłaszcza próbnego lotu w drugiej połowie grudnia r. ub., przy której to sposobności została zabrana z Londynu poczta „święteczna”, obejmująca 30.000 listów z życzeniami i podarków świątecznych, regularna komunikacja lotnicza pomiędzy Londynem, a Cape Town została oficjalnie zaprowadzona w dniu 20 stycznia b. roku. Poczta jest wyprawiana z Londynu co środę, a z Cape Town co poniedziałek.

Dotychczas afrykańska linia kończyła się u wielkich jezior w miejscowości Mwanza. Z chwilą przedłużenia jej do Cape Town, regularne loty zostały skierowane przez Kisumu do Nairobi, stolicy kolonii Kenya, a stamtąd przez terytorjum Tanganyika i obie Rodezje do Cape Town. Długość lotu przez Afrykę wynosi 9250 klm., przyczem odległości pomiędzy poszczególnymi etapami wynoszą przeciętnie około 1000 klm. a w trzech odcinkach po 1330 km.

Poczta lotnicza, wysyłana we środę rano z Londynu drogą na Paryż, Brindisi, Ateny, Aleksandrię, znajduje się w Kairze w sobotę w nocy, a następne dzienne loty w Afryce są następujące:

Niedziela — Wady Halfa — 1126 km.
Poniedziałek — Chartum — 865 km.
Wtorek — Juba — 1330 km.
Środa — Nairobi — 1130 km.
Czwartek — Mbeya — 1030 km.
Piątek — Salisbury — 1330 km.
Sobota — Johannesburg — 1102 km.
Niedziela — Cape Town — 1325 km.

Lot powrotny rozpoczyna się z Cape Town co poniedziałek w tym samym rozkładzie, w powrotnym kierunku.

Po pewnym okresie próbnym, w ciągu którego przewożono tylko pocztę, wprowadzono ostatnio także przewóz pasażerów przez całą Afrykę. Obecnie lot trwa 11 dni, przypuszcza się jednak, że czas trwania przelotu przez samą Afry-



Koperta pierwszego listu, nadeszanego do Polski za pośrednictwem poczty lotniczej: Cape Town — Londyn z Gatooma w Rodezji Pol. (Afryka).

kę, wynoszący obecnie 8 dni, da się nieco skrócić, mianowicie przez wprowadzenie nocnych lotów, w którym to wypadku przestrzeń pomiędzy Kairem, a Chartumem przebywana byłaby w ciągu jednej doby zamiast dwóch, a z Nairobi do Johannesburga w dwóch dniach, zamiast trzech.

Pierwsza poczta, zabrana z Cape Town do Londynu przez płatowce pocztowy „City of Karachi” obejmowała 17.000 listów. Płatowiec ten przybył do Londynu z dwudniowym opóźnieniem z powodu burzy i ulewy w Południowej Afryce.

Powyżej podana jest podobizna pierwszego listu, przyslanego tą drogą do Polski. Przesłany z Gatooma do Salisburys pociągami, został wysłany stamtąd pocztą lotniczą w dniu 18 marca i doręczony adresatowi w Warszawie w dniu 31 marca b. r.

Niezależnie od tej rządowej linii lotniczej, przedsiębiorstwo komunikacji powietrznej „Anglo - African Airways Ltd” w Londynie projektuje zaprowadzenie prywatnej komunikacji lotniczej między

Londynem a Cape Town. Lot na tej linii odbywałby się przez Francję, Hiszpanię, północną Afrykę, następnie wzdłuż trans-saharyjskiej drogi samochodowej, przez francuską Afrykę równikową i Złote Wybrzeże do Cape Town. Linia ta pozostawałaby pod technicznym kierownictwem inicjatorów tego projektu, słynnych lotników angielskich: Berta Hinklera (który dokonał przelotu przez Atlantyk z Brazylii do Gambji w Afryce) i Roberta H. Mac-Intosch'a. Zamierzają oni odbyć tę drogę w ciągu trzech dni.

Wobec tego, że rządowe płatowce pocztowe w Stanach Zjednoczonych przelatują przeciętnie po 190 do 200 klm. na godzinę, lotnicy ci są zdania, że poczta, przy zachowaniu takiej szybkości lotu mogłaby być dostarczona tą drogą do Cape Town w ciągu jakich czterech dni, gdyż przy użyciu tej linii (zachodniej) odpadałby w porównaniu z dotychczasową linią wschodnią cały jeden bok trójkąta, wynoszący do 1600 klm.

D K.

PIONIERSKIE DOŁE I NIEDOLE NA FARMIE AFRYKAŃSKIEJ

Afryka egzotyczna, jak wszelka egzotyka wogóle, zawsze nas wszystkich fascynowała, już od najmłodszych lat, kiedy to, rozczytując się, pochłaniałiśmy różne „Tajemnice Afryki” „Walki Zulów i Boerów”, Sienkiewicza „Listy z Afryki” i „W pustyni i w puszczy”, powieści i nowe Hajoty - Rogozińskiej z ich akcją rozgrywaną się na terenie Kamerunu i Fernando. — To, fantastyczne opowieści Ridder-Haggarda i pełne interesujących przygód opisy wypraw badawczych Liwingstone'a, Stanleya, Emina-Paszy, Dra Holuba, a w końcu i naszych polskich eksploratorów Afryki: Szolc-Rogozińskiego z towarzyszami, Jakubskiego, a w ubiegłym dziesiątku lat podróże OsSENDOWSKIEGO, utrwalone w „Niewolnikach słońca” i „Płonącej Północy”, wreszcie ostatnie

reminiscencje angolskie Chmielewskiego i Łypa.

Czarny kontynent „budzącego się sfinksa”, pełen tajemnic, zagadek, na każdym kroku czyhających niebezpieczeństw i zasadzek, nawet w miarę stopniowego poznawania go nie tracił na uroku, wzbudzał większe zaciekawienie i nie przestawał fascynująco oddziaływać. Literatura prawie cała go świata, prawie wszystkich języków, nie wyłączając naszego, co raz więcej nagromadza materiałów i przyczynków do poznania Afryki we wszystkich przejawach jej życia.

Najbogatsza w tym kierunku i dostarczająca najwięcej materiału informacyjnego jest niewątpliwie angielska literatura podróżnicza, opisowa, gospodarcza, a nawet i powieściowa. Przy całej wszechstronności i dostatecznej różnorodności takiego materiału, odczuwali się w nim jednak

pewien brak, pewną lukę. Były tam sprawy wielkie, tajemnicze, gigantyczne projekty, krojone na szeroką skalę fantazją Cecila Rhodesa, ale brak było rzeczy małych, drobnych, codziennych, najlepiej odzwierciedlających życie, ot takich zwykłych, szarych kłopotów, zdarzeń i trosk „z dnia na dzień”. Ten brak i lukę widocznie odczuwano w Anglii, bo kiedy w drugiej połowie zeszłego roku pojawiła się książka, stanowiąca niejako ich wypełnienie, w ciągu trzech miesięcy rozszedł się cały dość duży nakład, a na początku bieżącego roku zostało wydane drugie jej wydanie. Książką tą, o której krytyka literacka wyrażała się z najwyższym uznaniem, był pamiętnik, prowadzony w formie dziennika, przez żonę osadnika wojskowego w kolonii afrykańskiej Kenya, majorowej J. C. Carneggie, wydany pod tytułem „K e n y a n F a r m

d i a r y", obejmujący okres 10 lat (1919—1929), napisany stylem prostym, naturalnym, niesiłającym się, ani też obliczonym na efekt. Nie zawiera on opisów żadnych nadzwyczajnych przygód, a zwykle tylko codzienne zdarzenia, trudności, kłopoty, nadzieje i zawody afrykańskiego osadnika, jego ustawiczną walkę i zmagania się z losem, naturą, klimatem, szkodnikami, wszystko to podane bez upiększeń literackich, a jednak prostotą użytych środków wywołujące jakby bezwiednie, mimowoli efekt wysoce artystyczny, z zaznaczającym się w wielu miejscach pogodnym i niewymuszonym humorem.

