

MORWIE

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.



PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI JOZEF PIŁSUDSKI NA POKŁADZIE O. R. P. „WICHER”.

Fot. M. B. Lepecki

M A J

1931 r.

ZESZYT 5

ZWIEDZAJCIE

WYSTAWĘ PROPAGANDOWĄ

„POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA“

W DOLINIE SZWAJCARSKIEJ W WARSZAWIE, OD 30 KWIETNIA 1931 R.

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!



LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAC

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTEŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

was. 2595/1931/5

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 5

Warszawa, maj 1931 r.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Gdańskie niebezpieczeństwo; 2. „Anschluss” i nasza łączność z zachodnimi sprzymierzeńcami — Stefan Frankowski; 3. Danina na flotę wojenną, jako podstawa jej rozbudowy — J. G.; 4. Przed nowym okresem w rozwoju polskiej żeglugi morskiej — Henryk Tetzlaff; 5. Rybołówstwo morskie w r. 1930 — P. Salmonowicz; 6. Historyczny przegląd stosunków gospodarczych między Polską a Królewcem (C. d.) — M. Pogorzelski; 7. Wystawa morska w Warszawie; 8. „Niemen” na równiku — F. Stefanowski; 9. Kronika; 10. Z żalobnej karty — S. p. Inż. Jan Galas; 11. Dział Oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONJALNY: 12. Niemcy w Angoli — Dr. Wiktor Rosiński; 13. Włosi wobec polskiej kwestji kolonjalnej — Fr. Łyp; 14. Drobek Polonji Amerykańskiej — Dr. Czesław Łukaszewicz; 15. A. O. F. — Roman Sobolewski; 16. Madera, szczątek Atlantydy — M. B. Lepecki; 17. Przegląd Kolonjalny — Fr. Łyp; 18. Kronika kolonjalna.

34 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

GDAŃSKIE NIEBEZPIECZEŃSTWO

Wypadki, rozgrywające się już przeszło od pół roku na terenie wolnego miasta Gdańska, doprowadziły wreszcie do sytuacji, wobec której pełnomocnikowi Rzeczypospolitej min. Henrykowi Strassburgerowi nie pozostawało nic innego jak wniesienie prośby o zwolnienie go ze stanowiska z powodu braku dostatecznych środków ochrony bezpieczeństwa ludności polskiej.

Decyzja min. Strassburgera powzięta została w chwili, gdy dłużej w żaden sposób nie można było stosować cierpliwości i wytrzymałości. Taktyka wyczekiwania na otrzeźwienie i opamiętanie okazała się nawskroś beznadziejna i nadal doprowadzić mogłaby tylko do najbardziej groźnych następstw.

Rozwój sytuacji, której niepokojąca doniosłość winna być obecnie w całej pełni doceniona przez opinię oplska zarówno jak przez opinię świata, zarysowuje się istotnie w linjach najzupełniej prostych i jasnych. Po skutecznym ewakuacji Nadrenji, po pamiętnym triumfie wyborczym hitlerowców w Niemczech i po analogicznym wyniku ostatnich wyborów gdańskich, zarząd wolnego miasta nad Bałtykiem, powrócił z większym niż kiedykolwiek przedtem zapałem i cynizmem do swej

rolę narzędzia imperjalistycznych, odwetowych, zaborczych w stosunku do Polski planów niemieckiego nacjonalizmu. Łudzilibyśmy się zresztą bardzo niebezpiecznie, gdybyśmy przypuszczali, że tę swoją rolę kiedykolwiek, chociażby tylko na krótki okres, poważnie i szczerze porzucił. Iluzję taką można było żywić przez latą między rokiem 1925 i 1930. W samej rzeczy w ciągu tego czasu nastąpiło pewne uspienie czujności opinii polskiej wobec sprawy gdańskiej. Do jakiego stopnia było ono nieusprawiedliwione, — to dostatecznie jaskrawo widzimy w świetle wypadków obecnych.

Można to było jednak dojrzeć dobrze już i wtedy, gdy dopiero wkraczaliśmy w ów okres pierwszej jutrztenki dobrej woli i pojednawczości kierownictwa wolnego miasta w stosunku do Polski. Wybory gdańskie w roku 1925 przyniosły — znowuż podobnie jak w owym czasie w Niemczech — zwycięstwo socjalistom. Dawna reakcyjno - nacjonalistyczna większość ustąpiła w Volkstagu miejsca nowej, lewicowo - centrowej ze znakomitą przewagą socjal-demokracji.

W czasie międzypartyjnych rokowań o utworzenie nowego Senatu, jeden z członków socjali-

stycznej partji gdańskiej, dr. Zint — ku wielkiej radości opinii polskiej — opublikował w berlińskim „Vorwärts” bardzo obficie wówczas w Polsce reklamowane oświadczenie, w którym wyznawał, że przecież „bądź — co — bądź” większość ludności „gdańskiego korytarza” jest polska, wskutek czego „korytarz” ów z punktu widzenia międzynarodowej sprawiedliwości winien przy Polsce pozostać.

Bardzo pięknie! Lecz jakie były następstwa tej wielce pocieszającej i jutrztenkę uzdrowienia polsko - gdańskich stosunków, rokować mającej deklaracji? Oto takie, że centrowa partja niemiecko - liberalna, wchodząca w skład nowej centro - lewej gdańskiej większości, natychmiast wyśtosowała do socjalistycznej partji apel, w którym czytaliśmy co następuje:

„Jeden z poważnych członków gdańskiej socjal - demokratycznej partji dr. Zint w jednym z berlińskich czasopism opublikował artykuł, którego podstawowe idee o Gdańsku i o sprawie korytarza pozostają w jaskrawym przeciwieństwie z uczuciami niemiecko - gdańskiej ludności. Niemiecko - liberalna partja na podstawie dotychczasowego stanowiska partji socjal - demokratycznej musi przy-

K 115/10/5

puszczać, że chodzi tu o czysto osobiste wynurzenie autora artykułu, który pod tym względem stoi bardzo daleko od swej partji i którego wywody oraz konkluzje przez partję nie są podzielane”.

I co potem? Potem przez kilka dni mniemano, lecz jak się zdaje tylko w Polsce, że nowa większość Gdańska ulegnie rozbiciu. Jednakowoż gdańska partja socjalistyczna bardzo szybko odpowiedziała oficjalnie, że partja liberalna ma słuszność i że dr. Zint wypowiadał tylko swoje nawskroś osobiste poglądy w sprawie „korytarza”.

Na podstawie tej odpowiedzi utworzono już najzupełniej zgodnie nowy Senat dla okresu, który miał być pojednawczy w stosunku do Polski. Do tego Senatu weszli — owszem — i socjaliści (oczywiście nie tacy jak dr. Zint), lecz tylko na stanowiska, nic nie mające wspólnego z właściwym głównym kierownictwem wolnego miasta. Na stanowiskach t. zw. „hauptamtliche Senatoren” t. j. naczelnego zwierzchnictwa i rządu Gdańska, pozostali ci sami ludzie, którzy piastowali swe urzędy przez poprzedni nacjonalistyczno - reakcyjny okres. Pozostał hakatysta, były królewsko - pruski dygnitarz, zaliczony w r. 1918 w poczet wojennych zbrodniarzy, dr. Sahm jako prezydent Senatu; pozostał bodaj jeszcze bardziej zaciekle hakatysta, dr. Ziehm jako wiceprezydent; pozostał tak samo jak i oni obaj fanatyczny hakatysta i tak samo jak dr. Sahm były królewsko - pruski dygnitarz p. Frank jako „senator sprawiedliwości” czyli szef sądownictwa i policji wolnego miasta.

Zrozumiałem jest, że wobec tych faktów, które dziś warto z całym naciskiem przypomnieć, nic w Gdańsku zasadniczej zmiany uleść nie mogło. Przyczajono się tylko, pozornie przycichnięto na ten czas, gdy cały wysiłek odwetowości niemieckiej skierowany był na zachód, aby oswobodzić się od okupacji aljanckiej w Nadrenji. Przywdziano, zresztą w bardzo lekki sposób, skórę Reinecke — lisa, aby ją znowu we właściwym momencie z całą brutalnością odrzucić.

Odrzucono ją natychmiast, gdy tylko gwiazda Hittlera i Stahlhelmu rozbłysła nad powracającymi do przedwojennego bismarkowsko - wilhelmowskiego impetu Niemcami. Reakcyjno - nacjonalistyczna większość wkroczyła na-

powrót triumfalnie do Volkstagu. Lokalni hittlerowcy, którzy za poprzednich rządów tejże większości, byli drobną grupą, odkomenderowaną do roli opozycyjnej, teraz zasiedli już jawnie do współrządzenia. To, co działo się w Gdańsku w pierwszym powojennym okresie, można było uważać prawie za idyllę w porównaniu z tem, co zaczęło dziać się teraz. P. Sahm, zmęczony i dostatecznie już zasłużony, otrzymał stanowisko nadburmistrza stolicy Niemiec w nagrodę za całą swą działalność i za niepokalane zachowanie dla bojowego nacjonalizmu niemieckiego gdańskiej placówki, przez cały czas centrowo - lewicowej większości.

W ten sposób jednocześnie podkreślono z dostatecznie prowokacyjną brutalnością, że p. Sahm w istocie nigdy pruskim funkcjonariuszem być nie przestawał. Doprawdy, nie potrzeba było tego aż tak specjalnie podkreślać.

Wiedzieliśmy o tem zawsze bardzo dobrze... W Gdańsku miejsce p. Sahma, jako jeszcze godniejszy następcą, zajął jego najbliższy współpracownik p. Ziehm.

