

NAKLAD 32.000 EGZ.

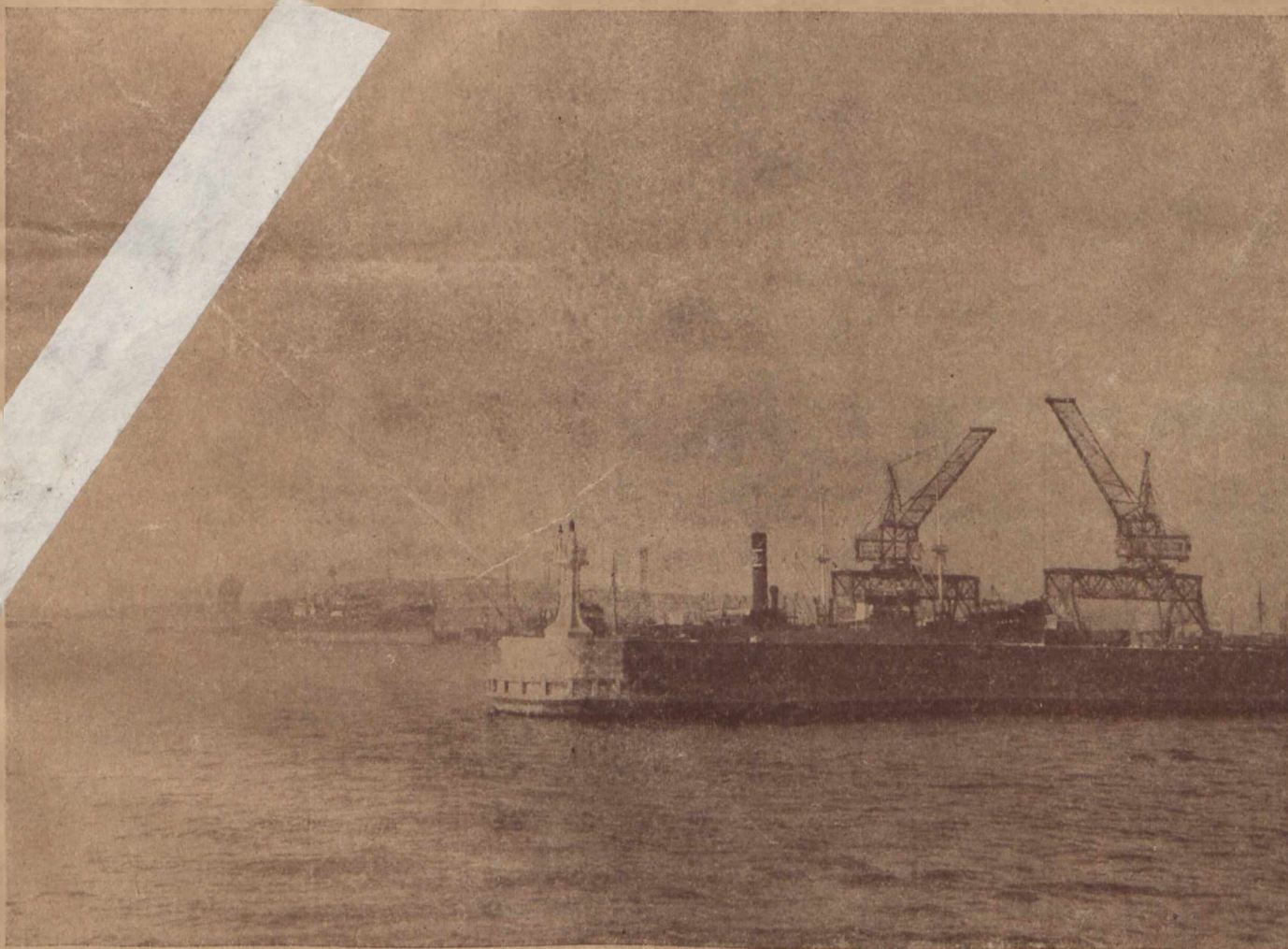
Wydano z dubletów
Bibl. Publ. n. s. W-111

CENA 1.20 ZŁ.

MORZĄC

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ /

Z dodatkiem „PICNIER KOLONJALNY” w tekście.



GDYNIA. WEJŚCIE DO BASENU RYBACKIEGO

STYCZEŃ

1931 r.

ZESZYT 1

201

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!



LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

wycieczki po Bałtyku, samochody, pianina, meble, maszyny do szycia, sprzęt pożarniczy, rowery, aparaty fotogr. i radiowe, gramofony, materiały ubraniowe i tysiące innych wartościowych fantów.

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTEŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1931 r.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Trzema drogami ku jednemu celowi; 2. Si vis pacem... — Julian Ginsbert; 3. Jak to nazwać — H. T.; 4. Słowiańszczyzna pogańska a morze — Stanisław Poraj; 5. Trzaski i zagadnienia żeglugi — R.; 6. Na drugą półkulę — J. Hordliczka, kpt. mar. w rez.; 7. Dokoła tragedji żaglowca „Kobenhavn”; 8. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 9. Budownictwo okrętowe we Francji; 10. Kronika; 11. Książki i czasopisma nadesłane; 12. Dział Oficjalny L. M. i R. PIONIER KOLONJALNY; 13. Kilka wniosków do naszego programu — Hubert Sukiennicki; 14. Przyczynki do dziejów kolonialnych Francji — Protektoraty francuskie — Marokko — Bolesław Celiński; 15. Z Kongo do Europy — Podróż wzdłuż francuskiego wybrzeża Afryki — Jan Gadkowski; 16. Przegląd Kolonialny — Franciszek Łyp; 17. Kronika Kolonialna.

34 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

TRZEMA DROGAMI KU JEDNEMU CELOWI

Rada Główna naszej organizacji poświęciła całe swe ostatnie posiedzenie sprawom programowym. Uznano jednogłośnie, że Liga Morska i Kolonialna musi wyjść z okresu akcji czysto propagandowej i przeprowadzić szereg posunięć, które umożliwią jak najszybsze i jak najbardziej wszechstronne wykorzystanie wszystkich dobrodziejstw, jakie każdemu krajowi daje dostęp do morza.

Trzy są sprawy, którym organizacja nasza poświęca główną uwagę. Są to zagadnienia: żeglugi rzecznej, żeglugi morskiej i kolonizacji. Na innym miejscu niniejszego numeru znajdują Sz. Czytelnicy pierwszą próbę syntezy zadań programowych Ligi, przeprowadzoną po sumiennem zbadaniu całokształtu zagadnienia. Tutaj pragniemy zwrócić uwagę tylko na niektóre momenty tego zagadnienia.

Punktem wyjścia w rozważaniach programowych Ligi jest dążenie do wszechstronnego wzmoczenia gospodarczego odrodzonego Państwa Polskiego, które długo trwała niewola polityczna postawiła w warunki daleko gorsze, od warunków, w jakich żyją i rozwijają się inne społeczności, t. zw. cywilizowanego świata.

W spadku po zaborcach Polska odziedziczyła cały szereg zaniechań, m. inn. także w dziedzinie komunikacyjnej. Podstawą dobrobytu poszczególnych państw jest swobodna i szeroka wymiana wytworów własnej produkcji. Swoboda wymiany wymaga udogodnień komunikacyjnych. Tymczasem sieć naszych kolei i dróg bitych, z wyjątkiem dzielnic zachodniej, jest jeszcze daleka nie tylko od ideału, ale nawet od przeciętności w skali zachodniej. Drogi wodne śródlądowe są wszędzie niesłychanie ważnym uzupełnieniem, zarówno w pokoju, jak i na wojnie, innych dróg komunikacyjnych. Polska jest bogato wyposażona w system rzek i jezior. Stopień wykorzystania tych naturalnych dróg komunikacyjnych jest jednak u nas jeszcze niezmiernie niski.

Zagadnieniu temu Liga chce poświęcić swą troskliwą uwagę. Poprzez studia teoretyczne będzie dążyła do stopniowego realizowania poszczególnych fragmentów zadania. W tym celu zachęcać będzie do tworzenia spółek wodnych i t. p. organizacji, zapewniających rozwiązanie sprawy zgodnie z interesem państwowym. Jednocześnie zajmie się wyszuki-

niem i wskazaniem środków na przeprowadzenie tych wysiłków. Środki te, po bliższem rozejrzeniu się, mogą się znaleźć, nawet w poważnej ilości. Np. jeżeli zważymy, ile Państwo nasze i samorzady wydają corocznie na t. zw. zasiłki dla bezrobotnych, to kto wie, czy przy odpowiedniej organizacji, nie dałoby się za te pieniądze przeprowadzić poważnego uporządkowania systemu naszych dróg wodnych.

Naturalny bieg rzek naszych prowadzi ku morzu, które jest następnym terenem naszej pracy.

Z chwilą odzyskania niepodległości, Polska odzyskała także skromną część swego dawnego nad Bałtykiem dziedzictwa. Dziś po to dziedzictwo wyciągają się znowu drapieżne ręce dawnych zaborców. Pośpiech, z jakim wbrew wskazaniom rozsądku się to czyni, wynika z tego, że czas pracuje nieubłaganie przeciw tym planom. Z jednej strony wybrzeże zespala się coraz mocniej z Macierzą, z drugiej — znaczenie, siła i powaga naszego Państwa wzrastają z każdym rokiem. Aby jednak nazawsze odsunąć od naszego dostępu do morza widmo jakichkolwiek zakusów — trzeba jak

W 1204/69/7

SI VIS PACEM...

Mimo wszelkich wysiłków pacyfistów, dążących do zrealizowania zasady „si vis pacem, para pacem”, stara, od rzymskich czasów znana zasada „si vis pacem para bellum” pozostaje myślą przewodnią polityki większości krajów.

Nie powinno nas to dziwić. Albowiem o ile „zbrojny pokój” możliwy jest przy różnym nawet stosunku sił zbrojnych dwóch sąsiadujących ze sobą państw, — o tyle powszechne rozbrojenie może mieć tylko wtedy wartość, jeżeli wszystkie narody zechcą wykonać je równocześnie i... jednakowo uczciwie. Zdaje się, że ten moment jeszcze nie nastąpił i mimo wysiłków pacyfistów nie nastąpi nigdy.

Ne ulega wątpliwości, że siła zbrojna państwa, nieprowadzącego polityki zaborczej, jest pewnego rodzaju poronochronem przeciw wojnie. Kraj bezbronny lub bardzo słabo broniony, wzbudza zawsze u silniejszego sąsiada zaborcze apetyty. Kraj choćby słabszy, ale bądź co bądź broniony dość silnie, aby atak nań przedstawiał pewne ryzyko i konieczność poniesienia dużych ofiar, — staje się przez to samo zabezpieczony od najazdu.

Najlepszym i najruchliwszym aparatem do uniknięcia wojny jest dla państw posiadających dostęp do morza — **flota wojenna**. O ile kraj, respektujący prawa i konwencje, z trudnością jedynie będzie mógł w pierwszych dniach wojny rzucić swą armję na teren wroga, — o tyle flota może być gotowa do boju w kilka godzin po zerwaniu stosunków, a przez swą ruchliwość — znaleźć się bardzo szybko u brzegów przeciwnika. Tam bowiem — nie zaś u własnych brzegów — znajduje się, — w myśl słynnego zdania lorda Fishera, — granica morska państwa.

Zdanie słuszne, gdyż morze jest granicą płynną, którą dowolnie przesuwac można. Tymczasem ląd jest granicą stałą, którą z pewną łatwością przebywać mogą tylko samoloty. Ale jak dotąd, rejon działania normalnego samolotu nie stoi w żadnej proporcji do zasięgu okrętu wojennego. To też podczas gdy armja zmuszona jest do mozolnego torowania sobie drogi poprzez góry, lasy czy rzeki, poprzez rozkopane szosy, zniszczone koleje, zburzone mosty, sieć rowów strzeleckich i fortyfikacji, — to flota naogół przeszkód takich nie zna, a jej jedynym wrogiem są

okręty, względnie samoloty przeciwnika.

Są wprawdzie jeszcze miny i zagrody, ale te nie stanowią na morzu tak nieprzebranych przeszkód, jak na lądzie, a nadto dają się przy pewnym nakładzie środków usunąć. Jedynie miny, bronione przez potężną organizację — silną eskadrę lub baterje nadbrzeżne — mogą spełnić swe zadanie.

A przecież dwa, stojące w konfliktcie państwa muszą niekoniecznie mieć wspólną granicę lądową. W takich wypadkach często już sama bezkrwawa blokada zmusza słabszego przeciwnika do zaprzestania kroków wojennych. Taka blokada mogłaby dziś niejednego położony w centralnej lub wschodniej Europie kraj, przyprawić o katastrofę.

Bardzo trafnie powiedział jeden z naszych wybitniejszych oficerów sztabowych — kdr.-ppor. Kosianowski, że podobnie złośliwie prowadzona zaborcza propaganda jednego państwa przeciwko drugiemu, jak to się dzieje w dobie obecnej, — byłaby przed wojną nie do pomyslenia. Nie było wówczas Ligi Narodów, nie było tylu, co dziś, pacyfistów, tyle pompatycznego gadania o wiecznym pokoju i powszechnem rozbrojeniu, — ale nie było też przeprowadzanych na taką skalę zbrojeń (z wyjątkiem może jednych Niemiec), takich apetytów zaborczych i takiej bezczelności w międzynarodowych stosunkach.

Otóż nie ulega wątpliwości, że

o jakimś regularnem wypowiedaniu wojny w dzisiejszych warunkach mowy być nie może. Kraj następujący stworzy sobie przy pomocy prowokacji pierwszy lepszy pretekst.

Bardzo zresztą łatwo stworzyć „fait accompli”, poszukać przykładu w owych bandach bułgarskich czy albańskich, które bez regularnego stanu wojny trzymały dłuższy czas całą Europę w stanie napięcia. Czyż nie mieliśmy już podobnych wypadków, na naszych granicach? Czy nie trzeba było całej mądrości i energii naszych polityków, za którymi stała dość liczna, karna i dobrze wyszkolona armja, aby niebezpieczeństwo wojny zażegnać? A cóżby ci mężowie stanu i politycy, choćby najgenialniejsi, wskórali, gdyby za ich plecami, zamiast bagnatów armji i patriotycznie usposobionego społeczeństwa, leżał bezbronny, pokojowemi mrzonkami uspiiony kraj?

Dzisiaj jednak położenie Polski jest takie, że sama armja lądowa już nie wystarcza, jako gwarantka nienaruszalności naszych granic; szczególnie wobec możliwości „zaskoczenia”. Cały wysiłek jednego z państw ościennych skierowany jest ku odcięciu nas od morza. Albowiem wtedy staniemy się krajem zdolnym conajwyżej wegetować aż do ostatecznego „coup de grace”.

Liczyć na sprzymierzeńców w tym wypadku nie możemy. Pomijając już zmienne konjunktury w polityce zagranicznej, kolosalną



Gdynia w noc księżycową.

propagandę, robioną za pieniądze agresywnego państwa pośród przyjaciół, itp. czynniki ogólne, — jedno spojrzenie na mapę Bałtyku wskazuje nam, że niema możliwości militarnej dostarczenia nam pomocy z zachodu. Cieśniny Duńskie prowadzą bowiem wprost na armaty i miny Kilonji. I to co się nie udało flotom sprzymierzonym w ciągu czterech lat wielkiej wojny, nie udałoby się z pewnością naszym sprzymierzeńcom.

Zresztą wroga nam propaganda wmawia coraz usilniej w naszych sprzymierzeńców i przyjaciół, że jedynym sposobem utrzymania pokoju europejskiego, jest „czwarty

rozbiór Polski”. Propaganda ta bądź działa perswazją, bądź otwartą groźbą. Skutków jej lekceważyć nie można.

Otóż tak długo, jak źle usposobieni do nas sąsiedzi wmawiać będą w naszych sprzymierzeńców, że sojusz z nami jest rzeczą niedogodną, kosztowną, kłopotliwą i niebezpieczną — tak długo najlojalniejszy nawet sprzymierzeniec będzie ociągał się z wystąpieniem. Bo i rzeczywiście: zbyt dużo argumentów przemawia dziś przeciwko wyciągnięciu kasztanów z ognia, z własną bolesną krzywdą.

Natomiast jeśli będziemy odpowiednio silni, to nie tylko sprzymie-

rzeńcy nabiorą do nas zaufania, nie tylko intrygi i wrogie poczynania sąsiadów nie będą miały żadnego wpływu na wartość samego przymierza, ale wprost przeciwnie, — to my będziemy poszukiwani, jako kraj silny, suwerenny i bogaty, z którym przymierze nie jest niebezpiecznym serwitutem, ale bardzo korzystnym przedsięwzięciem.

Zaś najskuteczniejszą gwarancją „wolności morskiej”, a co zatem rozwoju handlu, przemysłu i dobrobytu, najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa — była, jest i będzie tylko flota wojenna.

JULJAN GINSBERT.

JAK TO NAZWAĆ?

Rada miejska m. Łodzi, drugiego w Polsce pod względem wielkości miasta po Warszawie, na posiedzeniu w dniu 8 stycznia r. b. odrzuciła 36 głosami przeciw 17 wniosków grupy radnych o przyznanie subwencji w wysokości 50 tysięcy złotych, na budowę łodzi podwodnej pod hasłem „Odpowiedź Treviranusowi”. Taką wiadomość, nieprawdopodobną na pierwszy rzut oka, przyniosły pisma łódzkie z dnia 9 stycznia r. b.

Niezwykle są motywy tej decyzji. Oszczędność, — pomyśli ktoś, brak pieniędzy w szkatule miejskiej. Zapewne byłby to motyw jeszcze zrozumiały, choć i wówczas Rada Miejska powinna byłaby przyznać choć niewielką kwotę, aby zmanifestować, że tam, gdzie chodzi o obronę dostępu do morza, miasto Łódź jest z innymi w jednym szeregu. Zwłaszcza, że właśnie łódzcy inwalidzi wystąpili z inicjatywą zbiórki społecznej na rozwój polskiej floty wojennej.

Rada Miejska m. Łodzi odrzuciła wniosek o przyznanie subwencji na budowę łodzi podwodnej nie ze względów oszczędnościowych. Oto reprezentanci większości, która rządzi dzisiaj samorządem Łodzi, p. p.: prezydent miasta Ziemięcki; wiceprezydent Rapski oraz radni: Kempner, Andrzejak i Lichtenstein zaatakowali wniosek w imię hasła pacyfistycznych. W deklaracji swej oświadczyli, że „tego rodzaju demonstracje przeciwko hecom nacjonalistów niemieckich” uważają za „nieodpowiednią”, dalej że „społeczeństwo polskie nie powinno dać się porwać w wir nastrojów wojennych, czego właśnie pragną

żywioty reakcyjno-nacjonalistyczne, organizujące hecę antypolską”, oraz że „przedewszystkiem” uważają za swój obowiązek „głośno (!) i poważnie (!) manifestować niezłomność praw do ziem, przyznanych Polsce przez traktaty i oddziaływać na opinie tych czynników w innych państwach w kierunku przeciwdziałania zamachom na całość ziem polskich”.

W chwili, kiedy w Niemczech na wodę spływają jeden po drugim groźne pancerniki, których zadaniem będzie — jak przyznają to sami kierownicy sił militarnych Rzeszy — akcja agresywna przede wszystkim przeciw dostępowi Polski do morza, w chwili, kiedy w ciężkim trudzie powstają dopiero zaczątki polskiej floty wojennej, w takiej chwili Rada miejska m. Łodzi bawi się w nic niekosztującą — patetyczną deklamację. W chwili, kiedy w Niemczech, władze państwowe zabraniają wyświetlania filmu pacyfistycznego, jako osłabiającego ducha odwetu, w takiej chwili p. prezydent m. Łodzi Ziemięcki i jego towarzysze boją się, aby naród polski „nie dał się porwać w wir nastrojów wojennych”.

Istne obłąkanie pacyfistyczne.

Jest o tak samo, jakgdyby ktoś, mieszkający w bandyckiej okolicy, zamiast kupić rewolwer ku obronie swego życia i mienia, wywiesił na drzwiach swego mieszkania napis: „Panowie bandyci! Tu mieszkają ludzie, miłujący spokój!”.

Nikt rozumny wojny nie pragnie. Co więcej każdy przyznać musi, że wojny, to największe zło i zbrodnie, jakie nękają ludzkość

w jej dziejach. Ale czy właśnie dlatego należy obojętnie, z założonymi rękami patrzeć na to, jak inne recę, krwią niejednokrotnie splamione, wyciągają się do mordczego uścisku?

Czy p. Ziemięcki i jego towarzysze będą także tylko „głośno i poważnie” manifestowali wówczas, kiedy granaty z niemieckich pancerników zaczęły ryc Gdynię, ten najpiękniejszy wyraz pracy wolnego narodu?

Nikt nie ma prawa nie wierzyć, że p. Ziemięcki i jego towarzysze na swój sposób uważają się za dobrych Polaków. Ale ludzie, pracujący nieraz z zaparciem się siebie dla przyszłości Polski na morzu zapamiętać sobie powinni nazwiska p. p.: Ziemięckiego, Rapskiego, Kempnera, Andrzejaka i Lichtensteina, jako tych, którzy w dwunastym roku niepodległości Polski i w dziesiątym roku władania przez Nią dostępowi do morza, niczego się nie nauczyli, czy nauczyć się nie chcieli i w sprawach, całą Polskę obchodzących, nie umieli wyostać się z czasnych kręgów, zakreślonych przez wyznawaną doktrynę.

H. T.

ZAPISUJCIE SIĘ
DO LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ!



Port gdyński, widziany ze wzgórz Oksywia.

SŁOWIAŃSZCZYNA POGAŃSKA A MORZE

„...Prześcigają wszystkich w doświadczeniu przebywania rzek a dzielnie trwają w wodach, tak, że nieraz niektórzy z nich (doma przebywając a napadnięciem zaskoczeni i niebezpieczeństwu uchylając się pod wodę) w głębi wody trzciny długie do tego przysposobione, całkiem wydrażone, w ustach dzierżą, co sięgają aż powierzchni wód i leżąc na wznak w głębi niemi oddychają i starczy im to na wiele godzin, tak że ani podejrzenia o nich nie bywa, ale gdyby nawet te trzciny nazewnątrz widziano, niedoświadczeni uważaliby je za zrosłe z wodą...”

— Owych kilka słów, wyrwanych z opisu Słowian w kronice cesarza bizantyjskiego z VI w. Maurycjusza, przeczytać należy niewątpliwie za przesadę i to za dużą przesadę. Ukryć mógłby się Słowianin w wodzie przed najazdem nieprzyjacielskim i oddychać przez drażoną trcinę przez ciąg minut zaledwie, nie godzin, jak to cesarz Maurycjusz twierdzi, — nie-

mniej słowa jego stwierdzają, jako rzecz niewątpliwą, bliskie współżycie pogańskiego Słowianina z żywiołem wodnym, a cały szereg innych starych kronik przekonywa nas o tem w sposób niezbity.

Dowiadujemy się więc między innymi z ksiąg Porfirogenety, że skandynawscy Waregowie dalekie swe po Dnieprze wyprawy odbywali na łodziach, nabywanych od miejscowej ludności słowiańskiej, a Georgius Pivida wierszem opiewa słowiańską zręczność w pływaniu, przytaczając, że po przegranej bitwie Słowianie nieruchomo, niby trup, leżeli na falach morskich, by w sposobnej chwili dzielnym pływaniem ratować się przed pościgiem.

Znał się więc dobrze z morzem, bliski Grekom, południowy Słowianin, ale i północny jego pobratymiec, Wend, musiał nad niem panować, skoro Bałtyk właśnie nazywa Ptolomeusz morzem Wendingijskim i Sarmackiem, a więc słowiańskim. Ciągnęły też poprzez

siwe roztocze Bałtyku na dalekie wyprawy korabie pogańskich Słowian, skoro stare duńskie sagi mówią o zwycięskich bojach wendingijskiego księcia Ismarusa, toczonych z królem duńskim Sywardem na wyspie Fionji i półwyspie Jutlandzkim. Inny władca wendingijski, król „wschodnich, potężnych na morzu Lutyków” wysłał — jak mówi jedna z kronik niemieckich w r. 1069 posiłki swe królowi Swenowi do Brytanji; był to może syn owego władcy słowiańskiego, którego stare legendy anglo-saskie zwą Virthgeornem, a więc może jakimś potężnym — Wierci-górą, nakształt naszego legendarnego Waligóry, jak to przypuszcza dr. Sieniawski w swym „Poglądzie na dzieje Słowian zachodnio-północnych.”

Niejedynie to zresztą wzmianki o zbrojnych morskich wyprawach słowiańskich. Gdy od zachodu napierał na odwieczne siedziby Słowian połabskich wiecznie chciwy danin i łupieży najeźdźca teu-

toński, jęli się obotryccy (dziś meklemburscy) Pomorzanie napadów korsarskich, by mścić krzywdy, od Saksonów doznane, na mieszkańcach zamorskiej Danji. „Zwołani więc (przez Przybysława obotryckiego Słowianie) mówili: ot jesteśmy — jak pisze pod r. 1168 kronikarz niemiecki Helmold — i usłuchali z radością tego, który ich wysyłał. I spadły progi i zapory, którymi już dawno zamknięte było morze i zwałiło się zniszczenie jakby wody wzbierające i niosące szkody na liczne wyspy i okolice nadmorskie Duńczyków. I naprawione zostały okręty korsarzy, i opanowali oni bogate wyspy w kraju duńskim; i nasycili się Słowianie po długim wygłodzeniu bogactwami Duńczyków i wykarmili się, powiadam, wypasli się i rozwielmożnili. Słyszałem od opowiadających — dodaje wreszcie Helmold, — że w mieście Mikilnburgu (dziś Meklemburgu) w dzień targu liczono jeńców duńskich siedemset dusz, wszystkie do nabycia, gdyby nie zbrakło kupujących.”

Umieli więc Słowianie obotryccy, jak wynika z tej zapiski Helmolda, nie tylko dokonywać zwycięskich wypraw korsarskich, ale i znać musieli również systemy tam nadmorskich, broniących niżej położonego terenu, skoro zerwać je mogli w czasie napadu, posiadając się w ten sposób posłusz-

nym sobie, a niszczącym żywiołem. Owe korsarskie najazdy obotryckie musiały też być groźne naprawdę, skoro jeden z królów duńskich widział się zmuszonym wystawić dwie warownie po obu brzegach Wielkiego Beltu, które zresztą Słowianie zburzyli, — skoro dalej wyspa Laland opłacała haracz Obotrytom, a ludność wyspy Falster wdawała się w jakieś tajne z nimi układy. Czyż zresztą nie wpłacił Waldemar duński w r. 1158 tysiąca grzywien w srebrze Henrykowi Lwu saskiemu, by go ten uwolnił od korsarskich napadów Słowian.

Prócz swych wypraw korsarskich, jakie się mnożyć zaczęły, podkreślmy tu, pod naciskiem teutońskich najazdów dopiero, — umieli Słowianie od niepamiętnych czasów przepływać owo własne. Wendyjskie morze. Sagi skandynewskie wspominają o bohaterkiej Wismie, córce pomorskiego księcia Strumyka, która zdobyła Skanję, ale i poległa tam z ręki rycerza Starkatera. W roku zaś 1135 wzbudził podziw całej ówczesnej Europy, pomorski książę Racibor, który na 250 okrętach przewiózł dziesięć tysięcy wojowników i pięćset koni do norweskiej Konghelli, najbogatszego wówczas miasta handlowego i zdobył je po zaciętej obronie. Była to, jak stwierdza dr. Sieniawski,

pierwsza flota na wodach Bałtyku, która wraz z wojownikami przewiozła i konie bojowe. Później dopiero przykład, dany przez pomorskiego księcia, naśladować zaczęli Duńczycy.

Mylibyśmy się wszakże, sądząc z owych wzmianek o słowiańskich wyprawach zamorskich, iż Słowiańszczyzna pogańska niosła jedynie pożogę wojny i korsarskie napaści na swych korabiach. Fale Bałtyku nie tylko były drogą dla Słowianina, sięgającego po łup wojenny, ale i rozwierały się przed nim, gdy chciał dobyć bogactw z przepastnej toni. Jakżeby inaczej wyrosnąć mogły na bałtyckim Pomorzu owe potężne, nad podziw bogate miasta pogańskiej Słowiańszczyzny, o których — jak naprzykład o starożytnym Julinie — ze zdumieniem mówią kronikarze niemieccy, iż „jest to niezawodnie największe miasto ze wszystkich, które Europa w sobie mieści... Miasto to jest bogate w towary wszystkich narodów północnych, a niema nic przyjemnego lub rzadkiego, czego tam nie było...“ A prócz owego Julina były przecież i inne grody słowiańskie, jak Rethra (czy może Redigast = Radogoszcz?) w kraju Redarów, sławiąca się złocistym posągami boga Swarozycy, — jak Szczecin, gdzie w jednej z kontyn pogańskich widział Herbord „rzeźby na wewnątrz i na zewnątrz, wystające z ścian wizerunki ludzi, i ptaków, i zwierząt, tak wiernie oddanych w swych właściwościach, iżbyś sądził, że oddychają i żyją. A nazwałbym to cudem — dodaje zachwycony ową świątynią Niemiec-kronikarz, — iż na zewnętrznych ścianach nie podolała żadna gwałtowność śniegów lub deszczów ulewnych przyćmić lub zmasać kolorów obrazów, co zawdzięczały umiejętności mistrzów...”

Cóż wreszcie powiedzieć o owej Karenie na w. Rugii, na której widok zdumiewał się Saxo Grammaticus, iż tak przepelniona była za budowaniami, „że kamień, rzucony przez wały, nie padłby na gołą ziemię”, a gdzie domy mieszkalne — ku zdumieniu dziejopisa duńskiego — piętrzyły się w trzech oddziałach do góry.