Kilka podanych tu i wybranych z całej serii, luźnych wyjątków, przetłumaczonych z tego pamiętnika, pozwoli polskiemu czytelnikowi „Morza” i „Pioniera Kolonialnego” zapoznać się choć w skrócie z niektórymi szczegółami życia osadniczego w tropikalnej Afryce i niezawodnie ich zainteresuje.

I. Przybycie na farmę

Na samym wstępie należy przede wszystkim wyjaśnić, że na farmie w jej najpierwszych zaczątkach, nie musi zaraz koniecznie znajdować się choćby jedna sztuka inwentarza żywego, choć jeden akr ziemi zorany, albo też jakikolwiek budynek. Naturalnie, że na to wszystko kiedyś przyjdzie czas; w chwili jednak kiedy właściciel po raz pierwszy wstąpi na swoją farmę, tą szumną nazwą objęty jest zwykle mniej lub więcej rozległy obszar dziewiczej, dzikiej puszczy, oznaczony numerowanymi palikami, niezawsze zgadzającymi się z posiadaną mapą terenu (zależy to bowiem od tego, czy posiadane wydanie mapy jest ostatnie, czy też nie) i kilku słupkami granicznymi, rozmieszczonymi w ważniejszych punktach. Słupki te mają jednak zwyczaj znikania w gąszczu krzaków, tak że u nas minęło dobrych kilka lat, zanim je wszystkie odkryliśmy.

W roku 1919, z którego wzięta jest niniejsza kartka zapisków dziennika, większość gruntów rządowych w okręgu Laikipia, była nadawana na podstawie ustawy o osadnictwie wojskowym, farma jednak, na którą zdążyliśmy w tym dniu, należała do znacznie starszej i zupełnie odrębnej kategorii i była wybrana jeszcze wtedy, kiedy cały ten kraj nie był niczem innym, jak tylko ziemią obiecana. Nigdy przedtem tu nie byłam, ani też tej ziemi nie widziałam i muszę przyznać się, że w miarę naszej jazdy wśród południowego skwaru, mój ogólny nastrój stawał się co raz bardziej minorowy. Z góry, bezlitosne słońce wprost prażyło kamienistą drogę; wokoło nas, jak daleko okiem sięgnąć, nie widać nic, jak tylko karłowate drzewa cierniste, zasłaniające miejscami, nawet górę Kenya, widoczną od czasu do czasu, olbrzymią i smiejącą w dali wśród chmur, przewalających się wokół jej szczytu.

Posuwaliśmy się naprzód ze ślimaczą szybkością, gdyż siwy somalijski konik Bwana Majora, był cotylnko zakupiony z wędrownego tabunu i znajdował się w bardzo marnym stanie, natomiast moja niewielka czerwona mulica widocznie była stanowczo zdecydowana, jak to bywa zwyczajem mulów, o ile to możliwe jak najmniej nętać się i nie przysparzać sobie trudów w ciągu trzydziestodniowej podróży.

Dopiero gdzieś po południu, kiedy nasze wierzchowce przestały deptać po swoich czarnych nieforemnych cieniach, a my wydostaliśmy się na szczyt ostat-

niego pagórka, roztoczył się, po prawej stronie przed nami, przepiękny widok pasma górskiego Aberdares

Fantastycznie ich kształty, wznosiły się na jakieś cztery tysiące stóp ponad równiną, którą przyjeżdżaliśmy, jaśniejąc w dali pawio-niebieskim tonem, upstrzonym purpurowymi cieniami. Przy swych nagich i skalistych szczytach, pokryte były na zboczach gęstym lasem, podczas gdy porosłe trawą rozległe polany, stanowiące pozostałość dawnych pożarów leśnych, tworzyły łącznik pomiędzy drzewostanem lasu a pastwiskami łąkowymi. Pomiędzy nami, a pasmem gór, rozciągała się rozległa, lekko falista płaszczyna miejscami przecinana płytkimi jarzami (t. b. w. „nullali”), o ścianach, obrosłych ciemniem.

Trawa była krótka, jasno zielona po niedawno spadłym deszczu, a na tem tle przesuwały się ciemniejsze plamy cieniów drobnych chmur, niesionych wiatrem w górę. Jak daleko okiem sięgnąć, ani jedno ludzkie osiedle nie mąciło sobą samotności, a gdy spojrzenie moje przesuwało się po rozległych obszarach lasów i gór, myśli moje wracały do rodzinnych gór Szkocji, i wówczas ogólny nastrój jakoś nabierał życia.

Od tego czasu często zdarzała mi się sposobność oglądania równin Laikipii i to w różnych szasach — spieczoną przez posuchę, czarną po pożarach suchej trawy, zamienioną na jedno, pełne kleistego błota bagno po ulewnym deszczu, jednak urok gór Aberdares nigdy nie przestawał mię czarować. Czy to, kiedy ciemne i groźne ich profile odbijają się na tle zimnej białej mgły, czy też kiedy niewyraźnie jaśnieją nad wzgórzami, objętymi ogniem u ich podnóża, zawsze są takie uroczyste i przypominają mi dom.

Przebycie pozostałych jeszcze ośmiu, czy dziesięciu mil płaszczyny, zabrało dość czasu naszym, zmęczonym wierzchowcom, to też była już prawie szósta wieczór, zanim przedostaliśmy się w zadrzewioną dolinę rzeki Ngobit i zobaczyliśmy mały biały domek, i dwie chaty nad domkiem, na brzegu równiny.

Do zachodu słońca niewiele już było brak, cienie naszych poruszających się postaci rozciągały się groteskowo obok nas, jak jakieś olbrzymie czworonożne otoczone przez drobne postacie gnomów. Dwa inne cienie na zbroczu zbliżały się szybko ku nam i wkrótce rozróżniłszy już dobrze znane postacie Omara Adama, murzyna z plemienia Somali, gospodarza na farmie Bwana Majora, oraz drugiego krajowca, cieśle

Omar jest stanowczo najwybitniejszą osobistością na farmie. Jako zaufany domownik pozostawał na niej od kilku lat, a wiedząc o tem, jak nieraz bywa pomysłowy, prawie że wcale nie zdziwiliśmy się na widok zupełnie nieoczekiwane białego domku nad brzegiem rzeki, kryjącego się w dali poza jego biegnącą postacią. „Salaam, salaam sana, sahib” krzyczał z daleka. „Proszę pa-trzeć, cośmy zbudowali dla państwa, a wewnątrz jest herbata gotowa i mleko i jaja i bochenek chleba, po który jeździłem piętnaście mil, aby go uprosić od jednego Mzungu (Europejczyka), dwa dni temu”.

Była to prawda. Weszliśmy przez drzwi, wykonane wcale pomysłowo ze skrzynek, pozostałych po specyfiku Cooper'a, używanym do dezynfekcyjnych kąpielii dla owiec i znaleźliśmy prosty wprawdzie, ale bardzo pożądany posiłek, zastawiony na dużej skrzyni w samym środku niskiej długiej izby. Mniejsze

skrzynki i niezgrabne łóżko polowe, sklecone przez Mzee, pełniły funkcje krzesel i jakkolwiek masło czuć było dymem, a chleb niebardzo był świeży, żaden posiłek nie mógł się cieszyć większym uznaniem, choćby już dlatego, że pamiętano o tej możliwości, iż możemy przyjechać głodni.