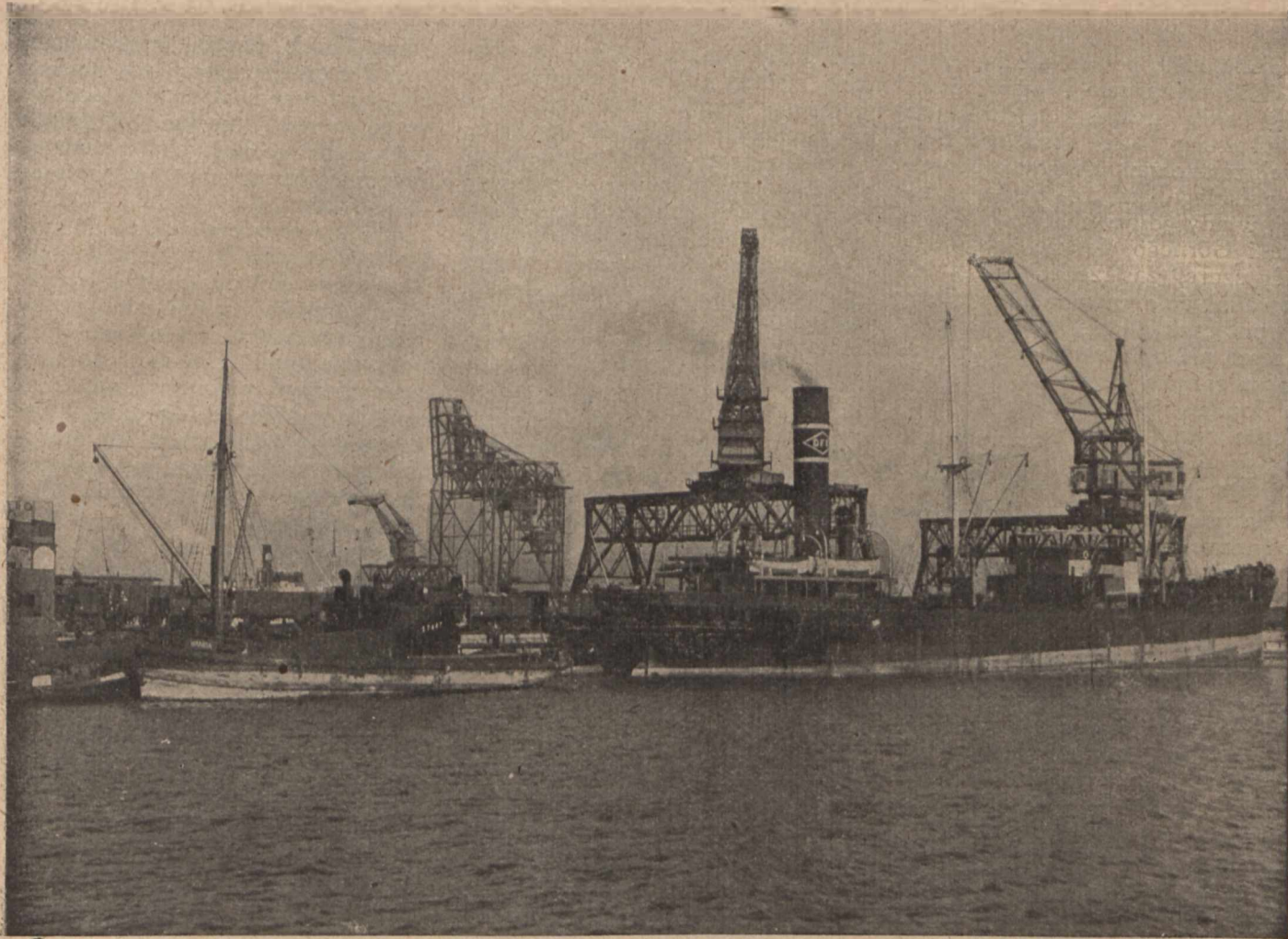
Wrota wolnego miasta otwarte zostały naocież dla wszystkich hittlerowców, stahlhelmowców, dla wszystkich możliwych bojowych organizacji, dla całej nie tak bardzo znów „ukrytej” armji odwetowego nacjonalizmu z całych Niemiec. Nie ograniczono się do uczynienia z Gdańska obiecanej ziemi i pola najbardziej prowokacyjnych popisów dla wszystkich tych elementów. Nie ograniczono się do demonstracji, zjazdów, parad, agresywno-wojennych wygrażań przeciw Polsce. Rozpocząwszy od zamachów na polską własność i mienie, na polskie gmachy i urzędy, szybko rozwinięto akcję krwawą. Narazie — bicie, katowanie, znęcanie się, potem już poprostu morderstwa. Zarząd wolnego miasta nie tylko nic nie czynił aby tę akcję pohamować, lecz wręcz robił wszystko, aby ją do coraz większych ekscesów i zbrodni rozzuchwalać. Po uniewinnieniu sprawców zamachów na polskie skrzynki pocztowe z motywem, że według gdańskiej „sprawiedliwości” te skrzynki szkodzą interesom Gdańska, przyszło uniewinnianie krwawych napadów i morderstw. W jednym wypadku tylko nastąpił wyrok skazujący przeciw... ofierze zamachu, polskiemu marynarzowi, którego hittlerowscy bandyci bestjałsko ska-

towali, wycinając na jego ciele krwawy znak swego „hackenkreutzu”. Jak widać, były pruski funkcjonariusz i hakatysta senator Frank, doskonale wyszkolił swą gdańską „sprawiedliwość”...

Nastąpił stan rzeczy, którego dalszy rozwój mógłby doprowadzić do najbardziej nieobliczalnych wydarzeń. Ludność polska w Gdańsku znalazła się w położeniu, mogącym w pełni usprawiedliwić rozpaczliwą akcję samoobrony. Dep-tane są wszakże już nie tylko zagwarantowane przez traktat pokoju jej równe prawa w Gdańsku, lecz poprostu nie jest ona pewna swego mienia i życia, a od lokalnych organów policyjnych i sądowych może się spodziewać, zamiast ochrony, jedynie dodatkowych jeszcze prześladowań. To już wystarczyłoby w zupełności, aby zmusić Polskę do wyczerpania wszelkich środków dla położenia kresu tej sytuacji.

Zarysowuje się jednak niebezpieczeństwo o rozmiarach daleko szerszych. Akcja hittleryzmu i bojowych nacjonalistycznych organizacji niemieckich stawia sobie najzupełniej jawnie i bez żadnych dyplomatycznych osłonek, jako cel odzyskanie dla Niemiec z bronią w rękę ziem utraconych na podstawie traktatu pokoju, przedewszystkiem w stosunku do Polski. Zarząd wolnego miasta Gdańska udziela tej akcji nie tylko gościny i ochrony, lecz jeszcze nadmiar zachęty do poczynania z każdym dniem coraz zuchwalszych. Gdzie w tych warunkach gwarancja że pewnego pięknego poranka Polska i wraz z nią świat cały nie znajdzie się wobec dokonanego faktu próby zrealizowania zbrojnie odwetowego programu Hittlera i Stahlhelmu, narazie przynajmniej na terenie wolnego miasta? Gdzie gwarancja, że niemiecki nacjonalizm nie zechce właśnie w ten sposób sprowokować wojennego konfliktu, podczas gdy niemieckie państwo z góry przygotowało sobie oficjalne alibi na wypadek takiej ewentualności, mogąc się powołać na to, że ono u siebie nawet zawiesiło szereg konstytucyjnych postanowień, aby spralizować akcję hittleryzmu?

Na ewentualność taką, zarysowującą się chyba już dość wyraźnie u kresu całej dotychczasowej taktyki i polityki gdańskiego kierownictwa, spokojnie czekać nie wolno. Gdańsk, jako wolne miasto, znajduje się pod ochroną Ligi Na-



Gdynia. Dźwigi „Skarbolu” na molo węglowem.

rodów, istniejącej poto, aby czuwać nad bezpieczeństwem i stabilizacją pokoju świata. Tymczasem zaś właśnie na tym terenie, oddanym pod opiekę Ligi, bezkarnie i coraz zuchwalej rozwija się robota, zmierzająca do zburzenia pokoju i otwarcie stawiająca sobie za cel odwetową wojnę!...

Najwyższy czas raz na zawsze z tem skończyć. Polska musi się domagać z całą stanowczością radykalnego uzdrowienia, radykalnej zmiany sytuacji w Gdańsku. Jest to jej obowiązkiem wobec własnego bezpieczeństwa, wobec

bezpieczeństwa pokoju, a także w interesach samego Gdańska i całej jego, nie tylko polskiej, spokojnej i przytomnej ludności. Obowiązkiem Ligi Narodów i mocarstw, pragnących pokoju jest dokonać wszystkiego, aby Gdańsk przestał być wreszcie zarzewiem najbardziej katastrofalnych możliwości.

Jakiegokolwiek chwilowe uspokojenie się, jakiegokolwiek czasowe zawieszenie prowakacji, do którego dziś po pierwszym ostrzeżeniu ze strony Polski, nawołują nawet sami hitlerowcy, nie może w żadnym razie wystarczyć. Byłoby to

bowiem — zgodnie z owym nawoływaniem czekających jeszcze na „właściwy moment” hitlerowców — znowu tylko zaczajenie się i nic więcej.

Dość już mamy wyraźnych nauk przeszłości. Teraz musimy mieć na koniec niezawodne i niezłomne gwarancje, że Gdańsk, zachowując tę pozycję, jaką mu zastrzegł traktat wersalski, definitywnie i bezpowrotnie przestanie być polem i narzędziem akcji, przeciw bezpieczeństwu Polski i zarazem przeciw spokojowi świata skierowanej.

»ANSCHLUSS« I NASZA ŁĄCZNOŚĆ Z ZACHODNIMI SPRZYMIERZENCAMI

„Anschluss” niemiecko - austriacki zaskoczył dyplomację światową i narobił sporo wrzawy, aczkolwiek jest to jedno z serji zręcznych posunięć polityki niemieckiej, dążącej stale i konsekwentnie do rozbicia traktatów powojen-

nych i izolowania Polski od zachodu.

Ta wciąż wzmagająca się akcja niemiecka, tak zuchwała w swych posunięciach, zmusza nas do pilnego czuwania i napawa nas troską o przyszłość.

Niemiecka akcja przeciwpolaska, która wysuwa jako pierwsze hasło, rewizję granic zachodnich, przyjmuje dziś niebezpieczne rozmiary. Ma ona swoją własną historję, po której przestudjowaniu wyłania się prawdziwe jej oblicze.

W roku 1919, pobite, ale nie zwyciężone całkowicie Niemcy, położyły swój podpis na traktacie Wersalskim, nie stawiając żadnych zastrzeżeń w sprawie powrotu polskiego Pomorza na łono Polski, wtedy gdy w sprawach Gdańska i Górnego Śląska wysunięto cały szereg zastrzeżeń. Fakt ten dowodzi, że sprawa bezpośredniego połączenia Prus Wschodnich z Rzeszą nie była wówczas uznawana za sprawę żywotną Niemiec. Wyłoniła się ona później, jako konsekwencja wzmacniania się Państwa Polskiego i chęci Niemiec powstrzymania tego procesu.

Nawet w pierwszych latach powojennych t. j. w okresie, gdy kraj nasz nie posiadał jeszcze Gdyni i w dużym stopniu był zależny od Gdańska, polityka niemiecka nie wyjawiała tej demonstracyjnej i prowokacyjnej formy konieczności połączenia Rzeszy z Prusami Wschodnimi poprzez nasze Pomorze. Dopiero powstanie i rozwój Gdyni, co powodowało zupełne uniezależnienie się Polski od Niemiec w zakresie transportu morskiego, spowodowało niemiecką akcję prowokacyjno - zaczepną, dążącą nie tylko do „rewizji naszych granic zachodnich”, ale wprost do odebrania nam tej części naszego terytorjum, która stwarza możliwość prowadzenia niezależnej polityki gospodarczej.