Cytat podobnych, stwierdzających wysoką kulturę pogańskich Słowian pomorskich, gdzie nieznaną była kradzież ani żebractwo, możnaby tu przytoczyć długi szereg. Mówiłyby nam one o niezwykłej na owe czasy tolerancyjności



Mal. Wł. Natęcz

**LANCKOROŃSKI ZDOBYWA FORTELEM WOJENNYM
OKRĘT SZWEDZKI „CRISTINA”.**

(Jan Bąk Lanckoroński — ostatni komendant Pucka, „praefectus primarius exercitus S. R. M. et gubernator Pucensis” zdobył we wrześniu 1628 roku szwedzki okręt admirałski „Cristina”, rzucony na hak (mieliznę) między Helem a Jastarnią.)

Słowiańszczyzny, o jej wyrobieniu politycznym, o ustroju, w którym dopatrywaćby się można tendencji republikańskich obok równoprawnienia obywatelskiego, — nie ma to przecież pragniemy tu zwrócić uwagę. Ograniczmy się więc do przytoczenia tych jeszcze paru słów Herborda, gdzie mówi, iż „ryb jest (na Pomorzu) obfitość, wiarę wszelką przechodząca, tak z morza, jak z wód, jezior i stawów — kupiłbyś wóz śledzi za denara, a to świeżych, a tak pachnących i tłustych, żebyś mi zarzucał łakomstwo, gdybym powiedział, co myślę”. Ryby owe, morskie i słodkowodne, wędzone lub suszone, wieźli potem kupcy na zachód wraz z innymi płodami owych ziem słowiańskich, „najlepszych mięsem, miodem, mąką”, a tak „wszelkimi dochodami napełnionych, że żaden inny kraj — jak mówił to arcybiskup magdeburski Adelgot — równać się z nimi nie może.”

A owe drogi, wykładane nieraz w pogańskiej Słowiańszczyźnie bierwionami, gdy wiodły poprzez moczary, — nie były przecież jedynymi szlakami słowiańskiego handlu. Ze zdumieniem może czytać będziemy słowa prof. Fryderyka Wilhelma Bartholda¹⁾, iż nie Niemcy ani Duńczycy zaprowadzili żeglugę na m. Bałtyckiem, ani też nie zawarli pierwsi stosunków handlowych z naodami północnymi, lecz że uczynili to już w starodawnych czasach Słowianie, późniejsi nauczyciele Duńczyków i Niemców w sztuce żeglarskiej. W pradawnych też czasach istniał — jak stwierdza to ów wolny od szowinizmu uczonek niemiecki — związek handlowy miast słowiańskich, znany pod nazwą „związku miast słowiańskich”. Z biegiem czasu dopiero, po zniemczeniu się tych słowiańskich, bogatych miast handlowych, poczynając od XIV w. wstąpiła się niemiecka „Hansa”, ale słowiańskie imiona jej uczestników, bogatych kupców, powtarzają się jeszcze przez długie lata, jak przekonać się o tem można ze zbioru akt p. n. „Hansarecense”. Już po zniemczeniu zresztą posługuje się związek miast handlowych nazwą „związku słowiańskiego”, by móc korzystać z przywilei, nadanych tym miastom przez różnych panujących: ostatnim z nich jest Eryk duński, udzielający w r. 1283 „miastom słowiańskim” rozległych praw wolnego kupczenia.

¹⁾ „Geschichte der deutschen Hansa”. 3 tomy, Lipsk, 1854.

★
Pomiędzy r. 800 a 1200, w ciągu czterech stuleci teutoński najeźdźca dokonał podboju północno-zachodniej Słowiańszczyzny pomiędzy Łabą (Elbą) a Odrą. Odwieczny posiadacz tych ziem, ten, który je uprawiał od czasów zamierzchłych, wyzuty został z roli ojczystej, zepchnięty niejednokrotnie na piaszczyste wybrzeża nadmorskie, wyparty poza obręb owych bogatych miast handlowych. Nie było wówczas statystyków, którzyby nam obliczyli, jakie skarby niezmierne złupili najeźdźcy teutońscy z nieszczęsnej Słowiańszczyzny połabsko-pomorskiej, ośrodkowo wszakże sędzić o tem możemy bodaj z wzmianki Arnolda z Lubeki (z r. 1200), który wspomina, iż Duńczycy „dawniej mający powierzchowność ubogich rybaków”, teraz, po złupieniu Słowian, „zaczynają się ubierać strojno, jak Niemcy, mają piękne konie i znaczne dochody, zwłaszcza z połowu śledzi, dawniejszego źródła za możności Rugji słowiańskiej”. Cóż mówić o Niemcach, którzy nierównie więcej zagarnęli ziem słowiańskich, bezmiernie większe łupiąc z nich skarby.

Najeźdźca teutoński wyzuł podbitego Słowianina ze wszystkiego, cokolwiek dawało jakiś dochód. Niemcy przejęli zorganizowany już dawniej handel słowiański, wypełnili sobą istniejące już wprzód związki kupieckie — jak to stwierdza prof. Barthold — a później szeregiem uchwał zastrzegli sobie, że do stanu kupieckiego nie może mieć przystępu

ten, kto się zrodził z ojca Słowianina lub matki Słowianki. To samo uchwały i cechy rzemieślnicze, aż wreszcie, gdy wypartemu nawet z roli Słowianinowi nie pozostało nic prócz rybołówstwa, wzbudziło słowiańskim rybakom solenia ryb i wywożenia ich w beczkach w dalsze strony, nakazując przynosić złowione ryby na targi do miast, gdzie skupowali je kupcy niemieccy. Zwolna Słowianin mógł mieszkać już tylko w niedźnych chyzach podmiejskich, łowić ryby, ale tylko małymi sieciami, bo posiadanie dużych zastrzeżone zostało jedynie dla Niemców, — a nawet za owe skąpe z natury rzeczy połowy musiał czynsz opłacać. Musiał wreszcie rybak pewien z chyzy pod Postępinem (dziś Poczdam!) zgodzić się, — jak świadczy o tem przywilej z r. 1550, — iż, nabywając ogród przed bramą miejską, nie wzniesie tam żadnego budynku, nie będzie się zajmował żadnym przemysłem mieszczkańskim ani też nie będzie rścił sobie żadnych praw obywatelskich z tytułu posiadania ogrodu, ponosząc wszakże wszystkie z tej racji ciężary. Już wówczas działały więc, jak widzimy, na podbitych przez Niemców ziemiach słowiańskich jakieś niepisane prawa, które dopiero w XIX stuleciu sformułować miała głośna komisja kolonizacyjna.

W warunkach owego teutońskiego najazdu na ziemie północno-zachodnich Słowian wygasła ta dostojna kultura pomorska, o której wspomnieliśmy mimochodem, a którą może, gdyby dokład-



Rozigrane fale.

Mal. Franciszek Szwoch

niej nam była znana, porównywać się dało ze świetną kulturą Greków czy Fenicjan. Teutoński najeźdźca wyparł naszych pomorskich krewniaków z siwych rozłoczycy Bałtyku, aż wreszcie, gdy i

nam z kolei naszą oicowiznę zrabował, stworzył legendę o niezadadności słowiańskiej, o niższości unysłowej owego narodu, który jeno „Düingervolkem” być może. I dopiero my teraz, obywatela

wolnej, odrodzonej Rzeczypospolitej, czynem możemy stwierdzić, jak kłamliwa jest owa niemiecka legenda.

STANISŁAW PORAJ

TROSKI I ZAGADNIENIA ŻEGLUGI

W jednym z ostatnich numerów najbardziej kompetentnego w sprawach żeglugi fachowego pisma angielskiego „Fairplay” (25.12.-39) czytamy m. inn. w artykule redakcyjnym: „W obecnym czasie jest zupełnie wykluczone eksploataowanie statków z jakimkolwiek zyskiem, i jedyne, do czego możemy dążyć to uniknięcie większych strat”.

W „Scandinavian Shipping Gazette” (1.1.1931) wybitny armator F. L. Dawson twierdzi, że koła żeglugowe będą długo pamiętały rok 1930, który był jednym z najgorszych okresów, znanych w historii żeglugi morskiej.

Ogólne ożywienie, jakie zwykle następuje w żegludze morskiej jesienią, dając przedsiębiorstwom możliwość powetowania ewentualnych strat w innych porach roku, w roku 1930 wogóle nie nastąpiło.

Frachty zaś w r. 1930 były najniższe z pośród frachtów, notowanych w ciągu ostatnich 40 lat, tymczasem w porównaniu do roku 1913 koszty eksploatacji statków wzrosły conajmniej o 70%.

Na ostatnim zjeździe Związku Armatorów Północnych w Oslo wyrażano się również bardzo pesymistycznie, co do przyszłości, przyczem ustalono, że żegluga morska stoi przed nowym okresem, który wysunie szereg nowych zwiększonych trudności.

Żegluga morska jest przemysłem międzynarodowym, na który wpływają coraz to nowe czynniki.

Jednym z takich czynników w chwili obecnej jest Ameryka, która, mając nadmiar produkcji, dąży do zawojowania różnych rynków zbytu, w związku z czem usilnie rozwija swą flotę handlową, ułatwiając jej pracę i walkę konkurencyjną za pomocą szerokiej polityki subwencyjnej. Z drugiej strony Ameryka tamuje import i wstrzymuje imigrację. Wszystko to odbiera pracę flotom handlowym innych państw. Również Japonia coraz bardziej rozszerza sferę swoich interesów na morzu, (np. japoński statek otrzymał niedawno w Gdyni ładunek wytlóków buraczanych do

Ameryki). Wreszcie Rosja rozbudowuje swoją flotę handlową, wykorzystując przytem najnowsze zdobycze techniki.

Jest faktem, że państwa, opierające swą politykę żeglugową przeważnie na subwencjach (t. j. prawie wszystkie państwa z wyjątkiem W. Brytanii, Niemiec, Norwegji, Holandji, Szwecji i Danji) i posiadające razem około 25% tonażu światowego, wyłaczają rocznie bezpośrednie subwencje w wysokości — jak obliczają — ogółem około miljarða złotych.

Uzgodnienie tych wszystkich rozbieżnych interesów jest niemożliwe i niema narazie nadziei na złagodzenie coraz bardziej ostrej walki konkurencyjnej.

W związku z ogólnym kryzysem ceny statków morskich w porównaniu z pierwszą połową roku ubiegłego spadły o 40%, lecz wiele statków wogóle nie znajduje nabywców. Budowa nowych statków w związku z nowymi udoskonaleniami stała się bardzo kosztowna, a jednak w wielu wypadkach armatorzy muszą myśleć o uzupełnieniu swych flot statkami współczesnymi, aby nie utracić rynków.

Mówiąc o postępie techniki, należy zauważyć, że jest on tak szybki, iż w wielu wypadkach armatorzy, z obawy przed konkurencją, zmuszeni są nawet godzić się na ryzyko zastosowania kosztownych a jeszcze niesprawdzonych ulepszeń i wynalazków.

Przy tej sposobności warto przypomnieć, że około 100 lat temu, gdy parowa żegluga stawiała swe pierwsze kroki, powagi naukowej, w związku z projektem utworzenia parowej linii z Liverpoolu do New Yorku, twierdziły na podstawie badań naukowych, że irapreza taka jest zupełnie niemożliwa, gdyż statek nie będzie w stanie zabrać ze sobą tej ilości węgla, jaka jest mu potrzebna do przejścia Atlantyku pod parą. Opinia ta była potwierdzona szeregiem formułek i cyfr.

W trzy lata po wystąpieniu w tym sensie znanego uczonego Lardnera, w r. 1838 rozentuzjaczomowany tłum spotykał w New

Yorku pierwszy statek parowy „Sirius” — 412 ton, który poraz pierwszy przeszedł przez Atlantyk pod parą.

Z postęmem techniki wiążą się zagadnienia różnych systemów silników spalinowych, maszyn Lenza, turbin, w tem pomocniczych turbin Bauer-Wacha, turbo-elektrycznego napędu, zwiększenia ciśnienia pary w kotlech, przegrzewania pary, opału kotłów naftą lub pyłem węglowym, formy kadłubów, sterów itd. itd.

W związku z postęmem komunikacji pocztowej, telefonicznej, telegraficznej w tem i radjowej, ulepszyło się wykorzystanie statków, t. j. obrót statków stał się szybszy, do czego przyczynia się i zwiększona naogół szybkość statków, innemi słowy, zmniejszyły się jakgdyby odległości pomiędzy portami. A więc, mówiąc ogólnikowo, ta sama praca może być wykonana obecnie przy pomocy mniejszej, niż przedtem ilości statków. Istnieje zaś w danej chwili — jak wiemy — duży nadmiar tonażu i popyt na niego się nie zwiększa (około 4.500.000 ton stoi beczynnym w portach i ta ilość ma tendencję do dalszego zwiększania się).

Handel międzynarodowy coraz bardziej wysuwa żądanie regularnych linii i wydaje się, że ilość statków, pracujących na liniach regularnych, staje się stosunkowo coraz większa, niż statków żeglugi nieregularnej (trampy).

Z drugiej strony statki linii regularnych wobec kryzysu stają się mniej wybredne co do ładunków i zaczynają przyjmować ładunki masowe, zaś statki nieregularne wobec braku jednolitych ładunków kompletują je różnymi towarami. Miejscami wytwarza się z tego powodu swego rodzaju konkurencja, w związku z czem statki nieregularne dążą do zwiększenia swej szybkości. Trampy, zwłaszcza pracujące w określonych kierunkach, są obecnie budowane z szybkością nawet do 16 węzłów, co jeszcze kilka lat temu nikomu do głowy nie przychodziło.

Poza tem rozwój budowy statków, w tem i trampów, idzie w

kierunku ich specjalizacji, t. j. ściślego dostosowania do określonego towaru i określonych kierunków podróży, co znowu uzależnia w znacznie większym, niż przedtem stopniu przedsiębiorstwa żeglugowe od konjunktury (gdyż przy zmianie konjunktury danego towaru trudno jest przerzucić statek na inną robotę), zaś z drugiej strony — utrudnia sprzedaż statku. (Zastrzegamy się, że mówimy tylko o głównych tendencjach rozwojowych i o najbardziej jaskrawych zagadnieniach żeglugi morskiej, która jest wogóle bardzo różnorodna i skomplikowana).

W każdym razie można stwierdzić, że państwa lub firmy, posiadające bardziej współczesny, choć kosztowniejszy tonaż, mają znaczną przewagę nad innymi, mogąc eksploatować swoje statki tańiej).

*) Młoda, polska żegluga handlowa jest w tem naogół szczęśliwem położe-

Firmy, operujące mniej współczesnym tonażem, mogą się utrzymać tylko przy niższych kosztach utrzymania załogi, i to jest przyczyną, dlaczego w szeregu krajów poruszono już sprawę zniżki zarobków marynarzy.

Tych kilka uwag dostatecznie ilustruje trudność zagadnień, związanych z handlową żegluga morską. Jasne jest, że w ciągu obecnego kryzysu utrzymają się ci tylko, co posiadają nagromadzone przedtem rezerwy lub będą w stanie otrzymać odpowiednie poparcie finansowe.

A jednak, choć jest ciasno, choć potrzeba pieniędzy, aby nie za-

niem, że posiada stosunkowo „młode” statki. Na 21 statków handlowych (pasażerskich statków żeglugi przybrzeżnej, jak również statków pomocniczych nie liczymy) 10 statków, a więc prawie 50 procent liczy od 1 do 5 lat wieku. 4 statki mają od 5 do 10 lat, 3 od 10 do 15 lat, 2 od 15 do 20 lat i 2 statki od 20 do 25 lat. (Przyp. red.).

przepaścić tego, co zostało zrobione — trzeba pamiętać o słowach znakomitego ekonomisty F. Lista:

„Naród bez marynaki handlowej jest jak ptak bez skrzydeł, jak ryba bez pletw, jak jeleń o kuli. Jest podobny do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem innych narodów. Kto nie ma udziału w użytkowaniu morza, ten się wykluczył z korzystania z bogactw świata, jest nie dzieckiem a pasierbem Boga”.

A zatem nie należy zrażać się, zacisnąć zęby i pracować.

Często bywa, że ludzie zniechęcają się na 5 minut przed zwycięstwem i przegrywają.

Trzeba trwać, uczyć się i wytrwać.

Niema takiego posepnego dnia, któryby się nie skończył.

R.

Gdynia, dnia 2 stycznia, 1931.

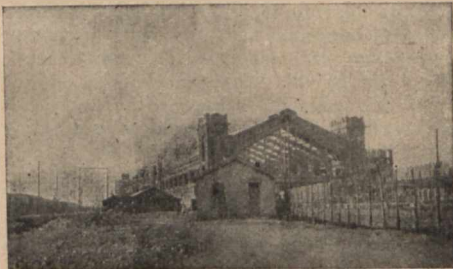
NA DRUGĄ PÓŁKULĘ

W upalne popołudnie czerwcowe wypływamy z portu francuskiego Cherbourg w podróż trzytygodniową, której celem jest Buenos Aires, stolica Argentyny.

Statek linii angielskiej „Royal Mail Line”, objętości około 15 tysięcy ton, urządzonej z nowoczesnym komfortem, w Cherbourgu do brzegu nie przybija, z powodu niewykończenia jeszcze nowej stacji morsko-kolejowej, lecz zatrzymuje się w porcie zewnętrznym, a pasażerowie są przewożeni z brzegu na statkach pomocniczych, zwanych „tendrami”. Nowa olbrzymia stacja morska, do przesiadania się podróżnych i przeladowywania towarów wprost z okrętów do pociągów i odwrotnie, jest w budowie. Będzie to jedna z największych stacji tego rodzaju na kontynencie europejskim.

Po przyjęciu przez „Arlanza” (tak się nazywał okręt, na którym mamy płynąć) partii emigrantów z Polski, Jugosławii, i Czechosłowacji, jadących do Brazylii i Argentyny, podnosimy kotwice i olbrzym powoli, majestatycznie wy-

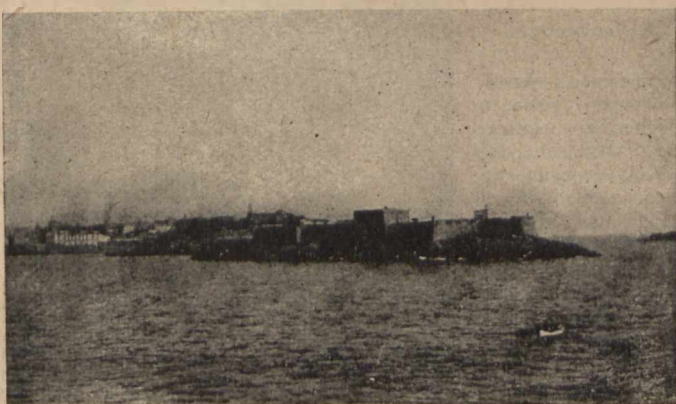
plywa z portu. Płyniemy na południe, wzdłuż wybrzeży Francji. Zdaleka widzimy większe i mniejsze miasta nadbrzeżne. W nocy silne latarnie morskie, rzucają swe promienie daleko na



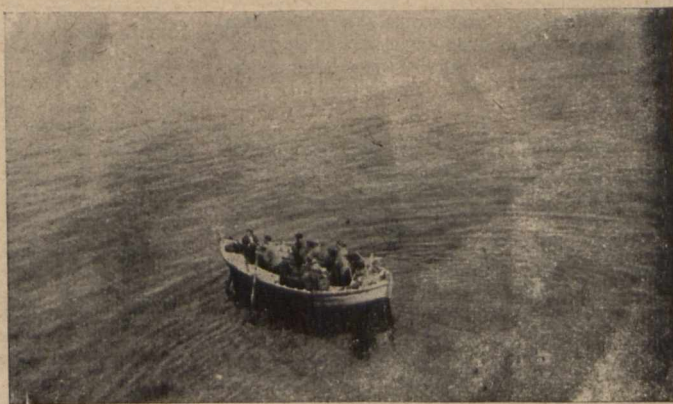
Stacja morska w Cherbourgu w budowie.

się do brzegów hiszpańskich. Pierwszy port, do którego zachodzimy po wyjeździe z Francji, to położona na północno-zachodnim wybrzeżu półwyspu Pirenejskiego — Curona. Natychmiast po zakotwiczeniu, okręt zostaje otoczony rojem łodzi rozmaitych handlarzy. Jedni dowożą różne owoce, inni, stojąc w łodziach, pokazują i zachwalają wzorzyste szale hiszpańskie. Krzyk, nawoływania i głośnie targi wzdłuż całej burty okrętu.

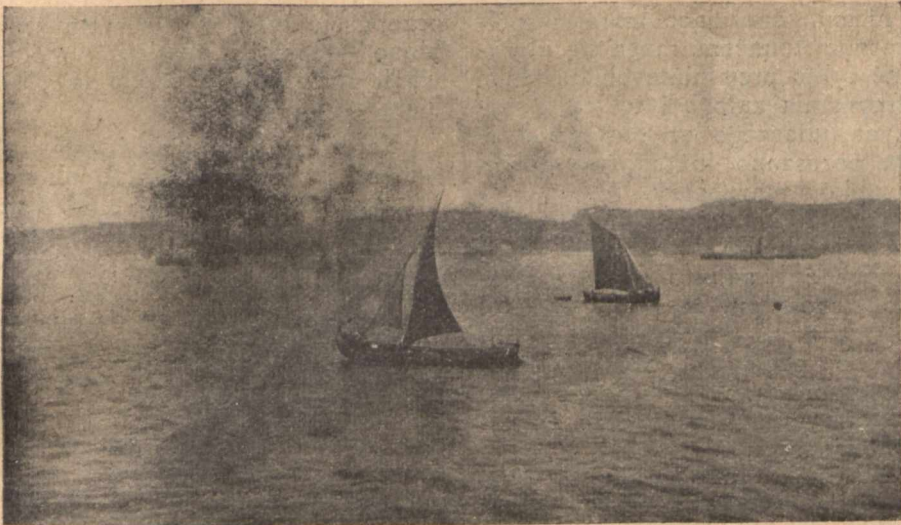
Na statek wkraczają władze portowe z doktorem na czele i dopiero po zdjęciu przez tego ostatniego t. z. kwarantanny, mogą pasażerowie udawać się na brzeg, a nowi wsiadać na okręt. Wsiadanie i wysiadanie podróżnych odbywa się za pomocą „trapu”, t. j. kładki ze schodami, zwieszającej się ukośnie wzdłuż burty statku. Komunikację z brzegiem utrzymują łodzie motorowe. W Curona stoimy zaledwie trzy godziny i po zabranii emigrantów hiszpańskich, udających się do Argentyny, ruszamy dalej, by po kilku godzinach zawinąć do portu Vigo, a stąd już prosto do Lizbony — stolicy Portugalji.



Wejście do portu Curona.



Curona. Łódź z handlarzami owoców.



Barki rybackie w zatoce pod Lizboną.

Lizbona — bardzo ruchliwy i duży port — położona malowniczo na wzgórzach, nad głęboko wrzynającą się w ład zatoką, do której wpada rzeka Tajo, tonie cała w zieleni i kwieciu.

Przed wyjściem na ład, dowiadujemy się z wywieszonej tablicy, że odpływamy za sześć godzin. A zatem do miasta, by czas ten wykorzystać na zwiedzanie i dobry spacer. Angolicy, jako naród więcej zmotoryzowany, wynajmują samochody, by odbyć kilkugodzinną przejażdżkę po mieście, lecz my wolimy odbyć przechadzkę piechotą.

Dzielnica portowa, nowoczesna, przechodzi w miarę posuwania się pod górę w stare miasto z bardzo wązkimi uliczkami. Na ulicach spotyka się charakterystyczne dwukółki, na wysokich kołach ciągnięte przez muły lub byki, na przemian z juczniemi osiołkami, których tu używają przekupki do rozwożenia produktów na rynki.

Lizbona posiada wiele starych kościołów, imponujące gmachy publiczne i sławną na cały półwysp Pirenejski arenę, obliczoną na dziesiątki tysięcy widzów, na której co niedziela odbywają się walki byków.

Zmęczeni upałem, do którego nie zdążyliśmy jeszcze przywyknąć, powracamy na okręt, gotowy już do odpłynięcia. Wychodząc na pełne morze, mijamy w zatoce liczne barki rybackie i cto nadchodzi chwila, kiedy brzegi Europy nikną poza linią horyzontu. „Arlanza” bierze kurs na południe - zachód.

Na pokładzie zaczynają organizować najrozmaitsze zabawy, celem skrócenia czasu podróży pasażerom. Na przednim pokładzie ustawiają olbrzymi składany rezerwuuar - pływalię, napełniany za pomocą pomp wodą morską wprost z



Lizbona. Typowy obrazek uliczny.

oceanu. Nad wieczorem rozlegają się stamtąd śmiechy i wesołe okrzyki. Tłumy pasażerów używają rozkoszy kąpieli i pływania, co przy temperaturze, jaka zaczyna panować, jest nadzwyczaj przyjemną i zdrową rozrywką. Organizuje się komitet sportowy, który układa program zawodów sportowych. Mają być rozgrywki w „Deck Tennis”, czyli tenis pokładowy, w którym piłkę zastępuje kółko gumowe, rzucane i łapanie przez grających rękami. „Deck Quoits” — rzucanie kółkami, zrobionymi z liny na kółek drewniany, ustawiony na pokładzie w określonej odległości. „Angell Golf” — golf na ograniczonej przestrzeni, zastosowany do warunków na okęcie i wiele innych, między którymi ogromne zainteresowanie budzą rozmaitego rodzaju wyścigi, zorganizowane dla dzieci: bieg w workach, zbieranie kartofli, nawlekanie igły, zbieranie łyżką jaj (drewnianych) z pokładu, bez dotykania ich rękami i t. p.

Kilka razy w czasie podróży władze okrętowe organizują wyświetlanie filmów kinematograficznych, oraz urządzają wyścigi konne, ulubiony sport Anglików. Te ostatnie odbywają się wieczorami na pokładzie; tor zastępuje zielone płótno z podziałkami, panie z grona pasażerów rzucają kości i według wyrzuconej liczby konie są przesuwane o odpowiednią ilość działek. Zboku stoją stoliki, przy których odbywa się gra w totalizatora. Wieczorami, przy przepięknej pogodzie, na pokładzie, oświetlonym kolorowemi lampkami, rozpoczynają się tańce, trwające do późnej nocy, w których nawet starzy biorą ożywiony udział, gdyż Angolicy są tancerzami z zamiłowania.

Na drugi dzień po opuszczeniu brzegów Europy, o godzinie piątej rano, a więc przed samym wschodem słońca, które w tej szerokości geograficznej wschodzi znacznie później, wylania się z oceanu wyspa Madera, z położonym na niej miastem Funchal, do którego zachodzimy. Okręt zatrzymuje się w zatoce w odległości około półtorej mili morskiej od brzegu i natychmiast zostaje otoczony masą małych łódek, kierowanych przez chłopców, których cały strój stanowią kąpielowe majteczki. Są to mali nurkowie, zachęcający pasażerów do rzucania monet srebrnych do morza, za którymi z nadzwyczajną zręcznością nurkują i które wylawiają ze

znacznej nawet głębokości. Niektórzy z nich wdrapują się po linach na wyższe pokłady okrętu i z wysokości drugiego piętra skaczą po rzuconą monetę do morza. Małe brunatne istotki dochodzą do takiej wprawy w nurkowanie, że nawet przepłynięcie pod zakotwiczonym okrętem nie sprawia im trudności.

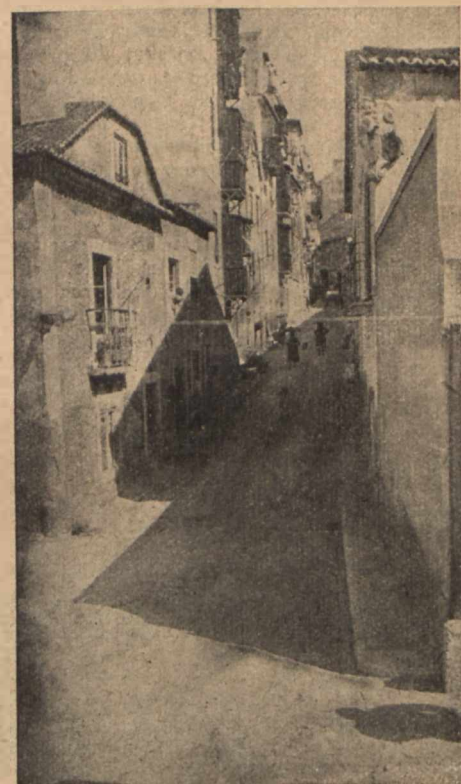
Jednocześnie na okręt przybywają całe zastępy handlarzy, którzy zamieniają cały pokład w bazar. Sprzedają: serwety i kapy ręcznie haftowane, korale, bursztyny, pocztówki i wreszcie meble plecione z trzciny, specjalność rękodzielnicza Funchal'u i okolicy.

Okręt zatrzymuje się tylko na trzy godziny, by zabrać pasażerów i pocztę; zamało mamy czasu, aby udać się na brzeg, z którym komunikację utrzymują łodzie motorowe. Możemy więc tylko zachwycić się zdaleka śliczną panoramą górzystej Madery i położonego na zboczu góry — Funchal'u.