Pijąc herbatę miałam sposobność rozzejrzeć się bardziej szczegółowo wśród otoczenia. Przedewszystkiem sam dom został w całości zbudowany według planów Omara i Mzee, w rezultacie przedstawiał się nadzwyczaj malowniczo. Ściany w żadnym rogu nie schodziły się pod kątem prostym, nachylenie dachu było stanowczo zaniskie, były to jednak drobiazgi w porównaniu z wygodą, jakiej dostarczała strzecha z trawy, niebardzo gładkie wprawdzie, lecz wybile-lone jasną gliną ściany, a śmieszne małe okienka porozmieszczane były jedno wyżej, a inne niżej. Okienka te były nadto zabezpieczone okiennicami, wykonanymi z tych samych arcypożytecznych skrzynek od specyfiku do kąpielii dezynfekcyjnych Cooper'a, co i drzwi, to też na każdej okiennicy i na drzwiach można było czytać — pozostanie to jednak tajemnicą, dlaczego w hiszpańskim języku zredagowany — napis „Para curar la sarna”¹⁾ Człowiek, patrząc na ciągle powtarzające się słowo „sarna”, bądź to wspinające się po drzewiach ku górce, bądź też nieco po przianemu niebardzo równowagę utrzymujące na licznych okiennicach, wprost zaczynał się niezbyt przyjemnie dziwić, czy też świerzb jest plagą, wyłącznie napastującą same tylko owce?..

„To bardzo dobrze widzieć Bwana Majora w lepszym zdrowiu po takiej chorobie” — odezwał się Omar z sympatją. — „Naprawdę, to już nie myślałem o tem, abym jeszcze kiedy zobaczył pańskie oblicze. Gdy dowiedziałem się, że pan jest w szpitalu, udałem się do pewnego sławnego mułły i dałem mu pięćdziesiąt rupii, aby się pomodlił za pana. Poszedłem także do chrześcijańskiej misji i obiecałem im trzydzieści rupii, jak pan wyzdrowieje, będąc jednak mahometaninem, sądziłem, że bezpieczniej będzie sprawę w ten sposób załatwić, aby zapłata nastąpiła dopiero wtedy, jak będzie pomyślny skutek”.

Potem nastąpiło zakomunikowanie całego szeregu różnych nowin. Więc: pierwsza partja bydła już nadeszła i dobrze się trzyma. Owce strasznie ginęły z powodu świerzbu — w ciągu kilku miesięcy straciliśmy 900 sztuk — kiedy jednak dostaliśmy kąpiel dezynfekcyjną (sprawa nie tak łatwa, gdy do najbliższej stacji kolejowej jest przeszło sto mil) natężenie zarazy osłabło. Zwierzyny po lasach jast dość, on sam był napadnięty i powalony na ziemię przez dużą samicę nosorożca, która mu okaleczyła kolano i okulała go na kilka miesięcy.

Na terenie farmy nie było żadnych budynków oprócz tych chat i dość prymitywnych „boma” czyli ogrodzonych obór dla bydła i owiec, czekało nas więc dość pracy. Ze swej strony powiedzieliśmy mu, że za nami jedzie jeszcze wóz z naszymi rzeczami i powiniem nadsięgnąć gdzieś tej nocy; jedzie nim Mzee bin Juwa, wierny ordynans Bwana Majora, pochodzący z plemienia Suahili. O Mzee możnaby dużo napisać, wystarczy jednak zaznaczyć, że przy tej sposobności niebardzo się odznaczył, pamiętając bowiem o zaopatrzeniu wozu w la-

¹⁾ „do leczenia świerzbu” przyp. tł.

tarnie, jedyną paczkę zapalek pozostawił gdzieś wetkniętą na samym spodzie całego ładunku na wozie. W drodze zapadła ciemność, trzeba było woły wyprzeżnąć i czekać aż do czasu, kiedy księżyc zeszedł i potem dopiero ruszać w dalszą drogę.

Nasz mały domek spełniał swoje zadanie przez kilka miesięcy; polubiłam go nawet bardzo, gdyż wśród różnych moich domków w Kenia był to jedyny, w którym mogłam zasypiać przy świetle ognia. Prawda, że nie było wcale komina, a ognisko składało się z kilku płaskich płyt piaskowca, ułożonych na środku podłogi, rzadko kiedy jednak dymilo się, a czerwony żar przygasających węglonych bierwion tworzył bardzo interesujące refleksy na biało pobielonych ścianach. Bwana Major wolał spać w namiocie, ja jednak i tak nie spałam sama. Wkrótce po naszym przyjeździe nadszedł pełny wóz drobiu, a że nie było żadnego kurnika, ani też nie było czasu zbudować go z powodu nawalu wielu innych bardzo pilnych robót, byłam poprostu zmuszona zabrać kury i ich młode pokole-

nie, prawie dosłownie pod swoje skrzydła. Dziewięć kwok i ich dość liczne potomstwo — wszystkich razem z jakichś sześćdziesiąt kurcząt — przebywało przez całą noc razem ze mną w izbie w swoim własnym osobnym kącie i muszę przyznać, że sprawowały się wcale dobrze, gdyż przez cały ten czas schwytałam tylko dwie pchły. Miejsca ich spoczynku były tak starannie oczyszczane i starannie doprowadzane do porządku, jak moje własne a powodem jedyne go kłopotu, jaki miałam z nimi, było ich dość hałaśliwe usposobienie, najdobitniej manifestujące się o świcie, oraz do rozpaczki doprowadzający ich specjalny upór znoszenia jaj tylko na mojem łóżku, w którym to znowu celu musiały koniecznie przelatywać ponad samym stołem, służącym równocześnie, jako biurko, czyniąc poważne zamieszanie, w papierach na nim się znajdujących. Z tych też powodów byłam bardzo zadowolona, kiedy to przymusowe towarzysztwo raz zakończyło się, a kury zostały przeniesione do osobnego kurnika „zariba”.

c. d. n.

DZIEJE POLAKÓW W AMERYCE.

Ks. Michał Kruszką, Stanisław Osada i Dr. Mieczysław Haiman zasłużyli sobie na wdzięczność społeczeństwa pracami nad historią wychodźstwa polskiego w St. Zjednoczonych. Pierwszą próbę historii, pracę kilkutomową, dał nam ks. Kruszką; Osada, prócz innych przyczynków, opracował obszerną monografię Związku Narodowego Pol., organizacji, która sama w sobie stanowi magna pars nowszej historii Polaków w Ameryce; Haiman dziś pracuje nad dziejami naszej zamorskiej emigracji i znajduje rozumne i ofiarne organizacje, które jego pożyteczne trudy wydają w druku.