Niemcy twierdzą, że dążą do rewizji naszych granic zachodnich drogą pokojową. Ta droga pokojowa przejawia się m. in. w „Anschluss’ie” — izolować Polskę od zachodu, bowiem od wschodu jest

ona izolowana na długo; „Anschluss” Rzeszy z Austrią odsuwa nas w dużym stopniu od państw Europy Zachodniej. Wrazie dyplomatycznego zatargu z Niemcami, nasze kolejowe połączenie z zachodem, w pierwszym rzędzie z Francją, musi biec drogą okrężną poprzez Włochy, Jugosławię, Węgry i Czechosłowację. A co będzie w razie urzeczywistnienia dalszego, a już zapowiadane przez Niemcy, przyłączenia Węgier do niemiecko - austriackiej kombinacji? W tym wypadku nasze połączenie kolejowe jeszcze więcej się przeciągnie i będzie możliwe tylko przez Rumunję. Jest to bardzo ważna sprawa dla naszego bytu, bowiem nie tylko wraz z zatargu z Niemcami możemy utracić łączność z Zachodem, ale także i wraz z zatargu z naszym sąsiadem wschodnim, wobec sympatii niemieckich dla tego kraju.

Jedyną drogą pewną, łączącą nas z zachodem, mogącą być całkowicie w naszych rękach i zależną od naszej woli jest droga morską. Ta droga prowadzi poprzez wąski szlak pomorski na szeroki Bałtyk, daje nam nie tylko możliwość wypłynięcia na zachodnie morza i wolną drogę do państw zachodnich, ale przede wszystkim wyprowadza nas na to bezpośrednie morze, dookoła którego rozciągała się swą władzę dziewięć państw, z pośród których tylko trzy prowadziły wrogą w stosunku do nas politykę, wyprowadza nas na to morze, ku któremu ciąży przeszło stumiljonowa ludność, na którym odbywa się bardzo oży-

wiony ruch handlu wymiennego, nad którego brzegami leżą kraje z bogatym przemysłem lub zasobne w bogactwa naturalne. Wskutek tego — morze Bałtyckie przedstawia wielki rezerwuar zaopatrzenia i pracy.

Akcja niemiecka dążąca do izolowania nas od Bałtyku winna się spotkać w Polsce z silnym odporem, polegającym dziś na tem, by opinia społeczna całego kraju okazała się jednolita, nacechowana zdecydowaną wolą bronięcia naszego dostępu do morza. Zewnętrznym przejawem tej zdecydowanej woli winna być dążność do stworzenia odpowiednio silnej floty wojennej.

Do stworzenia opinii społecznej i wyrobienia woli narodu, są powołane: prasa oraz jedyna organizacja społeczna pracująca dla morza — Liga Morska i Kolonjalna.

Nakazem chwili jest — Liga Morska i Kolonjalna winna rozpocząć niezwłocznie żywą działalność w celu pozyskania dziesiątków tysięcy nowych członków i winna przeprowadzić pracę, uświadamiającą całe społeczeństwo. Im większa stanie się nasza organizacja, która jest dzisiaj organizacją o zadaniach wysoce państwowych, tem więcej nabierze wagi politycznej, tem skuteczniejsza będzie jej praca dla dobra i mocarstwowego stanowiska naszego kraju.

Każdy patriotycznie usposobiony Polak, któremu byt i całość Rzeczypospolitej są drogie, winien niezwłocznie zaciągnąć się do szeregów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

STEFAN FRANKOWSKI.

DANINA NA FLOTĘ WOJENNĄ, JAKO PODSTAWA JEJ ROZBUDOWY

Nikt nie jest prorokiem w swoim kraju. Pionierzy marynarki niemieckiej natrafiali sześćdziesiąt lat temu na takie same trudności, na jakie natrafiają dziś w Polsce obywatele, rozumiejący i propagujący potrzebę polskiej siły zbrojnej na morzu. Niemcy ze zmagających tych wyszli zwycięsko, stwarzając drugą na świecie potęgę morską, dziś zaś, po przegranej wojnie, odbudowują już znów w tempie przyspieszonym marynarkę wojenną.

Wiemy doskonale, że kraj chcący żyć i prosperować, chcący mieć na rynku wszechświatowym jakieś takie znaczenie, chcący skutecznie bronić swej niezależności eko-

nomicznej i politycznej, istnieje bez morza nie jest w stanie. A w naszych warunkach morze i marynarka wojenna to pojęcia jednoznaczne.

Bez żadnej egzaltacji, bez fanatyzmu czy przesady, obiektywnie i trzeźwo powiedzieć dziś trzeba, że od stworzenia polskiej floty wojennej zależy nie tylko nasz dostęp do morza, ale i los całego kraju. Na straży polskiego wybrzeża musi stanąć polska flota wojenna. Sam fakt powstania silnej floty wojennej osłabi apetyty nielojalnych sąsiadów i zakusy na ziemię i wody odwiecznie polskie. Nie wolno nam popełnić błędów przeszłości, gdyż — jak pamięta-

my — zbyt wielką za te błędy zapłaciliśmy niegdyś cenę.

Zagadnienie stworzenia floty wojennej nie jest dla nas bynajmniej zagadnieniem wyłącznie militarnym, ale przede wszystkim zagadnieniem narodowym pierwszorzędnej wagi. Bo tylko flota wojenna zapewnić nam może wolność morską, dobrobyt, znaczenie mocarstwowe, korzystne przymierza (z szukających staniemy się wówczas poszukiwanymi), swobodę handlu, kontakt z wychodźstwem, poszanowanie granic i bezpieczeństwo na wypadek wojny. Każdy okręt wojenny da nam to pracę kilkuset bezrobotnym, gdy zaś zaczniemy budować okrę-

ty te w kraju, dziesiątki tysięcy ludzi znajdują zajęcie, a kilkadziesiąt gałęzi przemysłu — zatrudnienie.

Najwaleczniejsza armja nie obro- ni Gdyni przed atakiem od strony morza. Najwaleczniejsza armja nie da nam „wolności morskiej”. Mil- jony włożone w budowę Gdyni mogą pójść z dymem pożarów, wszczętych przez działa jednego nieprzyjacielskiego krążownika. **Musimy więc fortyfikować wy- brzeże! I musimy budować flotę wojenną!**

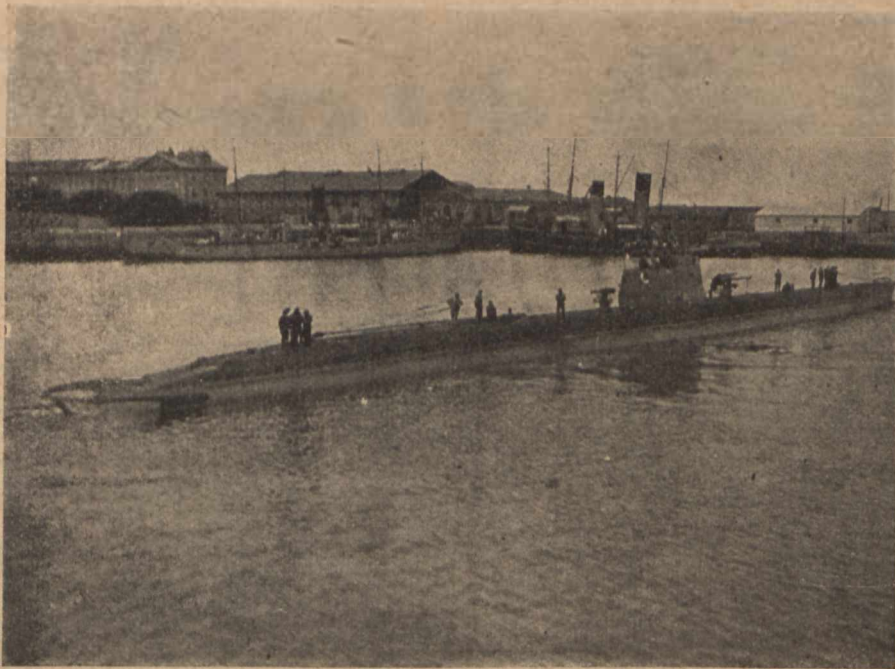
Część obywateli zrozumiała już potrzebę marynarki wojennej i ofiarnie pospieszyła z datkami. W zakresie jednak tej akcji zbiórko- wej zachodzi wielkie nieporozu- mienie. Społeczeństwo może do- pomóc Państwu w wybudowaniu floty, ale wybudować jej samo nie będzie w stanie. Choćby było stokroć bogatsze, czy ofiarniejsze, od naszego.

Bo floty wojennej nie buduje się ze składek narodu, tak samo, jak ze składek tych nie tworzy się armji lądowej. Aby stworzyć flotę trzeba programu morskiego, odpowiednich dotacyj ze skarbu Państwa i ustawy sejmowej o roz- budowie floty wojennej. Tylko planowa i programowa praca mo- że nam zapewnić odpowiednie stanowisko na Bałtyku. Inaczej, dawane dorywczo pieniądze nie będą zużyte z całym pożytkiem, a budowane chaotycznie i doryw- czo jednostki nie będą miały większej wartości bojowej.

Ofiarność społeczeństwa jest godna uznania. Świadczy ona o głębokim zrozumieniu sprawy i umiłowaniu Ojczyzny. Powstaje tu jednak krzyżująca niesprawied- liwość. Dają naogół wciąż jedni i ci sami. Inni, częstokroć bo- gatsi, nie dają nic. Stąd konkluzja: żadnych wyjątków być nie powin- no. **Muszą dać wszyscy.** A kto nie chce dać dobrowolnie, musi dać **przymusowo.**

Przykłady: Rokitno Wołyńskie — malutka miścina, przysłała 500 złotych. Grajewo 200. Sejmik Opa- towski 4500. Białystok 25.000. Pracownicy firmy Lilpop 1400, Urzędnicy Monopolu Tytoniowego 12.000. Kolarze wileńscy 10.200, niektóre Oddziały Ligii M. i K. znaczne sumy — dochodzące nie- kiedy do kilkudziesięciu tysięcy, parowozownia w Piotrkowie 500, wychodźstwo we Francji z górą 15.000 — i tak dalej.

A przecież ile jest miast, orga- nizacji, instytucji, samorządów



O. R. P. „Wilki”, pierwsza polska łódź podwodna, wychodzi z portu w Cherbourgu w podróż próbną.

i t. p., które dotychczas nie dały nic? Absolutnie nic! Tłomacza się one kryzysem, ciężkimi wa- runkami. A czyż kryzys jest ostrzejszy nad Wisłą, niż nad Wil- ją? Czy Kongresówka jest spe- cjalnie w gorszych warunkach od Pomorza lub Kresów Wschod- nych?