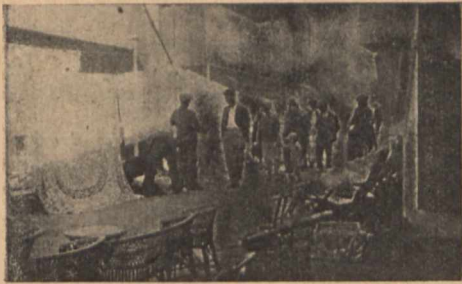
„Arlanza”, korzystając z ostatniego postoju przed podróżą przez ocean Atlantycki, urządza próbę łodzi ratunkowych, które opuszczone na wodę i obsadzone przez załogę, urządzają regaty. Z fortu, położonego naprzeciw miejsca zakotwiczenia naszego okrętu, rozlegają się strzały armatnie na wiwat z powodu jakiejś uroczystości mlejskowej, której my, w naszej skromności, przyjmujemy jako należne nam przywitanie.

Podnosimy wreszcie kotwicę i trzema gwizdkami żegnamy z bólem serca Maderę — tę ojczyznę doskonałego wina, którego nie było danem nam spróbować. Okręt kieruje dziób swój na południe i obecnie czeka nas osiem dni podróży przez Atlantyk, aż do wybrzeży Ameryki.

Zaraz po wyjeździe z Madery nad pokładami okrętu rozciągają brenty, chroniące podróży przed promieniami palącego podzwrotnikowego słońca. Wzdłuż pokładów ustawiają wygodne leżaki, z umieszczonemi na nich nazwi-



Lizbona. Uliczka w starej dzielnicy.



Madera. Pokład statku zamieniony przez handlarzy miejscowych w targowisko.

skami pasażerów, by każdy miał gdzie odbywać popołudniowe sjesty. Nastrój panuje bardzo wesoły; wszyscy rozkoszują się cudowną pogodą i o ile nie grają w gry pokładowe, lub nie pływają w basenie, to całymi godzinami leżą na swych leżakach, słuchając muzyki gramofonów, rozmawiając, śmiejąc się i żartując. Od czasu do czasu spokojne, unormowane życie na okręcie zostaje przerwane przez okrzyk kogoś stojące-

go przy burcie. Zobaczono cielsko wieloryba, wyrzucającego olbrzymie fontanny wody, albo stado ryb latających, które wyskakują z morza, uciekając przed zbliżającym się okrętem i po przeleceniu stu pięćdziesięciu — dwustu metrów w powietrzu z pluskiem wpadają do niego z powrotem. Na alarm podniesiony przez kogokolwiek, biegną dorośli i dzieci, by zobaczyć, co się stało i między okrzykami zdziwienia i zachwytu słysząc szcęk kodaków, z którymi podróżujący Anglik nie rozstaje się nigdy. Po zapadnięciu ciemności obserwujemy przepiękne zjawisko fosforyzowania wody: wzdłuż burt i za rufą okrętu ocean, spieniony śrubami, świeci światłem blado-zielonym. A nad nami niebo o kolorze ciemnego szafiru bez chmurki, usiane miliardami gwiazd, silnie błyszczących, przecięte od horyzontu do horyzontu drogą mleczną. W pobliżu równika oczom naszym ukazuje się konstelacja gwiazd, zwana Krzyżem południowym, na którą składają się cztery gwiazdy bardzo jasno błyszczące w formie krzyża, połączone między sobą



Siesta na pokładzie.

szeregami gwiazd mniej jasných. Charakterystyczna dla tych okolic równikowych jest jednakowa długość dnia i nocy i brak zmierzchu wieczornego i rannego. Ciemność następuje z chwilą, gdy słońce zapada za horyzont wód i trwa aż do ukazania się rąbka słońca zza oceanu.

(D. n.)

J. K. HORDLICZKA.
kpt. mar. w rez.

DOKOŁA TRAGEDJI ŻAGLOWCA „KOBENHAVN”

Jedną z największych tajemnic morza jest niewątpliwie zniknięcie wielkiego duńskiego statku „Kobenhavn”, największego i najlepiej wyposażonego żaglowca na świecie. Zbudowany w roku 1921 w Szkocji, piękny ten, pięciomasztowy bark liczył 6.000 ton nośności i służył jako statek szkolny duńskiego towarzystwa żeglugowego „Det Ost-Asiatiske Kompagniet”.

Załoga „Kobenhavn” składała się z 60 uczniów, pochodzących z najlepszych duńskich rodzin, poza tem z oficerów i marynarzy, — razem 80 zgorą osób. Statek opuścił port Montevideo w dniu 15 grudnia 1928 roku, udając się w podróż do Australji. Lecz nie przybył ani do Melbourn, dokąd się kierował, ani do żadnego innego portu; po 23 grudnia 1928 r. nikt nie odebrał z jego pokładu żadnego znaku życia. Statki ratunkowe, wysłane na poszukiwanie wzdłuż całej drogi, którą „Kobenhavn” miał przebyć, wróciły z niczem.

Dnia 16 października 1929 roku statek został oficjalnie uznany za stracony. Kurtyna tajemnicy, przesłaniająca ostatnie dni tego żaglowca, nie uniosła się ani na rąbek.

„Kobenhavn” był pięknym statkiem z dzielną załogą. Posiadał motory pomocnicze oraz radiostację. Jeśli zdarzył mu się jakiś nagły wypadek, czy nie mógł wysłać chociażby krótkiej serji sygnałów o pomoc — S O S? Nigdzie nic nie słyszano.

Na drodze, którą miał przebyć „Kobenhavn”, leży wyspa Tristan da Cunha. 21 stycznia 1929 roku, czyli w miesiąc po odejściu „Kobenhavn” z Montevideo, z wyspy tej doniesiono, że uszkodzony żaglowiec, najprawdopodobniej bez załogi, niosący tylko jeden żagiel, minął w dość bliskiej odległości wyspę, znoszony wiatrem i prądem. Widział go jeden z dwu pracujących na tej wyspie misjonarzy. Opowiada on, że dostrzegł żaglowiec malowany w szerokie białe i czarne pasy, czyli tak, jak był malowany statek „Kobenhavn”. — „Było coś niesamowitego w zjawieniu się tego statku, który nie wiadomo, skąd

przybywał i dokąd się udawał. Widziałem go przez krótki czas, poczem statek oddalił się”.

„Nie mam żadnych wątpliwości co do wyglądu statku”, opowiada misjonarz, „i mogę go opisać zupełnie dokładnie. Był to pięciomasztowy bark ze złamanym masztem przednim. Wyróżniały go białe i czarne pasy kadłuba są nieomylną cechą zaginionego barku. Statek oddalił się w kierunku północnym i widziałem go jeszcze z odległości około 7 i 1/2 mil, jak go znosiło ku wschodowi. Morze było zanadto wzburzone dla naszych łodzi płóciennych i statek mogłem obserwować tylko z brzegu przez lornetkę, która pozwoliła mi dostrzec, że minął on rufy po ich stronie wewnętrznej, na zachód od wyspy. Jedyny żagiel rozpięty miał na dziobie, pomiędzy bukszprytem a złamanym masztem; rufa była zanurzona głęboko i woda sięgała do białego pasa na kadłubie. Szczegóły te zaobserwowałem przez lornetkę z odległości około 3 i 1/2 mil, tak, że mylić się nie mogłem.

Na zwykłej mapie wyspy Tristan otaczające ją rufy nie są zaznaczone. Leżą one w odległości około 1 i 1/2 mili od wyspy, a ponieważ w dalszej drodze statek do wyspy zbliżył się na odległość około 1/4 mili, musiał znaleźć się wewnątrz pasa raf.

Od tego czasu na brzeg zostały wyrzucone różne rzeczy, lecz oczywiście trudno stwierdzić, czy należały one do tego właśnie statku. Były tam różnych wielkości skrzynie, oraz trzydziestostopowa płaskodenna szalupa, którą znaleźliśmy we wrześniu. Sądzę, że niemożliwością jest, by statek wielkości widzianego przeze mnie mógł przejść i wyjść bezpiecznie z pasa raf. Wiele spraw domaga się wyjaśnienia. Dlaczego, jeśli statek ginął wśród raf, nie spuszczone szalupy ratunkowej? Gdzie zginęła cała załoga statku? Może już opuściła pokład, zanim statek zbliżył się do wyspy? Na te pytania i na podobne odpowiedzieć nie umiemy”.

„Kobenhavn” był statkiem, co do którego najtrudniej było pomylić się w

odróżnieniu go od innych żaglowców. Był jedynym w swoim rodzaju. Tylko on jeden spośród pływających tego typu statków miał pięć masztów. Jeżeli misjonarz widział pięciomasztowy bark, to mógł nim być jedynie „Kobenhavn”.

Znacznie później jednak stwierdzono, że w tym samym czasie wyspę Tristan da Cunha mijal fiński czteromasztowy bark „Ponape”. Czy nie mogła zajść ze strony misjonarza pomyłka, co do ilości masztów statku, widzianego bądź co bądź z dość znacznej odległości?

„Ponape” był malowany podobnie jak i „Kobenhavn”, lecz znacznie mniejszy i tylko z czterema masztami.

Pewien marynarz opowiada, że kiedy w r. 1929 odbywał podróż na fińskim czteromasztowym barku „Herzogen Cecilie”, pod 30 stopniem szerokości południowej, statek ten minął w oddali jakiś duży żaglowiec. Pomiedzy załogą, ludźmi o dużym doświadczeniu morskim, powstał wtedy spór, co do omaszutowania widzianego statku. Jedni twierdzili, że to bark, inni, że fregata, inni znowu, że to bark czteromasztowy. Były również przytem rozbieżności co do tego, czy statek ma na dziobie żagiel, czy też nie.

Jeśli marynarze przy dużym swem doświadczeniu nie mogli się zgodzić, co do typu widzianego w oddali statku, to zachodzi pytanie, czy misjonarz, który ze swej wyspy widywał statki nie częściej, niż raz do roku, nie popełnił czasem pomyłki?

Możliwe, że „Kobenhavn” był widziany z wyspy niezależnie od minięcia jej w tym samym czasie przez „Ponape”, niewykluczone jednak jest, że był to właśnie statek fiński.

Lecz jeśli widzianym statkiem był „Ponape”, to co stało się ze statkiem „Kobenhavn”? Jaki mógł być jego koniec?

Cokolwiek zdarzyło się, można przyjąć za pewnik, że katastrofa nastąpiła nagle, a przebieg jej był krótki.

Statek o tej długości, co „Kobenhavn”, przy niewielkim nawet przecięciu żaglami, podczas ciężkiego szkwa-

tu mógł wyrzucić się i zatonać, jak kamień wraz z całą swoją załogą.

Co zdarzyło się w rzeczywistości, prawdopodobnie nie dowiemy się nigdy. Czy był w pobliżu wyspy Tristan da Cunha, czy nie, faktem jest, że kadłub jego i załogę pochłonęło morze. Minęło już bowiem zgóra dwa lata od

chwili, kiedy opuścił ostatni swój ziemski port — Montevideo.

* * *

Notatki o katastrofie statku „Kobenhavn” czytelnicy znajdą w numerach „Morza” z r. 1929, a mianowicie: 7—8, str. 13 i 11, str. 8.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

Sprawa pancerników. Czasopismo „Naval and Military Record” w jednym z ostatnich numerów zwalcza pogląd, jakoby niepewność dokoła dalszych losów dzisiejszych pancerników była argumentem przeciw rozbudowie bazy morskiej w Singapore. Wprawdzie dzisiejszy typ pancernika z pewnością zczasem zniknie, niemniej jednak nowy typ głównych okrętów bojowych zaczyna się odznaczać tak poważnymi rozmiarami, że tak samo będzie wymagał specjalnych punktów oparcia na lądzie.

Konrtorpedowce. Ostatnio spuszczone na wodę nowy konrtorpedowiec „Brilliant”, należący do programu z roku 1928. Drugi konrtorpedowiec z tego samego programu „Bulldog” znajduje się jeszcze w helingu. Wymiary obu tych konrtorpedowców są następujące: wyporność 1330 ton, siła maszyny 34.000 HP, szybkość konstrukcyjna 35 węzłów. Uzbrojenie ich składać się będzie z czterech dział o kalibrze 12 cm., z siedmiu dział o kalibrze znacznie mniejszym i z 8 aparatów torpedowych.

Manewry floty. W dniu 9 września r. ub. odbyły się większe manewry floty i wojsk lotniczych w pobliżu wyspy Wight. W manewrach tych wzięła udział cała flota atlantycka oraz — jako przeciwnik — 60 samolotów bojowych ze stacji lotniczej Gosport i 2 hydroplany wywiadowcze z Calshot. Zadaniem floty było zbombardowanie miasta Cowes, czemu miały przeszkodzić siły lotnicze wojsk lądowych. Sprawozdawca dziennika „Times” pisze, że mimo długotrwałych i częstych, mniej więcej co 10 minut powtarzających się ataków bombowych i torpedowych ze strony samolotów na okręty, nie udało się zapobiec zbombardowaniu miasta. Lotnictwo tylko utrudniło flocie zadanie, ale mu nie zapobiegło. W związku z temi manewrami „Naval and Military Record” pisze, że wyłączenie na podstawie jednych manewrów niepodobna wyciągać ostatecznych wniosków o przydatności broni powietrznej do walki na morzu, lub odwrotnie. W każdym razie pogląd, że rozwój broni lotniczej przesądza losy wielkich pancerników, nie jest zupełnie słuszny. Nie trzeba zapominać, że równoległe z rozwojem broni lotniczej, postępuje rozwój środków obrony przeciw napaściom samolotów. Okręty wojenne rozporządzają już dzisiaj potężną bronią przeciwlotniczą. Wojna morską przyszłości o wiele dobitniej wykaże równorzędność pojęć „panowanie na morzu” i „panowanie w powietrzu”. Pancernik w obecnej swej formie zapewne zniknie, ale nietylko z powodu rozwoju lotnictwa, lecz także z powodu ogólnych zmian w taktyce wojny morskiej.

Wydobywanie zatopionych okrętów niemieckich. W zatoce Scapa Flow, w której — jak wiadomo — pod koniec wojny znalazła swój grób cała flota wojenna Niemiec — prowadzone są roboty

koło wydobywania na powierzchnię zatopionych jednostek wojennych. Po wydobywaniu pancernika „Hindenburg” przystąpiono do prac koło wydobywania pancerników „V on d e r T a n n” i „Prinzregent Luitpold”. Dotychczas wydobyto poza „Hindenburgie” następujące okręty: „Seydlitz”, „Moltke”, „Kaiser” i „Bremse”, oraz 25 mniejszych jednostek.

FRANCJA.

Krażownik. W październiku r. ub. spuszczone na stoczni w Brest na wodę nowy francuski krażownik „Dupleix”. Jest to szósty krażownik o wyporności 10.000 ton, wybudowany dla marynarki francuskiej według zasad umowy warszawskiej. Od innych okrętów tego typu różni się — podobnie, jak krażownik „Foch” — tem, że posiada on opancerzenie burtowe. Wymiary jego są następujące: długość 185 m., szerokość 19,2 m., zanurzenie 6,3 m., uzbrojenie zaś stanowią: osiem dział o kalibrze 20,3 cm., umieszczonych w 4 wieżach pancernych, osiem dział o kalibrze 9 cm. i osiem dział o kalibrze 3,7 cm., wreszcie sześć aparatów torpedowych. Okręt będzie wyposażony w 2 katapulty. Napęd stanowić będą maszyny o sile 90.000 HP, które pozwolą rozwijać szybkość 33 węzłów.

Lotnictwo morskie. Rząd francuski udzielił firmie Bréguet zamówienia na budowę wielkich hydroplanów niszczycielskich o dużym zasięgu latania. Nowa fabryka samolotów Brégueta, znajdująca się w budowie w Harfleur pod Le Havre, budować będzie w pierwszym rzędzie metalowe wodnopłatawce o pojemności 30 ton i więcej, przeznaczone do obrony kolonii i służby w marynarce.

Łodzie podwodne. Łódź podwodna „Prométhée”, której budowa uchwalona została w r. 1927, została spuszczone na wodę w końcu października r. ub. na stoczni państwowej w Cherbourg. Wyporność jej w zanurzeniu wynosi 2.000 t., na powierzchni 1.550 t., długość 90 m., i szerokość 9 m. Największa szybkość na powierzchni wynosić będzie 18 węzłów, pod wodą 10 węzłów.

WŁOCHY.

Łodzie podwodne. W końcu września r. b. spuszczone na stoczni w Tarrence nową łódź podwodną „Luigi Settentrini”. Długość jej wynosi 69 m., wyporność nadwodna 930 ton, podwodna 1.150 ton, szybkość podwodna 9 węzłów, nadwodna 17 węzłów. Uzbrojenie łodzi stanowi 1 działo 10,2 cm., oraz 8 aparatów torpedowych.

ST. ZJEDNOCZONE.

Zmiany personalne. Szefem sztabu admiralicji został mianowany admiral Pratt na miejsce admirała Hughesa, który ustepił ze swego stanowiska, nie chcąc brać na siebie odpowiedzialności za zamierzone przez Ministerstwo Marynarki skreślenia budżetowe. Podobno przyszły

budżet marynarki wojennej ma być obniżony o 30 milionów dolarów; m. inn. ma być zamknięty szereg stoczni wojennych.

Admirał Pratt oświadczył, obejmując swój nowy urząd, że przy opracowaniu nowego planu budowy okrętów wojennych będzie dążył do całkowitego wykorzystania umowy londyńskiej i do rozbudowania floty do dopuszczalnych granic. Następnie oświetlił zamierzone skreślenia budżetowe, mające wynieść razem 30 milionów dolarów. Skreślenia te m. inn. osiągnięte zostaną przez zmniejszenie liczby okrętów, będących w kampanji i zmniejszenie personelu floty o 4.800 ludzi, co da razem 3,42 milionów dolarów oszczędności. Liczba konrtorpedowców, będących w kampanji, zostanie zmniejszona z 109 do 92. Również zmniejszony zostanie o 3 miliony dolarów budżet lotnictwa morskiego. Oszczędność tę da się uzyskać przez wycofanie ze służby czynnej 150 hydroplanów i zaniechanie budowy nowych aparatów.

Bazy morskie. Do portu Charleston, południowej bazy morskiej na Atlantyku, jako do portu macierzystego zostały przydzielone 42 okręty wojenne ze składu floty zwładowczej.

Siły lotnicze. Siły powietrzne marynarki amerykańskiej obejmowały w dniu 30 czerwca ub. r. 828 aparatów, znajdujących się w służbie i 267 aparatów w zamówieniu w fabrykach.

JAPONJA.

Zatopienie krażownika. Ciekawe doświadczenie zrobiła ostatnio admiralicja japońska. Mianowicie przeznaczony na rozbiórkę w myśl postanowień konferencji londyńskiej krażownik „Akashi” został odholowany z Tokio na pełne morze i tam zbombardowany przez 3 samoloty niszczycielskie. Mimo półtoragodzinnego bombardowania okręt utrzymał się na powierzchni. Musiano więc powtórzyć bombardowanie następnego dnia rano. Dopiero po większej liczbie trafnych rzutów bomb, okręt poszedł na dno morza.

ARGENTYNA

Nowy krażownik. Nowy krażownik argentyński „Veinticinco de Mayo”, zbudowany na stoczni Orlando w Livorno, okazał — jakoby — przy próbnym podróży niezwykle dobre rezultaty. Zużycie paliwa było o 28% niższe, niż było przewidziane w umowie, osiągnięta zaś szybkość przekroczyła o 1,6 węzłów szybkość konstrukcyjną, która określona była na 32 węzły, przyczem wydajność maszyn wyniosła 93.000 HP, zamiast przewidzianych 85.000 HP.

KOLUMBJA

Kanonierki rzeczne. Do Kolumbji przybyły trzy kanonierki rzeczne zbudowane na zamówienie rządu kolumbjskiego w Anglii na soczni Yarrow Co w Glasgow. Są to kanonierki: „Cartagena”, „Santa Marta” i „Barra nquilla”. Wszystkie trzy kanonierki przebyły Atlantyk o własnych siłach, co z uwagi na ich niewielkie wymiary, a zwłaszcza zanurzenie, należy uważać za wynik bardzo dobry. Główne wymiary tych kanonierek są następujące: długość 41,9 m., szerokość 7,16 m. i zanurzenie 0,6 m.

DANJA.

Sprzedż krażownika. Krażownik „Niels Juel” został sprzedany za sumę 12.000.000 koron duńskich rządowi chińskiemu, który zamierza go użyć do tępienia piratów na wodach chińskich.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

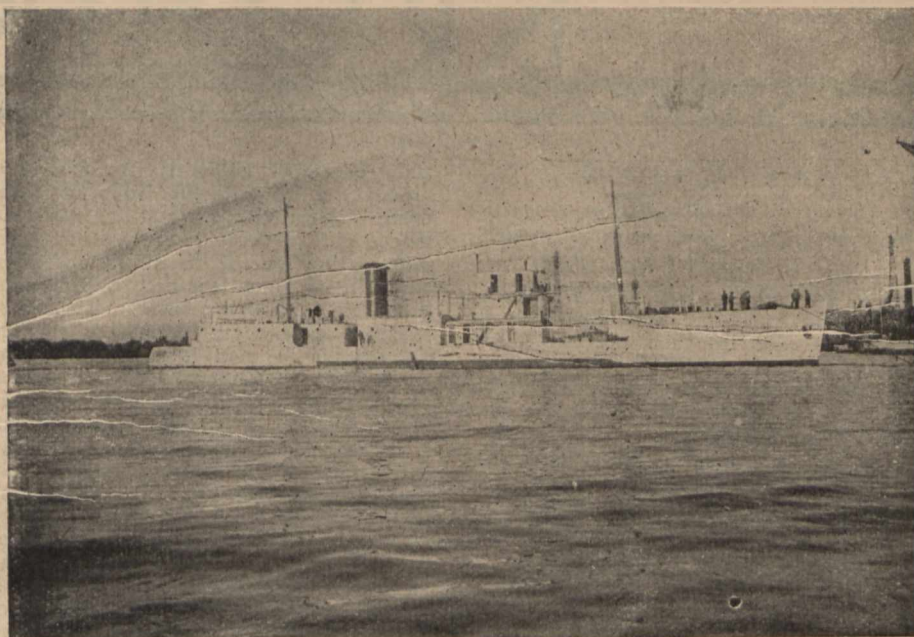
Francuski przemysł okrętowy w ciągu ostatnich miesięcy wskazuje na wielkie postępy, jakie czyni zastosowanie silników Diesla w francuskiej marynarce handlowej. Towarzystwo „Compagnie Générale Aéropostale” zakupiło we wrześniu r. u. cztery motorowce. Dwa z tych statków zostały wybudowane na stocznjach w Nantes, należących do przedsiębiorstwa „Ateliers et Chantiers de Bretagne”, jeden — w Bordeaux przez „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Bacalan Reunis” i jeden w Sete przez „Société des Chantiers Généraux”. Każdy z tych czterech statków ma długość 59 m., szerokość 7,2 m., wyż boczna 4 m. i zanurzenie 2,4 m. Biorą one po 2 tony listów i przesyłek pocztowych. Motorowce te są poruszane każdy przez 2 dwutaktowe silniki Sulzera o 5 cylindrach, które rozwijają moc 1350 KM. Wszystkie urządzenia kuchenne mają napęd elektryczny. Szybkość, zawarowana w umowie, miała wynosić 15,5 węzła, natomiast podczas prób osiągnięto, jako maximum, 18,4 węzła. Poza tem stocznia „Ateliers et Chantiers de la Loire” zakończyła w drugiej połowie października r. u. budowę motorowca pasażerskiego „Felix Roussel”, zamówionego przez towarzystwo żeglugowe „Messageries Maritimes” i przeznaczonego na linje do Chin i Japonji; jest to już trzeci statek motorowy, zamówiony przez towarzystwo. „Felix Roussel” ma długość 170,3 m., szerokość 20,8 m., wyż boczna 14,3 m., zanurzenie 8,5 m. i wyporność 20.945 ton. Napęd dają mu 2 dwutaktowe silniki Sulzera o działaniu zwykłym; rozwijają one moc 10.000 KM.; zbudowano je w zakładach „Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer”.

Jeden z tych silników został wypróbowany w warsztatach na lądzie, a drugi był zmontowany na statku i odbył pierwszą próbę na morzu. Oba silniki podczas prób na morzu sprawiły się doskonale; odbyło się to w końcu października r. u. Szybkość osiągnięto do 16 węzłów, przyczem nie było potrzeby stosowania całej mocy. Dzięki swej wyporności „Felix Roussel” zajmuje drugie miejsce wśród motorowców francuskich, idąc bezpośrednio po „Lafayette”, mającym wyporność 25.500 ton.

Za parę tygodni towarzystwo „Messageries Maritimes” otrzyma swój czwarty motorowiec „Jean Laborde”, a trochę później — „Georges Philippar”. Spuszczenie na wodę tego statku, który nosi imię znanego prezesa „Messageries Maritimes”, odbyło się pomyślnie 6 listopada r. u. w St. Nazaire na stocznji „Ateliers et Chantiers de la Loire”. Wymiary motorowca są takie same, jakie ma „Felix Roussel”. Ceremonję spuszczenia „Georges Philippar’a”, oraz założenia „Felix Roussel’a” odbyło się w obecności p. Ludwika Rollin, ministra marynarki handlowej.

Zasługuje na uwagę, że „Felix Roussel” jest pierwszym statkiem francuskim, posiadającym kajuty z balkonami oraz pływalnię. Do innych ciekawych innowacji należy pomost dla pasażerów między dwoma kominami o prostokątnym przekroju.

Wnętrza mieszkalne „Felix Roussel’a” są utrzymane w dawnym stylu indo-chińskim, motorowiec ten należy



Awizo pocztowe o motorach Sulzer'a, zbudowane przez stocznję „Ateliers et Chantiers de Bretagne”.

do najładniejszych statków francuskiej marynarki handlowej. Jak z powyższego wynika, francuscy inżynierowie morscy nabyli obecnie dużego doświadczenia w budownictwie motorowców o wszelkiego rodzaju wymiarach.

Przejdziemy teraz do zamówień, otrzymanych przez stocznję francuską w ciągu ostatnich miesięcy.

Towarzystwo „Compagnie Fraissinet” z Marsylii zamówiło na stocznji „Chantiers et Ateliers de Provence” turbiniowiec pasażerski, przeznaczony do utrzymywania komunikacji z Korsyką. Ten statek będzie miał długość 99,95 m., szerokość 14,5 m., wyż boczna 8,2 m. i wyporność około 3.900 ton. Napęd mu dadzą dwie turbiny, rozwijające moc 4.800 KM.; pary dostarcza 4 kotły systemu Proudhon-Capus.

Następnie stocznia „Ateliers et Chan-

Pierwsza Polska Łódź Podwodna O. R. P. „WILK”

pocztówka kolorowa według akwareli M. Marin, wydana staraniem Oddziału L. M. i K. Propagandy Floty Wojennej. Cena 0.30 gr. Zamówienia w Administracji „Morza”. Zamiejscowym za zwrotem kosztów przesyłki tylko w ilości najmniej 10 sztuk.

CHCESZ SIĘ PRZYCZYNIĆ DO ROZBUDOWY FLOTY WOJENNEJ?

Wpłać zaraz na jedyne, oficjalne i centralne Konto, P. K. O. Nr. 30.680 nieobarczone żadnymi potrąceniami, czy kosztami

Konto własne Kierownictwa Marynarki Wojennej.

tiers de France” w Dunkierce otrzymała zamówienie od Izby Handlowej w Dunkierce na budowę doku pływającego na 11.000 ton dla potrzeb tego portu. Będzie to pierwszy wielki dok pływający, zbudowany do chwili obecnej we Francji, albowiem od zakończenia Wielkiej Wojny wszystkie wielkie doki pływające dla portów francuskich dostarczały firmy niemieckie, jako świadczenia kontrubuczne (patrz plan Dawes'a).

Jako dalszy ciąg informacji, podanych poprzednio o reorganizacji towarzystwa „Forges et Chantiers de la Gironde”, zasługuje na wzmiankę, że to przedsiębiorstwo, po zakończeniu dla francuskiej marynarki wojennej lotnikowca „Commandant Teste” i motorowego awizo „Bougainville”, otrzymało obecnie od towarzystwa żeglugowego „Messageries Maritimes” zamówienie na przeróbkę 4 statków typu „St. Eloi”. Statki te mają zostać pasażerskimi oceanowcami i będą się nazywały „Astrolabe”, „Boussolle”, „Recherche” i „Esperance”. Jednocześnie przedsiębiorstwo buduje dok pływający na 500 ton dla Izby Handlowej w Algierze.

Między innymi ciekawymi zamówieniami, jakie były, warto zaznaczyć o urzędzeniach chłodniczych na wielu statkach francuskich („Felix Roussel”, „Jean Laborde”, „L'Atlantique”, „Georges Philippar”, „Maréchal Joffre”, „Columbie” i „Côte d'Azur”). Wszystkie te zamówienia otrzymała stocznia „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Bacalan Reunis”.

Olivier Queant.

KRONIKA

GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

POBYT PANA MINISTRA PRYSTO- RA W GDYNI I GDAŃSKU.

W dniach 11 i 12 b. m. Pan Minister Przemysłu i Handlu odwiedził Gdynię, gdzie dokonał inspekcji portów, informując się szczegółowo o ruchu, pracy w portach, specjalnie zaś o całokształcie robót, prowadzonych na terenie miasta i portu gdyńskiego.

P. Minister odbył konferencję z PP.: Wicewojewodą Pomorskim Seydlitzem, Dyr. Urzędu Morskiego Poznańskim, Starostą Grodzkim Pozerskim, oraz Prezydentem m. Gdyni Bilkiem.

Poza tem P. Minister przyjął w Urzędzie Morskim szereg delegacji, m. inn. przedstawicieli Rady Interestantów Portu Gdyńskiego, Prezydium Rady Miejskiej, Generalnej Federacji Pracy, Prezesa Centralnego Zw. Tow. Rybackich i innych.