Niedość podziwiać wychodźstwo zamorskie, cieszyć się jego teźyzną, liczyć na pożytek z niego dla Polski i obliczać korzyści, jakie z współpracy z niem mogą wypłynąć dla Rzeczypospolitej. Należy i poprostu — wypada zainteresować się bliżej wychodźstwem, zainteresować się tem, co o sobie pisze, zaznajomić się z dziejami czwartej dzielnicy. A zaznajomienie się z historią emigracji amerykańskiej nie jest trudne, wobec istnienia poważnych przyczynków, opracowanych przez wspomnianych pisarzy; druga Ameryka ma również swoich Głuchowskich, więc i o brazylijskiem wychodźstwie można się dowiedzieć. Można i — trzeba, a wówczas nie będzie wypadków tak rażących, że uczeń szkoły w wolnej Polsce za włączenie do historii Brazylii unęjętnie opracowanego ustępu o Krzysztofie Arciszewskim palnę otrzyma od profesora-ignoranta, który nigdy o walecznym admirał, zdobywcy Brazylii a polskim „starszym nad armatą” nie słyszał¹⁾. Odświeżne zachwyty nad emigracją polsko-amerykańską nie wystarczą i nie powinny nas zadowolić. Zresztą tym po drugiej stronie wielkiej wody to się należy. Kościuszko, Pułaski, Niemcewicz, Savannah, West Point - West Point, Savannah, Niemcewicz, Pułaski, Kościuszko chociażby tam i z powrotem i da capo to jednak trochę za mało.

Emigracja po drugiej stronie Atlantyku istnieje, jest potężna, żywotna,

ognie do macierzy i jest „słusznie, dumą naszą. Ale to — dla nas. A dla innych? Czy obcym możemy wskazać na nią, czy możemy się pochłubić, czy możemy np. Amerykanom powiedzieć, nietylko, że poszli do nich — chleb zjadać, jedzą go i są zadowoleni, ale że wnieśli z siebie i z sobą wielkie wartości i do ugruntowania dzisiejszej potęgi Stanów przyczynili się i to nietylko Kościuszko, Pułaski — wkółko i tak dalej, ale w całości, w masie i w poszczególnych jednostkach przed naszymi bohaterami, razem z nimi i po nich?

Haiman nam niejedno o tem powiada²⁾, a wiele zapewne jeszcze powie.

„Historia udziału Polaków” traktuje, jak widać z tytułu, jeden rozdział historii naszej emigracji zamorskiej, ale rozdział dobrze i celowo wybrany, — kontynuacja szczęśliwych poczyniń Kościuszków i Pułaskich; tam wyrebywanie niepodległości Stanów ofiarą krwią polską tu po wieku niemal, zcalanie i utrwalanie całości mocarstwa. Rzecz niezmiernie cenna, pomijając ogólną wartość, jeszcze jako legitymacja wobec przybranej ojczyzny: niedarom chleb wasz jedliśmy, oddajemy wam z procentem, nawet wyższym, niż to uczyniły inne nacje, którym pozwiliście żyć u siebie i rozwijać się — mówi do Amerykanów treść studjum Haimana, informując nas szczegółowo o „Legji polskiej”, dalej o polskiej formacji „jazdy Nowego Yorku”, o licznych innych formacjach polskich, o dowódcy polskim generale Józefie Kargem, Poznańczyku, o świetnym organizatorze i późniejszym gubernatorze trzech stanów, generale Włodzimierzu Krzyżanowskim, również Wielkopolaninie i Zychlińskim Ludwiku,

¹⁾ Haimann Mieczysław Dr.: Polacy wśród pionierów Ameryki. Chicago, 1930 Druk „Dziennika Zjednoczenia Pol. Rzymo-kat.” 8”, str. 320.

Tenże: Historia udziału Polaków w amerykańskiej wojnie domowej. Chicago, 1928. Druk Dz. Zjedn. 8^o — str. 272.

Tenże: Z przeszłości polskiej w Ameryce. Buffalo, 1927. Skład główny w Warszawie — w żadnej księgarni, do przejrzania tylko w trzech bibliotekach.

kapitane w wojnie secesyjnej amerykańskiej, a potem pułkowniku, dowódcy „Dzieci Warszawskich” w powstaniu styczniowym i tyłu innych. Cenny spis żołnierzy i oficerów Polaków w wojnie secesyjnej, obejmujący zgórą 1700 nazwisk z krótkimi notatkami biograficznymi zamyka pracę Haimana.

„Polacy wśród pionierów Ameryki” — to szereg szkiców historycznych. Nie będę omawiał całości; zwrócę tylko uwagę na niektóre szczegóły, które już same w sobie dadzą miarę pożyteczności tego dzieła. Wylczył nam niedawno ksiądz Bolek kilkaset polskich nazw miejscowości w Stanach Zjednoczonych, w tem kilkadziesiąt samych od nazwiska Sandowski, Sadouski, Sandouski się wywodzących. Co to jest, kto to jest ten dziwaczny Sandousky? Wyjaśnienie daje nam Haiman w rozdziale „Sadouscy, pionierowie Ohio i Kentucky”, (pag. 57—72). Zdaje się, że materiał swój i ks. Bolek i Haiman opracowywali niezależnie od siebie, bo oba studia ukazały się równocześnie (ks. Bolek w „Przeglądzie Kartograficznym” 1930, Haimana w 1930 w Chicago, z cytowaniem źródeł). O pierwszych śladach Polaków w Stanach Zjednoczonych, już w pierwszej połowie XVII wieku, mówi nam pierwszy rozdział „Polacy w Nowej Holandji i Nowej Szwecji”. Dowiadujemy się od Haimana także o Stadnickim Piotrze, bankierze amsterdamskim „pionierze dobrobytu amerykańskiego”, o pochodzeniu i dziejach poważanej i rozgałęzionej patrycjuszowskiej, czy jak ją nazwać, arystokratycznej rodziny Zaborskich-Zborowskich.

Obszerny rozdział „Powstanie listopadowe w poezji amerykańskiej”, to amerykańskie — „Polenlieder”. Zdaje się, że pierwszy raz pokuszono się, a uczynił to autor, na zebranie w jednym miejscu poezji amerykańskiej dotyczącej Polski, szczególnie z racji powstania listopadowego. Haiman podaje na 40 stronicach swej pracy in extenso, w oryginale, niemniej niż 33 poematy, a wartość tego zbioru podnosi jeszcze fakt, iż autor każdy z nich zaopatrzył objaśnieniami co do pochodzenia, rozpowszechnienia i t. d. Warto było w tym zbioru zacytować również modlitwę Amerykanów za Polskę, odmawianą w r. 1831 po kościołach protestanckich w Stanach, śliczny utwór, w którym modlą się Amerykanie. „...O! Panie! Obróć łaskawie oko na drugą półkulę! Spójrz na miłosierdziu Swem na lud rycerski, który dziś, jak my niegdyś, walczy w obronie tychże samych praw”. Nie jest to coprawda formalnie poezja, w treści nią jest.

W rozdziale „Za naszą wolność i waszą” opowiada nam Haiman o pułkowniku Szulcu, męczenniku za wolność Kanady i t. d.

Warto było także omówić pierwszą próbę kolonizacji Wielkiej Emigracji, próbę Komitetu Narodowego owych 234 powstańców, wysadzonych 28 marca 1834 r. w porcie nowojorskim przez rząd austriacki, zamysły, których pierwszym amerykańskim dokumentem jest raport deputowanego Poindexter z 29 IV. 1834, przyjęty przez Senat oraz akt z 30. VI. 1834, który „Nadaje... Ludwikowi Bończakiewiczowi i jego towarzyszą w liczbie 235, wychodźcom polskim, przewiezionym do Stanów Zjednoczonych z rozkazu cesarza austriackiego, 36 sekcji gruntów...” Zwłaszcza interesowałyby nas dalsze dzieje New Poland nad rzeką Rock, bo do historii

¹⁾ Autentyczne.

kilkunastomiesięcznych usiłowań kolonizacyjnych Komitetu Narodowego aż do zjawienia się w „Nowej Polsce” Turrowskiego istnieją dostateczne źródła. A Haimanowi źródła te nie są obce, bo spotykamy je w jego pracy we wzmiankach, czy to Jużwikiewicza (Polacy w Ameryce. Paryż 1836), czy to o korespondencji Komitetu z Niemcewiczem w Paryżu i t. d. Co się odwiecze, nie uciecze, Sądzę, że dowiemy się o tem z dalszych prac Haimana.