Dowodzą to tylko, że akcja i rozumienie wśród społeczeń- stwa są nierównomierne i zależą od wyrobienia obywatelskiego i kulturalnego danej miejscowości. To też dalsze dobrowolne składki napływać będą wciąż z tych sa- mych dzielnic, podczas gdy inne dalej nie dadzą nic, lub prawie nic.

Pozostaje więc jedyna konclu- zja: zamiast dobrowolnych ofiar — **DANINA NA FLOTĘ WOJENNĄ.**

Danina ta winna objąć procen- towe dodatki do różnych wpły- wów rządowych lub samorządo- wych. Dodatki minimalne, nie- wyczerpujące zdolności płatniczej obywatela, a jednak wymagające odeń spełnienia obowiązku.

Należy też skupić społeczeń- stwo we wspólnym wysiłku, a nie rozdrabniać je na różne lokalne komitety, czy „dary”.

Należy oszczędzać grosz pu- bliczny, często ciężką ofiarą bę- dący, a stanowiący nienaruszalną i świętą własność Narodu. Nikt nie ma prawa wzniosłej idei stworzenia polskiej armji morskiej sprowadzać na niziny partykular- nej roboty.

Używanie tego grosza do róż-

nych imprez, nawet idei tej po- krewnych, ale bezpośrednio z nią nie związanych — jest niedopusz- czalne. Nie można pod pozorem dalszej propagandy rozdrab- niać czy zmniejszać sum raz na pewien cel wyraźnie przeznaczo- nych. Nie można też po sejmiko- wemu postanawiać w tym czy in- nym partykularzu o budowaniu takiego lub innego okrętu. Takie lokalne „ministerstwa marynarki” szkodzą znacznie powadze zagad- nienia.

Jedynie czynniki fachowe, po- wołane są do dysponowania fun- duszami na flotę i do ustanawia- nia kategorii i typów potrzeb- nych nam jednostek morskich. Je- dynie racjonalnie przeprowadzona danina na flotę wojenną dać nam może potrzebną do obrony wy- brzeży armję morską.

Społeczeństwo jest wyczerpane, — odpowie na to ten czy ów pe- symista. Nie będzie chciało płacić. Danina, zrozumiana jako no- wy podatek, wywoła oburzenie, a może i nową falę drożyzny. Ob- ruszą się też pacyfiści i raz jeszcze spotka nas zarzut imperjalizmu i militarizmu.

A jednak Niemcy w ciągu czter- dziestu kilku lat stworzyli w nie- skończenie trudniejszych warun- kach (patrz „Morze” zeszyt 11 i 12 — 1930) swoją potęgę morską. A jednak, gdyby chcieć poszukać i nie dać się odstraszyć „trudno- ściami”, możnaby fundusze na bu- dowę floty wojennej znaleźć choć- by zaraz.

Jest obowiązkiem każdego obywatela uznać konieczność marynarki wojennej, rozważyć przypadające stąd korzyści polityczne, ekonomiczne i militarne i przyczynić się do stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu.

Skoordynowanie tego wysiłku leży już w zakresie kompetencji Rządu i ciał ustawodawczych, które jak najrychlej winny zatwierdzić program morski i odnosić ustawę o rozbudowie floty.

Nie należy się lękać przewagi wroga, bo na morzu niekoniecznie wygrywa silniejszy. Nie trzeba

chować głowy w piasek na widok pancerników, gotowych najechać zbrojnie nasze wybrzeże, bo Niemcy w latach 1850—70 byli w stopniu gorszym od nas położeniu. Ale należy z tamtych czasów wziąć przykład zrozumienia, energii i przedsiębiorczości.

W chwili, gdy piszemy te słowa, na stoczni państwowej w Kilonji spuszcza się na wodę „Preussen”, pierwszy z serii nowych pancerników niemieckich. Pancernik ten uchwalony został jak 20 innych okrętów, mimo takiegoż kryzysu gospodarczego olbrzymią

większością niemieckiego parlamentu. Przecież nawet socjaliści niemieccy nie odmówili poparcia projektowi rządowemu i uchwalenia specjalnego podatku na flotę.

Dziś jeszcze, póki obowiązują klauzule Traktatu Wersalskiego, póki pancerniki „abecadłowe” są w budowie lub próbach, póki „piatiletka” na Wschodzie nie daje pozytywnych rezultatów, — czas najwyższy pomyśleć o polskiej straży nad Bałtykiem. Nie za lat pięć, czy dziesięć, ale za rok, za pół roku może być już zapóźno!

J. G.

PRZED NOWYM OKRESEM W ROZWOJU POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ

W chwili, kiedy odrodzona Polska powróciła nad morze, nie rozporządzaliśmy żadnym z czynników, stanowiących o t. zw. należytem wykorzystaniu dostępu do morza. Nie mieliśmy na skromnym skrawku wybrzeża morskiego, jaki nam przypadł w udziale, ani portów, ani należytych połączeń komunikacji lądowej, na morzu zaś nie pływał ani jeden statek pod polską banderą.

Wszystko należało tworzyć od podstaw. Trzeba było walczyć z trudnościami, nieznanymi w jakimkolwiek innym kraju. Trzeba było z jednej strony urabiać psychikę morską w społeczeństwie, przygotowywać personel fachowy, którego prawie nie było, z drugiej zaś należało wyłożyć znaczne środki materialne na urządzenia

techniczne, umożliwiające przewóz towarów morzem.

W zakresie tych wszystkich zagadnień praca pionierska została już szczęśliwie dokonana. Port Gdynia, obok portu gdańskiego, jest punktem na naszym wybrzeżu, przez który przechodzą miliony ton towarów, wywożonych z Polski i przywożonych do nas z zagranicy. Polska flota handlowa liczy w chwili obecnej 30 statków (uwzględniając tylko jednostki ponad 100 ton rej. br.) o łącznym tonażu około 64.000 ton rej. br. Statki, pod polską banderą pływają nie tylko na liniach regularnych, łączących Polskę z ważnymi ośrodkami, ale także przewożą znaczne ilości towarów masowych w t. zw. żegludzie dzikiej, albo nieregularnej.

Dokonany został też najważniejszy przełom w pojęciach współczesnego pokolenia. Morze, które jeszcze parę lat temu było czemś nieznanem, dziś nawet w najbardziej odległych zakątkach Polski zaczyna być rozumiane.

Nasuwa się więc siłą rzeczy pytanie: co dalej? Jaki będzie dalszy rozwój zagadnień morskich w Polsce?

Na to niezwykle aktualne pytanie udzielił niedawno obszernej odpowiedzi w wywiadzie, zamieszczonym w szeregu organów polskiej prasy, Pan Minister Przemysłu i Handlu, Aleksander Prystor, który oświadczył między innymi, że Rząd zamierza wciągnąć do eksploatacji żeglugi w szerszym, niż dotąd, zakresie sfery gospodarcze naszego kraju oraz, że dalsza rozbudowa polskiej floty handlowej oparta będzie o przemysł krajowy, o polski surowiec, o mózg polskiego inżyniera i o pracę fizyczną polskiego robotnika. Uzupełnieniem niejako tego wywiadu był wywiad z Kierownikiem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Dr. Feliksem Hilchenem, zamieszczony w „Dniu Pomorskim” z dn. 9 kwietnia r. b.

Zapowiedzi, zawarte w obu wymienionych wyżej wywiadach, weszły obecnie w okres urzeczywistnienia. W dniu 27 kwietnia b. r. bawili na Śląsku pp.: Minister Przemysłu i Handlu Aleksander Prystor, Kierownik Dep. Morskiego Dr. Feliks Hilchen i Naczelnik Wydz. Żegl. Feliks Rostkowski. W czasie pobytu przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Katowicach zawiązany został t. zw. „Komitet Inicjatywy”, którego zadaniem jest stopniowe wcią-

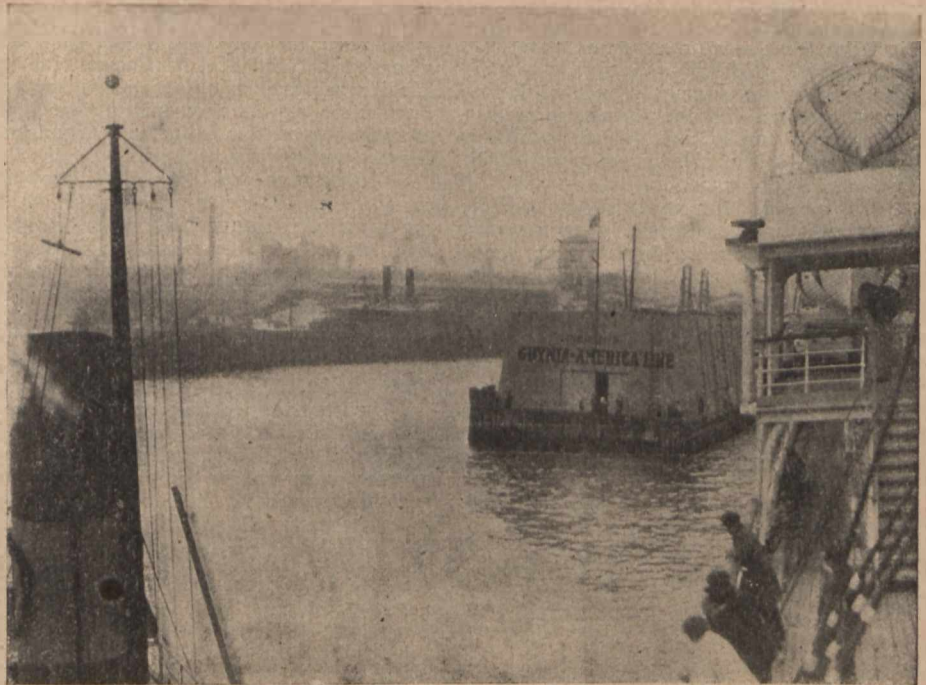


Gdynia. Wnętrze jednego z magazynów portowych.

ganie do dalszego rozwoju polskiej floty handlowej kapitałów i inicjatywy prywatnej. W skład „Komitetu Inicjatywy” weszli pp. generalni dyrektorowie: Ciszewski, Dworzańczyk i Lewalski. Jednym z pierwszych posunięć, jakie mają być zrealizowane w związku z powstaniem wymienionego „Komitetu Inicjatywy”, będzie przekształcenie istniejącego od grudnia 1926 r. Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni na towarzystwo akcyjne. Dotychczasowe kilkoletnie doświadczenie wykazało, że przedsiębiorstwo to jest nie tylko zdrowe w swych założeniach, ale co ważniejsze mimo okresu ciężkiego kryzysu na rynkach frachtów, daje zupełnie zadawalające wyniki eksploatacyjne. To też Skarb Państwa, który wziął na siebie ryzyko inicjatywy i prowadzenia tego przedsiębiorstwa w pierwszych latach, uważa słusznie rolę swoją za skończoną i dalszą eksploatację tego przedsiębiorstwa pragnie powierzyć tym kołom gospodarczym, które są przedewszystkiem zainteresowane w dalszym rozwoju przedsiębiorstwa.