Wreszcie P. Minister szczegółowo zlustrował Szkołę Morską, zaznajamiając się z programem szkolnym i systemem wychowawczym, oraz dokonał lustracji statku „Pułaski” przed jego odejściem do Ameryki.

BEZPOŚREDNI PRZEWÓZ EMIGRAN- TÓW.

Z prawdziwym zadowoleniem zanotować należy ukazanie się w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 86 z r. 1930 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej, zmieniającego ustawę o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa. Rozporządzenie postanawia, że wszyscy emigranci polscy, udający się do Ameryki Północnej muszą być przewożeni drogą bezpośrednią z portu polskiego do portu amerykańskiego. Tem samym w drodze do Kanady i Stanów Zjednoczonych jest zabroniony przewóz „linją łamaną”, odbywający się dotychczas w ten sposób, że

małe parowce zabierały polskich podróżnych z Gdańska lub Gdyni do Londynu, Rotterdamu, Hawru, względnie do innego portu obcego i tam dopiero przesadzano ich na wielkie statki oceaniczne. Podróż linją łamaną, poza niedogodnościami, stwarza szereg niebezpieczeństw dla emigrantów, którzy głównie na pośrednich etapach są narażeni na wyzysk i wszelkiego rodzaju oszustwa. Nieznajomość języka i niedoświadczenie życiowe czyni z emigrantów bezradny i bezbronny obiekt przewozu, zdany całkowicie na rzetelność obcych ludzi. Niebezpieczeństwo grozi im zarówno ze strony pokątnych doradców, handlarzy lub zwykłych złoczyńców, którzy zawodowo polują na emigrantów, narzucając im się na pośredników i doradców. Z pośród emigrantów różnych narodowości, udających się Ameryki Północnej, emigranci — Polacy byli dotychczas jedyną masą ludzi, którzy musieli przechodzić przez wiele obcych rąk, żeby się dostać do celu podróży.

Nowe rozporządzenie wprowadza w tych stosunkach radykalną zmianę, kładąc kres wielu nadużyciom i pasorzytństwu, oraz daje podróżnym polskim takie same warunki przejazdu przez ocean, z jakich oddawna korzystają obywatele krajów innych.

NOWELIZACJA ROZPORZĄDZENIA O POPIERANIU ROZBUDOWY MIA- STA I PORTU GDYNI.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 80, poz. 631 z r. 1930 ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o zmianie: uzupełnieniu niektórych postanowień rozporządzenia Prezydenta z dnia 1.VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Nowela ta wprowadza szereg istotnych nowych ulg dla Gdyni.

Przedewszystkiem więc zostały roz-

szerzone i uproszczone możliwości wywłaszczania w Gdyni gruntów i nieruchomości.

Przyznano nowe ulgi w dziedzinie podatkowej.

Wprowadzono wreszcie niektóre dodatkowe ulgi w zakresie opłat stemplo-
wych.

ROERGANIZACJA USTROJU M. GDYNI.

Celem uproszczenia gospodarki miejskiej w Gdyni została ostatnio rozporządzeniem Prezydenta Rzplitej z dnia 24.XI r. 1930 (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 630), wprowadzona nowa organizacja władz miejskich w Gdyni. Dotychczas w Gdyni był Urząd Starosty Grodzkiego, a oprócz tego istniały władze miejskie. Ponieważ jednak w dopiero budującym się mieście samorząd miejski nie mógł być stosowany w całej pełni — na czele władz miejskich stał Delegat Rządu, jako komisarz Prezydent Miasta. Działy więc w Gdyni obok siebie dwie władze państwowe.

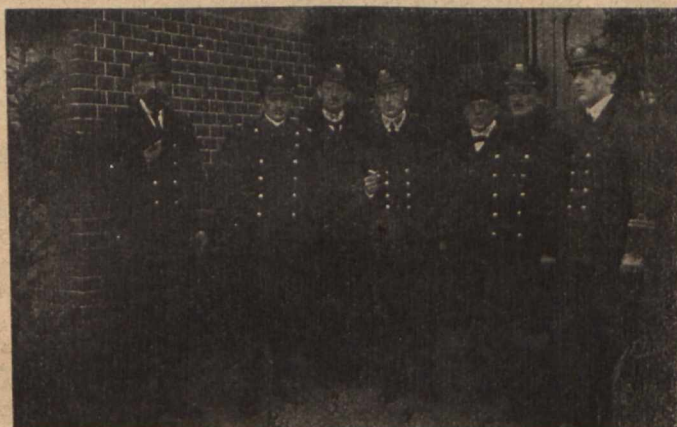
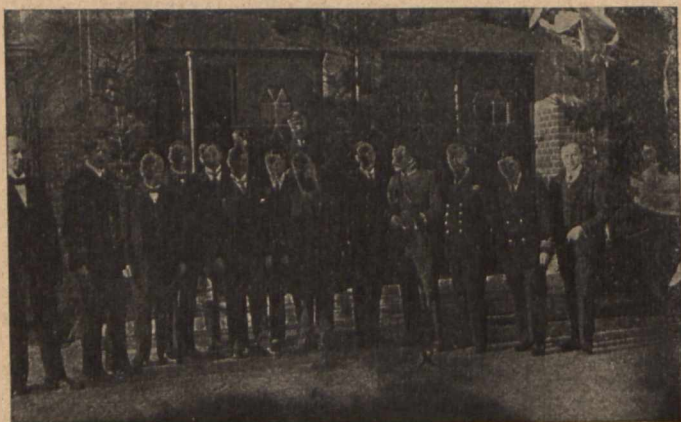
Obecnie ten dualizm został usunięty przez stworzenie stanowiska Komisarza Rządu w Gdyni, który łączy w swem ręku zakres działania burmistrza magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego.

Rada Miejska m. Gdyni składać się ma z 20 członków, w tem 10 członków z wyboru, 10 zaś z nominacji Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu.

Nowe rozporządzenie obowiązuje na okres 5-letni.

WYCIECZKA STUDENTÓW CZESKICH

W połowie grudnia r. ub. bawiła nad polskim morzem wycieczka studentów w liczbie 25 osób. Wycieczka zwiedziła port w Gdyni i Hel.



Państwowa Szkoła Morska święciła w dniu 8.12 1930 — jak to już podawaliśmy w poprzednim numerze „Morza” — dziesięciolecie swego istnienia. W związku z tem podajemy powyżej dwie pamiątkowe fotografie z uroczystości otwarcia Szkoły i poświęcenia gmachu szkolnego w Tczewie w dniu 8.12 1920 r. Na zdjęciu lewym stoi admirał K. Porębski (X), Szef ówczesnego Departamentu Spraw Morskich M. S. Wojsk. i twórca Państwowej Szkoły Morskiej w otoczeniu władz polskich i członków angielskiej Misji Morskiej, na prawem zaś pierwsze władze szkolne; stoją od lewej: ppor. T. Kokiński — kierownik warsztatów szkolnych, por. G. Kański — inspektor Szkoły, ppor. J. Klejnot — wychowawca, por. inż. A. Garnuszewski — dyrektor Szkoły, inż. K. Bielski — kierownik wydziału mechanicznego, por. A. Ledóchowski — wykładowca astronomji i nawigacji.

DZIENNIKARZE AMERYKANSCY W GDYNI.

W połowie grudnia bawił w Gdyni współpracownik znanego dziennika amerykańskiego „New York Times”, p. Foss, celem zebrania na miejscu materiału informacyjnego i opisowego o Gdyni.

Również znany dziennikarz amerykański, p. T. Simonds, po zwiedzeniu szeregu miejscowości na Pomorzu, zawitał w ostatnich dniach grudnia r. ub. do Gdyni, gdzie zwiedził port i miasto. Fakt, że Polska, pomimo niezwykłych trudności finansowych, zdobyła się na stworzenie portu, który w roku ostatnim przeładował zgórą trzy i pół miliona ton towarów, sprawił na amerykańskim gościu duże wrażenie.

OBROT TOWAROWY POLSKICH PORTÓW W GRUDNIU 1930 R.

W grudniu obrót towarowy przez port gdyński wyniósł 312.720 ton, w tym przewóz 21.654 t. i wywóz 291.066 t.

Całkowity obrót za 12 miesięcy r. ub. wyniósł 3.628.269 ton, w czym przewóz 506.041,3 t., wywóz zaś 3.122.227,7 ton.

W Gdańsku wywóz węgla w grudniu 1930 wyniósł 546.476 ton.

Szczegóły, dotyczące obrotów towarowych Gdyni i Gdańska, ukaza się w numerze następnym.

PRZEWÓZ TOWARÓW STATKAMI „ZEGLUGI POLSKIEJ”.

W ciągu 12 miesięcy 1930 r. statki „Zegluga Polskiej” wykonały 220 podróży, przewożąc 535.808 ton różnych ładunków. (W roku 1929 — 469.563 tony). Świadczy to o pomyślnym rozwoju przedsiębiorstwa i o rosnącym do polskich statków zaufaniu zagranicy, gdyż jednocześnie wzrosła ilość towarów, przewiezionych przez statki „Zegluga Polskiej” pomiędzy portami obcemi.

Na towary przewiezione złożyły się: węgiel 276.828, fosforyty 32.373, cukier 7751, saletra 1825, ruda 21.970, koks

13.225, drobnica 20.095, przyczem na wywóz z Polski przypadło 287.000 ton, na przewóz — 124.225 ton i na przewóz pomiędzy portami obcemi — 72.912 ton.

PRZEDSIĘBIORSTWA HANDLOWE I PRZEMYSŁOWE W GDYNI.

W dn. 1 października 1930 r. w Gdyni znajdowały się 363 przedsiębiorstwa handlowe i 283 przedsiębiorstwa przemysłowe (w roku 1924 było 10 przedsiębiorstw handlowych i 19 przedsiębiorstw przemysłowych). W liczbie przedsiębiorstw handlowych znajdowało się 15 hurtowni, 16 firm spedycyjnych i 14 maklerskich.

WIELKI MAGAZYN DŁUGOTERMI- NOWEGO SKŁADOWANIA W GDYNI.

W Gdyni znajduje się w budowie wielki magazyn długoterminowego i tranzytowego składowania. Roboty, dzięki sprzyjającej pogodzie, prowadzone są bez przerwy dzień i noc. Oddanie magazynu do użytku nastąpi jeszcze w roku bieżącym. Będzie on przewyższał rozmiarami swemi chłodnię portową, która dotychczas była największą budowlą w porcie.

TRANSPORTY DRZEWA PRZEZ GDYNIĘ.

Two transportowe „Bergenske et Co” pertraktuje obecnie z angielskimi importerami w sprawie dostawy 20.000 do 25.000 ton kopalniaków, które zostałyby wysłane przez port w Gdyni.

Byłyby to pierwsze znaczniejsze transporty drzewa, przeładowane w Gdyni.

NOWY ŁADUNEK DLA PORTU GDYŃSKIEGO.

Prowadzone od pewnego czasu pertraktacje z importem śledzi mrożonych z Norwegii do Polski o kierowanie tych transportów przez Gdynię doprowadziły do pomyślnego skutku. Już na początku stycznia skierowana będzie do Gdyni poważna partja w ilości około 6.000 skrzyń. Składowane one będą w piwnicach trzeciego hangaru rządowego,

do których w ostatnich tygodniach została przeprowadzona specjalna instalacja chłodnicza chłodni portowej. Ekspedycją w Gdyni zajmuje się chłodnia portowa.

IMPORT FUTER Z ROSJI

Sowiecki syndykat futrzany t. zw. „Puszsynkat” oddał swe przedstawicielstwo na całą Europę jednej z firm łódzkich. Cały transport futer kierowany będzie przez Gdynię, gdzie firma ta będzie rozdzielała towar do poszczególnych krajów Europy.

WYWÓZ DROBIU PRZEZ GDYNIĘ.

W Gdyni znajduje się w budowie rzeźnia drobiu, która położona będzie obok chłodni portowej. Budynek jej będzie niebawem wykończony. Rzeźnia jest własnością prywatnej spółki, która ma na celu ubój i eksport drobiu z Polski (głównie gęsi) do Anglii, Belgii i innych krajów zachodniej Europy.

PIERWSZY STATEK JAPONSKI W GDYNI.

Dnia 28 grudnia r. ub. zawinął do Gdyni japoński parowiec „Hofuku-Maru” po częściowy ładunek wyłtoków buraczanych.

SPÓLDZIELNIA SPOŻYWCÓW W GDYNI.

W Gdyni powstaje Powszechna Spółdzielnia Spożywców. Prace organizacyjne są w pełnym biegu. Prezesem Rady Nadzorczej Spółdzielni, w której skład wchodzi członkowie organizacji zawodowych, został mec. Janicki.

RYBACY POLSCY W NORWEGJI.

W pierwszych dniach stycznia z Gdyni, Helu i Jastarni wyjechało do Norwegii pięciu rybaków, którzy zostali tam wysłani przez Morski Instytut Rybacki, celem zaznajomienia się z różnymi sposobami połowu dorsza.

Wyjazd rybaków został umożliwiony dzięki poparciu poselstwa norweskiego w Warszawie.

WODOCIĄG NA HELU.

Urząd Ziemiński w Grudziądzu projektuje założenie wodociągu na Helu, opartego na systemie studni artezyjskich.

NIEZWYKŁY POŁÓW.

W dniu 7 stycznia r. b. rybacy, będąc na połowie na pełnym morzu, w odległości 5 mil morskich od Helu, wyłowili niezwyklej wielkości jesiotra, którego długość wynosiła dwa i pół metra, zaś waga 125 kilogramów.

LITWA

NOWY STATEK RATOWNICZY.

Rząd litewski zakupił w Danji niewielki parowiec, który nazwany został „Juraite”. Statek stacjonowany będzie w nowym porcie rybackim w Połdze i zadaniem jego będzie niesienie pomocy w razie potrzeby rybakom na morzu.

Z. S. R. R.

ROSYJSKA FLOTA HANDLOWA.

Według źródeł sowieckich rosyjska flota handlowa składa się obecnie z 370 statków o łącznym tonażu około 650.000 ton. W tej liczbie znajduje się 50 statków motorowych o łącznym tonażu 150.000 t. Większość cbudowanych w Rosji statków ponad 3.000 ton stanowią motorowce.

W latach 1927-1929 rosyjska flota handlowa powiększyła się o 33 nowe statki o łącznym tonażu 68.100 t.



Dziesięciolecie Państwowej Szkoły Morskiej. Grupa pierwszych uczniów wydziału nawigacyjnego. Na zdjęciu znakiem (x) oznaczony jest p. Leon Rusiecki, pierwszy wychowanek Szkoły, który uzyskał stopień kapitana żegluga wielkiej i p. Stefan Ciuńdzewicki (xx) drugi z kolei kapitan żegluga wielkiej z pośród wychowanków Państw. Szkoły Morskiej.

WĘGIEL POLSKI DLA STATKÓW SOWIECKICH.

Na ukończeniu są rokowania Sopotortu z sowieckimi organizacjami gospodarczymi o dostawę około 150.000 ton węgla śląskiego dla sowieckich statków rybackich oraz dla portów Rosji Północnej. Węgiel polski pozyskał sobie uznanie na rynku sowieckim zarówno z uwagi na swój gatunek, jak i na niższą cenę od ceny węgla angielskiego, który dawniej panował na tym rynku wyłącznie.

„SOWTORGFLOT” PRZENOSI SWĄ BAZĘ DO RYGI.

W związku z utrudnieniem przez mrozy żegluga w zatoce Botnickiej, „Sowtorgfлот” nosi się z zamiarem oparcia regularnych swych linii do Londynu i Gdańska — Hawru o port w Rydze. Komunikacja z temi portami ma być utrzymywana przy pomocy 10 statków motorowych.

SZWECJA.

NOWY ŻAGLOWIEC SZKOLNY.

Zakupiony przed paru miesiącami nowy żaglowiec szkolny szwedzkiej marynarki handlowej „Star of Greenland” został przebudowany na stoczni Göta-verken w Göteborgu i rozpoczął swą nową służbę pod nazwą „Abraham Rydberg”. Na statku znajdują się pomieszczenia dla 35 praktykantów. „Abraham Rydberg” w pierwszą podróż uda się w maju r. b.

DANJA

PLANY ROZSZERZENIA PORTU W KOPENHADZE.

W związku z rozwojem ruchu portowego w Kopenhadze powstał plan założenia nowego „południowego” portu w Kopenhadze.

Port ten założony byłby za stoczną marynarki wojennej.

NORWEGJA.

POLSKI WĘGIEL DLA KOLEI NORWESKICH.

Zarząd kolei norweskich zawarł ostatnio umowę z kopalniami polskimi na dostawę 57.500 ton węgla. Węgiel ten ma być dostarczony w czasie od 1 grudnia 1930 r. do 1 kwietnia 1931 r. Umowa została zawarta na podstawie oferty, opiewającej na cenę 11 szylingów 3 pency za tonę fob Gdańsk-Gdynia. Oferty kopalni angielskich nie zostały uwzględnione. Zakupiono jedynie 2.500 ton węgla Cardiff po cenie 19 szylingów 10 i pół pensów za tonę. Węgiel ten przeznaczony jest dla pociągów pasażerskich na wysokogórskich liniach kolejowych. Zarząd kolei norweskich stwierdził, że pomiędzy ofertami angielskimi i polskimi istnieje poważna różnica. Podczas gdy polska oferta podawała cenę 11 szylingów 3 pency, oferta F. C. B. opiewała na 13 szylingów 3 pency, Association Hards na 15—16 szylingów, za węgiel Durham zaś, który według opinii norweskiej jest taki sam gatunkowo, jak węgiel polski, na 14 szylingów 7 pensów. Prasa norweska podnosi, że wskutek obstalowania węgla w Polsce koleje norweskie zaoszczędziły około 175.000 koron, gdyż angielskie oferty były wyższe przeciętnie o 30%.

ANGLJA

BEZROBOCIE W ŻEGLUDZE.

W Anglii zarejestrowano w grudniu r. ub. 22.000 bezrobotnych marynarzy, co wynosi około 4% ogółu marynarzy angielskich.

RÓŻNE.

ILE ZARABIAJĄ NA POLSCE PORTY NIEMIECKIE?

Część handlu zagranicznego Polski, kóra odbywa się za pośrednictwem portów i kolei niemieckich (Hamburg, Brema, Szczecin, Królewiec) obliczana jest, łącznie z reekspoztem zamorskim towarów polskich, na sumę 2.000.000 ton wartości 800.000.000 zł. Przeciętna wartość 1 tony towarów, które z Polski, wzgl. do Polski przeszły przez porty niemieckie w r. 1927 wynosi 439 zł., podczas gdy analogiczna liczba dla towarów, które przeszły przez Gdańsk, wzgl. przez Gdynię, wynosi za ten okres tylko 180 zł. Daje to pojęcie, jak wartościowe przesyłki z Polski i do Polski zabierają porty niemieckie, ze szkodą dla portów polskich.

ODCZYT W ŁODZI.

W dniu 9 stycznia r. b. na zaproszenie Stowarzyszenia Techników Łódzkich wygłosił w sali Stowarzyszenia w Łodzi redaktor „Morza”, p. Henryk Tetzlaff odczyt p. t. „Stan obecny polskiej floty handlowej i widoki jej rozwoju”.

WYKAZ POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH.

Tygodnik „Polska Gospodarcza” w Nr. 2 z r. b. drukuje wykaz polskich statków handlowych na dzień 1 stycznia r. b. Wykaz, uwzględniający tylko statki ponad 100 ton rej. brutto, zawiera 29 jednostek, lędących własnością ośmiu właścicieli.

MORSKI NUMER „SPÓLNOTY”.

Wydawany nakładem Związku Spółdzielni Spożywców tygodnik „Spółnota” poświęcił swój Nr. 50 z 14 grudnia r. ub. sprawom morskim. Na treść tego bogato ilustrowanego numeru złożyły się artykuły: „Pomorze”, „Pierwsi strażnicy morza”, „Jak żyją nasi rybacy”, „Jego królewska mość — śledź” i inne.

MORSKI RYNEK FRACHTOWY.

Rok ubiegły na wszystkich morskich rynku bałtyckim obniżył się o 30% do bardzo niepomyślnych. Stawki frachtowe spadły do poziomu, nienotowanego od lat kilkudziesięciu. Poziom stawek na rynku bałtyckim obniżył się o 30% do 40%. Wielu nawet silniejszych armatorów unieruchomiło część swego tonażu. Tonaż, unieruchomiony w Anglii, Niemczech, Norwegii, Szwecji i Danji osiągnął zgórá 4 miliony ton.

Jako główny powód kryzysu żeglugo-wego należy uważać przede wszystkim kryzys ekonomiczny, a co za tem idzie spadek przewozów morskich.

Horoskopy na rok bieżący nie są również pomyślne, sytuacja jednak wyjaśni się dopiero na wiosnę w związku z oczekiwaniem zwiększeniem się transportów drzewa.

JUBILEUSZ 40 LAT PRACY NA MORZU.

Jakkolwiek nasza marynarka handlowa jest jeszcze młoda, posiada jednak w gronie marynarzy niejednego jubilatą w zawodzie morskim. W r. ub. pięćdziesięciolecie swej pracy zawodowej obchodził kapitan żegluga wielkiej — p. K. Ryncki, w dniu zaś 1 stycznia święcił jubileusz 40 lat pracy na morzu p. Józef Goworowski, inż.-mech. statku „Premjer”.

Urodzony w Białymstoku 2 kwietnia 1872 roku, rozpoczął służbę w Odesie 1 stycznia 1891 r. początkowo w charakterze maszynisty statku „Saratow”, potem na st. „Petersburg”, należącym do rezyjskiej „Floty ochotniczej”. Następnie pracował na pogłębiarkach i statkach firmy „Inżynierowie A. Bungie i S. Pałaszowski” na morzu Czarnem w charakterze starszego mechanika. W roku 1904 po złożeniu egzaminów przy Komisarowskiej Wyższej Szkole Technicznej w Moskwie, otrzymał dyplom inżyniera - mechanika i od tego czasu aż do 15 października 1925 r. pracował w Poti, czarnomorskim porcie na wybrzeżu Kaukazu. Między innymi był kolejno naczelnym dyrektorem Czarnomorskiego Towarzystwa Budowlanego i kierowni-



Inż. Józef Goworowski.

kiem elektrowni, którą sam wybudował, następnie był dyrektorem stoczni Gruzińskiego Towarzystwa Transportowego, a ostatnio dyrektorem Wydziału Technicznego Marynarki Wojennej wybrzeża potijskiego.

W listopadzie 1925 r. inż. Goworowski powrócił do Polski w charakterze optanta i rozpoczął pracę od podrzędnego maszynisty na pogłębiarce „Prypec” na Wiśle w Warszawie, a następnie z chwilą zorganizowania się Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” został zaangażowany na stanowisko starszego mechanika statku „Wilno”, zaś z chwilą powstania Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni, został delegowany na statek „Rewa”, skąd przeszedł na st. „Premjer”, gdzie zajmuje stanowisko starszego mechanika, ciesząc się największą sympatią swych podwładnych i współpracowników.

Należy nadmienić, iż kilkunastu starszych mechaników nowego pokolenia z tczewskiej szkoły, przeszło praktykę fachową w charakterze asystentów pod kierownictwem p. inż. Goworowskiego.

Do życzeń, jakie Sz. Jubilat z racji swego jubileuszu otrzymał, przyłącza się także redakcja „Morza”, życząc mu jak najdłuższych lat pracy pod banderą ojczystą.

KSIĄŻKI i CZASOPISMA NADEŚLANE

Numer kolonialny „Wiadomości Służby Geograficznej”

„Polska potrzebuje kolonij. Słyszeliśmy niejednokrotnie to zdanie, rzucane nieśmiało w dyskusjach, zdanie, jak gdyby dotyczące rzeczy zbyt dalekiej, nieziszczalnej.

Polska potrzebuje kolonij — wołają pełni zapału młodzi pionierzy ruchu logicznej emigracji i kolonizacji, a jakże wielu obywateli, nawet tak zwanych poważnych ludzi nauki, słyszy w tem wołaniu jedynie modne hasło, niemal idee fixe zapaleńców, lub zgola traktuje ten temat za niepoważnie — odważny.

Polska potrzebuje kolonij — powiedzmy to sobie śmiało, wierzymy w to i chcemy tę myśl zrealizować.

Polska potrzebuje kolonij — rozumieją to zarówno czynniki rządu, jak i organizacje społeczne i szukają tu ujęcia dla sprawy: wielkiego przyrostu ludności, bezrobotnych robotników, bezrolnych rolników... Byśmy mogli, stanawszy także na innym lądzie, zaczerpnąć nowego powietrza, odewrzeć drzwi na szeroki świat, nie tracąc dla narodu ani jednego człowieka z pośród emigrantów.

Polska potrzebuje kolonij — oto przeświadczenie, które musi w sobie ugruntować każdy geograf, aby tej sprawie w miarę sił swych służyć...

Takie jest „motto” ostatniego zeszytu kwartalnika „Wiadomości Służby Geograficznej”,^{*)} wydawanego nakładem Wojskowego Instytutu Geograficznego w Warszawie i Sekcji Geograficznej Tow. Wiedzy Wojskowej. Zeszyt ten prawie w całości poświęcony został zagadnieniu kolonialnemu. Zagadnienie to oświetla wszechstronnie szereg bardzo starannie przygotowanych artykułów, zilustrowanych pięknymi i ciekawymi odblaskami fotografii oraz licznymi tablicami, wykresami i mapkami.

Na interesującą treść tego numeru, który znaleźć się powinien w ręku wszystkich ludzi, w ten, czy w inny sposób z zagadnieniem emigracyjno-kolonialnym związanych, składają się między innymi następujące prace:

Kpt. M. B. Lepecki daje artykuł p. t.: „Polskie tereny kolonizacyjne”, w którym po ogólnym scharakteryzowaniu dotychczasowego bilansu naszej emigracji, opisuje szczegółowo trzy grupy terenów kolonizacyjnych, na które kierowany jest ostatnio ruch emigracyjno-osadniczy: Paragę, stany Espírito Santo i Minas Geraes, oraz Montanie Peruwiańskiej, poczem mówi o warunkach osadniczych południowej Brazylii i terytorjum Misjonów w Argentynie, gdzie także z biegiem czasu wytworzyły się większe skupienia osadników pochodzenia polskiego. Artykuł swój uzupełnia opisem portugalskiej kolonii w Afryce — Angoli, jako „terenu osadniczego najbliższej przyszłości”.

Pułkownik wojsk francuskich, E. de Martonne jeden z najwybitniejszych znawców zagadnień kolonialnych, który również w „Morzu” drukował kilka swych ciekawych prac, zamieszcza w

tym samym numerze „Wiadomości Służby Geograficznej” wyczerpujący artykuł p. t. „Topografia kolonialna, jej rola, organizacja i drogi”. Tłumaczenia artykułu z francuskiego dokonał inż. Zbigniew Lewakowski.

Kapitan marynarki Eugenjusz Józwickiewicz w artykule p. t. *Działalność naukowa gen. dr. Józefa Trzemeskiego podczas polarnej ekspedycji ratunkowej statku „Eclips” w latach 1914 — 1915* opisuje dzieje wyprawy statku ratunkowego „Eclips”, w której brał udział w charakterze lekarza okrętowego ś. p. Gen. Dr. Józef Trzemeski, były Szef Departamentu Sanitarnego M. S. Wojsk. Z wyprawy tej, mimo braku środków do badań naukowych oraz dostatecznej ilości wykwalifikowanego personelu, dzięki woli, wiedzy i energii dr. Trzemeskiego przywieziono okazały dorobek naukowy.

Kapitan Korpusu Geografów Apolonjusz Zarychta, przy którego współpracy redakcyjnej zeszyt ten „Wiadomości Służby Geograficznej” został wydany, zamieszcza artykuł o Kamerunie. Jest to doskonale zrobiony konspekt wiadomości o tej ciekawej, szczególnie dla nas Półkole, kolonii, w której w czasie najciemniejszej nocy niewoli narodu zabłyśły barwy polskie w czasie ekspedycji naukowej rodaka naszego Szolca-Rogozińskiego.

Dr. Jan Rozwadowski, obecny wicekonsul R. P. w Berlinie, i Dr. Wojciech Dyjas, w artykule p. t. „Przyczyny i podstawy polskich dążeń kolonialnych”, piszą obszernie o programie kolonialnym Polski i o jego uzasadnieniu, którego podstawy i ogólne zarysy dał Związek Pionierów Kolonialnych, a nad wcieleniem w życie czuwa obecnie Liga Morska i Kolonialna.

Inż. Zbigniew Lewakowski w artykule p. t. „Rogoziński expedition” przypomina dzieje wyprawy rodaka naszego, kapitana Szolca-Rogozińskiego w roku 1882 do Kamerunu, podówczas mało znanego i niezbadanego kraju w Afryce Zachodniej — jednego z najcięższych polskich eksploratorów, którego życia nie szczęściem było, że nie stało za nim, w jego wyprawach, wolne Państwo Polskie.

Wreszcie Kapitan Dypl. Mieczysław Fularski daje w artykule p. t. „Podboje państw kolonialnych i polska akcja kolonialna” ciekawe studjum porównawcze wysiłków różnych państw w kierunku pozyskania własnych posiadłości kolonialnych i mówi o aktualnych wskazaniach i pracach przygotowawczych w naszych dążeniach kolonialnych.

Należy się prawdziwe uznanie Redakcji „Wiadomości Służby Geograficznej” za tak poważny i wielostronny przyczynek do naszych przygotowań do walki o posiadłości zamorskie dla Polski, w których mógłby żyć i pracować dla powszechnego dobra nadmiar ludności naszego kraju, marnujący się dziś przeważnie w rozproszaniu wśród obcych.