Gdy Korzon pisał swą kapitalną pracę o Kościuszcze, wielu źródeł nie znał. Haiman wyzyskał sporo Korzonowi nieznanymi materiałami drukowanymi. Nieznanych a dostępnych. Czego to dowodzi? Dowodzi luki, i to poważnej, w naszej bibliografii. Są źródła, są materiały, ale nie wiemy o nich i nie wiemy, gdzie są, bo Polacy zamorscy nie

znaleźli jeszcze swego Estreichera. Polonika amerykańskie są pokaźne; widzi się to ze studjum prac Haimana: produkcja literacka polska w Ameryce również jest poważna, za odrębną, aby jej nie traktować samodzielnie poczem, po gruntownem opracowaniu możnaby ją włączyć do ogólnej bibliografii polskiej. Kto ją ma sporządzić? Zaczęłam od Kruski, Osady i Haimana, na Krusce, Osadzie i Haimanie skończyć: niechaj stworzą bibliografię polsko-amerykańską. Warunki ku temu mają: rozsądne i ofiarne organizacje, które pracę tę umożliwią.

Jeszcze jeden szczegół: omawianych książek niema w Warszawie na składzie. Księgarnie muszą je zamawiać w Ameryce. Zdaje się, że za przedwojennych czasów, było lepiej.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

W a r s z. 1912 zesz. 8 pt. „Kolekcja ptaków parańskich, zebr. w r. 1910-1911”. wróciwszy do kraju w 1914 ponownie udał się do Parany, gdzie pracując jako nauczyciel, równocześnie uzupełniał zbiory ornitologiczne; po wojnie kustosz P. Pań. Muzeum Przyrodniczego, zorganizował wyprawę do Am. Połudn., w grudniu 1921 poraż trzeci wyruszył do Parany wraz z Tadeuszem Jaczewskim i Stanisławem Boreckim; przebywszy prawie całą uplanowaną marszrutę, wycieńczony półtoraroczną wódcę po lasach, zmarł na malarję niedaleko uścia Iguassu, a wyprawę prowadził do końca Jaczewski. — Chrostowski, „pierwszy pionier polskiej pracy przyrodniczej w Paranie, ogłaszał szkice podróżnicze w Ziemi i polskiej prasie połud. — amer. oraz wyniki badań w prasie francuskiej i angielskiej tudzież w Pracach R. P. Muz. Przyr. i Sprawozdaniach Tow. Nauk Warsz.

Gutenberg — Jaczewski T.: Sp. Tadeusz Chrostowski Prace Zool. P. P. Muzeum Przyr., III. 1924, Nr. 3/4, p. 167—172 Tenże Pamięci Tadeusza Chrostowskiego, Kurtytyba 1923 Tenże: „Na piątą rocznicę śmierci Tadeusza Chrostowskiego” M orze — Pionier kolonialny, 1928 Nr. 3 — Tenże: The Polish Zool. expedition to Brasil, Prace Zool. P. P. Muz. Zool. 1925 zesz. 4 i odtbitka Warszawa 1925 — Szolman Jan: Przegląd Geograficzny IV 1929, p. 223—228 — Wyprawa naukowa polska do Brazylii, Wychodźca, 1922 Nr. 2.

c. d. n.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPLOATORÓW POLSKICH

(Ciąg dalszy)

CHOJECKI Karol, zesłany na Sybir za udział w konfederacji barskiej, ogłosił wiadomości o Syberji w dwóch pracach: „Pamięć dzieł polskich, podróży i mepomysli sukces polaków” Warszawa 1789 przedrukowane w 1864 w Chełmie i „Polak konfederat przez Moskwę na Syberję zaprowadzony” Warszawa 1790. Ponadto po rosyjsku ukazały się „Zapiski Polaka-konfederata zesłanego w Sybir 1768-1776” w Russ. Archiv, 1886 t. I. str. 278

Janik — Maliszewski Olszewicz — Orgelbrand — Stekert — Tatomier Pamiętniki o Sybirze, Dziennik Literacki, 1865, Nr. 79—84 — Wielka Encyklopedia.

CHROSTOWSKI Tadeusz, ur. 1778 w Warszawie, zm. 4. IV 193 w Paranie, zoolog i podróżnik; jako student na wydziale fizyko-matemat. uniwers. w Moskwie za udział w organizacji rewolucyjnej zesłany na 3 lata na Sybir nad dolny bieg rz. Om, odbył potem kampanję ros. jap. jako dowódca kompanji; wróciwszy 1907 do kraju już w 1910 wyruszył jako kontynuator prac Jelskiego i Sztolcmana do południowej Ameryki, gdzie w głębi Parany 1910—1911 gromadził cenne okazy fauny tamtejszej, pracując przy tem ciężko jako pionier-osadnik w stanie Parana. Zbiory Chrostowskiego z tej wyprawy stały się podstawą pierwszej pracy przyrodniczej, którą opublikował w Sprawozdaniach Tow. Nauk

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ULATWIENIE WJAZDU DO BRAZYLJI.

Z powodu kryzysu, jaki dotknął także i Brazylię, przychodzić do tego kraju nie mogli liczyć na znalezienie pracy natychmiast po przybyciu. Aby nie byli ciężarem społeczeństwa, jako bezrobotni bez środków do życia, rząd brazylijski nałożył na każdego przybysza obowiązek okazania przy wjeździe do Brazylii kwoty 3,000 milrejsów (nieco ponad 2,000 zł.), które miały przychodzić wystarczyć na jego utrzymanie aż do chwili znalezienia pracy.

Obecnie kwota ta została obniżona do 1,500 milrejsów na osobę dorosłą i do 1,000 milr. na osobę w wieku poniżej 12 lat.

Zarządzenie to wskazuje na polepszenie się warunków pracy w Brazylii.

KONSUMCJA KAWY W ROKU 1930.

W krajach, łącznie z Polską, uważanych za głównych spożywców kawy, spożyto w 1930 roku, 24,326,745 worków kawy po 60 kg.

Prawie połowę, t. j. 12,074,833 worków kawy, spożyły Stany Zjedn., wobec tego przypadło około 6 kg. kawy na 1 mieszkańca. Francja i Niemcy spożyły 5,537,113 worków kawy. Przypadło więc na 1 mieszkańca Francji 4 i pół kg., a w Niemczech nieco ponad 2 i pół kg.

Belgia, mająca ludności zaledwie 8 milionów, sprowadziła 790,283 worków kawy, czyli w spożyciu na 1 mieszkańca przypadłoby — podobnie jak w Holandji — prawie po 60 kg., gdyby kraje te nie odprzedawały kawy innym krajom. Np. Holandia wywoziła do Polski 30,000 worków.

Natomiast Polska sprowadziła najmniej kawy — mniej aniżeli Norwegia, Finlandja lub Szwajcaria. Mniej nawet aniżeli Czechosłowacja, Kanada, Algier, czy też Jugosławia, albowiem każdy z tych krajów sprowadził po kilkaset tysięcy worków kawy, podczas gdy Polska skonsumowała zaledwie 131,400 worków. Przypadło więc na 1 mieszkańca Polski w spożyciu po 232 gramów.