Podziałem pakietu akcji nowego towarzystwa, które przejmie „Żegluga Polska”, zajmie się „Komitet Inicjatywy”.

Współdziałanie sfer gospodarczych naszego kraju w dalszej eksploatacji dostępu do morza jest naturalnym wynikiem rozwoju dotychczasowej polityki morskiej Rządu. Z chwilą, kiedy Rząd dał naszemu życiu gospodarczemu tak niezwykle cenny i ważny instrument, jak urządzenia techniczne, umożliwiające wymianę towarową między Polską a zagranicą dro-



Przystań „Polskiego Transatlantycznego Tow. Okrętowego” w Nowym Yorku.

gą morską, a to przez wybudowanie Gdyni, drugiego portu Rzeczypospolitej na Bałtyku, dalej przez stworzenie zaczątków polskiej floty handlowej, a wreszcie przez związanie jeszcze ściślejsze naszego wybrzeża z naszym okręgiem przemysłowym na Górnym Śląsku przez linię kolejową, do której ukończenia potrafił przyciągnąć do kraju poważne kapitały zagraniczne, — z tą chwilą Rząd słusznie uważa, że dalszy rozwój żeglugi, a co za tem idzie — stosunków handlowych Polski z całym światem, leży przedewszystkiem w ręku naszych sfer przemysłowo-handlowych. Obecnie, gdy ten kosztowny aparat techniczny bezpośredniej wymiany towarów z

zagranicznym kontrahentem został we wszystkich szczegółach zmontowany, podstawowym wskazaniem, zasadniczą regułą, nieodzownym warunkiem uniezależnienia się naszego przemysłu i handlu od obcego, często nieprzyjaznego pośrednictwa, jest stałe i systematyczne kierowanie transportów towarowych na polskie porty i polskie linie okrętowe z pominięciem portów obcych.

Trzeba wierzyć, że nasze sfery gospodarcze, jak tego zresztą dały już dowód, potrafią wykorzystać oddany do ich dyspozycji aparat w całej pełni. Leży to bowiem w ich własnym dobrze zrozumianym interesie.

HENRYK TETZLAFF.

RYBOŁÓSTWO MORSKIE W POLSCE W R. 1930

Ilość rybaków, uprawiających stale rybołówstwo morskie, utrzymuje się w Polsce od szeregu lat na tym samym poziomie, jednakże z tendencją do powolnego wzrostu. Mianowicie na dzień 31.XII.1930 r. ludność rybacką na polskim wybrzeżu morskiem stanowiło 4.702 osób, z czego uprawnionych do wykonywania rybołówstwa było 1.516 rybaków (na dz. 31.XII.29 — 1.370), w tem niestale uprawiających połowy — 459 osób. Z rybaków, niestale uprawiających rybołówstwo, — 298 zajmuje się jednocześnie rolnictwem, 86 — handlem i rzemiosłem, oraz 75 — innymi zajęciami. Na rok bieżący wydano ogółem 1345 kart rybackich.

Mimo niekorzystnych naogół warunków połowu na morzu Bałtyckim, rok ubiegły przyniósł pewien wzrost połowów morskich. Mianowicie u polskich wybrzeży morskich złowiono ogółem 31.183 kwintali ryb wartości 3.121 tys. zł. wobec 27.838 kw. i 3.615 tys. zł. w r. 1929. Mimo więc ilościowego wzrostu

połowów o 12%, wartość ich obniżyła się o 14%, co należy przypisać w znacznej mierze wzmożonej intensywności połowów przez coraz powszechniejsze stosowanie włoków, a w szczególności wobec wprowadzenia w użycie dzięki inicjatywie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni nieznanego dotychczas u naszych rybaków włoka szprotowego.

Jednocześnie należy podkreślić, że systematycznie, acz narazie dość powolnie, postępująca motoryzacja floty rybackiej przyczynia się ze swej strony do polepszenia wyników połowów, prowadzonych dzięki temu na dalszych terenach Bałtyku, bardziej obfitujących w ryby. Natomiast ubożsi rybacy, niemający możliwości zaopatrzenia się w większe kutry, odpowiednio do prowadzenia połowów na dalszych terenach, — mają coraz bardziej zacieśniające się możliwości dobrych połowów.

Ilość kutrów motorowych pozostała bez zmiany (116), natomiast przybyło 7 łodzi motorowych, których jest obecnie

16, łodzi żaglowo-wiosłowych było 885 (903). Stan narzędzi rybołówstwa przedstawiał się w dniu 31.XII.30 następująco: sieci zastawnych było 4.770 (4.272 — na 31.XII.29), śledziowych — 6.058 (5.360), innych sieci — 12.070 (14.671), więcierzy — 6.089 (5.286), haczyków łososiovych — 17.750 (17.125), włoków kutrowych — 268 (270) i pławnic — 7.961 (6.743).

Omawiając rezultaty połowów według poszczególnych gatunków, należy podkreślić silny wzrost szprotów (14.548 kw. i 7.760 kw.) i płastug (10.949 i 9.976 kw.), natomiast złowiono mniej śledzi (2.597 i 2.867 kw), dorszy (1.396 i 2.455 kw.), węgorzy (1.106 i 1.382 kw.), oraz łososi (822 i 1.281 kw.). Ceny, osiągnięte przez rybaków za złowione ryby, wykazały tendencję zniżkową i niejednorodną. Największe wahania wykazały ceny na szproty (od 10 gr. do 70 gr. za kg.) i na dorsze (0.60 — 1.00 zł.).

Część złowionej zdobyczy rybacy sprzedali do miejscowych wędzarni (oko-

ło 700 ton — przeważnie szprotów), część zaś do Gdańska. Co się tyczy handlu rybami morskimi, to w związku ze spadkiem cen i wobec braku należytej organizacji kupieckiej, — nie miał on w okresie sprawozdawczym pomyslnych warunków do rozwoju.

Ze sprawą dalszych połowów na Bałtyku związana jest ściśle kwestja budowy portu rybackiego w okolicach Wielkiej Wsi, gdyż port ten, którego projekt oddawna już jest opracowany, — przyczynić się winien do rozwoju tych połowów. Ze względów jednak budżetowych przystąpienie do tej budowy narazie się opóźnia.

W r. ub. uruchomiono w Gdyni slip (stocznia) rybacki, co zostało przyjęte przychylnie przez rybaków, gdyż slip umożliwi im dokonywanie tanim kosztem wszelkich napraw i reparacji kut-

rów. Poza tem należy wspomnieć o uruchomieniu pierwszej w Polsce fabryki sieci rybackich, dzięki czemu w krótkim już czasie zapotrzebowanie na sieci dla rybaków morskich będzie w znacznej mierze pokrywane w kraju.

Morski Instytut Rybacki kontynuował w r. 1930 swą działalność, zakupując między innymi dla rybaków kilka motorów do kutrów, wykonanych całkowicie w kraju i oddanych rybakom na dłuższe spłaty, przyczyniając się w ten sposób do uruchomienia tej gałęzi przemysłu w Polsce. Poza tem Instytut umożliwił rybakom nabycie 2 większych kutrów, które będą w najbliższym czasie wykonane. Jednocześnie prowadzono na kutrach badawczych Instytutu („Starnia” i „Ewa”) dalsze badania naukowe oraz próbne połowy. Również współdziałanie w kierunku utworzenia

przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich (śledziowych) posiada pewne szanse urzeczywistnienia.

Przy wydatnej pomocy Instytutu rozpoczęła swą działalność kasa samopomocy rybackiej. Zamierzone jest także założenie kasy wzajemnych ubezpieczeń statków rybackich. Utworzenie tej kasy jest niezbędne ze względu na to, że dotychczasowe ubezpieczenia w towarzystwach asekuracyjnych nie odpowiadają, jak się wydaje, potrzebom rybackim.

Budowa chłodni i hali rybnej w Gdyni ukończona będzie w r. b., co pozwoli na stopniowe zcentralizowanie przybrzeżnego handlu rybami w Gdyni, jak również na przeniesienie pewnej części importu ryb przez Gdańsk — do portu gdyńskiego.

P. SALMONOWICZ.

HISTORYCZNY PRZEGLĄD STOSUNKÓW GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A KRÓLEWCEM

(Ciąg dalszy)

Przy tak zaostrożonej sytuacji na Bałtyku wznowiona została przez następców Winrycha von Kniprode polityka wojownicza wobec Litwy. Ale i tutaj położenie ulega radykalnej zmianie z chwilą, gdy Litwa przyjmuje chrzest pod wpływem Polski, a na tronie polskim zasiada Władysław Jagiełło. Wobec zjednoczonych sił polsko - litewskich Zakon musi powoli ulegać, tembardziej, że traci swój główny cel działalności — walkę z pogaństwem, a przez to i napływ rycerstwa z Zachodu. Klęska Krzyżaków pod Wilnem w 1393 r. zachwiała podstawami bytu Zakonu. Dla prowadzenia dalszych walk z Litwą, Polską, oraz wojny morskiej na Bałtyku, Zakon musi się imać środków nadzwyczajnych. Na miasta sypia się podatki. Wprowadzenie „Pfundzollu” w 1395 r. stało już częściowo w związku z wyprawą wileńską, aczkolwiek przeznaczony był on na obsadzenie Stockholmu. „Pfundzoll” został utrzymany i nadal na opłacanie wojska, a w 1398 r. wprowadzono jeszcze ogólny podatek dodatkowy (allgemeine Beisteuer), którym obłożono miasta pruskie. Pewną miarą wielkości ówczesnego Królewca jest wysokość tego podatku. Królewiec dał mianowicie 13 marek bez 4 skotów, podczas gdy na Gdańsk przypadło 376 mk., na Toruń 96 mk., na Elbląg 41 mk. W Królewcu płacono jednak tylko Stare Miasto.