Strona graficzna zeszytu przynosi zaszczyt wydawnictwu, stawiając je na poziomie pierwszorzędných wydawnictw zagranicznych. Może być ona śmiało wzorem dla innych pism tego typu.

Henryk Tetzlaff.

A. Siebeneichen i H. Strasburger. Spór o Gdynię. Str. 179. Toruń. 1930 r.

W Pamiętniku Instytutu Bałtyckiego ukazała się nowa rozprawa, poświęcona zagadnieniu Gdyni. Autorowie rozprawy, Alfred Siebeneichen, naczelnik wydziału handlowego w Komisarjacie Generalnym Rzplitej w Gdańsku i Henryk Strasburger, komisarz generalny Rzplitej w Gdańsku, zebrali cały materiał w tej sprawie. Praca ich podaje szerokiemu ogółowi dość mało znany u nas niestety całokształt pretensyj senatu gdańskiego do portu w Gdyni. Stanowi to oczywiście jedno z ogniw w łańcuchu rewizjonistycznym o nasze granice zachodnie, jaki systematycznie wysuwają Niemcy. Ponieważ zmiana granicy polsko - niemieckiej na naszą niekorzyść, a w szczególności odcięcie Rzplitej od jej wybrzeża morskiego, jest równoznaczne z podważeniem naszej niezależności ekonomicznej, a zatem i politycznej, przeto wszelkie kwestje z tej dziedziny są dla społeczeństwa polskiego rzeczą pierwszorzędnej wagi. Książka pp. Siebeneichena i Strasburgera zasługuje z tego powodu na jak najbardziej dokładne zaznajomienie się z nią.

Na pracę składają się streszczenia dwóch odczytów, wygłoszonych w Paryżu w Instytucie Carnegiego i w Międzynarodowej Akademii Dyplomatycznej 25 i 26 maja 1930 r. przez Ministra Strasburgera o Gdańsku, jako o porcie polskim, i o stosunku tego miasta do Polski; następnie jest podana skarga senatu gdańskiego do komisarza Ligi Narodów w maju 1930 r. na Polskę, że buduje ona port w Gdyni, poczem jest załączona odpowiedź rządu w tej kwestji i kolejna replika senatu oraz powtórna odpowiedź Polski. Całość uzupełniają dwa polskie memorjały gospodarcze, zbijające całą bezpodstawność ekonomicznych wywodów gdańskich, oryginalne teksty, opis literatury i skrowidze: nazwisk i rzeczowy oraz liczne i bogate tablice statystyczne. Dodać należy, że skargi senatu i odpowiedzi polskie są podane z wyczerpującymi komentarzami, które znakomicie ułatwiają orientowanie się i zrozumienie istoty rzeczy.

Ten pobieżny przegląd książki obu autorów świadczy dowodnie o wadze poruszanych przez nich kwestyj. Byłoby w wysokim stopniu pożądane, aby się ona znalazła w ręku każdego inteligentnego Polaka i pogłębiła w nim przekonanie o konieczności utrzymania dostępu do morza i o bezprzedmiotowości uroszczeń niemieckich.

Styl i język stoją na poziomie wymagań. Wydanie, jak wszystkie wydawnictwa tak zasłużonego Instytutu Bałtyckiego, bez zarzutu.

Inż. W. Hubert.

Przyp. Red. Tytuł powyższej pracy nie wydaje nam się szczęśliwy. Sprawa Gdyni nie może być przedmiotem „sporu” między Polską, a jakimkolwiek państwem, jako, że jest jednym z atrybutów naszej suwerenności. Nie może tembardziej być przedmiotem „sporu” między Polską a Gdańskiem, który nawet nie jest państwem.

Stanisław Poraj — Rabusie cudzych ziem. Str. 31. Warszawa 1930 r.

Pod tym tytułem ukazała się praca p. Poraja, poświęcona zagadnieniu dostępu Polski do morza. Praca ma cha-

*) „Wiadomości Służby Geograficznej” — Rok czwarty 1930 — zeszyt 4 — Wydawnictwo Wojskowego Instytutu Geograficznego w Warszawie i Sekcji Geograficznej Tow. Wiedzy Wojskowej — Adres redakcji: Warszawa, Wilcza 64.

rakter popularnej broszury ekonomiczno-historycznej. Dział historyczny ma w niej znaczną przewagę. Autor barwnie i zwięźle podaje przebieg walki słowiańsko-germańskiej i zmagania się Polski z Niemcami o dostęp do Bałtyku. Fakty są podane nader skrupulatnie. Treść i styl nie pozostawiają nic do życzenia. Wkradł się tylko mimowoli błąd, zapewne zecercki, mianowicie na str. 24 został podany August III Sas, jako monarcha, za którego czasów Prusy sięgnęły po koronę królewską; dział się to, jak wiadomo, za Augusta II.

W dobie coraz zuchwalszego występowania Niemców o zwrot zagrabionych nam przez nich naszych ziem zachodnich, praca p. Poraja, mająca na celu uświadomienie szerokich warstw społeczeństwa polskiego, zarówno o znaczeniu dostępu do morza, jak i o dziejach naszych zapasów o ten dostęp, może przynieść duże korzyści swoim czytelnikom. Końcowy ustęp broszury, że na rewizję granic polsko-niemieckich możemy się zgodzić tylko w tym wypadku, o ile ta zmiana powróci nam naszych rodaków, będących dziś pod panowaniem pruskim, stanowi credo każdego Polaka.

Inż. W. Hubert.

Antoni Repeczko. Podział dochodów z ceł między Polską a w. m. Gdańskiem. Str. 82 + 3 tablice. Warszawa. 1930 r.

Praca p. Repeczki, autora paru studiów, poświęconych gdańskim sprawom finansowym, zajmuje się całokształtem zagadnienia dochodów celnych, jakie są pobierane w Gdańsku, a które są następnie dzielone między Rzeczpospolitą a wolnym miastem. Zagadnienie to jest bardzo na czasie wobec wszczęcia przez

senat gdański całego szeregu kwestyj spornych z różnych dziedzin naszego współzycia z Gdańskiem. Jak wiadomo, władze wolnego miasta przy każdej sposobności podnoszą rzekome upośledzenie Gdańska, szczególnie w zakresie finansowym. Praca p. Repeczki daje pod tym względem doskonałą odprawę, przedstawiając stosunki celne. Wykazuje ona dowodnie, że Polska, mając przyznane sobie pełne prawa celne w Traktacie Wersalskim i w Umowie Paryskiej, zrzekała się stopniowo zagwarantowanych sobie udziałów w dochodach celnych, umieszczając system brutto, zamiast przewidzianego netto, w Umowie Warszawskiej i zgadzając się w Układzie Genewskim na wypłacanie Gdańskowi wysokiego minimum dochodu celnego. Na specjalną uwagę zasługują wywody autora o prawidłowym podziale zysków celnych, opartych na istotnej normie spożycia mieszkańców Rzeczypospolitej i wolnego miasta.

Całość uzupełniają liczne tablice statystyczne, streszczenie w języku francuskim i podanie bibliografii. Styl i język wysoce poprawne. Praca została wydana nakładem „Polski Gospodarczej”.

Inż. W. Hubert.

Włodzimierz Kulmatycki — „O polowie głowaczy w Czeremoszu”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”, Nr. 21-22 z 1930 r. — Warszawa 1930. Str. 23.

Włodzimierz Kulmatycki — „O wartości gospodarczej rewirów rybackich Pokucia”. — Odbitka z „Rolnika”. — Lwów, 1930. Str. 16.

Włodzimierz Kulmatycki — „O rzekomych stanowiskach głowaczy”. —

Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Str. 1.

Włodzimierz Kulmatycki — „O karpniu obsadowym”. — Odbitka z „Poradnika Gospodarskiego”. — Str. 4.

Włodzimierz Kulmatycki — „Zimowanie karpia”. — Odbitka z „Poradnika Gospodarskiego”. — Str. 7.

Włodzimierz Kulmatycki — „O działalności pracowni rybackiej P.I.N.G.W. w zakresie badań nad zanieczyszczeniem wód rybnymi ściekami z cukrowni”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Warszawa, 1930 — Str. 6.

Włodzimierz Kulmatycki — „Uwagi o głowaczy”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Warszawa, 1930 — Str. 4.

Włodzimierz Kulmatycki — „Czy sprawa zanieczyszczeń wód rybnymi naprawdę nie interesuje gospodarstw karpiniowych”? — Odbitka z „Gazety Rolniczej” — Warszawa 1930. Str. 8.

Włodzimierz Kulmatycki — „O zanieczyszczeniu rzeczki Cybiny pod Poznaniem przez ścieki papierni”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Warszawa 1930. — Str. 7.

Włodzimierz Kulmatycki — „Nowe polskie eksperymenty z zakresu biologii lososia”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego” — Warszawa, 1930. — Str. 3.

W. J. Kulmatycki — „Ueber das Vorkommen von Corophium curvispinum G. O. Sars f. devium Wundsch sowie Carinogammarus roeselii (Gervais) im Gebiet des Noteć — Flusses”. — Tom I. Nr. 5, wydawnictwa „Fragmenta Faunistica Musei Zoologici Polonici” — Warszawa 1930. — Nakład Państwowego Muzeum Zoologicznego. — Str. 12, tablic 1.

DZIAŁ OFICJALNY L.M i RZ.

PROGRAM PRAC LIGI

POSIEDZENIE RADY GŁÓWNEJ W DNIU 18-XII-1930

W dniu 18 grudnia r. ub. odbyło się drugie z kolei posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wybranej na walnym zjeździe delegatów w Gdyni. Obradom przewodniczył prezes Rady Głównej p. Wiceminister Józef Kożuchowski.

Prawie całe posiedzenie Rady poświęcone było zagadnieniom programowym Ligi. Na wstępie wygłosił obszernie expose o zadaniach Ligi, jako całości, prezes Zarządu Głównego p. Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. Po scharakteryzowaniu podłoża ogólnego p. Gen. Dreszer rozwinął plan prac Zarządu Głównego w czasie jego kadencji, t. j. do maja 1932 r. Zarząd Główny na kilku kolejnych zebraniach omówił szczegółowo

ramowy program swych prac. Zostały one rozdzielone zasadniczo pomiędzy trzy Wydziały Zarządu Głównego: 1) Morski, 2) Żegluga Śródlądowej i 3) Kolonjalny.

Na czele Wydziału Morskiego, który dzieli się z kolei na dwie sekcje: Żegluga Morskiej i Marynarki Wojennej, stanął członek Zarządu Głównego p. Nacz. Feliks Rostkowski.

Wydział Żegluga Śródlądowej objął p. Gen. Stanisław Kwaśniewski. Wydział ten dzieli się także na dwie sekcje: sekcja do rozwoju żegluga śródlądowej i sekcja wychowania wodnego młodzieży.

Wreszcie na czele Wydziału Kolonjalnego stanął p. Gen. Janusz Głuchowski. Wydział ten podzielono na 4 sekcje: 1) Ekonomiczna,

2) Higieny Kolonjalnej, 3) Badań Terenowych i Rolnictwa Kolonjalnego i 4) Mandatowa.

Podział Zarządu Głównego na wydziały i sekcje ma na celu wyzyskanie pracy wszystkich tych członków Ligi, którzy pragną czynnie współdziałać w rozwoju naszej organizacji. Opierając działalność swą na tych zasadach, Zarząd Główny chce dać członkom Ligi możliwość współpracy nad rozwojem spraw morskich, żegluga śródlądowej, wychowania wodnego młodzieży i pozyskania dla emigracji naszej terenów pod nieskrępowaną ekspansję, jak również utworzenia dróg dla handlu zaoceanicznego Rzplitej.

Wreszcie celem organizacji nowych Oddziałów i Okręgów, oraz

dla celów propagandowych — powołana została do życia przy Prezydium Zarządu Głównego specjalna Komisja Organizacyjno-Propagandowa w składzie pp.: kpt. M. Fularski — przewodniczący, kpt. T. Cybulski i Dr. W. Rosiński — członkowie.

Podstawowym warunkiem powodzenia zamierzonych przez Ligę Morską i Kolonialną akcji jest należyta rozbudowa organizacji w kraju oraz zagranicą. Tylko silna liczebnie i sprężyste kierowana organizacja będzie w stanie uzyskać należyty posłuch dla przedstawianych przez siebie postulatów oraz zapewnić dostateczne środki materialne.

Z tego względu Zarząd Główny postanowił:

1) doprowadzić liczbę ogólną członków Ligi z 168 Oddziałów, 29.500 członków do liczby 300 Oddziałów, 60.000 członków w ciągu okresu swojej kadencji, a więc do maja 1932 r.;

2) przeprowadzić podział na Okręgi wg. postanowień nowego statutu oraz współdziałać w celu ożywienia działalności Okręgów i dostarczenia im uzgodnionych tematów pracy;

3) stworzyć sieć kół „Przyjaciół Ligi” na wychodźstwie, a przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych, Francji, Brazylii, Argentynie, celem wciągnięcia szerokich rzesz wychodźczych do współpracy przy realizacji ogólnego programu Ligi.

Po przemówieniu p. Gen. Dreszera kierownicy poszczególnych Wydziałów zreferowali programy prac tych wydziałów, które zostały całkowicie przez Radę Główną zatwierdzone, po dłuższej, rzeczowej i szeroko ujętej dyskusji, w której brali udział prawie wszyscy członkowie Rady.

Poszczególne Wydziały zamierzają prowadzić prace swe w następujących kierunkach:

PROGRAM PRAC WYDZIAŁU MORSKIEGO.

Sekcja marynarki wojennej. Wobec tego, że kwestja stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu staje się dziś jednym z najważniejszych zagadnień Polski mocarstwowej, zagadnieniem związanym ściśle z utrzymaniem dostępu do morza i rozwojem gospodarczym kraju, Liga Morska i Kolonialna winna:

A) szerzyć w społeczeństwie zrozumienie potrzeby silnej floty wojennej;

B) przyjść z pomocą Rządowi przez wynalezienie odpowiednich funduszy na rozbudowę floty wojennej.

Ad A) Szerzenie zrozumienia potrzeby floty wojennej winno się odbywać drogą propagandy: 1) w prasie polskiej

i zagranicznej; 2) przez radio (co najmniej raz na tydzień); 3) przez filmy; 4) drogą odczytów i konferencji, wygłaszanych w całej Polsce za pośrednictwem Oddziałów Ligi; 5) drogą publikacji (książek i broszur), a także znaczków, nalepek, pocztówek z widokami polskich okrętów wojennych i t. p.; 6) i wszelkimi innymi dostępnymi środkami.

Ad B) Zważywszy, że floty wojennej nie można zbudować z luźnych składek społeczeństwa, bo potrzebny jest tu programowy, równomierny i na lata rozłożony wysiłek, że ofiarność społeczeństwa, częściowo już uświadomionego, marnuje się, a przedewszystkiem ma charakter nierównomierny (sfery i instytucje uboższe, dają nieraz znacznie więcej od środowisk zamożnych), — należy gwoli celowości wysiłku i sprawiedliwego podziału, — rozłożyć ten wysiłek na całe społeczeństwo i usankcjonować drogą odnośnej uchwały sejmowej.

W celu przeprowadzenia niniejszego Liga Morska i Kolonialna działać będzie na terenie rządowym i parlamentarnym (Rada Ministrów, Sejm i Senat) i społecznym przez: a) stałą delegację Rady Głównej, wybraną z pośród fachowców w dziedzinie morskiej (w myśl uchwały Walnego Zjazdu); b) Oddział Propagandowy Floty Wojennej.

Zadania delegacji, wydzielonej z Rady, sprecyzował Walny Zjazd.

Zadania Oddziału Propagandy Floty sprecyzowane są w programie Oddziału i wykonywane systematycznie przez Zarząd tegoż.

PROGRAM PRAC WYDZIAŁU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.

SEKCJA DO SPRAW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ. Sekcja ta będzie miała za zadanie wszechstronne studjum zagadnienia rozwoju żeglugi śródlądowej pod kątem widzenia rozwoju gospodarczego Państwa, z uwzględnieniem potrzeb obrony i innych potrzeb państwowych i społecznych, przy czym pomocne jej będą władze prowincjonalne Ligi, w zbadaniu i zebraniu miejscowych danych, potrzebnych do tego studjum.

Sekcja nawiąże ścisłą łączność i uzgodni swą pracę z czynnikami interesującymi się zagadnieniem żeglugi śródlądowej, jak Rada Zjazdów Żeglugowych, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, Towarzystwo Geograficzne i inne, oraz zaopiaruje swoją współpracę władzom rządowym, a więc Ministerstwu Komunikacji, Robót Publicznych, Przemysłu i Handlu i Sztabowi Głównemu, wysuwając projekt powierzenia całokształtu zagadnienia jednemu odpowiedzialnemu czynnikowi, popierając przytem ideę utworzenia Państwowej Rady do spraw żeglugi śródlądowej i taką organizację tej dziedziny oraz taki plan, jaki w rezultacie da wszechstronne studjum zagadnienia.

Od decyzji czynników odpowiedzialnych, a więc przede wszystkim rządowych, decyzji organizacyjnych i programowych, zależne będą dalsze prace Ligi w dziedzinie propagandy i pomocy finansowej w tym dziale, jak i udział Ligi w realizacji konkretnych prac nad rozwojem sieci, floty i całej dziedziny żeglugi śródlądowej.

Sekcja ta dzieli się na 3 referaty:

a) Referat Sieci, którego zadaniem będzie studjum rozbudowy sieci żeglugi śródlądowej (regulacja rzek, budowa kanałów i t. d.) — pod kątem widzenia —

jak wyżej wspomniano — racjonalnego wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla gospodarczego rozwoju kraju, z nawiązaniem do planu rozbudowy dróg żelaznych i uzgodnienia interesu kolejowego z interesem żeglugi śródlądowej, oraz studjum wykorzystania spadku wód śródlądowych dla celów elektryfikacji kraju i t. p.

b) Referat Taboru przeprowadzi studjum racjonalnej organizacji żeglugi śródlądowej, wykorzystania istniejącego taboru, potrzebnej ilości i jakości nowego, sposobów jego użycia i t. p.

c) Referat Przemysłowo-Handlowy będzie miał za zadanie współdziałanie w opiece nad przemysłem i handlem w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w polityce przeładunkowej z kolei na wodę, w polityce szyprowskiej i t. p.

2) SEKCJA WYCHOWANIA WODNEGO. Sekcja ta będzie miała za zadanie krzewienie w społeczeństwie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki na wodach śródlądowych, z naturalnym dążeniem ku morzu.

Sekcja ta rozwija przede wszystkim działalność propagandową, nie kolidując z pracami organizacji sportowych i turystycznych w bezpośrednim wykonywaniu tych prac, a współdziałając jedynie z temi organizacjami i władzami odpowiedzialnymi, jak Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego i t. p.

Sekcja opiera swoją pracę na Oddziałach Ligi, zwłaszcza tych, które położone są nad wodami śródlądowymi.

Sekcja dzieli się na dwa referaty:

a) Referat ogólny, którego zadaniem jest współdziałanie z organizacjami uprawiającymi sport i turystykę wodną w propagowaniu budowy przystani na rzekach, jeziorach i kanałach, krzewienie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki wodnej, w szczególności wśród członków Ligi i organizacja drużyn wodnych Ligi Morskiej (drużyny mundurowe), ustalanie wytycznych pracy tych drużyn.

b) Referat młodzieży prowadzi organizację młodzieży w przysposobieniu jej do sportu wodnego i turystyki wodnej — na terenie szkół powszechnych, zawodowych i średnich, kursy szkutnictwa i żeglarstwa i t. p.

PROGRAM PRAC WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Sekcja gospodarczo - polityczna.

Zadania, które Sekcja Gospodarczo-Polityczna ma zamiar wypełnić w roku 1931, są następujące:

I. Zorganizowanie ewidencji w celu wykorzystania materiału dla celów praktycznych. Prace te mają na celu zebranie wszystkich konkretnych wiadomości, dotyczących danego terenu kolonizacyjnego z wyraźnym celem stworzenia pewnego rodzaju kartoteki, umożliwiającej informowanie każdego zainteresowanego, przez kogo bądź z członków Sekcji, względnie nawet Sekretarjatu i innych Sekcji.

II. Zorganizowanie obsługi wyjeżdżających. Łącznie z ewidencją (p. I.), ściśle związana jest sprawa specjalnej pomocy technicznej dla wyjeżdżających w zakresie różnych formalności w Polsce i w terenie.

Do tego należą następujące sprawy: 1) formalności w Polsce (stosunek do wojskowości, emerytury, paszporty, likwidacja interesów w Polsce szczególnie majątków ziemskich — funkcje przy-

szlego Banku Kolonialnego); 2) przyjazd na miejsce (wybór drogi, sposoby przejazdu (linje okrętowe, ulgi kolejowe), przejazdy w terenach) samochodami etc.); koszty przejazdu najtańszego etc.); 3) na terenie kolonizacyjnym (formalności zgłoszenia u władz, ułatwienia u Polaków tam zamieszkałych etc.).

III. Bank Kolonialny. Dokładne zbadanie podstawy operacyjnej Banku Kolonialnego. Dwa zasadnicze działy: likwidacyjny (jako pełnomocnik wyjeżdżających), oraz dział handlu zagranicznego.

Zbadanie charakteru działalności finansowej poszczególnych banków państwowych w stosunku do emigracji.

IV. Izby Handlowe. Dążenie do utworzenia Polsko - Portugalskiej Izby Handlowej, oraz ożywienia, względnie przekształcenia polsko - łacińsko - amerykańskiej Izby Handlowej, podjęcie próby stworzenia z ramienia L. M. i K. polsko-francuskiej izby kolonialnej, wzgl. instytucji dla umożliwienia kontaktu z odpowiednimi francuskimi organizacjami.

V. Syndykaty kolonizacyjne. Dążenie do stworzenia specjalnego Syndykatu dla kolonizacji Angoli. Kontrola społeczna istniejących Towarzystw Kolonizacyjnych.

VI. Spółki handlowe. Tworzenie przez kapitał prywatny spółek handlowych dla handlu z terenami kolonizacyjnymi (Parana, Portugal.). Rozszerzenie działalności działającej już spółki dla handlu z Płd. Afryką również na Angolę (Lobito).

Nawiązanie kontaktu ze sferami gospodarczymi (Izby Handlowo - Przemysłowe) i zainteresowane ich zagadnieniem ekspansji gospodarczej na kolonialne rynki zbytu.

Sekcja Higieny Kolonialnej.

Sekcja Higieny Kolonialnej jest ekspertem Ligi Morskiej i Kolonialnej w sprawach dotyczących się: a) higieny kolonialnej, b) aklimatyzacji, c) wyboru terenów do kolonizacji.

Sekcja Higieny Kolonialnej współdziała z Uniwersytetem Warszawskim i z Kasą Chorych w urzędowaniu i prowadzeniu ambulatorjum i laboratorium, poświęconych patologii egzotycznej; współdziała ze wszystkimi instytucjami w urzędowaniu wykładów, kursów uzupełniających etc. (w swojej dziedzinie); reprezentuje Ligę Morską i Kolonialną w kraju i zagranicą (w porozumieniu z Naukowym Instytutem Emigracyjnym) na zjazdach i kongresach, poświęconych zagadnieniom medycyny kolonialnej; współdziała z Kwartalnikiem Naukowego Instytutu Emigracyjnego, umieszczając w nim serjami prace naukowe, które z czasem utworzą pierwszy w Polsce podręcznik Patologii Egzotycznej; oddaje się w braku odpowiedniej instytucji urzędowej do dyspozycji Kierownictwu Marynarki Wojennej, Departamentowi Morskiemu M. P. i H. i Urzędowi Emigracyjnemu — w sprawach, związanych z opieką lekarską nad marynarzami i reemigrantami, wracającymi z terenów międzyzwrotnikowych.

Sekcja Mandatowa.

Sytuacja prawna kolonij niemieckich nie jest właściwie wyjaśniona.

Traktat Wersalski stwierdza tylko zrzeczenie się przez Niemcy posiadłości kolonialnych na rzecz Koalicji i wspomina tylko ogólnie o nadzorze Ligi Narodów nad sprawowaniem mandatów.

Na terenie Ligi Narodów działa, t. zw. Komisja Mandatowa, która ma czuwać nad wykonywaniem mandatów. Do Komisji tej poza Anglią, Francją, Belgią, Włochami, Japonią i t. p. wchodzi także i Niemcy. Polska w Komisji tej nie zasiada.

Sekcja Mandatowa powołana została do życia celem: 1) zbadania stanu prawnego mandatów kolonialnych niemieckich; 2) przygotowania materiałów do wystąpienia o schedę po b. dominium kolonialnem Niemiec; 3) przygotowania gruntu na terenie M. S. Z. i Sejmu w sprawie oficjalnego zwrócenia się o przyznanie Polsce części kolonij niemieckich; 4) nawiązania łączności z pokrewnymi Lidzami organizacjami Francji, Anglii i Włoch; 5) publikowania zebranych i opracowanych materiałów, dotyczących schedy po b. dominium kolonialnem Rzeszy;

W tym celu Sekcja zorganizowała szereg ludzi, którzy podjęli się opracowania sprawozdań i protokołów z posiedzeń Komisji Mandatowej Ligi Narodów. Protokoły te wraz ze sprawozdaniami obejmują 17 dużych tomów.

Sekcja przestudjuje jednocześnie opinie zagraniczne w zakresie kompetencji Ligi Narodów i państw mandatowych, oraz po zebraniu i wyczyszczeniu materiału — zwróci się do prawników (profesorów prawa publicznego) o przygotowanie odpowiedniej tezy polskiej w sprawie naszych pretensyj.

Ukończenie prac, związanych z opracowaniem nagromadzonego materiału, w sprawach formalno - prawnych — kolonij niemieckich Sekcja przewiduje na m-c maj 1931. r.

Zamykając posiedzenie Rady Głównej, Prezes Rady p. Wiceminister Koźuchowski wygłosił krótkie przemówienie, wskazując na doniosłość dla przyszłości Państwa znaczenie prac, które Liga bierze na siebie z chwilą uchwalenia powyższego programu. Powiązanie ze sobą wszystkich trzech czynników rozwoju gospodarczego każdego państwa: żegluga śródlądowej, portów i żegluga morskiej oraz kolonizacji zamorskiej, te trzy etapy naszej pracy zbiorowej, związane w logiczną całość, stać się muszą fundamentem prawdziwie pomysłnej przyszłości Polski.

ZORGANIZOWANIE SEKCJI DO SPRAW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.

W poniedziałek, dnia 12 stycznia r. b., odbyło się w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej inauguracyjne posiedzenie Sekcji do spraw rozwoju żegluga śródlądowej. Jak już pisaliśmy — Zarząd Główny L. M. i K. podzielił swe prace na trzy wydziały: morski, kolonialny i żegluga śródlądowej. Ten ostatni wydział, którego kierownictwo objął p. Gen. Kwaśniewski, dzieli się na dwie sekcje: 1) sekcję do spraw rozwoju żegluga śródlądowej i 2) sekcję wychowania wodnego.

Na inauguracyjne zebranie Sekcji Żegluga Śródlądowej zostali zaproszeni przedstawiciele pokrewnych towarzystw

i instytucji, zajmujących się sprawami żegluga śródlądowej, oraz przedstawiciele zainteresowanych Ministerstw.

Na konferencję przybyło 22 uczestników. Przewodniczył p. Gen. Kwaśniewski, który w obszernym przemówieniu scharakteryzował zadania Wydziału Żegluga Śródlądowej Zarządu Głównego i zaprosił obecnych do współpracy w tworzącej się sekcji. Liga Morska i Kolonialna dąży bowiem do ześrodkowania wszystkich wysiłków społecznych, zmierzających do uregulowania spraw żegluga śródlądowej zgodnie ze wskazaniami i interesem państwowym. Fragmenty pracy, wykonane w poszczególnych organizacjach i towarzystwach powinny na terenie Sekcji do spraw rozwoju żegluga śródlądowej znajdować swój wspólny mianownik i w formie konkretnych planów, czy wniosków, winny być kierowane dalej celem stopniowej realizacji. Sekcja chce służyć Państwu pomocą w zakresie swoich środków i możliwości przez przeprowadzanie odpowiednich studjów i badań, które mogą być następnie wykorzystane przez czynniki miarodajne. W tym celu Sekcja dążyć będzie do utrzymania ścisłego kontaktu z instytucjami pokrewnymi oraz organizacjami fachowymi, jak również zapraszać będzie na swe zebrania delegatów władz państwowych w charakterze łączników. P. Gen. Kwaśniewski stawia wniosek, ażeby powołane zostały w łonie sekcji 3 referaty, które podziela prace pomiędzy siebie. Będą to referaty: 1) sieci wodnej, 2) taboru i 3) przemysłowo-handlowy.

Wywiązała się następnie dyskusja w sprawie zadań Sekcji i jej organizacji, w której zabierali głos pp.: Gen. Kwaśniewski, Inż. Tillinger, Inż. Decjusz, Inż. Ringman, Inż. Maliszewski, Inż. Wojtkiewicz, Krzyżanowski, Mjr. Kandel, Pos. Dr. Waryński i inni, poczem przyjęto proponowany podział organizacyjny Sekcji. Przeprowadzone wybory dały wynik następujący: kierownikiem Sekcji został p. Poseł Dr. Tadeusz Waryński, kierownikiem referatu sieci wodnej — p. Inż. Rafał Mierzyński, kierownikiem referatu taboru — p. Inż. Jerzy Decjusz i kierownikiem referatu przemysłowo - handlowego p. Edmund Krzyżanowski. Sekretarzem Sekcji wybrany został p. Ciechanowski.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Uchwałą Zarządu Głównego iz dn. 17 grudnia 1930 r. został zalegalizowany Oddział L. M. i R. w Zdobunowie.