Brazylija wywoziła kawy 15,288,409 worków, t. j. mniej więcej połowę nagromadzonych zapasów, podczas, gdy wszystkie inne kraje produkujące kawę wywoziły wszystkie swe zapasy t. j. 9,038,336 worków kawy.

GOSPODARCZA ROZBUDOWA MAROKA.

Maroko francuskie jest od kilku lat szybko rozbudowywane. W roku bieżącym parlament francuski uchwalił na różne roboty publiczne w Maroku kwotę: 1.535.676.000 franków (t. j. 554 milj. złotych).

Z tego przypada na główne roboty:	
rozbudowę portów	— 376 milj. fr.
nawodnienie terenów	— 329 „ „
budowę kolei	— 250 „ „
roboty publiczne	— 102 „ „
pożyczki rolne	— 80 „ „
szkolnictwo	— 163 „ „

Na rozbudowę portów Casablanca i Kenitra przypada 335 milj. (t. j. 125 milj. zł.), a na porty: Rabat, Port-Lyautey, Mazagan, Mogador i Agadir razem 41 milj. franków.

Ponadto będzie rozbudowany, wyłącznie dla przeladowywania fosfatów, port Saffi kosztem marokańskiego szeryfatu. Roboty w tym poroie obliczone są na 70 milj. franków.

Olbrzymie zbiorniki wody w Muluja i Beht znajdują się na granicy Maroka francusko-hiszpańskiego i są budowane wspólnym kosztem Francji i Hiszpanji.

Przeznaczenie tak wielkich kwot na gospodarczą rozbudowę Maroka świadczy wymownie, jak wielkie znaczenie przypisuje Francja tej kolonii i jest dowodem, iż metropolja francuska wyraźnie zmierza do takiego urządzenia Maroka, jak urządzony jest Algier i Tunis. Nie ulega również kwestji, że Francja dąży do związania ze sobą Maroka nierozdzielniemi węzłami na wzór Algieru

i Tunisu, które dzisiaj nie są uważane za kolonie, ale za części gospodarczej i politycznej Francji.

Po rozbudowie Maroka cała francuska Afryka północno-zachodnia (Tunis, Algier, Maroko) będzie urządzona na wzór europejski i panowanie Francji będzie w niej ugruntowane.

Rozbudowa Maroka ma i dla nas pewne znaczenie, albowiem pierwsze transporty lokomotyw dla kolei marokańskich zakupione w Polsce zostały już wysłane drogą morską przez Gdynię.

ILE ZARABIAJĄ MURZYNI W KENYA?

Z pośród kolonii Afryki murzyńskiej, angielska kolonia Kenya rozwinęła się najlepiej i w niej też płace murzyńskie są najwyższe. W rolnictwie za dniówkę płacono w latach ubiegłych od 10—19 pensów (t. j. 1,60 zł. do 2 zł.). Natomiast w handlu i przemyśle płace były wyższe i wynosiły dziennie 15—24 pensów (czyli 2,40 zł. do 3 zł.). Niektórzy robotnicy otrzymywali ponadto bezpłatnie żywność w stanie surowym.

Robotników tych wraz ze służbą domową zatrudnionych było w Kenyi w niektórych miesiącach po 126,000, a razem płaca ich miesięczna wynosiła około 150,000 funtów szterlingów (t. j. według obecnego kursu niespełna 5 milionów złotych). Ponieważ przez kilka miesięcy w ciągu roku było zatrudnionych mniej robotników w rolnictwie, przeto też i suma ich zarobków w tym czasie była mniejsza, niemniej jednak w ciągu całego roku zarobki te wynosiły około półtora miliona funtów szterlingów, czyli około 50 milionów złotych.

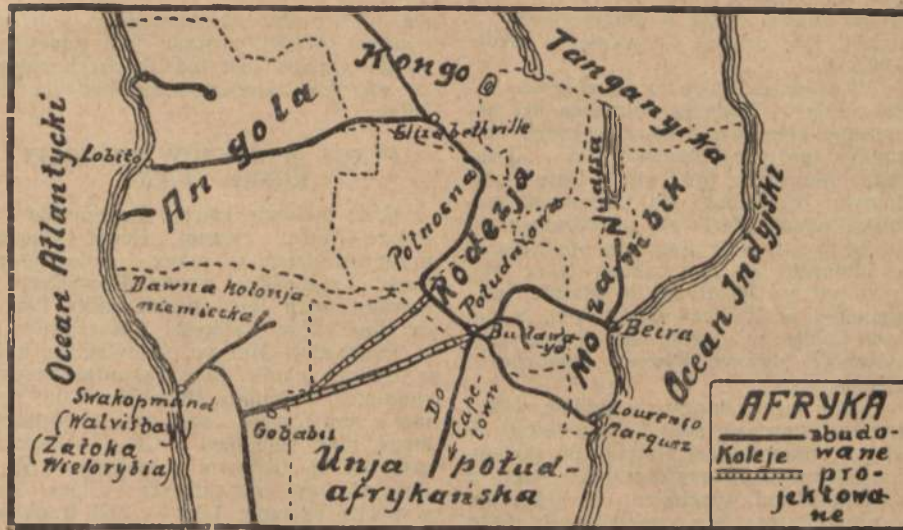
Dla klonji tej suma taka ma duże znaczenie. Murzyni bwiem nie czynią żadnych oszczędności, lecz za każdy zarobiony grosz zakupują towary. Kupcy więc mają duże obroty dotąd, dopóki Murzyni mają zarobki.

Ponieważ, w ostatnich miesiącach r. ub. i początku r. b. kryzys silnie dotknął kolonję, przeto ilość zatrudnionych czarnych robotników poważnie zmalała, a tem samem zmniejszyła się zdolność nabywczą miejscowej ludności. Odczuli to przedewszystkiem kupcy miejscowi, z których wielu musiało nawet zwinąć swe sklepy z braku nabywców na towary.

Równocześnie nastąpiły redukcje wśród białych pracowników, którzy znaleźli się w wyjątkowo trudnym położeniu; nie posiadali bowiem żadnych oszczędności, które i tak wkrótce wyczerpałyby się, wobec wysokich kosztów utrzymania w tej kolonji. Ciężkie to położenie białych, zredukowanych pracowników doprowadziło ich do tak rozpaczliwego stanu, że niektórzy z nich popełnili samobójstwo.

BEZROBOCIE I KRYZYS W KONGO BELGIJSKIEM.

Ograniczenie pracy w Katandze w Kongo Belgijskiem odbiło się przykro nie tylko na zredukowanych białych pracownikach, ale także i na czarnych. Pierwsi przeważnie powyjeżdżali do Europy, drudzy pozostali na miejscu. Potrzeby tych ostatnich są nadzwyczaj małe i zapewne nie popadliby w skrajną nędzę, która w Afryce wyraża się brakiem pożywienia i głodowaniem, gdyby zajmowali się rolnictwem. Tymczasem będąc zatrudnieni w kopalniach, nie mieli możliwości uprawy ziemi i obecnie pozbawieni zarobków cierpią głód. Aby przyjąć im z pomocą zarząd kolonji opracowuje projekt zatrudnienia ich w rolnictwie.



Mapa połączeń kolejowych Afryki środkowej.

Ale i w rolnictwie kongolańskim jest zastój, gdyż ceny produktów kolonialnych poważnie spadły. Zarząd kolonji, chcąc pomóc Murzynom, w jednym tylko dystrykcie t. j. Uele, dotkniętym zniżką cen bawełny i brakiem nabywców zagwarantował im sprzedaż zbiorów. Operacja ta handlowa w r. b. kosztowała zarząd kolonji około 21 milj. franków belg. — na rok przyszły przewidzianych jest na ten cel 30 milionów.