Nakładanie podatków do miasta okupić musiał Zakon pewnymi ustępstwami natury politycznej. Jeżeli chodzi o Królewiec, to głównym celem było dlań ograniczenie komercyjnej działalności urzędu handlowego. Uzyskał to Królewiec w przywileju składowania towarów w 1403 r. (Stapelrecht), który obowiązywał nie tylko kupców, ale i urzędników Zakonu; mogli oni kupować towar tylko od kupeów królewieckich. Przywilej ten stał się dopiero właściwą podstawą prawną dla dalszego, handlowego rozwoju miasta. Stanowił on, że obcy kupcy mogli kupować towary (głównie zboże) tylko od kupców miejscowych, przymem obcy kupcy (zwani gośćmi) mogli przebywać w murach miejskich tylko od 1 maja do 1 grudnia i nie mieli prawa posiadać własnych nieruchomości. Stąd zwano ich „Lieger”, gdyż mieszkali (zalegali) u obcych. „Liegerzy”, zaliczeni byli do najbogatszych kupców. Mniejszych kupców zaś

zwano „Kellerschotten”, „Paudelkrämer” i t. p.

Nieco wcześniej, bo w 1394 r. uzyskał Królewiec prawo brakowania towarów (Brackrecht). Te dwa prawa pozwalały na rozwój stanu kupieckiego w Królewcu, w czem celowała głównie Knyppawa, która niebawem wkroczyła na drogę niezależnienia się od obcych wpływów. Królewiec wykorzystał też dla siebie sytuację, jaka wytworzyła się po klęsce Zakonu pod Grunwaldem w 1410 r.

Po klęsce grunwaldzkiej, która, jak piorun z nieba spadła na Zakon i jego poddanych, wybuchły wszystkie tłumione przedtem niechęci i rozpoczęła się nowa walka wewnętrzna o zdobycie przez miasta i miejscowe rycerstwo praw i przywilejów, zapewniających rozwój i obronę przed nadmierną ingerencją Zakonu.

Wielcy Mistrzowie, następcy Ulricha von Jungingen, dążąc do odnowienia dawnej potęgi Zakonu, zaciągają długi, podwyższają podatki, zaciesniają gospodarkę handlową. Spotkać się jednak muszą z oporem miast, których przedstawicielstwo — Związek Miast Pruskich — coraz większego nabiera znaczenia. Przeciwstawia się im także miejscowe rycerstwo (Związek Jaszczurczy).

Królewiec w tem zmaganiu wewnętrznym zajmuje początkowo stanowisko niewyraźne. Z jednej strony bierze udział w zjazdach miast, ciągle jeszcze stawiany na szarym końcu, ale występuje tam bardzo ostrożnie, protestując przeciw ciężarom finansowym, jakie dla osiągnięcia swych celów Związek Miast nakłada. Przeciwnie Związek jest raczej eksponentem interesów Gdańska, Torunia i Elbląga, a między temi grodami a Królewcem zarysowywać się zaczyna ostra konkurencja od czasu, gdy Królewiec otrzymał „Stapelrecht” i „Brackrecht”, które pozwalają mu na eliminowanie handlu gdańskiego z Litwą. Z drugiej strony Królewiec politykuje z Zakonem. Litewska polityka Zakonu idzie po linii interesów Królewca, gdyż, dążąc do rozerwania ścisłych związków między Polską, a Litwą, Zakon idzie na ustępstwa wobec Widołta. Traktaty handlowe z Widołdem z 1428 r. i ze Świdrygiełłą z 1432 r. wychodzą raczej na korzyść Królewcowi. Natomiast obstrukcyjna polityka Zakonu wobec Pol-

ski naraża miasta nadwiślańskie na straty. W. Mistrz Paul v. Russdorf zakazuje tym miastom w 1433 r. wywozu do Polski towarów, głównie soli i ryb.

Jednak i Polska nie zasypia spraw bałtyckich, szachując zreczenie posunięcia krzyżackie. Gdy udało się usunąć niebezpieczeństwo konszachtów witołdowych, doprowadza Polska do pokoju brzeskiego z 31 grudnia 1436 r., który reguluje stosunki krzyżacko-polsko-litewskie jednolicie pod względem gospodarczym, poraz pierwszy w stosunkach z Zakonem. Coprawda już traktat toruński z 1411 r. zawierał postanowienie, że kupcy obu stron mogli odbywać podróże handlowe bez przeszkód. Było to jednak postanowienie bardzo ogólne i w praktyce niejednokrotnie niedotrzymywane, szczególnie przez Zakon.

Polska wprowadziła w odpowiedzi na zarządzenia Zakonu, zakazujące handlu z Polską, podwyżki ceł. W traktacie brzeskim Polska zobowiązała się znieść cła, jakie zostały w Polsce wprowadzone od czasu układu na jeziorze melneńskim (1422 r.), Zakon zaś przyrzekł nie nakładać nowych ceł. Na Litwie nie miano pobierać ceł innych, niż obowiązujące za czasów Witołdowych, a więc uznane zostały układy handlowe z Widołdem z 1428 r. Sprawa „Pfundzollu” nie została rozstrzygnięta, ale Zakon zobowiązał się do niepobierania t. zw. Lobgeld'u od poddanych polskich.

Traktat brzeski, normujący poraz pierwszy dokładnie stosunki gospodarcze między Polską, a Zakonem, musiał wywrzeć poważne znaczenie gospodarcze, którego skutki nie dały na siebie długo czekać. Królewiec na traktacie tym zyskał już choćby z tego względu, że stosunki handlowe ulegały stabilizacji i pewności. Handel Królewca zyskiwał nowego, możnego protektora, jakim była Polska, dotychczas nieznacznie tylko nad Pregołą zainteresowana. Polska prztem posiadała obecnie przemożne wpływy na Litwie, która najbardziej interesowała Królewiec. Stanowisko Królewca ulega też zasadniczej zmianie w stosunku do Związku Miast, formalnie w 1440 r. zawiązanego. Do Związku przystępuje teraz kupiecka Knyppawa, chwytając w swe ręce inicjatywę dalszej polityki, którą dotychczas kierowali mieszcianie staroście, silnie związani z Zakonem ze względu na

rzemieślniczy charakter Starego Miasta i Lipnika.

Elatystyczna polityka handlowa Zakonu, oraz wprowadzenie nowych podatków, a nawet wymuszanie danin, spotykają się z energicznym oporem Kny-pawy. Dochodzi nawet do zbrojnych incydentów, tembardziej, że Zakon wprowadza znów „Pfundzoll”, z którego ⅓ do-chodu sam zagarnia, oraz dozwala na swobodny wywóz zboża, łamiąc w ten sposób przywilej z 1403 r. Kny-pawa protestuje przeciw takiemu postępowaniu i wraz z innymi miastami, gdy protesty nie pomagają, bierze udział w delegacji Związku Miast do cesarza ze skargą na Zakon. Delegacji tej przewodniczy nad-burmistrz knypawski Andrzej Brunau.

Zakon umie jednak dyskutować poli-tykę poprzednich mistrzów, którzy stworzyli zamiast jednego, trzy miasta nad Pregolą. Stare Miasto i Lipnik nie są zadowolone z ostrego kursu polityki knypawskiej i, wychodząc ze swych partykularnych interesów rzemieślni-czych, opowiadają się za Zakonem. O mało nie dochodzi do konfliktu zbroj-nego między temi miastami, a Kny-pawą, która zamyka swe bramy i obsta-wia mury zbrojnymi (1452 r.).

Gdy po niepomysłnej decyzji cesa-rza, wybucha w Toruniu z początkiem lutego 1454 r. powstanie, które prze-rzuca się szybko na inne miasta z po-mocą szlachty (Związku Jaszczurczego), Królewiec bierze czynny w niem udział. Nawet Stare Miasto i Lipnik nie od-mawiają swej pomocy i mieszczanie ob-sadzają 14 lutego zamek.

Królewiec, podobnie, jak i inne mia-sta pruskie, poddaje się królowi pol-skemu i składa 19 czerwca na ręce Jana Koniecpolskiego przysięgę Kazi-mierzowi Jagiellończykowi, który przy-wilejem, wydanym w Krakowie 6 maja 1454 r. znosi „Pfundzoll”, nadaje Króle-wcowi (podobnie, jak Gdańskowi, Toru-niowi i Elblągowi) prawo bicia monety pod stemplem królewskim, oraz pozwa-la kupcom pruskim sprzedawać towary w całym państwie polskim.

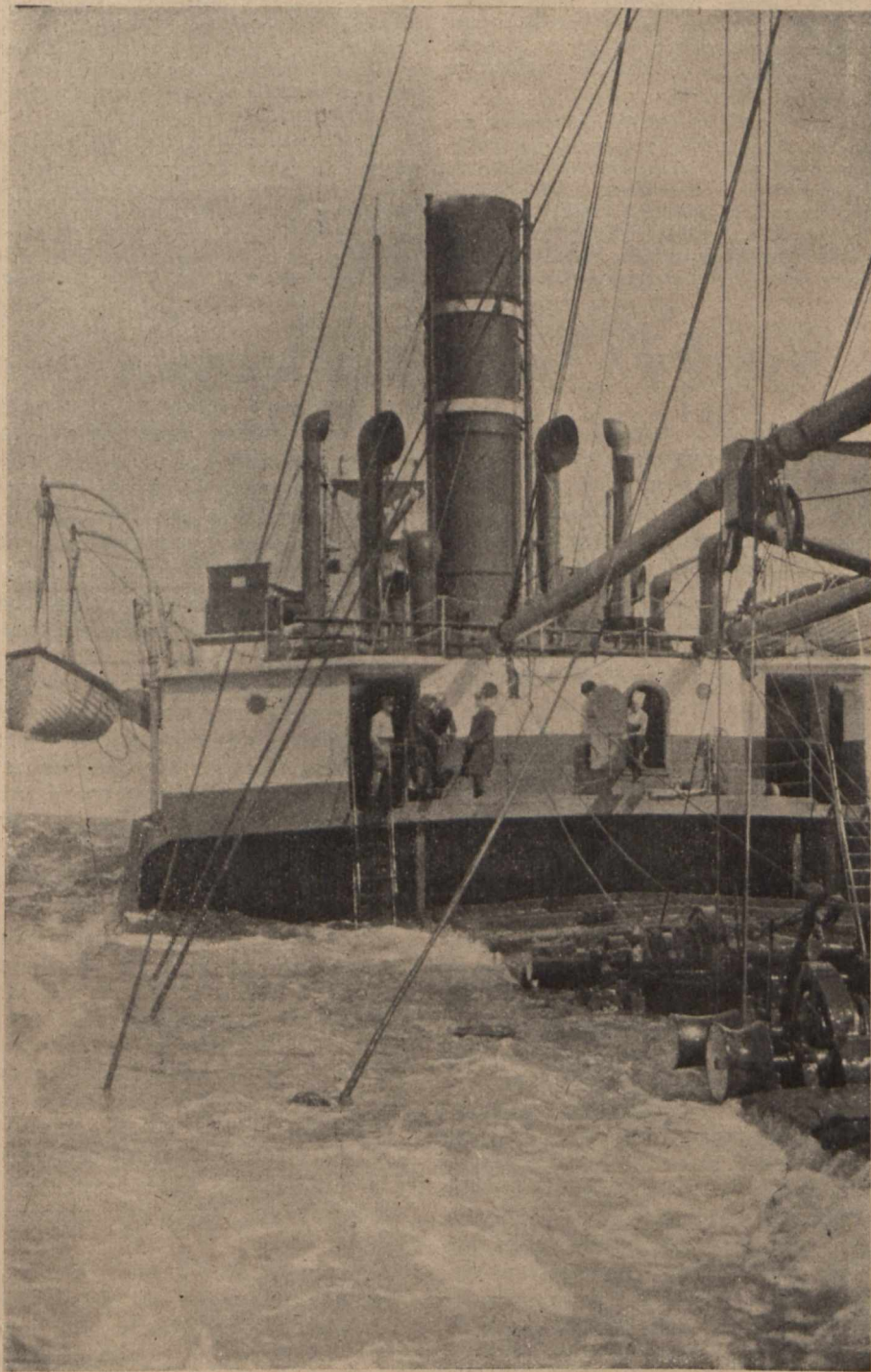
Były to dla miast przywileje nie-zmiernie ważne, to też Kny-pawa, przed-stawicielka kupieckich interesów Kró-lewca, od tego czasu staje się czynni-skim, zdążającym do oparcia się o Pol-skę w imię dobrze zrozumianych inte-resów własnych. W delegacji do Kazi-mierza Jagiellończyka brali udział z Kró-lewca Hans Brunau, Grzegorz Schwacn, Nikolaus Rodemann, Hans v. der Dunc i oni stanęli na czele obrony Kny-pawy, która niebawem z orężem w ręku bro-nić musiała swego stanowiska przed Zakonem.