Zarząd Oddziału ukonstytuował się, jak następuje, pp.: Jan Kulesza — Prezes, Stefan Bem — Wiceprezes, Jan Szelestowski — Sekretarz, Józef Wrześniowski — Skarbnik, Adolf Chmielowski — Gospodarz. Członkowie Zarządu, pp.: Kazimierz Hetloff, Stanisław Kiełkiewicz, Dr. Mikołaj Androszczuk, Józef Herbaczewski, Alojzy Różniecki, Jan Gałczyński.

Komisja Rewizyjna, pp.: Benedykt Śliwowski, Józef Kotowski, Karol Odrobiński.

SPROSTOWANIE

W dziale oficjalnym w poprzednim numerze podano pomyłkowo w rubryce „Nowozatwierdzone Oddziały” zamiast Oddział w Chłapowie — Oddział w Chałupach.

POLACY! NA MORZE!



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

SEKCAJA III

KILKA WNIOSKÓW DO NASZEGO PROGRAMU

Polityka państw kolonialnych w epoce merkantylnej opierała się głównie na systemie maksymalnego eksploataowania na poszczególnych terenach zamorskich wszelkiego rodzaju surowców, w pierwszym rzędzie metali szlachetnych; równoległe z eksploatacją surowców, tereny zamorskie stanowiły rynek zbytu produktów metropolii, przyczem kraj macierzysty w handlu zamorskim był uprzywilejowany i nie pozwalał na żadną w tym względzie konkurencję.

Już jednak w XVIII wieku pod wpływem teorii Smitha i fizjokratów, charakter polityki kolonialnej z okresu merkantylnego stopniowo zaczął ulegać przemianom, których wyrazem były dążenia szczególnie silnie zaludnionych przez emigrantów kolonij do całkowitego usamodzielnienia się. Wynikiem tych dążeń było powstanie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Wreszcie polityka kolonialna XIX wieku i w pewnym stopniu czasów obecnych nabiera zasadniczych cech kumulacji z polityką emigracyjną. Teren zamorski przestaje być wyłącznie przedmiotem eksploatacji przez metropolję, staje się natomiast miejscem, dokąd emigruje część społeczności z kraju macierzystego, nieznajdująca w nim wskutek różnych zjawisk ekonomiczno - społecznych — możliwości znalezienia normalnych warunków egzystencji.

Kumulacja polityki kolonialnej z emigracyjną wysuwa w państwie pozytywnie emigracyjnym, koncepcję posiadania własnego terenu zamorskiego, nadającego się pod kolonizację dla nadwyżki ludnościowej z kraju macierzystego z celem nastawieniem emigracji na u-

trzymywanie przez nią najściślej- szego kontaktu z metropolją.

W tych szczęśliwych warunkach znalazły się tylko nieliczne państwa.

Polska, posiadająca (poza Rosją Sowiecką) najwyższy przyrost ludności w Europie, olbrzymi już procent swych synów poza granicami państwa, zmuszona do dnia dzisiejszego poszukiwać rynków zbytu — niestety — dla swojego nadmiaru siły roboczej, posiadająca jednak obok tego wyjście na świat w postaci wolnego dostępu do morza — może znaleźć tylko rozwiązanie stosunków populacyjno - gospodarczych w nabyciu terenu zamorskiego, nadającego się pod kolonizację. Poszukiwanie takiego terenu i nabycie go, nie należy do spraw łatwych, bynajmniej jednak nie do niemożliwych.

Nie tak dawny jeszcze system nabywania kolonij przez zawłaszczenie terytorjum, które nie posiadało właściciela (przyczem pierwotne organizacje społeczne tubylców nie brane były pod uwagę), w dobie obecnej jest nie do pomyślenia. Nabycie kolonij jest możliwe przez kupno, dzierżawę wieczystą lub też przez podbój. Nie od rzeczy będzie wspomnieć o pewnych postanowieniach, powziętych na konferencji w Berlinie z dnia 26 lutego 1885 r., w przedmiocie obowiązku notyfikowania o zamiarze nabycia kolonij na obszarze Afryki, wszystkim państwom, które podpisały podówczas odnośny akt. Jakkolwiek akt ten dotyczy formalnie kontynentu afrykańskiego, to jednak przyjęło się w stosunkach międzynarodowych uważać postanowienia jego za obowiązujące i w innych czę-

ściach świata. Państwa podpisane mają prawo zgłosić zastrzeżenia, o ile nabycie kolonij nie odpowiada ich interesom.

Ustaliwszy sobie zasadniczy cel — nabycie terenu zamorskiego pod naszą kolonizację (co by pozwoliło na racjonalne rozwiązanie u nas problemu agrarnego) — musimy stwierdzić wyjątkowo niesprzyjającą dla tego celu konjunkturę. Idąc po linii ewolucyjnej, możemy jednak już dziś wysunąć zupełnie realny do wykonania — w najbliższym czasie plan naszych poczynań kolonialnych. Chodziłoby o znalezienie odpowiednich terenów zamorskich, gdzie moglibyśmy prowadzić w sposób nieskrępowany handel zamorski.

Byłby to pierwszy krok naszego celowego wyjścia za morze, któryby pozwolił po pewnym czasie na zorientowanie się, co do naszych kwalifikacji i zdolności kolonialnych. Za takim, a nie innym wszczęciem naszej aktywnej działalności przemawiają fakty historyczne: pierwotnymi i najbardziej doskonałymi pionierami kolonialnymi byli nie wielcy mężowie stanu i politycy — lecz zwykli handlowcy, ludzie interesu.

Wychodząc z tego założenia, musimy stwierdzić, że najdogodniejszemu teoretycznie do natychmiastowego realizowania i eksperymentowania naszych poczynań w zakresie handlu zamorskiego, wydają się terytoria, objęte mandatami międzynarodowymi. Stosunki handlowe, które należałoby nawiązać na tych terytorjach, przyczyniłyby się z pewnością do lepszego uargumentowania ewentualnych żądań przyznania nam mandatu lub też kolonij na własność.

Przytoczone wnioski wymagają

oczywiście zapoznania się przede wszystkim z charakterem prawnym mandatów i gruntownego rozpatrzenia całokształtu stosunków handlowych na objętych mandatami terytorjach.

Źródłem powstania mandatów międzynarodowych, faktycznie nie był ani artykuł 22 Paktu Ligi Narodów, ani też art. 119 Traktatu Wersalskiego. Wojna światowa objęła również posiadłości kolonialne. Zanim ogłoszono zawieszenie broni między aliantami i państwami centralnymi oraz zanim podpisano Traktat Pokoju, faktem dokonany był już objęcie w posiadanie prawie że wszystkich posiadłości kolonialnych państw centralnych przez wojska koalicyjne. Nie była to czasowa okupacja, lecz zwykłe wejście w posiadanie cudzej własności przez podbój. By jednak uniknąć zarzutów z tytułu tej aneksji, zwrócono się do Ligi Narodów.

Spreparowana została instytucja, której dano nazwę mandatu międzynarodowego. Projekt tej instytucji przyjęty został przez aliantów jeszcze przed podpisaniem Traktatu Wersalskiego, jak również jeszcze przed podpisaniem tegoż Traktatu dokonana została w dniu 6 maja 1919 r. przez Radę Najwyższą repartycja mandatów między zwycięzcami.

Na skutek późniejszych dopiero protestów Włoch, Portugalji i Belgji, dokonane zostały pewne zmiany w tym podziale — Polski oczywiście podówczas w rządzie państw protestujących nie było.

Artykuł 119 Traktatu Wersalskiego był więc tylko sformułowaniem prawnym w odniesieniu do dokonanego faktu odebrania Niemcom posiadłości kolonialnych. Artykuł ten brzmi, jak następuje:

„Niemcy zrzekają się na korzyść Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich.”

Za Głównie Mocarstwa zgodnie z tekstem, zawartym w preambule Traktatu Wersalskiego, należy uważać: Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Imperjum Wielkiej Brytanji, Francję, Włochy i Japonję. Wobec tego, że Stany Zjednoczone Traktatu Wersalskiego nie ratyfikowały, ipso facto zostały wyeliminowane z grupy państw, o których mówi art. 119. Cechą charakterystyczną omawianego artykułu jest jego zwięzłość, zupełnie zrozumiała, jeżeli chodzi o akt

zrzeczenia się przez Rzeszę Niemiecką praw do swej własności, natomiast niejasna w ujęciu, jeżeli chodzi o podmiot prawny, na którego rzecz własność przechodzi. Wymieniona w artykule Nr. 119 grupa państw nie stanowi osobowości prawnej i dlatego też prawnym właścicielem byłych posiadłości zamorskich Rzeszy Niemieckiej nie jest. Wydaje się z artykułu 119, że Głównie Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone mają prawo decydowania o losie tych posiadłości, nie miałyby jednak prawa przekazywania komukolwiek poszczególnych obszarów na własność. Interpretacji takiej zaprzecza jednak fakt ołdania na własność na mocy decyzji Rady Najwyższej (składającej się z reprezentantów Głównych Mocarstw) Portugalji — terytorjum Kiongi, Włochom zaś terytorjum Jubalandu. Ustalić więc należy, że Rada Najwyższa, względnie inna reprezentacja Głównych Mocarstw, miała prawo dysponowania poniemieckimi posiadłościami kolonialnymi, włącznie do oddania ich na własność i to jakiegokolwiek państwu (niekoniecznie Głównemu Mocarstwu) według uznania teŹe Rady.

Przy omawianiu charakteru prawnego art. 119, nadmienić wypada, że argumentacja niektórych publicystów kolonialnych polskich, co do praw naszych do kolonij poniemieckich z tytułu sukcesji, czy teŹ schedy, w ramach Traktatu Wersalskiego nie znajduje uzasadnienia prawnego.

Dowolność w dysponowaniu obrzynnem dominium kolonjanem przez Głównie Mocarstwa stała również w związku przyczynowym z koniecznością ograniczenia jej w ramach instytucji mandatu międzynarodowego. Sformułowanie art. 22 Paktu Ligi Narodów zasługuje na przytoczenie:

„Następujące zasady stosują się do kolonij i do terytorjów, które na skutek wojny przestały być pod zwierzchnictwem Państw, dotychczas niemi rządzących, a które są zamieszkane przez ludy, jeszcze niezdolne do rządzenia się samodzielnie w szczególnie trudnych warunkach nowożytnego świata. Dobrobyt i rozwój tych ludów stanowią święte postannictwo cywilizacji i dlatego godzi się włączyć do niniejszej umowy rekojmię spełnienia tego postannictwa.

Najlepszym sposobem urzeczywistnienia w praktyce teŹ zasad jest powierzenie opieki nad temi ludami narodom rozwiniętym, które ze względu na swe zasoby, doświadczenie i

położenie geograficzne, mogą najsukteczniej przyjąć na siebie podobną odpowiedzialność i zechcą ją przyjąć; narody te wykonywałyby opiekę w charakterze mandatarjuszw Związku i w jego imieniu.

Charakter mandatu winien być różny, zależnie od stopnia rozwoju lulu, położenia geograficznego terytorjum, jego warunków gospodarczych i innych podobnych czynników.

Niektóre społeczności, które naleŹyły poprzednio do Cesarstwa Otomańskiego, osiągnęły taki stopień rozwoju, że ich istnienie niepodległe może być uznane tymczasowo, pod warunkiem, że rady i pomoc mandatarjusza kierować będą ich administracją aż do chwili, kiedy się staną zdolne do samodzielnych rządów. Życzenia tych społeczności winny być w pierwszym rzędzie wzięte pod rozwagę przy wyborze mandatarjusza.

Stopień rozwoju, na którym się znajdują inne ludy, w szczególności w Afryce środkowej, wymaga, aby mandatarjusz podjął zarząd terytorjum na warunkach, które uniemożliwią naduŹyćcia, jak handel niewolnikami, bronią i alkoholem, zapewnią wolność sumienia i religji, z temi tylko ograniczeniami, których może wymagać utrzymanie porządku publicznego i dobrych obyczajów, zabronią wznoszenia fortec, tworzenia stacyj wojskowych i morskich oraz wyszkolenia wojskowego tubylców, o ile to nie jest konieczne ze względów policyjnych lub do obrony terytorjum, wreszcie zapewnią innym członkom Związku równe warunki wymiany i handlu.

Wreszcie są takie terytorja, jak Afryka południowo - zachodnia i niektóre wyspy Oceanu Spokojnego, które dla swej nielicznej ludności, niewielkiego obszaru, oddalenia od ognisk cywilizacji, przyległości geograficznej do terytorjum mandatarjusza lub dla innych powodów, mogłyby być rządzone najlepiej pod panowaniem ustaw mandatarjusza, jako część nierozdzielna jego terytorjum, z zastrzeżeniem jednak wyszczególnionych wyŹej rekojmi w interesie ludności tubylczej.

We wszystkich tych wypadkach mandatarjusz winien przedkładać Radzie coroczne sprawozdania o powierzonych mu terytorjach.

Jeżeli granice władzy, nadzoru i zarządu, które ma sprawować mandatarjusz, nie zostały ułożone uprzednio w konwencji między Członkami Ligi, odpowiednie postanowienia pod tym względem poweźmie Rada.

Stała Komisja będzie odbierała i badała sprawozdania roczne mandatarjuszy oraz udzielała Radzie opinji we wszystkich sprawach, związanych z wykonaniem mandatu”.

Jak więc wynika z treści przytoczonego artykułu, zawiera on sformułowanie idei, wskazującej podstawy moralne współżycia ludów cywilizowanych z ludami tubylczymi, zamieszkałymi w byłych kolonjach niemieckich lub też na terytorjach, należących do byłego państwa Otomańskiego; formułuje warunki, wymagane od mandatarjusza, jako gwarancja wypełnienia nałożonych nań zobowiązań; wskazuje wytyczne w zakresie administracji; ustala ograniczenia w pewnych niedozwolonych dziedzinach handlu; stanowi wreszcie o zrównaniu państw, łądących członkami Ligi, z prawami obywateli mandatarjusza w zakresie wolności wymiany i handlu.

Klauzula zrównania w zakresie handlu, jak zresztą i inne zasady, zawarte w art. 22 Paktu Ligi, rozwinięte zostały szerzej w poszczególnych statutach, ustalonych dla mandatarjuszków przez Ligę Narodów.

Mandatarjusz zobowiązany jest stosować jednakowe przepisy prawne wobec obywateli państw, należących do Ligi, narówni z obywatelami państwa, któremu powierzony został mandat, w dziedzinie ochrony osób i ich mienia, uznawania prywatnej własności ruchomej i nieruchomości, wykonywania zawodów i t. p. Zapewnia wolny tranzyt i przewóz towarów, jednym słowem całkowitą równość gospodarczą, handlową i przemysłową. Mandatarjusz ma wreszcie prawo udzielania wszelkiego rodzaju koncesyj bez różnicy na obywatelstwo. Ta sama równość przysługuje nie tylko poszczególnym osobom, ale i towarzystwom oraz spółkom akcyjnym.

Z pobieżnego nawet streszczenia charakteru prawnego mandatu, wyraźnie rysuje się dla Polski teoretyczna możliwość penetracji handlowej na tereny, objęte mandataми. W tym względzie, z uwagi na nasze warunki kredytowe, wska-

zana jest obok prywatnej inicjatywy interwencja państwowa. Jest ona wskazana tembardziej, że istnieje powszechnie mniemanie, co do możliwości przejścia w niedługim czasie z systemu mandatów do usamodzielnienia się kolonij lub też inkorporacji ich do posiadłości państw kolonialnych. Będzie to więc moment rewizji dzisiejszego stanu faktycznego, przejścia z władania kolonjami prowizorycznego na władanie stałe. Termin tej rewizji nie da się przewidzieć; wydaje się, że nie nastąpi on z pewnością w 1931 r., jak to przepowiedali już niektórzy badacze problemu. Niedoskonała jednak forma mandatu oraz prawdopodobnie rozszczenia państw pokrzywdzonych, a zainteresowanych posiadłościami kolonialnymi, będą przyczyną niedalekiego momentu rewizji, momentu, do którego Polska nie może być, tak jak w 1919 r., nieprzygotowana.

HUBERT SUKIENICKI.

PRZYCZYNNKI DO DZIEJÓW KOLONJALNYCH FRANCJI

Protectoraty francuskie

MAROKKO.

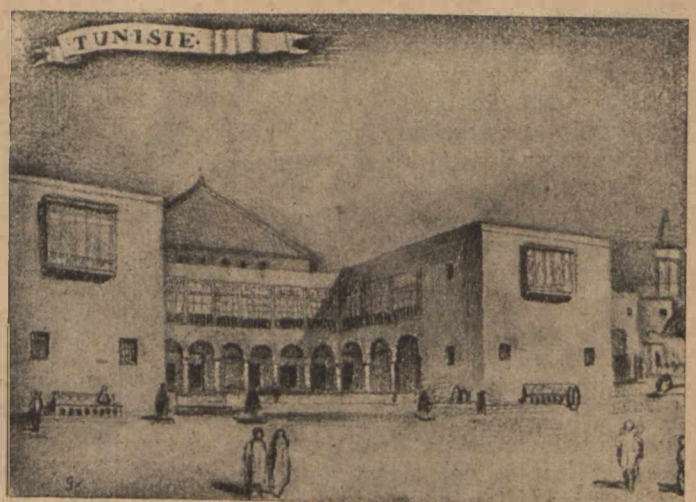
Z pośród wszystkich protectoratów francuskich niewątpliwie najtrudniej ustalił się protectorat nad Marokkiem. Francja napotykała tu znaczne przeszkody ze strony państw trzecich, zwłaszcza Niemiec. Nadało to kwestji marokańskiej charakter par excellence międzynarodowy, czego najlepszym dowodem jest zwołanie specjalnej konferencji międzynarodowej, powołanej do rozstrzygnięcia sprawy Marokka.

Rozwój kwestji marokańskiej do 1906 r.

Sułtanat marokański, pogrążo-

ny w anarchji, był terenem wpływów angielskich, francuskich i hiszpańskich. Anglja, mając poważne stosunki handlowe z Marokkiem, chętnie byłaby utworzyła z tego kraju posiadłość brytyjską, ale zdawała sobie sprawę, że będzie to nader trudne ze względu na interesy Hiszpanji, pretendującej do części wybrzeża, oraz Francji, która uważała państwo Szeryfa za przynależność Algieru. Anglja skłaniała się do pozostawienia Francji wolnej ręki w Marokku za cenę jej désintéressement w Egipcie, to też, gdy Szeryf marokański, Abd-el-Azis, przestraszo-

ny ostrem wystąpieniem Francji z powodu niepokojenia przez buntownicze plemiona granicy Algieru, wysłał do Londynu poselstwo (1901 r.) z prośbą o objęcie protectoratu nad Marokkiem, rząd Brytyjski propozycji nie przyjął, tembardziej, że zajęty był sprawą Transvaalu. Wysłano wtedy poselstwo do Paryża, gdzie został podpisany protokół z 20 lipca 1901 r. Protokół ten przeprowadził delimitację Marokka od Algieru. Trudności, jakie się nastęczyły przy jego wykonaniu, dały powód zawarcia konwencji w Algierze 20 kwietnia 1902 r., na mocy któ-



Przygotowania do Międzynarodowej Wystawy Kolonialnej w Paryżu. Projekty pawilonów Marokka i Tunisu.

rej rząd francuski miał udzielać pomocy rządowi Szeryfa, ilekroć okazałaby się tego potrzeba dla uśmierzenia buntowniczych plemion marokańskich. Wkrótce potem zawarto w Algierze nową konwencję (20.V.1902), która ustanowiła nad plemionami nadgranicznymi rodzaj straży, powierzonej przeważnie Francji.

Z przyznanego jej tą ostatnią konwencją prawa udziału w tłumieniu rewolt niesfornych plemion, Francja wielokrotnie korzystała, nie spotykając sprzeciwu ze strony Anglii, z którą stosunki stawały się coraz lepsze ze względu na pojednawczą politykę Edwarda VII. Rezultatem tej polityki było słynne porozumienie francusko - angielskie z 8 marca 1904 r., które doprowadziło do zawarcia entente'y. Z pośród trzech, zawartych wtedy umów, jedna deklaracja dotyczy Marokka i Egiptu.

Francja zobowiązała się nie protestować przeciw zajęciu Egiptu przez Anglię, która wzamian za to zrzekła się wszelkich pretensyj do Marokka. Rząd francuski jednak nie zdążył wyzyskać prerogatyw, jakie dlań wynikały z powyższego aktu, spotkał się bowiem ze sprzeciwem ze strony Niemiec. Oddawna już patrzyły one niechętnie na zbliżenie francusko-angielskie, którego następstwem mogło być przyłączenie się Anglii do sojuszu francusko-rosyjskiego. To też rząd niemiecki starał się popchnąć Rosję do akcji na Dalekim Wschodzie i uniemożliwić jej przez to udzielenie pomocy Francji w razie potrzeby. Kiedy więc wybuchła wojna japońska, gabinet berliński uznał, że nadeszła chwila do wystąpienia przeciw Francji. Pretekstem zaczepki była sprawa Marokka. Niemcy objawiały niezadowolenie z powodu polityki francuskiej w tym kraju, ale myliły się ktoś, kto by sądził, że chodziło im bezpośrednio o Marokko: nie miały tu one przecież żadnych specjalnych interesów, a kwestja marokańska miała być tylko pretekstem, punktem wyjścia w kampanji przeciw Francji.

Gdy w początkach 1905 r. minister pełnomocny Francji w Tangierze, Saint-René — Taillandier, zaczął prowadzić w Fezie rokowania, co do przeprowadzenia pewnych reform, które Francja uważała za konieczne, rozszerzyła się za sprawą Niemiec pogłoska, jakoby miał się on wyrazić, że jest obdarzony mandatem Europy. O-

pinja publiczna Niemiec zwróciła się już teraz wyraźnie przeciw Francji, a Wilhelm II odbył słynną podróż do Tangieru, gdzie wygłosił prowokacyjną mowę przeciw Francji.

Prądy pacyfistyczne, rozszerzające się we Francji od czasu sprawy Dreyfusa, a których owocem było ograniczenie do dwóch lat przymusowej służby wojskowej, powiększyły oczywiście zuchwalstwo Niemiec. To też nie zawahały się one wystąpić z żądaniem zwołania konferencji międzynarodowej, któraby rozstrzygnęła kwestję marokańską, załatwioną dotychczas „z wyraźnym pogwałceniem interesów niemieckich”. Francuski minister spraw zagranicznych, Delcassé, zdając sobie sprawę, że prawa, nabyte przez Francję w Marokku, są słuszne i nie podlegają wątpliwości, przeciwstawił się stanowczo wszelkim propozycjom zwołania konferencji. Ale stanowisko jego było niesłychanie trudne wobec intryg niemieckich w Paryżu i Fezie. Pod wpływem posła niemieckiego w Lizbonie, Tattenbacha, sułtan marokański zgodził się na zwołanie konferencji, równocześnie w Paryżu rosła opozycja przeciwko Delcassé, zarówno w rządzie, jak i w parlamencie, tak że widział się on zmuszony zgłosić dymisję, która została przyjęta w początku czerwca 1905 r. Po ustąpieniu tego wybitnego męża stanu, który jasno widział, że Francja, mając za sobą Anglię, Hiszpanję, Włochy, Rosję i Stany Zjednoczone, nie potrzebuje obawiać się pogroźek niemieckich, nastąpił nowy kurs w polityce zagranicznej francuskiej, kierowanej obecnie przez premiera Rouvier. Będąc zawsze zwolennikiem porozumienia z Niemcami, Rouvier przez krótki tylko czas prowadził jeszcze pertraktacje z ambasadorem niemieckim w Paryżu, Radolinem, a gdy ten stanowczo zaznaczył, że rząd jego nie odstępował od żądania zwołania konferencji, premier francuski uznał za stosowne zaniechać dalszego sprzeciwu.

W ten sposób niemiecka koncepcja zwołania konferencji międzynarodowej dla uregulowania kwestji marokańskiej została zrealizowana.

Konferencja w Algesiras.

Konferencja zebrała się 15 stycznia 1906 r. w Algesiras w Hiszpanji. Wzięły w niej udział: Niemcy, Austria, Węgry, Belgja, Hiszpanja, Stany Zjednoczone, Francja, Wielka Brytania, Włochy,

Marokko, Holandja, Portugalia, Rosja i Szwecja, t. j. państwa, które podpisały t. zw. traktat madyrycki z 1880 r., dotyczący protekcji, udzielanej tubylcom marokańskim, pracującym w poselstwie lub konsulacie jednego z oddzielnych państw.

Z pośród państw, które zebrały się w Algesiras, niewątpliwie najbardziej zainteresowana była Francja. Ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo z Algierem zależało jej szczególnie na uzyskaniu wpływów w Marokku z wykluczeniem wszelkiego oddziaływania państw trzecich; stosunki, panujące w Marokku, oddziaływały bowiem bezpośrednio na sytuację w Algierze, to też, gdyby jakie państwo usadowiło się w Marokku, mogłoby ono poważnie podkopać władzę Francji w jej północno - afrykańskiej kolonii. Wpływy ekonomiczne Francji w Marokku były większe, niż jakiegokolwiek innego państwa. Od czasu ugody angielsko-francuskiej z 8 kwietnia 1904 r. handel francuski wziął górę nad angielskim, 25 milionów fr. kapitałów francuskich było ulokowanych w Marokku; na 72 miliony długu publicznego — 69 było wierzytelności francuskich. Prawa Francji zresztą oparte były na traktatach z 1845, 1901, 1902 i 1904 r.

Poza tem należy dodać, że linja polityki francuskiej w Marokku była zawsze jasno wytknięta: kraj ten miał pozostać niepodległy pod władzą sułtana, miała być jednak zapewniona wolność handlu oraz przeprowadzone reformy w dziedzinie policyjnej, finansowej i gospodarczej.

Na czem opierały się pretensje Niemiec? — Przedewszystkiem na cytowanym powyżej traktacie z 1880 r., w którym Marokko zapewniło wszystkim sygnatarjuszom korzystanie z klauzuli największego uprzywilejowania. Następnie Niemcy oskarżały Francję o dążenie do „tunifikacji” Marokka, t. j. do wykonywania tam rzeczywistego protektoratu i zarzucały jej, że nie notyfikowała oficjalnie umów z Anglią i Hiszpanją z 1904 r. Postulatem niemieckim było „umiędzynarodowienie” Marokka, t. j. oddanie go pod kontrolę mocarstw, mających przeprowadzić te wszystkie reformy, do jakich dążyła Francja na zasadzie umowy z Anglią z 1904 r. Francji chciały Niemcy przyznać tylko prawo porozumiewania się z władzami marokańskimi w sprawie organizacji strefy nadgranicznej.

Z pośród inych państw bezpośrednio zainteresowana była w Marokku tylko Hiszpanja, która w 1904 r. zawarła z Francją jawny i tajny traktat, zapewniający jej znaczny wpływ w kilku portach marokańskich. Sułtan marokański był wyraźnie wrogo usposobiony wobec Francji i skłaniał się na stronę Niemiec.

Po długich i mozolnych obradach konferencja skończyła się podpisaniem 7 kwietnia 1906 r. aktu końcowego. Składa się on ze 123 artykułów, a podzielony jest na 7 rozdziałów, omawiających kolejno organizację policji w Marokku, sprawy związane z kontrabandą broni i amunicji, organizację banku państwowego. Sprawy dotyczące podatków i nowych dochodów, ceł oraz tłumienia przemysłnictwa, wreszcie usług i robót publicznych.

Podstawą niejako moralną aktu z Algeiras i punktem wyjścia wszystkich uchwalonych reform było przyjęcie „potrójnej zasady udzielności i niezależności J. K. M. Sułtana, nienaruszalności Jego Państwa i wolności gospodarczej bez żadnej nierówności”, jak to uroczyście stypuluje na wstępie akt generalny.

Najważniejsze z jego postanowień są następujące: policja, pozostająca pod suwerenną władzą szeryfa, będzie rekrutowana przez jego rząd z pośród muzułmanów marokańskich i rozdzielana między 8 portów, otwartych dla handlu. Rządy francuski i hiszpański dadzą instruktorów do dyspozycji rządu szeryfa dla pomocy w organizacji i zarządzaniu oddziałów policyjnych. Ogólny nadzór nad niemi wykonywuje inspektor generalny, którym jest wyższy oficer armji szwajcarskiej, zamianowany przez szeryfa na propozycję rządu szwajcarskiego. Inspektor ma składać Maghsenowi, czyli rządowi Szeryfa, raporty o funkcjonowaniu policji, wręczając równocześnie ich odpis dziekanowi ciała dyplomatycznego w Tangierze.

Przepisy, dotyczące zwalczania kontrabandy, są tak surowe, że nawet broń myśliwską sprowadzić można jedynie za specjalnym pozwoleniem przedstawiciela rządu w Tangierze.

Rozdział III aktu końcowego nosi tytuł: „Akt koncesji Banku Państwowego”. Bank ten będzie mógł wykonywać wszystkie czynności, wchodzące w zakres atrybucji banków. Opiera się on na ustawie francuskiej. Skargi, wytoczone przez Bank, rozstrzyga

trybunał konsularny pozwanego, względnie jurysdykcja marokańska, skargi przeciwko Bankowi — trybunał, złożony z 3 wyższych urzędników konsularnych i 2 asesorów, przy zastosowaniu ustawodawstwa francuskiego. Instancją apelacyjną jest Trybunał Związkowy w Lozannie.

Banki państwowe niemiecki, hiszpański i francuski zamianują za zgodą swych rządów przy Banku marokańskim cenzorów, których zadaniem będzie czuwanie nad funkcjonowaniem Banku i przedkładanie rocznego sprawozdania każdemu z rządów, które podpisały akt konferencji. Kapitał Banku będzie podzielony na tyle równych części, ile będzie stron, pragnących nabyć akcje, między mocarstwami, reprezentowanymi na konferencji.