Ponieważ plantacje białych również odczuwają kryzys, przeto zarząd kolonji także i im zamierza pospieszyć z pomocą finansową, oraz z obniżeniem tarif kolejowych, cel i t. d.

CIĘKAWY ZARZĄDZENIE.

W Samoa wydał zarząd kolonji rozporządzenie, określające godziny sprzedaży różnych towarów w mieście Apia. Mianowicie: towary wolno sprzedawać tylko od godz. 8 do 12 w południe i od 2 do 5 po południu.

Natomiast w soboty sklepy mogą być otwarte tylko od 8-ej do wpół do pierwszej w południe.

Zarządzenie to nie dotyczy aptek, restauracji, sklepów z tytoniem i żywnością oraz z przyborami do samochodów i motorów.

POMOC TUNISU DLA ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Francuskie towarzystwa żeglugowe przechodzą obecnie (jak zresztą wszystkie inne na całym świecie) poważny kryzys, który wprost zagraża ich istnieniu. Największe towarzystwo francuskie „Comp. Generale Transatlantique”, odpowiednio do swej wielkości, najsilniej dotknięte jest kryzysem. Oprócz pomocy rządu francuskiego w wysokości 110 milionów franków, jaką otrzymało obecnie, ma ponadto otrzymać od rządu Tunisu zapomogę roczną na pokrycie deficytu do wysokości 1,800,000 franków. Ma to być pewnego rodzaju rekompensata za wprowadzenie ulepszeń w komunikacji morskiej pomiędzy Francją i Tunisem.

Tego rodzaju pomoc ze strony kolonji, udzielona żegludze, należącej do metropolji, jest dość ciekawym objawem, niepraktykowanym dotąd w polityce kolonialnej. Odnośnie do Tunisu jest to tem ciekawsze, że przed kilku tygodniami została Tunisowi przyznana pożyczka we Francji w wysokości 10 milionów franków na pomoc dla ludności miejscowej dotkniętej klęskami: najpierw niebywała

posucha, a następnie gwałtownymi nawalnicami. Ponadto są zbierane we Francji datki na ludność, zubożałą wskutek tych klęsk.

Konieczność udzielenia pożyczki i zbierania datków uzasadniono wyczerpaniem zasobów tej kolonji i przeciążeniem jej budżetu, w którym jednak znalazła się możliwość udzielenia zapomogi dla żeglugi metropolji.

KOLEJ ZATOKA WIELORYBIA-RODEZJA.

Dawny projekt połączenia koleją Rodezji z Atlantykiem został obecnie wznowiony, po przeprowadzeniu studiów w terenie

Część tej kolei już istnieje. Jest to trasa ze Swakopmund w Zatoce Wielorybkiej (Walvisbay) do Gobabis, skąd ma być dalej przedłużona aż do Rodezji.

Wysunięto dwa projekty, a różnica między nimi polega tylko na pewnych odchyleniach, mianowicie zależności od tego, czy połączenie z siecią kolei afrykańskich ma być w pobliżu Livingstone, czy też nieco dalej na południe pod Bulawayo.

W każdym jednak wypadku trasa będzie przecinała pustynię Kalahari, oraz pustynne stopy Betchuany. Wszędzie brak jest wody. Technicy jednak zapewnijają, że wody będzie pod dostatkiem, o ile będą wybudowane odpowiednie studnie i zbiorniki na gromadzenie wody rzecznej, której jest nadmiar w porze deszczowej.

W miesiącach od listopada do marca padają tak ulewne deszcze, że wszystkie koryta rzek (z wyjątkiem terenów na samej pustyni) są przepelnione wodą a nawet tereny okoliczne są zalewane. W następnych miesiącach pojawia się posucha. Woda znika w rzekach i koryta ich są zupełnie suche przez kilka miesięcy w ciągu roku. Bujna trawa w porze deszczowej więdnie w porze suchej, a wszystkie zwierzęta oraz Murzyni, polujący na nie, przenoszą się w okolice dalej na północ położone, mniej nawiedzane posucha.

Plany kolei przewidują zbudowanie zbiorników wody i nawadnianie terenów — według zapewnień bardzo urodzajnych, nadających się przedewszystkiem pod uprawę bawełny. Białe osadnictwo w tych okolicach jest możliwe.

Budowa kolei ma kosztować 2.500.000 funtów szterl. (t. j. około 82 milj. zł.)

trwać będzie 3 lata, a długość trasy — jednej lub drugiej — wyniesie około 1.000 km.

Wprawdzie Rodezja południowa, podobnie jak i Rodezja północna, ma połączenie kolejowe z morzem przez Mozambik (porty portugalskie Beira i Laurenço Marquez), oraz przez Unię Południowo-Afrykańską do Capetown, niemniej jednak utarło się przekonanie, że nie są to naturalne ujścia dla obu kolonii, a natomiast ujściem takim może być tylko port na Atlantyku i to właśnie Swakopmund w Zatoce Wielorybiej, a nie port Lobito w Angoli, dokąd prowadzi pniaczenie klejowe Rodezji północnej i południowej.

Takie ujęcie sprawy wyraźnie wskazuje na kierunek polityki angielskiej w Afryce, zmierzającej nietylko do skrócenia połączenia komunikacyjnego Anglii z koloniami pod warunkiem, że skrócenie to przetnie terytoria angielskie, ale także zmierzającej do silniejszego związania z posiadłościami angielskimi kraju mandatowego, jakim jest Afryka Południowo-Zachodnia, dawna kolonia niemiecka, w której leży Zatoka Wielorybia.

Gdyby kolej ta została wybudowana, utraciłaby kolej Katanga-Lobito wiele na znaczeniu, podobnie jak i koleje portugalskie w Mozambiku. Ale najdotkliwiej odczuli by to Niemcy, gdyż nadzieje ich na odzyskanie swej dawnej kolonii byłyby wprost „przywalone nowym torem kolejowym”.

Wszystko zależy obecnie od konferencji w Ottawie, gdzie mają się w r. b. zebrać przedstawiciele wszystkich kolonii i dominjów angielskich, aby naradzić się nad sposobami komunikacyjnych ułatwień i gospodarczego zbliżenia ich do Anglii, jako metropolii. A więc i losy tej drugiej (obok kolei Lobito-Katanga),

ale już krótszej od poprzedniej, kolei w poprzek Afryki, zostaną tam zdecydowane. Ogólne jest jednak przekonanie, że wkrótce rozpocznie się budowa tej kolei.

PLACE MURZYŃÓW NA KOLEI KONKO-OCEAN.

Przy budowie kolei z Brazzaville do Pointe-Noire, zwanej Kongo-Ocean, przeprowadzonej przez południową część Francuskiej Afryki Równikowej, zatrudnionych jest obecnie kilka tysięcy Murzynów i kilkuset Chińczyków.

Poprzednio Murzyni sprowadzani byli z dalekich okolic, jako zakontraktowani robotnicy na 2 lata. Przybywali oni nawet z nad jeziora Czad, oraz z górnego biegu rzek Oubangui i Chari. Obecnie wszyscy są wolnymi najmitymi z okolicznych wsi murzyńskich. Płace ich wynoszą dziennie 1,50 — 2,50 franków przy zwykłych robotach, 3 franki przy robotach w warsztatach w osadach, oraz 4—5 franków w warsztatach w Mayumbe.

Ponadto robotnicy korzystają bezpłatnie z pomocy lekarskiej i szpitali, należących do przedsiębiorstwa, budującego kolej.