Po klęsce Polaków pod Chojnicami 18 września 1454 r. żywiły rzemieślni-cze znów zwróciły się ku Zakonowi i w Starem Mieście i Lipniku przepę-dziły kierowników polityki propolskiej. Kny-pawa została jednak wierną przy-siędźce królowi polskiemu i przygotowy-wała się do obrony. Oblegli ją nie-bawem Krzyżacy pod wodzą Komturów z Elbląga i Ostródza z pomocą mie-szczan staromiejskich i lipnickich. Wy-stąpienie przeciwko Kny-pawie musiał Zakon okupić ustępstwami dla Starego Miasta i Lipnika, ustępstwami, rozsze-rzającymi przywileje rzemieślnicze. Kom-tur Reuss von Plauen musiał 17 kwiet-nia 1455 r. potwierdzić dawne prawa miejskie, zapewnić, że Zakon nie bę-dzie miasta ani sprzedawał, ani też za-stawiał, oraz musiał znieść krępujący rzemiosło podatek, zwany „Zeise”, oraz opłaty za młyny.

Obłężenie Kny-pawy trwało od 24-go marca do 14-go lipca 1455 r. Na po-moc obłożonemu miastu przybyli Gdań-szczanie z 9 statkami, oraz Polacy z Kowna, którzy nadestali wodą posiłki. Mimo bohaterskiej obrony Kny-pawa musiała się poddać, poniósłszy duże straty z powodu spalania śpiczlerzy i składów. Kapitulaacja Kny-pawy była zaszczytną, gdyż miasto otrzymało amne-stję, oraz potwierdzenie dawnych przy-wilejów. Jedynie Grzegorz Schwach (Swake) przyplacił gardłem wierność dla swej idei.

Upadek Kny-pawy był bezwzględnie klęską kupiectwa królewieckiego, które od tego czasu już nigdy nie będzie miało tak poważnego znaczenia i wpły-

wu na losy miasta, jak w okresie przed kapitulacją. Była to również klęska wpływów polskich nad Pregolą. Może być, że wówczas interesy polskie nie szły jeszcze tak daleko, aby ogarnąć aż ujście Pregoly, gdyż głównym ich celem były ziemie nadwiślańskie, stracone przez Władysława Łokietka i stanowiące dostęp do morza dla całego dorzecza Wisły. Zresztą i wysiłek Pol-ski podczas wojny dwunastoletniej był wielki i przy ogólnem, niezbyt pomyslnem położeniu politycznem nie wystarczyło już sił na ostateczne pokonanie Zakonu, tembardziej, że i papież i ce-sarz występowali w jego obronie, w kraju zaś podnosiła głowę szlachta, której król okupywać się musiał ustę-



Parowiec „W'sła” na mieliźnie w pobliżu przylądka Gjedser (Danja), na którą wyrzucił się, aby nie zatonać po przedziurawieniu mu ruty przez niemiecki statek „Rose”. (Patrz notatkę w kronice).

stwami i przywilejami. Nie nadszedł jeszcze czas realizowania wielkich planów Zygmuntowych, Królewiec musiał znaleźć się jeszcze na marginesie polityki bałtyckiej.

Opanowanie Knypawy przez Krzyżaków przesądziło dalsze ustosunkowanie się Królewca do Związku Miast Pruskich i zmieniło stanowisko jego podczas perypetyj wojny dwunastoletniej. Dla Gdańska, właściwego kierownika polityki pruskiego Pomorza w ówczesnym czasie, Królewiec stał się przeciwnikiem z dwóch przyczyn: wskutek obalenia wpływu burmistrzów Knypawskich i opanowania polityki miasta przez mieszczan staromiejskich, którzy zdradzili ideę Związku Miast, oraz wskutek groźby utraty handlowych stosunków na Litwie, które Królewiec mógł łatwo przeciąć. To też dalsze postępowanie Gdańska jest wobec Królewca stanowczo wrogie i to nie tylko ze względu na walkę z Zakonem.

Już w 1456 r. Gdańsk dokonywał zamachu na istnienie Królewca, jako portu morskiego, zatapiając w cieśninie Bałgi statki, napelnione kaurami. Był to zamach nie tylko zresztą na Królewiec, ale i Elbląg, który był także poważnym konkurentem Gdańska. Cieśnina koło Bałgi, naprzeciwko Elbląga,

była wówczas jedynym wyjściem na morze dla miast, położonych nad zatoką Fryską. Cieśnina Pilawska nie istniała jeszcze, Elbląg miał przeto wygodniejszy dostęp do otwartego morza, niż Królewiec i utrzymywał w dobrym stanie kanał do ujścia Wisły do cieśniny koło Bałgi. Zatarasowanie tej cieśniny zagrażało przeto najżywoźniejszym interesom miast — Elbląga i Królewca, jak również Graunsberga, Fromborka i Rybaków. Zatopionych okrętów nie można już było całkowicie wydobyć i od tej pory cieśnina Bałgi zaczyna się powoli zamulać, pociągając za sobą upadek miast nad zatoką Fryską.

Gdańsk nie poprzestał na zatarasowaniu wyjścia na morze z zatoki Fryskiej i w 1464 r. napadając statki jego na Królewiec, pałac śpichrz, oraz niszcząc stojące na Pregole statki. Działo się to wszystko pod hasłem walki z Zakonem, tem niemniej odgrywały najważniejszą rolę własne interesy gdańskie.

Królewiec przechodził tem cięższe czasy, że i z Zakonem stosunki nie były najlepsze. Zakon wymagał ciągle pieniędzy na wojnę i dopuszczał się nawet gwałtów. Doprowadziło to nawet do wybuchu ponownego powstania przeciwko Zakonowi w 1465 r., które krwawo

zostało stłumione i Wielki Mistrz Henryk von Plauen 6-ciu mieszczan ściaż kazał. Pieniądze miasta dać musiały, ale wytargowały przynajmniej zwolnienie od dostarczania żołnierza.

Miasto było już zupełnie wyczerpane wojną, podobnie, jak i kraj cały, to też z radością powitano zawarcie pokoju w Toruniu z 19 października 1466 r. Królewiec wywierał nie małą presję na Zakon, aby zgodził się na warunki polskie, brał sam udział w rokowaniach toruńskich za pośrednictwem Jana Vollmera, burmistrza staromiejskiego, oraz Michała Kromera, burmistrza Knypawskiego. Pokój toruński zapewniał w każdym razie miastom pruskim wygodne warunki handlowe, w stosunkach z Polską i Litwą, a przedewszystkiem spokój. Miasta uzyskały znaczny wpływ polityczny na sprawy Zakonu, co zapewniało im ochronę własnych interesów, tembardziej, że znaczenie Zakonu zmalało do niebywałych dotychczas granic.

Stosunki z Gdańskiem nie uległy po pokoju toruńskim poprawie. Królewiec ostatecznie uniezależnia się od gospodarczych wpływów gdańskich, ujmując we własne ręce handel z Litwą.

(c. d. n.)

M. POGORZELSKI.

WYSTAWA MORSKA W WARSZAWIE

W chwili, kiedy Czytelnicy „Morza” otrzymają ten numer, w Warszawie otwarta już będzie wystawa propagandowa „Polskie morze i ziemia pomorska”, urządzona przez Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wystawa otwarta zostanie w dniu 30 kwietnia r. b. o godz. 13-ej na terenie Doliny Szwajcarskiej przy ul. Szopena 3/5.

Liczne eksponaty, zebrane z dużym nakładem starań i pracy, rozmieszczone zostaną w pięknie przybranych salonach Doliny oraz w specjalnych kioskach i pawilonach, wystawionych na terenie ogrodu.

Jest to pierwsza tego rodzaju impreza propagandy spraw morza w Polsce. Na wystawę złożą się cały szereg ciekawych eksponatów, ilustrujących zagadnienia morza w Polsce dzisiejszej, jak i dawnej. Specjalnie szeroko uwzględniona zostanie historia Pomorza i dział etnograficzny tej dzielnicy, po którą znowu usiłują sięgnąć drapieżne ręce zaborcy. Na wystawie zainstalowane będzie kino, które wyświetlać będzie filmy morskie i krajoznawcze z Pomorza. Salon krajoznawczy z dotychczasowym dorobkiem artystycznym wszystkich naszych najwybitniejszych malarzy — marynistów.

Obok działu propagandowego zorganizowany będzie dział pokazowy przemysłowy, który zgromadzi te wszystkie przedmioty, jakie wytwarza nasz przemysł dla żeglugi, transportu wodnego i t. p.

Dział rozrywek obejmować będzie poza tem: scenę letnią, park rozrywkowy i t. p.