Dalsze rozdziały aktu generalnego przewidują współdziałanie korpusu dyplomatycznego w Tangerze przy regulowaniu kwestyj ceł i podatków oraz koncesyj na wykonywanie robót publicznych.

Jeśli chodzi o ogólną ocenę aktu z Algeiras, to powiedzieć można, że postanowienia jego są wynikiem kompromisu. Ani Francja, ani Niemcy nie odniosły bezwzględnie zwycięstwa. Tem niemniej z punktu widzenia polityki niemieckiej Algeiras stanowi pierwszą przeszkodę o charakterze międzynarodowym w polityce kolonialnej Francji.

Trudności w wykonaniu uchwał konferencji, Agadir i ostateczne ustanowienie protektoratu francuskiego.

Realizacja postanowień konferencji napotkała na znaczne przeszkody. Niemcy, niezadowolone w istocie z osiągniętych wyników, oddziaływały na Szeryfa w kierunku niestosowania się do przepisów aktu z Algeiras. Sytuacja cudzoziemców w Marokku stawiała się coraz trudniejsza, tak że rząd francuski, mimo sprzeciwów lewicowej opozycji, zdecydował się wreszcie na zorganizowanie ekspedycji, której działalność zresztą zredukowana była do minimum. Na domiar złego wybuchło w Marokku powstanie, kierowane przez brata Szeryfa, Mulay Hafida, który zawładnął krajem, wobec czego wyłoniła się kwestja uznania go, w czem Francja i Niemcy nie były zgodne. Jeśli dodać jeszcze do tego incydent poturbowania w czasie bójki przy aresztowaniu Niemców zbiegów z Legji Cudzoziemskiej urzędnika Kon-

sulatu niemieckiego w Casablance, co miało wtedy ogromny rozgłos, to widać do jakiego naprężenia doszły stosunki francusko-niemieckie. Wojna wisiała niemal w powietrzu i tylko interwencji Austrii, zajętej wtedy na Wschodzie, przypisać należy powstrzymanie Niemiec od rozpętania zbrojnego konfliktu.

Dzięki pewnemu odprężeniu, jakie wtedy zapanowało, doszła do skutku konwencja francusko-niemiecka z 9.II.1909 r. w sprawie zagwarantowania równości gospodarczej oraz t. zw. asocjacji interesów francuskich i niemieckich w Marokku.

Układ ten nie dał żadnych rezultatów, co przyczyniło się do jeszcze większego zaostrzenia stosunków francusko-niemieckich. Kwestja marokańska w omawianym okresie sprowadza się do antagonizmu francusko-niemieckiego a staje się niesłychanie zawiązana, wiążąc się z komplikacjami w Kongo, ząębając o intrygi na terenie parlamentu francuskiego. Zajmuje ona wiele kart historii dyplomatycznej, posiada swą bogatą literaturę.

Niemcy szukają pretekstu do zaczepki. Inscenizują t. zw. słynny „coup d'Agadir”, wysyłając do portu Agadir okręt wojenny, rzekomo dla ochrony tamtejszych domów handlowych niemieckich, niepokojonych przez niesforne plemiona. Była to wyraźna prowokacja. We Francji zawrzało. Widmo wojny światowej wystąpiło z nierównie większą wyrazistością, niż w 1905 i 1908 r.

Jednak i tym razem załagodzone spór na drodze negocjacji dyplomatycznych. Prowadził ją w Berlinie z niemieckim ministrem spraw zagranicznych, v. Kiderlen-Waechter, tej miary dyplomata francuski, co Juljusz Cambon. Doprowadziły one do zawarcia konwencji berlińskich z 4 listopada 1911 r., w których Niemcy, wzmian za ustąpienie im części Konga francuskiego, uznały protektorat Francji nad Marokkiem. Wprawdzie nie jest to powiedziane wyraźnie w umowie, ale wynika tem niemniej z sensu jej klauzul. Protektorat ten wprawdzie jest jeszcze w pewnej mierze ograniczony, zwłaszcza jeśli chodzi o utrzymanie charakteru międzynarodowego Banku Państwowego tudzież nieuchylenie całkowitego systemu kapitulacji. W r. 1912 Francja zawiera traktat protektoratu z Marokkiem oraz konwencję z Hiszpanją.

normującą prerogatywy rządu hiszpańskiego w t. zw. sferze wpływów hiszpańskiej.

Ograniczenia protektoratu Francji nad Marokkiem zostają w zupełności zniesione dopiero po wojnie światowej w traktacie wersalskim, którego artykuły 141—146 stypulują, że Niemcy zrzekają się

wszelkich praw, tytułów i przywilejów, wynikających na ich korzyść z Aktu Generalnego w Algieras oraz z późniejszych traktatów.

Piętnaście lat z górą trwał proces ostatecznego ustalenia pełnego protektoratu francuskiego nad Marokkiem. Przebieg kwestji ma-

rokańskiej wskazuje, jak wielką rolę odgrywają w polityce światowej problemy kolonialne i ile wysiłków, starań i ofiar nie zawahała się ponieść mądra i przewidująca dyplomacja francuska dla powiększenia imperjum kolonialnego Trzeciej Republiki.

BOLESŁAW CELIŃSKI.

Z KONGO DO EUROPY

PODRÓŻ WZDŁUŻ FRANCUSKIEGO WYBRZEŻA AFRYKI

Gdy po czteroletnim pobycie w Kongu, okoliczności tak się ułożyły, że mogłem rozpocząć przygotowania do powrotnej podróży, tłumiona do tej pory tęsknota za krajem odezwała się gwałtownie. Choć do Afryki przyzwyczailem się i polubiłem jej egzotyczne piękno, straciła ona jednak dla mnie swój czar. Przypomnił mi się zapach lasów sosnowych, a gdy przymknąłem oczy, przesuwały mi się w wyobraźni kwitnące sady i złote łany zboża, to znów mgłą jesienną otulone żółknące drzewa, albo dźwięczące wielkomięjskim rytmem ulice Warszawy. Nie miały już dla mnie uroku gaje palmowe, ani słodki zapach kwitnących drzew paj-paj. Cieszyłem się, że jadę do Polski i groziłem staremu, zatłuszczoneму kaskowi korkowemu:

— Poczekaj, jeszcze dwa tygodnie, a wrucę cię do morza rekinom na pożarcie.

Wyczerpany malarzą i tropikalną anemią musiałem wydobyć resztki sił, żeby należycie opakować zbiory, które postanowiłem zabrać.

Maska czarownika murzyńskiego uśmiechnęła się do mnie z dna skrzyni i zniknęła natychmiast pod skórzanymi poduszkami, toporkami, statuetkami, lukami i zatrutymi strzałami.

Niełatwo było ułożyć i zabezpieczyć od połamania te wszystkie skarby, zbierane przez cztery lata. Gdy skończyłem, rozejrzałem się po opustoszałym mieszkaniu i żał mi się zrobiło mego cichego bungallow'u, w którym mieszkałem od samego przybycia. Żał mi było mych wiernych boy'ów, których polubiłem i którzy się do mnie prawdziwie przywiązali.

W kąciuku popłakiwała cichutko mała murzyneczka.

— Kwenda na m'Putu we. Kubika na

munu¹⁾ — szeptala od czasu do czasu i znów płakała.

Akurat w porę przyszło paru przyjaciół. Ponieważ bagaże moje były już gotowe, wyszliśmy na ostatnią przechadzkę po Kinshasie²⁾, by przy tej sposobności obejść bary i kawiarnie, których byliśmy stałymi gośćmi.

Ukośne promienie zachodzącego słońca złociły już wierzchołki palm, zdobiących Avenue de Paul Cerckel, gdy



Kinshasa, centrum miasta. W głębi hotel i bar „Sica“.

przybita na jednej z nich tabliczka „Garage“ podsunęła nam myśl zrobienia małej wycieczki na brzeg rzeki.

Między dwiema przystaniami jest miejsce, gdzie łatwo można się dostać na sam brzeg. Tam u stóp olbrzymich baobabów roi się od murzynów, kąpiących się, lub piorących bieliznę. Roztacza się cudny widok na szeroką rzekę.

¹⁾ „Nie jedź do Europy. Zostań tu ze mną“. (Dialekt murzyński Kikongo).

²⁾ Kinshasa — miejscowa nazwa Leopoldville'u, stolicy Kongo Belgijskiego.

Stojące nad samą wodą drzewo paj-paj odcina się ostrozieloną barwą na tle fioletowiejącego błękitu. W sinawej mgłę rozplywa się górzysty brzeg Konga Francuskiego. W spokojnie płynącej wodzie przeglądają się różowe obłoki. Biały statek, płynący w górę rzeki, też powoli różowieje. Jest pięknie, spokojnie i zacisznie.

— Jean! — słyszę za sobą — chodźmy już. Chłodno się robi i komary zaczynają cięć. Możemy nie zdążyć na „aperitif“³⁾.

— Zostańmy jeszcze trochę, dopóki się nie ściemni. Do obiadu mamy jeszcze godzinę czasu, więc zdążysz się upić. Zrozum, że ostatni raz patrzę na ten widok.

— Naprawdę masz zamiar nie wracać do Konga?

— Tak. Albo zostanę w Europie, albo wyjadę do jakiegoś innego kraju.

— Nie opowiadaj. Znam już bardzo wielu takich, co tak opowiadają, a później, mimo to przyjeżdżają. Zresztą ja sam...

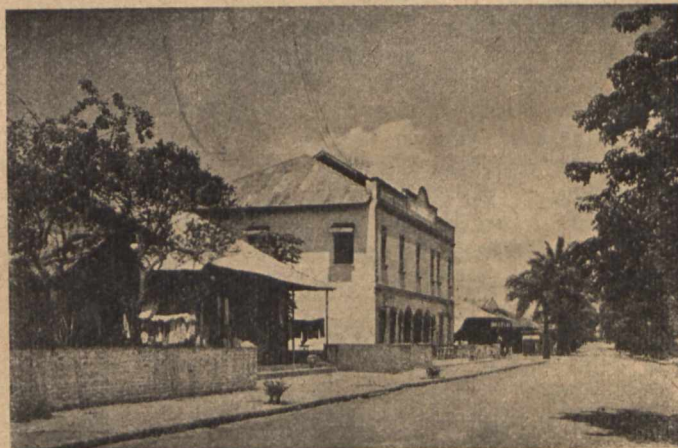
Adriano Mattos da Sylva, Portugalczyk, rzeczywiście spędził w Kongu przeszło dziesięć lat, wyjeżdżając przez ten czas trzy razy do Europy i wracając zawsze przyciągnięty tęsknotą. Za czym? — Nigdy nie potrafił tego wytłomaczyć.

— Nie słuchaj go, Jean, — odezwał się milczący do tej pory Fred Wallyn, młody Belgijczyk, mający za sobą zaledwie półtora roku pobytu w kolonii i tęskniący straszliwie za Europą. — Chociaż jest mi bardzo przykro, że pewnie się już nigdy nie zobaczymy, jednak jestem pewien, że nie przyjedziesz tu już i zostaniesz w Polsce, bo widziałem

³⁾ Aperitif — słaby napój alkoholowy, który pije się przed posiłkiem.



Kinshasa, Avenue de Paul Cerckel.



Ulica tropikalnego miasta w godzinach południowych. Pusto i cicho, jak w nocy.

u ciebie fotografie waszych kobiet. Ja na twoim miejscu do końca życia nie ruszyłbym się z Polski.

Tymczasem ściemniło się nagle i trzeba było śpieszyć się, by wykorzystać „l'heure d'aperitif”.

Dość puste przed godziną ulice wypełniły się już samochodami i motocyklami. Wszyscy wyjeżdżają o tej porze odetchnąć chłodniejszym powietrzem po skwarne, obezwładniającym gorącu dnia. Wstąpiwszy po drodze do paru barów, zatrzymujemy się w sympatycznym hotelu „Sica”, gdzie murzyni w białych fartuchach podają bardzo stare „Lacrima Christi”, a gospodarz posiada najlepszą na świecie (podług nas) receptę na cocktail.

Na jasno oświetlonej werandzie pełno gości. Z trudem znajdujemy w kącie wolny stolik. Naokoło lamp roją się małe białe muszki, tworząc ruchome, mgliste aureole. Spadają na podłogę i na stoliki. Trzeba nakrywać kieliszki, żeby nie napelniły się nieml. Podłoga jest już zasłana jakgdyby białym dywanem. Z pobliskiego ogrodu dolatuje upajający zapach jakichś kwitnących drzew. Muzyka gra leniwe, zmysłowe tango. Na środku werandy kilka par tańczy. Za balustradą, okalającą werandę, zbiera się tłum murzynów, przyglądających się, jak biali się bawią.

— God verdummert, wszędzie pełno tego czarnego bydła — mruknął Fred, ale przypomniał sobie, że nie lubię, żeby przy mnie wymyślano na murzynów i umilkł.

Wyszliśmy w doskonałych humorach. Adriano zrobił spostrzeżenie, że właściwie mógłbym popłynąć dopiero następnym okrętem. Doprawdy, wieczór był tak piękny, magnolie pachniały tak słodko, że zostałbym jeszcze te dwa tygodnie, gdyby nie to, że bilet na najbliższy okręt miałem już w kieszeni.

Nazajutrz wczesnym rankiem przybyłem na stację kolei żelaznej, którą trzeba odbyć dwudniową podróż Kinshasa - Matadi. Mając do wyboru luksusowy pociąg, przeznaczony wyłącznie dla białych, uważających za hanbę siedzenie na jednej ławce z murzynem, lub zwykły, murzyński, przypominający warszawską kolejkę podmiejską, wybrałem murzyński. Naraziłem się na podróż niezaprzeczalnie mniej wygodną, ale zato



Samotne drzewo paj-paj nad brzegiem rzeki Kongo. W głębi brzeg Kongo Francuskiego.

bezpórównania ciekawszą, tembardziej, że miałem zamiar filmować z pociągu.

Odprowadzających mnie było niewiele. Pięciu białych, mych najbliższych przyjaciół, i kilku murzynów. Ulokowałem się, jak mogłem najwygodniej, na wąskiej ławeczce, słuchając ostatnich rad i życzeń przybyłego w tej chwili Freda.

— Nie zapominaj przyjmować chininę i pisz co dwa tygodnie.

Za drucianem ogrodzeniem stacji tłoczy się i kłębi tłum czarnych pasażerów. Zostają wpuszczeni dopiero na pięć minut przed odejściem pociągu i cicha dotąd stacja zamienia się w piekło. Biegają tam i z powrotem, ciągną worki i kufry, wpychają je do wagonów, nie uważając na brak miejsca. W wagonach popychają się, zamieniają się na miejsca, krzycząc i śmiejąc się tak głośno, że prawie nie słychać dzwonka, oznajmającego odjazd. Szybko zamieniam ostatnie uściski dłoni i chwytam aparat kinematograficzny, żeby sfilmować oddalającą się gromadkę tych, którzy na ob-

cej ziemi tyle serca mi okazowali. Widzę ich na wizjerze i słyszę wołania: — „Bon voyage” i „Kwenda mbo-te”⁴⁾.

Gdy Kinshasa została daleko w tyle i ukazały się równiny pokryte gajami palmowymi i kępami bananów, gdy rzeka Kongo zaślniła w promieniach porannego słońca, mimo całej tęsknoty za krajem ojczystym, smutno mi było, że opuszczam Afrykę. Zapomniałem o wszystkich smutnych i przykrych momentach, na myśli miałem tylko wesołe i przyjemne chwile.

Pociąg mknie i oddalamy się od rzeki. Mijamy prześliczne, skąpane w słońcu wioski murzyńskie. Chałupki lepione z suszonego błota, symetrycznie poustawiane w rzędy, zadziwiają czystością i porządkiem. Z wagonu wyglądają, jak eksponaty na wystawie kolonialnej.

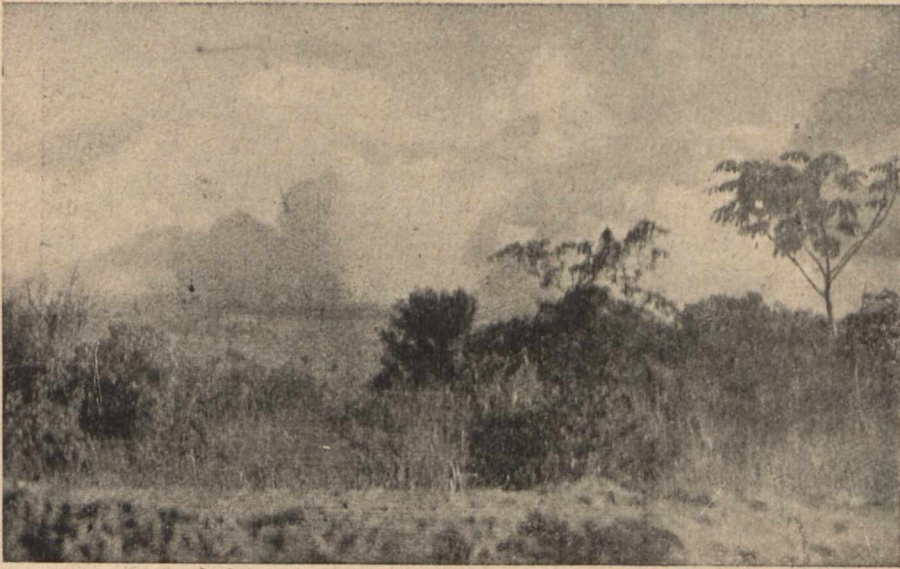
Pod szerokimi zwieszającymi się do samej prawie ziemi słomianymi dachami spacerują rozkoszne gołe murzyniaki. Czekoladowe amorki z wystającymi brzuszkami na cieniutkich nóżkach. Gdy zdaleka widzą pociąg, przybiegają jak najbliżej i machają radośnie czarnymi rączkami.

Przy większych wsiach pociąg zatrzymuje się. Ruch na tych stacyjkach jest ogromnie ożywiony. Cała wieś przybywa zawsze zobaczyć, kto przejeżdża, lub odprowadzić odjeżdżających. Handel kwitnie. Stare murzynki o wyschniętych piersiach znoszą pęki bananów, kosze ananasów i mang. Inne niosą na głowach miski wypełnione gołkami, smażonymi w oliwie palmowej. Chudzi, nędzy murzyni z plemienia Bayaka, noszą na kijach zawiniętą w liście i pouwiązowaną kwangę, rodzaj surowego ciasta z mąki manjokowej, pożywienie zastępujące biedniejszym murzynom chleb. Mali chłopcy, ubrani w różnobarwne strzępy sportowych trykotów, sprzedają papierosy, pomarańcze i mandarynki. Podróżni pozwalają sobie na wszelki zbytek. Nie targując się, kupują najrozmaitsze niepotrzebne rzeczy, aby tylko zaimponować sąsiadom. Wreszcie barwny i wrzeszczący tłum rozpierzcha się



Pociąg murzyński na jednej ze stacyj.

⁴⁾ „Dobrze jedź!” (Narzędzie Kinshasa).



„Brousse” (puszcza) widziana z okien wagonu.

nagle; gdy pociąg rusza, wracają wszyscy do swych zajęć.

Wagon, którym jadę, mimo, że otwarty ze wszystkich stron, pachnie kwangą, spoconymi ciałami, konopnym tytoniem i oliwą. Oprócz tego gorąco dokuca w sposób nieznośny. Zato krajobraz jest coraz piękniejszy i coraz bardziej malowniczy w miarę zbliżania się do Thysville'u.

Szerokie płaszczyny ustąpiły miejsca wzgórzom, pokrytym dziką, kapryśną roślinnością. Zagłębiają się w lasy, ziejące zgnilizną. Olbrzymie drzewa poplątane ljanami, żyją tylko swemi wierzchołkami. Pociąg okrąża niektóre góry na inne wspina się, by mknąć później w dół z zawrotną szybkością. Przy każdym wagonie siedzi murzyn przy hamulcu. Zakręca go i odkręca, bardzo przejęty odpowiedzialnością wypełnianego zadania. Stacyjki są coraz rzadsze i coraz pustsze.

Zjadłem już wszystkie banany i mandarynki, jakie kupiłem sobie na drogę i wykręciłem wszystką przeznaczoną na dziś taśmę. Czestuję papierosami najbliższej mnie siedzących, jakoś bardzo inteligentnie wyglądających murzynów. Mówią dobrze po francusku, ale lepiej i swobodniej po angielsku. Dowiaduję się, że będą moimi towarzyszami podróży, gdyż tym samym okrętem, co ja, u-

dają się do Gabonu na urlop. Są urzędnikami -jednego ze znanych mi towarzyszy handlowych. Bardzo się cieszą, że zobaczą niedługo rodzinny kraj i opowiadają mi o nim cuda.

Dalej nieco siedzi stara murzynka. Pali fajkę i ilekroć na nią spojrzę, wyszczerza żółte, spilowane trójkątne zęby, mrugając przytem zabawnie jednym okiem.

Gdy słońce zniża się i upał się zmniejsza, radość i wesołość podróżnych przechodzi w szal. Śpiewają, klaszcząc w ręce i tupiąc nogami, dzwonią pustemi butelkami i co chwila jedzą. Rozwiązują tobołki, otwierają kufarki, wydobywają kwangę, sardynki, suszone ryby. Popijają piwem, opowiadają w swem prostem narzeczu rozbijając naiwne, ale zabawne anegdotki. Niektórzy, jakając się i stękając, wysilają się na rozmowę po francusku.

Moi gabończycy patrzą z pogardą na braci po kolorze, wyciągają z eleganckiej walizeczki sandwicze i butelkę porto.

Mówią już tylko po angielsku i nieśmiało proponują mi szklaneczkę wina.

Zapada zmierzch. Wielu pasażerów wysiadło już, w wagonie jest zupełnie luźno. O zmroku dojeżdżamy do Thysville'u, gdzie trzeba przepędzić noc, gdyż afrykańskie pociągi są czynne tylko w dzień.

Zmęczony podróżą z przyjemnością instaluję się w sali jadalnej hotelu „A.B.C.”. Przy obiedzie spotykam znajomych.

— So slychać w Kinshasie? Długo pan tu będzie? Czy może jedzie pan do Matadi?

— Tak jest, jadę do Matadi na okręt.

— Jakto? Już pan wraca do Europy? — spoglądają z zazdrością. — Przecież zdaje się, że pan tak niedawno przyjechał.

— Akurat cztery lata upływa, to chyba dosyć, jak na jeden i to pierwszy raz.

— Co pan mówił Cztery lata. Tak, ja przez ten czas już byłem na urlopie w kraju. Boże! Jak to prędko czas leci! Proszę pozdrowić Belgię, przejeżdżając.

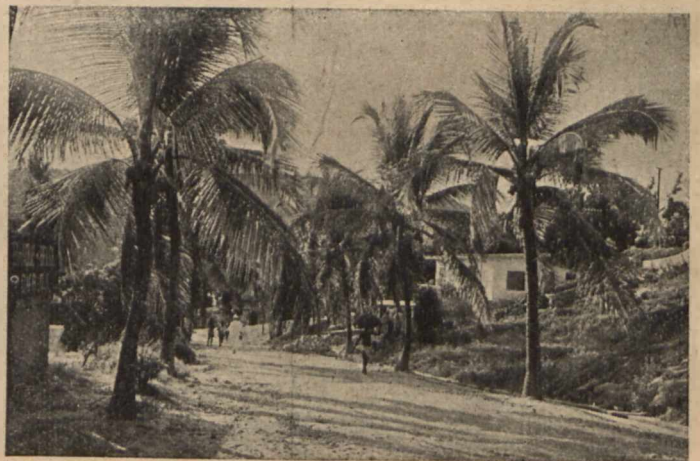
Nocleg w pokoju hotelowym, wielkości windy w domu europejskim, nie jest przykry. Miłą odmianą jest łóżko bez siatki zabezpieczającej przed komarami. Wysokiemu położeniu Thysville zawdzięcza zupełny brak komarów. Tak samo dzięki wysokiemu położeniu klimat jest tu chłodniejszy i zdrowszy, niż w jakiegokolwiek innej części Konga.

Nad ranem jest tak dotkliwie zimno, że muszę włożyć na siebie dwa pullover'y i ciepłe palto. Miasto tonie w mlecznej mgłę, trudno mi znaleźć drogę do dworca. O świcie ruszamy dalej. Pociąg sunie powoli i leniwie drogą jeszcze bardziej krętą, niż wczoraj, jeszcze gwałtowniej wznoszącą się i opadającą. Z opalowego morza mgły wylaniają się czasem nagie skały granitowe. Lasów coraz mniej. Gdy koło godziny ósmej mgły rozwiały się wreszcie, ukazało się dzikie piękno gór w całej swej przepysznej okazałości. Mknijemy po zboczu stromej góry, a gdzieś daleko w dole szumi, burzy się i pryska spieniony potok. Nagle za chwilę znajdujemy się w wąwozie chłodnym i ciemnym, a tak wąskim, że pociąg ledwo może się precyzować. Po południu dopiero znów po obu stronach wagonu widać soczystą, bujną, tropikalną zieleń. Między drzewami migają małpy i różnobarwne papugi. Zawieszony ogonem na gałęzi duży cinocephal przygląda się z zajęciem przystającemu pociągowi.

Przybywają nowi pasażerowie. Obarczeni tobołkami, kuferkami, koszami, Zjawia się gromadka muzykantów, gra-



Matadi. Widok z najwyższej wyniosłości.



Piękna aleja kokosowa w Matadi.

jących na „kibiti”⁹⁾, jest również jed-
den, ale zato potężny tam-tam. Przez
całą drogę trwa zabawa. Muzyka, śpiew,
klaskanie rękami i ogłuszający łomot
tam-tam.

Do Matadi przybywamy w nocy. Z
trudem dostają się do zamkniętego już
hotelu. Straszne gorąco, mimo zmęcze-
nia, nie pozwala spać.

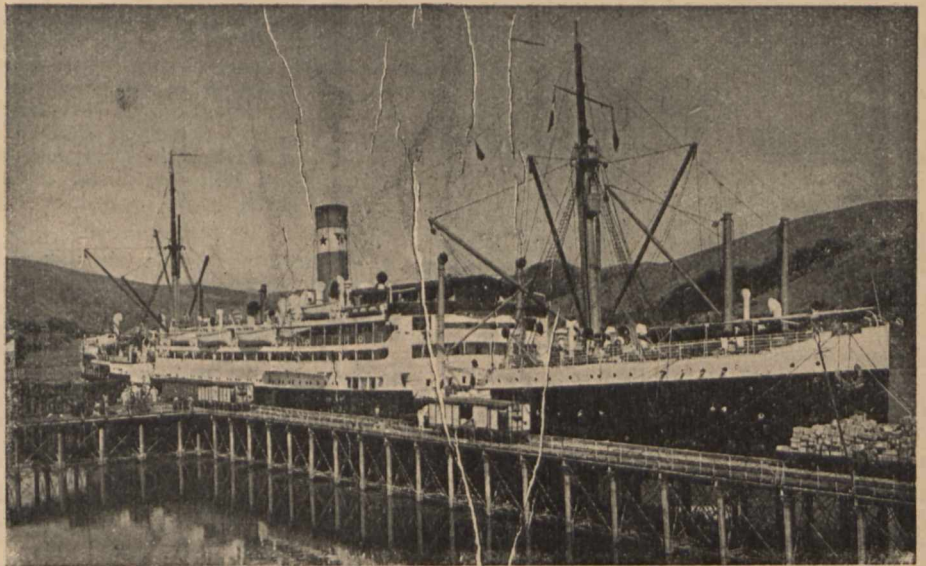
Matadi zbudowane na podłożu gra-
nitowym, położone nisko, ma klimat nie-
zdrowy i gorący. Szczególnie przykre
są noce. Po zachodzie słońca temperatu-
ra nie zniża się prawie wcale, gdyż na-
grzany w ciągu dnia kamień promieniu-
je gorącem aż do rana. Pomimo Fly-
tox'u, Flyt'u i Anosylu roje komarów
nie pozwalają spać, wciskają się pod
siatkę ochronną i wywołują wizję żółtej
faby, która dwa lata temu tu graso-
wała.

Miasto jest piękne. Odbudowane po
wielkim pożarze w 1927 r. czaruje gu-
stową architekturą domów i kapryśną,
a malowniczą nieregularnością ulic. Nie-
ma ani jednej ulicy zupełnie poziomej.
Wszystkie wznoszą się i opadają, odsła-
niając często niespodziewane i cudne
panoramy. Pomimo zabójczego gorąca,
pędziłam widok na rzekę i port, scho-
dząc w dół do wabiącej soczystą zielenią
plantacji bananów, chronię się przed go-
rącem w kawiarni na końcu alei koko-
sowej.

Po załatwieniu ostatnich sprawun-
ków przeprowadzam się z hotelu na o-
kręt. Zdecydowałem się miesiąc temu na
podróż francuskim parowcem towarzy-
stwa „Chargeurs Réunis”, zachęcony
licznymi portami, w których mamy się
zatrzymać. Podróż, choć nieco dłuż-
sza, jest bezporównania więcej intere-
sująca, niż statkiem belgijskim, przeby-
wającym całą przestrzeń Matadi — An-
twerpja z jednym tylko postojem w San-
ta Cruz na wyspach Kanaryjskich.

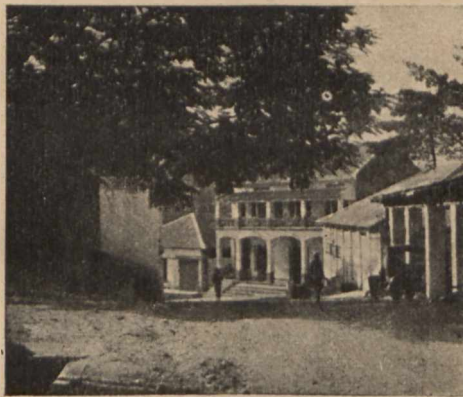
„Amerique”, okręt dość stary, ale na

⁹⁾ Kibiti — małe instrumenty mu-
zyczne w rodzaju cymbalków.