KRONIKA KOLONJALNA

Z SEKCJI BADAŃ TERENOWYCH.

W pierwszej połowie kwietnia r. b. odbyło się zebranie Sekcji Badań Terenowych, na którym p.p. prof. P. Ordynski i prof. W. Samsonowicz — wygłosili nader interesujące referaty o Madagaskarze.

Prof. Ordynski mówił o geografii tej wielkiej wyspy, a prof. Samsonowicz o-

SZARAŃCZA W RODEZJI.

Rodezję Północną nawiedziła szarańcza w tak dużej ilości, że cała ludność, tak biała, jak i murzyńska, stanęła do walki z tą plagą. Jest to już czwarta kolonia angielska nawiedzona w ostatnich miesiącach przez szarańczę. Najpierw pojawia się szarańcza w Ugandzie, a następnie w Kenji i Tanganicy.

Plaga ta nie jest nieznaną w tych koloniach, ale w r. b. przybrała wyjątkowo duże rozmiary i spowodowała olbrzymie szkody w tamtejszym rolnictwie.

ODWAŻNA PODRÓŻNICZKA.

Śmiałą wyprawę w głąb Afryki podjęła panna Emilia Hahn, Amerykanka, licząca lat 27. Mając (za towarzyszkę jedną białą kobietę, udała się z Nowego Yorku do Konga Belgijskiego do Matadi. Stąd obie białe kobiety wyruszyły pieszo przez puszcze i stopy afrykańskie w kierunku wschodnim, przebyły całą Afrykę w poprzek i dotarły aż do Dar-Es-Salam, miasta portowego w Tanganicy położonego nad Oceanem Indyjskim.

Obu kobietom przy przebywaniu tak dalekich i dzikich okolic towarzyszyło kilkunastu czarnych tragarzy.

mówił stan bogactw kopalnych i górnictwo na Madagaskarze.

ZBIÓRKA NA FUNDUSZ AKCJI KOLONJALNEJ.

Wydział Kolonjalny przypomina wszystkim członkom i sympatykom Ligi, aby, nie zwlekając, przysyłali w miarę swych możliwości najdrobniejszą chociażby sumę na „Fundusz akcji kolonjalnej” Ligi Morskiej i Kolonjalnej — składając przeznaczoną sumę na konto czekowe P. K. O. nr. 1.030.

Szczegółowe wyjaśnienie celu zbiórki znajduje się w nr. marcowym miesięcznika „Morze” na stronie 23.

WYRÓŻNIENIE POLSKIEGO LEKARZA W PARYŻU.

We wtorek, dnia 22 marca r. b., podczas pobytu w Paryżu członka naszej organizacji, p. Dr. Aleksandra Freyda, który przed rokiem obdarzony został poważną godnością sekretarza generalnego „Stałego Międzynarodowego Komitetu Medycyny Kolonjalnej” — grupa francuska komitetu wydała na cześć Dr. Freyda, jako jedynego nie-Francuza, członka prezydium tego komitetu, obiad, który między innymi zaszczycił swą obecnością p. Blaisot, francuski minister zdrowia publicznego.

ODCZYT KOLONJALNY

Dnia 20 kwietnia r. b. w sali T-wa Hygienicznego (Karowa 2) odbył się odczyt podróżnika po Afryce i Ameryce p. J. Giżyckiego p. t. „5 lat wśród murzynów”. Odczyt ten ciekawie wypowiedziany i ilustrowany — zgromadził licznych słuchaczy.

BIBLIOTEKA LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

jest czynna

W ŚRODY I PIĄTKI

od 19.30 do 20.30

W LOKALU LIGI — NOWY ŚWIAT 35.



Dr. A. Freyd, przewodniczący sekcji higieny kolonjalnej L. M. i K. przemawia na bankiecie, wydanym w Paryżu na jego cześć przez grupę francuską Międzynarodowego Komitetu Medycyny Kolonjalnej. W bankiecie m. inn. wzięli udział p. p.: C. Blaisot — minister zdrowia publicznego, dr. Nass — dyr. Hygiène Sociale, gen. dyw. dr. Boyé — szef sanitarny kolonii francuskich, prof. Tanon z Uniw. Paryskiego, P. Gheerbradt — dyr. Institut Colonial Français, P. Ménabréa — sekj. gener. Tow. France-Pologne, radca ambasady R. P. w Paryżu Węclawowicz i inni.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE“

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

PARIS — 190, BOULEVARD HAUSSMANN

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada jeszcze na składzie
pewną ilość ciekawej gry

„Bitwa Morska“

CENA ZŁ. 6, DLA CZŁONKÓW LIGI M. I K. ZŁ. 5.



Zamówienia należy kierować pod adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
Warszawa, Nowy-Świat 35, tel. 315-88

który niezwłocznie uskuteczni wy-
syłkę, za zaliczeniem pocztowym.

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

W Y S Z Ł Y:

	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
A. Hryniwiecki — 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. Pieńkowski — 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.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 80.602).

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. Kłossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — por. mar. Stanul Zygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290.

was. 2595/1932/5

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

<p>St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej 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 Demel — Narzędzia i metody łowu ryb " 0.95</p> <p>M. B. Lepecki — Opis stanu Espírito Santo " 3.—</p> <p>F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej " 3.—</p> <p>Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr. " 1.30</p> <p>Ł. Bagliński — Zagadnienie dostępu Polski do morza " 10.—</p> <p>Przez morza i rzeki do kolonij. Praca zbiorowa " 4.—</p> <p>W. Sieroszewski — Urok Morza. " 1.—</p> <p>E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. " 0.50</p> <p>E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza " 0.50</p> <p>J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce " 1.—</p> <p>K. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym. " 1.50</p> <p>St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej. " 1.—</p> <p>A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo " 6.50</p> <p>Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. " 0.50</p> <p>Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk " 0.50</p>	<p>Adam Uzlebło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. Zł. 0.50</p> <p>Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Francji. " 0.50</p> <p>Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uzlebła. " 4.—</p> <p>K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. " 15.—</p> <p>A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. " 0.20</p> <p>Gra towarzyska „Bitwa morska”. (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—) " 6.—</p> <p>Gra towarzyska „Bierki” dla członków L. M. i K. " 3.—</p> <p>Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”. " 2.80</p> <p>F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność. " 5.—</p> <p>Wł. Nałęcz — Album morski. " 0.50</p> <p>B. Krzywlec — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie. " 3.—</p> <p>M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna. " 1.30</p> <p>Fr. P. Lyp. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli. " 1.—</p> <p>G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej. " 1.20</p> <p>H. Tetzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski. " 0.50</p> <p>W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej. " 0.50</p>
--	--

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

<p>W. Stępczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku Zł. 12.—</p> <p>K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą. " 2.50</p> <p>A. Slobeničien i H. Strassburger — Spór o Gdynię. " 15.—</p> <p>Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w płóciencyj oprawie po cenie: zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej.</p> <p>Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk) " 0.90</p>	<p>Prace zbiorowe pod redakcją:</p> <p>J. Borowika — Obrona Pomorza. Zł. 20.—</p> <p>— Polskie Pomorze, t. I. " 25.—</p> <p>— Przeciw propagandzie korytarzowej. " 10.—</p> <p>Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (wg. akwareli Marin’a) sztuka Zł. 0.30</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:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	"
3 . . .	700	370	190	—	—	"

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

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Świat Nr. 35, III piętro. Tel. Redakcji 538-40. Administracji 315-88. 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

Druk. Sal. Szkoła Graficzna, Warszawa ul. ks. Siemca 6. Tel. 337-72.