„Amerique” — parowiec Tow. „Chargeurs Reunis” w porcie Matadi. Zwraca uwagę ciekawa konstrukcja mola portowego.

pierwszy rzut oka mam wrażenie, że
podróż będzie wygodna i przyjemna.



Malowniczy zakątek w Matadi.

Jutro dopiero zobaczę, z kim będę pod-
różował. Tymczasem okręt jest prawie
pusty i gorąco panuje na nim wprost
nieznośne.

Uporawszy się prędkiej, niż myśla-
łem, z formalnościami celnymi i uloko-
wawszy bagaże w kabinie, wychodzę
jeszcze raz do miasta.

Dławiąc się gorącym powietrzem,
mijam obojętnie bogate ulice i piękne
sklepy. Przedostaję się przez czyniący
wrażenie dantejskiego piekła rynek i
zagłębiam się w „cité indigène”, w
dzielnicy, przeznaczonej dla krajowców.
Przedstawiciele niemal wszystkich ple-
mion Konga mieszkają tu dość zgodnie
obok siebie.

Wysocy i zgrabni Bangala odróżniają
się na pierwszy rzut oka wyrafinowanym
tatuowaniem całego ciała i ostro, na
trójkątną spilowanymi zębami.

Upośledzeni i z pogardą przez inne
plemiona traktowani Banzombo kryją
się wstydliwie w cieniu chat i rzadko
tylko szukają pracy u białych. Noszą
długie włosy, często fantastycznie ukła-
dane.

Piękni, jasnoczekoladowi Bakuba
trudnią się artystycznym przemysłem.
Rzeźbią statuetki z czarnego drzewa i
ze słoniowej kości. Chodzą później po
mieście i sprzedają je. Wyróżniają się

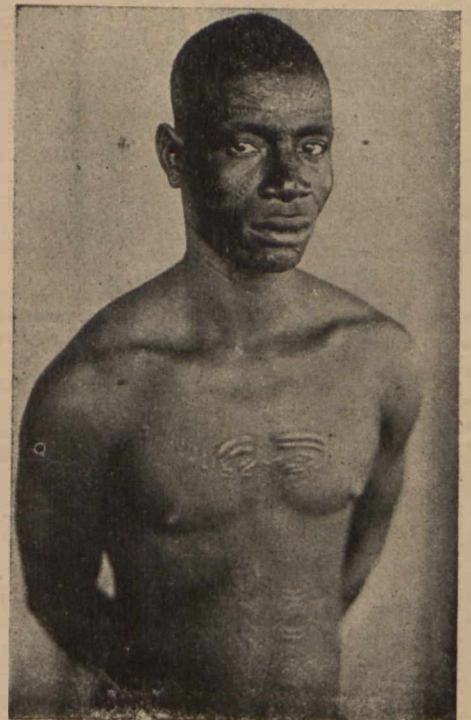
między innymi murzynami orlemi nosa-
mi i podłużnymi pięknymi oczami.

Baluba, Batualoso, Mongbandi i ca-
ły szereg innych plemion, różnią się
od siebie malowidocznymi nacięciami
na twarzach. Każde z tych plemion ma
swój odrębny dialekt, lecz murzyń-
mi wszystkich plemion władają przyjętem
w całym dolnym Kongo „langage Kikon-
go” i w całym górnym Kongo, narze-
czem Bangala. Znając te dwa narzecza,
można sobie dać radę na całym tery-
torjum Konga.

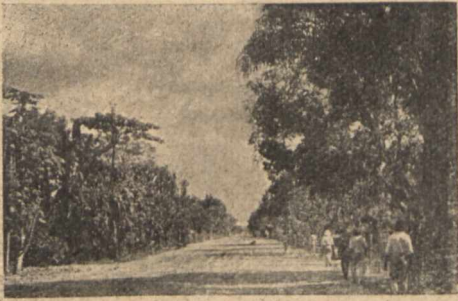
Wieś murzyńska podzielona jest na
dzielnice, zamieszkiwane przez poszcze-
gólne plemiona. Wygląd zewnętrzny
tych dzielnic jest wymownie niejedna-
kowy. Bakuba i Bangala dbają o czy-
stość i porządek koło chat. Starają się
urządzać je jak najbardziej po europej-
sku. Na czystość zamieszonych i wy-
pielonych podwórkach leżą wygodnie w



Matadi. Jedna z najbardziej malowni-
czych ulic w dzielnicy europejskiej.



Murzyn szczepu Bangala.



Droga do dzielnicy murzyńskiej w Matadi.

leżakach i uprzejmie pozdrawiają przechodniów. Ich rozkoszne dzieciaki zbliżają się, machając radośnie rączkami i wyciągając je w nadziei, że wpadnie tam cukierek lub „meja”.

W innych dzielnicach podwórka są zachwaszczone, na ziemi walają się zeschłe liście i puste pudełka od konserw. Chaty, napół rozwalone, ledwo się trzymają na cienkich podpórkach. Gospodarze leżą na gołej ziemi i uciekają na widok białej twarzy.

Na skrzyżowaniu dwóch ulic urzęduje zawodowy „tępiciel owadów”. Banzombo często i chętnie poddają swe wełniste głowy jego „ogłędzinom”. Niepostrzeżenie udaje mi się sfotografować takie „polowanie na grubego zwierza”.

Dochodzący z oddali głuchy dźwięk tam-tam budzi we mnie chęć zobaczenia raz jeszcze tańczących murzynów.

W końcu wsi, na niewielkim placu

tłum otacza kołem kilku zgrabnych, pięknie zbudowanych chłopaków. Prawie nadzy, korzystając z krótkiej przerwy, poprawiają sobie przepaski na biodrach. Po krótkiej chwili tam-tam zaczyna nanowo łomotać, rozlega się dźwięk piszczałek, mały murzynek dzwoni kawałkiem żelaza w pustą, zawieszoną na sznurku bańkę z etykietą „Vacuum Oil”.

Tancerze podrywają się. Wyskakują na nieprawdopodobną wysokość, bijąc się piętami po plecach, gną się w gwałtownych skurczach, to zamierają nagle z nieruchomymi ramionami i nogami, tylko mięśnie brzuchów ich i piersi drgają w takt orkiestry. Nieczuli na dławiające gorąco, nie zważają na pot, zalewający im oczy; promieniując jakimś niezmiernym zachwytem, za chwilę znów skaczą i gną się, a tłum otaczający podnieca ich jeszcze okrzykami i klaskaniem do taktu.

Słońce już zaszło i za chwilę mrok zapada. Muszę się spieszyć, żeby zdążyć na kolację. Bądźcie zdrowi czarni tancerze! Nigdy was już pewnie nie zobaczę. Tańczę i radujcie się, bo jesteście prości umysłem i pragnienia wasze łatwo dają się zaspokoić.

Jest już ciemno zupełnie, gdy zbliżam się do miasta. Wielki, żółty księżyc wisi nad czarną aleją mangowców i drzew chlebowych. Przez zbitą masę krzewów przeciska się światło mieszkań, rzucając na drogę długie, jasne plamy. Wszędzie jest elektryczność, i ze wszystkich domów słychać gramofony.



Murzyni z plemienia Banzombo, gdy ich nikt nie widzi, urządzają polowania na „grubego zwierza”.

Straszliwe gorąco nie pozwala przyspieszyć kroku i późno już jest, gdy docieram do jaśniejących zdaleka liter „A.B.C.”. Z trudem jedynie udaje mi się dostać „czop”¹⁾, bo wielka weranda ma się przemienić za chwilę na salę balową. Nie mogę sobie wyobrazić tańca w tym gorącu i natychmiast po ukończeniu obiadu uciekam do najbliższego baru. Wielką szklanką granadyny z lodem kończę ostatni dzień w Kongo. Na szczęście w kabinie okrętowej jest cokolwiek chłodniej, niż w hotelu „A.B.C.” i można spać.

(C. d. n.)
JAN GADKOWSKI.

¹⁾ Czop (Chope) — posiłek, wyraz angielski, tak używany powszechnie, jak „boy”.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

KOSZTY PRZESIEDLENIA BOERÓW Z ANGOLI DO POŁUDN. - ZACH. AFRYKI.

Rozwinięta ze strony zarządu Południowo - Zachodniej Afryki, b. kolonji niemieckiej, propaganda wśród Boerów w Angoli spowodowała przesiedlenie się Boerów w r. 1928 do Południowo Zachodniej Afryki, będącej pod mandatem Unji Południowo Afrykańskiej. Zarząd kolonji w związku z akcją przesiedleńczą miał poważne wydatki dochodzące do 500 tys. funtów szterl. (ponad 21 milionów złotych), które mają być pokryte z subwencji, udzielanych kolonji przez Unję. Z subwencji tych przypadło w 1925 r. £. 200.000 oraz £. 300.000 w 1929 r.

Parlament Unji uchwalił jednak, że kwoty te mają być czasem zwrócone. Ponieważ niema ustawy, określającej skąd kolonja na ten cel ma czerpać dochody, przeto niemieccy koloniści i kupcy obawiają się, że podniesione podatki ich głównie dotkną i że oni to właśnie zapłacą za efekt polityki Unji, skierowanej przeciwko nim, aby w ten sposób w dawnej kolonji niemieckiej wzmocnić element przeciwnieremiecki.

MORATORJUM W BOLIWIJI.

Zadłużenie Boliwii osiągnęło 63 milj. dolarów. Cały budżet Boliwii wynosi rocznie 51 milj. boliwjanów, t. j. około 190 milj. zł. Z tego corocznie na opłatę procentów od długów zagr. przypada 8 milj. boliwjanów (t. j. około 30 milionów złotych).

Rząd liczył na zwiększenie się dochodów, płynących głównie z kopalń

cyny. Tymczasem cena cyny od r. 1927 stale spadała. Z £. 325 za tonę obniżyła się w końcu 1930 r. do £ 130, wobec czego kopalnie zmniejszyły swą produkcję. Pomimo obniżenia płac urzędniczych o 30% i wstrzymania niektórych robót publicznych, rząd zmuszony był wysłać do Stanów Zjednoczonych specjalną delegację, któraby przeprowadziła pertraktacje z wierzycielami — bankami w Nowym Jorku o udzielenie moratorium.

Na pożyczkę wewnętrzną rząd nie może liczyć, ponieważ w Boliwii jest mało kapitalistów, a reszta społeczeństwa nie jest zamożna i dostatecznie uświadomiona, aby pożyczka taka miała powodzenie.

UNJA POŁUDNIOWA-ARFYKANSKA.

Jakkolwiek Anglicy zawładnęli dawną republiką boerską, to jednak w nowym układzie sił Boerzy dzielą rząd kraju przez swych dwu mężów zaufania: generałów Hertzoga i Smutsa. Narodowy ruch boerski propaguje używanie wyłącznie języka „afrykanistów”, t. j. boerskiego, a tylko w ostateczności używanie języka angielskiego.

Boerski ruch nacjonalistyczny jest bardzo silny i zapewne w stosunku do Angli przybrałby już znacznie ostrzejsze formy, gdyby secesji z pośród dominacji nie stawały na przeszkodzie sprawy ekonomiczne, wyrażające się w 55% eksportu Unji do Angli, oraz specjalne ulgi celne na produkty Unji.

Eksport w r. 1929 wynosił prawie 98 milionów funtów szterl. (ponad 4

biljardy złotych). Z sumy tej przypadło na djamenty i złoto 45 milionów funtów szterl., a na wełnę 14 milionów. Jak z tego widać, Unja jest krajem djamentów, złota i wełny.

W ostatnich latach wzmógł się wywóz do Europy owoców świeżych, suszonych i w konserwach.

Import do Unji wynosił prawie 8 milj. funtów szterl. 3 i pół miljarda złotych, z czego na same wyroby żelazne i tekstylne, przypadało 45 milj. funtów szterl.

Wywóz z Polski do Unji wynosił 3 i pół milj. złotych, głównie drzewa, a przywóz 6 milionów, na co składa się prawie wyłącznie wełna.

Z PERU.

Kurs waluty peruwiańskiej w ostatnich miesiącach, t. j. w okresie rewolucyjnym znacznie się obniżył. Jeden funt peruwiański, t. j. 10 solów, równający się w parytecie 4 dolarom spadł prawie na 3 dolary. Z powodu zastoju w przemyśle, a zwłaszcza w kopalniach miedzi, napłynęło do Limy dużo bezrobotnych. Rząd przyszedł owej 5-tysięcznej rzeszy bezrobotnych w stolicy z pomocą przez rozdzielenie pieniędzy, środków żywności oraz zaprowadzenie moratorium na czynsz mieszkaniowy poniżej 30 solów na okres 60 dni.

Sytuacja ekonomiczna nie poprawia się i niema widoków poprawy w najbliższych miesiącach, tembardziej, że nowy rząd nie stworzył dotąd żadnej polityki gospodarczej.

WŁOSKA EKSPEDYCJA BADAWCZA W AFRYCE.

Z Afryki powróciła włoska ekspedycja, która pod kierownictwem deputowanych Baragioli'ego i Durini'ego zbadała część Angoli, Konga Belgijskiego (Kangę) Tanganyikę i Somalis. Ekspedycja przebyła 17.000 klm. częściowo koleją, statkami rzecznoimi i samochodami, nie napotkawszy nigdzie żadnych przeszkód.

Kierownicy tej ekspedycji opublikowali niektóre ze swych spostrzeżeń w „Corriere della Serra”. Jest w nich wiele ciekawych spostrzeżeń. Obok stwierdzenia, że Angola najlepiej nadaje się na kolonizację włoską, deputowani podają pewne rewelacje i cyfry, niespotykane w żadnych statystykach, z których wynika, że Włosi w Afryce ekwatorialnej są poważnym liczebnie elementem osadniczym. I tak w Angoli ma być — według ich twierdzeń — aż 2500 (!) włoskich kolonistów; Katanga ma rozwój swój i znaczenie zawdzięczać (!) tylko tam osiadłym Włochom, a w Tanganyice Włosi właśnie są jedynymi rolnikami. (!).

Nie ulega kwestji, że rewelacje te są w ścisłym związku z włoską akcją za uzyskaniem kolonji i mają cele wyłącznie propagandowe.

Jeden z uczestników ekspedycji, korespondent „Giornale d'Italia”, występuje nawet z dość głośnym zarzutem, że w wielu kolonjach, zwłaszcza francuskich, administracja jest nieudolna i nie stoi na wysokości swego zadania, oraz spełniania obowiązku cywilizowania ras niższych.

Akcja, jaką prowadzi prasa włoska, jest zdecydowana i zdążyła do wpojenia we włoskie społeczeństwo przekonania o konieczności uzyskania kolonij afrykańskich, zwłaszcza Kamerunu. Włosi zdolali dojść do porozumienia z niektórymi stronnictwami niemieckimi w sprawie rewizji mandatów i obecnie rozwijają poważną propagandę za tą rewizją.

UJEMNE WYNIKI ANGIELSKIEGO SYSTEMU ZACHODNIO - AFRYKANSKIEGO W NIGERJI.

Anglja w swych kolonjach afrykańskich zastosowała dwa odmienne systemy, a mianowicie: w kolonjach Afryki Wschodniej popiera osadnictwo białe, a natomiast w Afryce Zachodniej krajowców, zwracając specjalną uwagę na produkcję murzyńską, mniej dbając o rozwój plantacji, będących własnością Europejczyków. Dwa rodzaje tej polityki znane są pod nazwą systemu wschodnio - afrykańskiego i systemu zachodnio-afrykańskiego.

W Nigerji, leżącej na zachodnich wybrzeżach Afryki, popierała Anglja głównie rolnictwo murzyńskie, które w wytwórczości oleju palmowego wykazywało największą aktywność, dając na eksport poważne ilości tego produktu.

Tymczasem w innych kolonjach plantacje białych tak się rozwinęły, że w produkcji oleju palmowego kolonie te zdystansowały Nigerję, dając produkt pierwszorzędny, z którym nie może konkurować wytwórczość murzyńska, stosująca dawne, prymitywne sposoby produkcji. Produkt murzyński jest

zanieczyszczony i, jak się okazuje, nawet droższy w porównaniu z produkcją białych, zastosowujących najnowsze wynalazki. Na nowe prasy i maszyny murzynów nie stać.

Głównym odbiorcą oleju palmowego są Stany Zjednoczone. Olej ten sprowadzany był dawniej w beczkach. Od pewnego czasu Stany Zjednoczone zaczynają sprowadzać go w tankach okrętowych. Czystość więc produktu odgrywa tak ważną rolę, że musi nastąpić jego standardyzacja, do której produkcja murzyńska nie będzie się mogła dostosować.

POŁĄCZENIA SAMOLOTOWE W AFRYCE.

Komunikacyjne przedsięwzięcia francuskie przystąpiły do przestudjowania projektu połączenia samolotowego Europy z Madagaskarem w łączności z już istniejącą siecią linii powietrznej w Unji Południowo Afrykańskiej. Wstępne przygotowania poczyniła już „Compagnie Transafricaine d'Aviation” w Johannesburgu, gdzie mają być założone główne aerodromy. W związku z temi poczynaniami przystąpiła „Société Portugaise d'Aviation” do przestudjowania połączenia częściowo samolotowego, a częściowo samochodowego pomiędzy Mozambikiem i Angolą.

LASY W INDOCHINACH.

Kolonje francuskie w Indochinach posiadają największe lasy na świecie. Obejmują one około 32 milionów hektarów i dostarczają drzewa meblowego,

budulcowego i opałowego, bambusów, trzciny, oraz produktów takich, jak: żywność, gumy i garbniki.

Lasy te są największym bogactwem Francji w jej kolonjach azjatyckich i dotychczas są mało eksploatowane.

ZABURZENIA W CYRENAICE.

W kolonji włoskiej, Cyrenaika, wybuchła rewolucja. Władze wojskowe, chcąc zlokalizować rozruchy, zarządziły przeniesienie 80.000 Arabów wraz ze stadami bydła z okolic górzystych na północy pustyni libijskiej do części nadmorskiej. Celem tego zarządzenia jest nie tylko izolowanie ludności od środowisk rozruchów, ale także chęć zamienienia koczujących Beduinów na ludność osiadłą.

Eksperyment ten jest ciekawym pościągnięciem we włoskiej polityce kolonialnej.

ZABURZENIA KOMUNISTYCZNE W INDOCHINACH.

W ostatnich miesiącach ubiegłego roku wybuchły w kolonji francuskiej, Annam, zaburzenia o podłożu socjalnym. Agitatorzy komunistyczni, przeszkoleni w szkole 3-ciej międzynarodówki w Kantonie, rozpoczęli działalność swą początkowo w północnej części kolonji. Podburzony tłum spalił szkołę w Nam Dan, zburzył budynek starostwa, poniszczył mosty na drogach i wrogo wystąpił przeciwko mandarynom.

Wysłany samochodami bataljon Legji cudzoziemskiej zdołał częściowo zaprowadzić porządek.

KRONIKA KOLONJALNA

WYJAZD GENERALA DRESZERA DO PARYŻA.

Dnia 4 stycznia r. b. wyjechał do Paryża Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer, wydelegowany przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w charakterze reprezentanta armji polskiej na pogrzeb marszałka Joffre'a.

WYJAZD SEKRETARZA ZARZĄDU GŁ. LIGI M. I K. DO PARYŻA.

W związku ze sprawami kolonialnymi udał się do Paryża dnia 6 stycznia r. b. sekretarz Zarz. Gł. Ligi M. i K., Dr. Wiktor Rosiński, który zabawi tam przez kilka dni.

PRZYJAZD PP.: WOJEWÓDZKIEGO I RUDZIŃSKIEGO.

Po kilkuletnim pobycie w Kongo Belgijskim przybyli na krótki czas do Polski pp.: Wojewódzki i Rudziński, którzy ostatnio przebywali we Francuskiej Afryce Ekwatorialnej, gdzie w dystrykcie Oubangui-Chari posiadają plantacje.

KONFERENCJA W SPRAWIE PERU.

W Urzędzie Emigracyjnym, dnia 5 ubiegłego m. odbyła się konferencja w sprawie kolonizacji w Peru, w której z ramienia Wydziału Kolonialnego Ligi M. i K. wziął udział kpt. Kopczyński. Konferencja miała na celu omówienie pewnych spraw finansowych Syndykatu Polsko-amerykańskiego, działającego na te-

renie Peru, oraz jego ewentualną reorganizację.

KONFERENCJA W SPRAWACH KOLONJALNYCH.

Przewodniczący Wydziału Kolonialnego Ligi M. i R., generał Gluchowski odbył konferencję z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej, p. gen. Hubickim w sprawach emigracyjno - kolonialnych. Jest to jedna z wielu konferencji, jakie mają się odbyć z różnemi Ministerstwami w sprawach kolonialnych.

KONKURS NA PRACĘ LITERACKĄ O EMIGRACJI POLSKIEJ.

Komitet Funduszu im. Stanisława Gawrońskiego rozpiisał konkurs na pracę z zakresu twórczości literackiej na tematy związane z życiem emigracji polskiej. Rozmiar pracy wynosić winien co najmniej 2 arkusze druku. Dwie wybrane prace będą nagrodzone: pierwsza sumą 700 zł., druga sumą 500 zł. Prace nagrodzone stają się własnością Komitetu.

Sąd konkursowy stanowią pp.: Antoni Bogusławski, Stanisław Gawroński i Marja Biskupska. Rękopisy winny być czytelnie napisane — w miarę możliwości na maszynie — z wymiennym godłem. Nazwisko autora ma być napisane na kartce w kopercie zaklejonej i zaopatrzonej godłem, znajdującem się na rękopisie.

Termin nadsyłania prac upływa z końcem czerwca 1931 r. Adres Komitetu: Warszawa, Krakowskie Przedmieście 6 m. 11-a.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
przyjemniejsza linja okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”,
pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią:

„POLONIA” i „VIRGINIE”

Częste połączenia między Ha-
wrem i Gdynią — Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłat-
nie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów

88 XI-I-I-IX

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ!

Fabryka Drożdżowo-Gorzelnicza
„HENRYKOW”, Warszawa, Elektoralna 5.
6487-737-I.



Uniwersalny aparat leczniczy
niezbędny w każdym domu.

Leczy promieniami elektrycznymi: wszelkie cho-
roby jak reumatyzm, ischias i t.d. — Wzmacnia
ośrodki nerwowe i usuwa ślady postarzenia się.

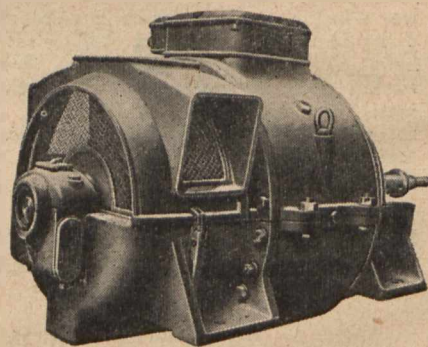
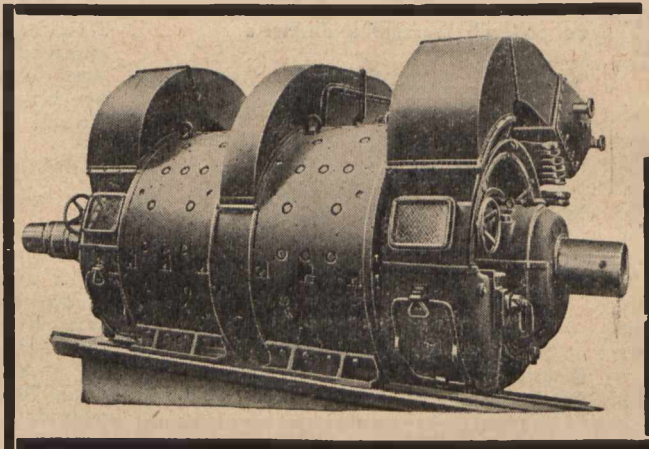
Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę:
KISIEL i S-ka, Bielsko, ul. Piastowska 3. Tel. 29-32 i 20-29.
733-XII-I.

Napęd elektryczny do łodzi podwodnych

Balastowa pom-
pa tłocząca dla
łodzi podwodnej.
Marzec 1930.

◆
Silnik prądu sta-
łego. Moc 1200 H
P. 200 obrotów
na minutę. 290 V.
przeznaczony
dla łodzi podwo-
dnej o wyporno-
ści 1200 t. wg. pro-
gramu morskie-
go

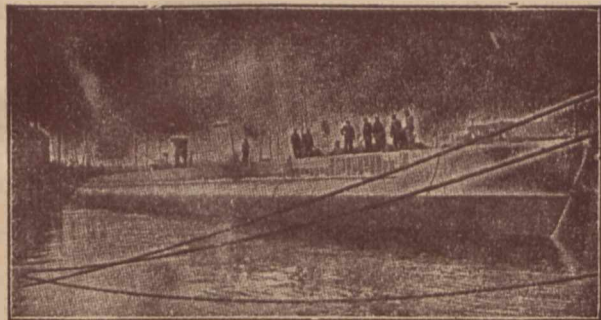
Marzec 1930.



ALS - THOM

DZIAŁ HANDLOWY, 173, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8e)

CHANTIERS & ATELIERS
**AUGUSTIN-
-NORMAND**
LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk”. pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych.
Wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

586-IV-X.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE.
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

Ważne dla wszystkich: p. p. Wojskowych, Inteligencji, Samouków, Nauczycieli,
Bibliotek, Związków, Szkół, Domów prywatnych i t. p.

Wkrótce przestaniemy przyjmować zgłoszenia na prenumeratę i rozpoczynamy druk wielkiego, zbiorowego, bogato ilustrowanego, informacyjno-opisowego dzieła najlepszych polskich pisarzy-fachowców

p. t.

ŻYCIE MORZA I OCEANU

w 12-tu książkach — około 3000 ilustracji, rysunków i reprodukcji.

pod Redakcją ADAMA UZIEMBLY

TYLKO W PRENUMERACIE co 6 tygodni książka bogato ilustrowana

TREŚĆ KSIĄŻEK:

Książka I — Praca wody — Powstanie Światów — Woda w atmosferze — Woda na ziemi — Morze i ocean — Geografia Morza — Głębina wód — Praca Morza — Niszczenie — Walka człowieka o brzeg — Walka kamienia i rośliny — Morze buduje — Wyrównanie.

Książki następne: Książka II — Przyptyw — III — Morze i atmosfera — IV — Życie w głębinach — V — Rybactwo morskie — VI — Zwycięstwo żeglugi — VII — Handel morski — VIII — Żegluga współczesna — IX — Polityka kolonialna — X — Marynarka wojenna — XI — Bohaterowie wiedzy — XII — Polska na morzu.

Żądajcie bezpłatnych prospektów

Przedpłatę za każdą książkę oddzielnie kierować do P. K. O. konto Nr. 22.199.

Cena prenumeraty 1) brzurowane na zwykłym papierze . . . zł. 8.50
za każdą książkę: 2) w oprawie w płótno ang. na satynow. papierze zł. 12.—
3) luksusowe na kred. papierze oprawne w skórę zł. 25.—

WYDAWNICTWO POWSZECHNE
W WARSZAWIE, PANKIEWICZA 4.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące prace:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. —50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	Zł. —50
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	" —20	Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	" —50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	" —95	Adam Uziembło — Liga Morska i Rieczna w r. 1927.	" —50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	" —50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce.	" —50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej.	" 3.—	Program kolonjalny Ligi Morskiej i Riecznej.	" —50
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.— w opr.	" 1.50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	" 4.—
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	" —50	K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	" 15.—
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza.	" 10.—	A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	" —20
J. Rummel — Gdynia Port Polski.	" 5.—	Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce.	" —20
W. Sieroszewski — Urok Morza.	" 1.—	Gra towarzyska „Bitwa morska” (dla członków L. M. i Rz. — zł. 5.—)	" 6.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	" —50	Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”.	" 5.—
G. Zalecki — Studja kolonjalne t. I, II i III łącznie.	" 13.50		

Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie, po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 32.—, rocznik 1929 — zł. 30.—.

Do nabycia w księgarni oraz w Zarządzie Głównym L. M. i Rz. w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i Rz. wysłała wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki. Przy większych zamówieniach — rabat.

WYDAWNICTWA MORSKIE

K. Bielski — Turbiny parowe	Zł. 19.—
" — Mechanika teoretyczna	" 16.—
" — Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	" 1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu.	" 5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu I.	" 4.55
" — Teoria okrętu.	" 4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	" 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Locji.	" 6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach.	" 14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	" 6.50
" — Astronomia żeglarska	" 7.—

Podręczniki te można nabywać

w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. (Konto czekowe P.K.O. Nr. 39.602.) oraz we wszystkich księgarniach.

NAKLADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI — WYSZŁY: —

Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	" 15.—
" — Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	" 10.—
" — Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	" 3.—
USTAWA o służbie marynarza	" 2.50
HANDEL morski w praktyce	" 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej	" 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej	" 0.20
Nadto Instytut Wydawniczy poleca:	
F. A. Ossendowski — Na skrzyżowaniu dróg	Zł. 6.50
J. Słowacki — Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	" 3.80

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysłała na żądanie.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Telefon Redakcji i Administracji 315-88.

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Flebiscytowa 1. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ul. Portowa, dom PP. Sudziłów. W. Downarowicz. Na Łódź i wojew. łódzkie, T. Pingot, Łódź, ul. Piotrowska 85. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 groszy tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Warszawa, Ordynacka 3, tel. 644-59.