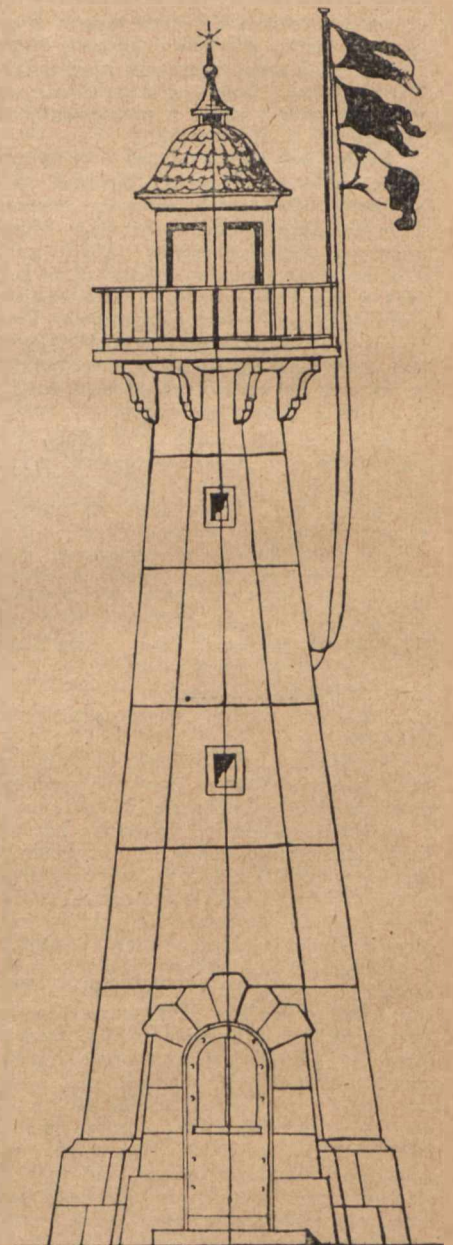
W dolnych salach Wystawy będzie urządzony wzorowy warsztat szkutniczy, gdzie uczniowie Kursu Szkutnictwa Okręgu Warsz. L. M. i K. będą pracowali nad modelami statków. Takież miniaturowe modele statków będą pływały po sztucznym basenie w ogrodzie.

W sali kina będą wygłaszane codziennie odczyty z dziedziny morskiej, dróg wodnych i kolonjalnej. Na estradzie będzie przygrywała orkiestra marynarki wojennej z Gdyni oraz będą się odbywały regionalne pomorskie widowiska.

Cena wejścia 1 zł., dla członków Ligi M. i K. (za okazaniem legitymacji) 50 gr., Wycieczki zbiorowe 30 gr.

Wystawa stanie się niewątpliwie celem wycieczek zbiorowych z prowincji. W pierwszym rzędzie zwiedzić ją powinni członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz młodzież szkolna.

Wystawa potrwa od dnia 30 kwietnia do dnia 1 czerwca r. b.



„NIEMEN” NA RÓWNIKU

W dniu 19 września 1930 roku „Niemen”, parowiec P. P. „Żegluga Polska”, opuścił Gdynię, udając się na wody zatoki Botnickiej. Tu statek zastały chłody i niewiele było brak, by z powodu lodów „Niemen” zamował na północy. Na szczęście zdążył on wporę pożegnać surową Szwecję, i załadowany deskami niemal po wierzchołek komina, wyruszył do Anglii.

Po drodze wstąpił na parę godzin do Gdyni celem uzupełnienia zapasów węgla. Nikt z nas wtedy nie przypuszczał, iż nie zobaczymy Gdyni prawie przez cały rok.

Po dostarczeniu desek do Anglii, „Niemen” otrzymał stamtąd ładunek do Lizbony, skąd znowu udał się do Hiszpanji. Tu przyjął przeszło 4 tysiące ton ładunku i, zmieniając dotychczasowy kierunek podróży, zawrócił do Danji.

Zbliżały się święta Bożego Narodzenia. Liczyliśmy, że o ile wszystko pójdzie dobrze, to na święta zdążymy do Gdyni. To też mechanicy nasi starali się, jak rzadko. I byłibyśmy zdążyli, gdyby nie to, że z Danji zamiast do Gdyni, skierowano „Niemen” w dniu 24 grudnia do New-Castle (Anglja).

Morze Północne przywitało nas ciężką burzą, tak, że do New-Castle przybyliśmy dopiero po trzech dniach żeglugi. Nie przeszkodziło to jednak, byśmy na Sylwestra opuścili Anglję, kierując się do Afryki północnej.

Zostawiwszy węgiel w Oranie, zaszliśmy po rudę do Hiszpanji i z nią wróciliśmy do Rotterdamu.

Tu czekała nas niespodzianka. Dowiedzieliśmy się bowiem, że „Niemen” został zafrachtowany na podróż z węglem z Anglii do Ameryki Południowej. Polecano nam pośpiech, to też przed wpływem drugiej doby od zawinięcia, opuściliśmy już Rotterdam, kierując się do Barry-Dock (Anglja).

Po sześciu dniach postoju, podczas którego przyjęliśmy ładunek węgla, oraz uzupełniliśmy zapasy prowiantu, „Niemen” ruszył w podróż na południową półkulę.

W dniu 15 lutego r. b. rzuciliśmy kotwicę na rudzcie Funchalu na Maderze. Podczas gdy statek przyjmował paliwo dla maszyn, kapitan L. Rusiecki udał się na wyspę, gdzie zameldował przybycie „Niemna” Panu Marszałkowi Piłsudskiemu. Po południu na udekorowany flagami „Niemen” przybył w odwiedziny towarzyszący Panu Marszałkowi w podróży P. Dr. Woyczyński.

Po kilku godzinach wypoczynku maszyny statku znowu rozpoczęły swą pracę, mającą trwać teraz 30 dni, bez przerwy.

W blaskach gasnącego słońca, skaliste brzegi Madery szybko oddalały się, aż wkrótce zniknęły za widnokregiem.

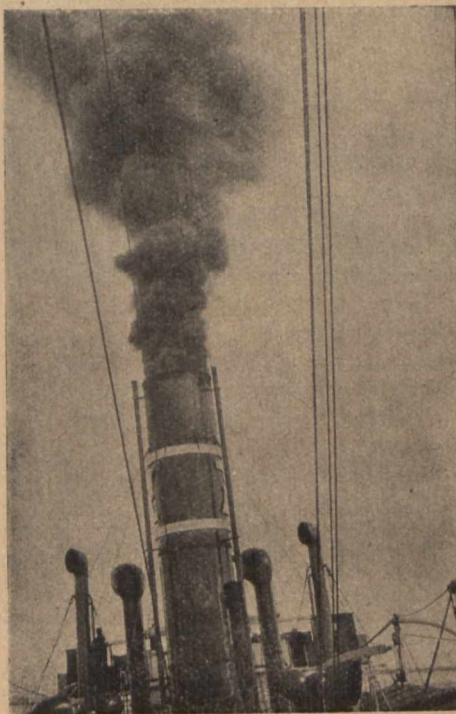
Po wczesnych mrozach północy, obecnie pławiliśmy się w południowym słońcu, którego z każdym dniem przybywało więcej i więcej. Normalne stroje poszły w ką. Załoga paradowała w strojach kąpielowych, zarywając się w każdy ką, gdzie było trochę cienia.

Lecz niższej temperatury od 30° nie ma, nawet na górnym pokładzie pod brezentowemi daszkami od słońca. W maszynowni i w kotłowni prawdziwe piekło; schody, poręcze i wszystkie inne metalowe części, nagrzane są do tego stopnia, że gołą ręką nie sposób się ich dotknąć. Palacze, przy 50° stopniach

temperatury, jaką mają w kotłowni, muszą jeszcze pracować przy ogniu, wrzucając węgiel do żarłoczych paszcz palenisk. Nic też dziwnego, że podczas czterogodzinnej wachty wypijają po 6—8 litrów wody.

Wiatru ani na lekarstwo. A słońce kulminuje coraz wyżej. Jesteśmy coraz bliżej równika.

Dawnej tradycji morskiej — chrztu, przekraczających równik po raz pierwszy, musi stać się zadość. Wszak pierwszy to polski statek towarowy na równiku.



Na równiku! Maszyny stop!

*Już stary jestem (rzecze Neptun) czy mn'e wzrok nie myli,
Czyż naprawdę znów na równik, Polacy przybyli?*

Witam tedy całym sercem, witam czulem słowem,

Opowiedzcie moi mili, co jest z Waszym „Lwówem”.

Czołem młody kapitanie, jak się statek mieni,

Czy dowódca i wiara, byli już ochrzczeni?

Marynarze witają Neptuna śpiewem:

Neptunowi cześć składamy, bo my go kochamy.

Polscy marynarze, z północy żeglarze,

Od pół roku wędrujemy, „Niemen” statek zwiemy,

On „Żegluga! Polskiej” chluba jest.

Neptunie nasz Ty Neptunie, ekwatora opiekunie,

Neptunie nasz Ty Neptunie, Cześć dla Ciebie, Cześć.

Stary „Lwów” dziś już n'e chodzi, lecz to nie nie szkodzi,

Bo na wszystkie morza pływa „Dar Pomorza”,

Towarowców flota cała w Polsce też powstała,

Z których na równiku dziś pierwszy nasz.

Neptunie stary Neptunie, akwatora opiekunie,

Neptun'e stary Neptunie, poznaj dzisiaj nas.

Neptun, Polski przyjacielu, chrzczonych nas niewielu,

Więc nie zwlekaj czasu i bez ambarasu

Ochrzczij prędko nas prosimy, bo my s'e śpieszymy.

Ponieś swą banderę dumnie w dal.

Neptunie, nasz Ty Neptunie, ekwatora opiekunie,

Neptunie, nasz Ty Neptun'e, ochrzczij szybko nas.

Dobre chęci, nieco dowcipu i parę godzin pracy wywołały z głębin Atlantyku Neptuna i jego świtę.

Zjawienie się władcy mórz obwieścił hejnał, odegrany, w braku innego instrumentu dętego, na tubie od głośnika radiowego, poczem oficer służbowy oznajmił zebranej na pokładzie załodze:

„Dziś równik mijamy,

Neptuna czekamy,

Wszyscy na pokład!

Wachta, wywiesić banderę,

Galową — Polską, narodową!”

Inny oficer, mierząc sekstansem wysokość słońca, głośno oblicza: „zero stopni, zero minut, pięć sekund”,... „dwie sekundy”, a z chwilą gdy uroczyste ogłasza „zero sekund, — Równik!” — zaczyna ryczeć syrena okrętowa. Gdy przestała, rozlega się z masztu donośny głos Neptuna, który prowadzi z kapitanem następujący dialog:

— Oheee...j kapitanie, co za statek?

— „Niemen”.

— Jakiej nacji?

— Polski.

— Dokąd dążycie?

— Do Argentyny.

— Był statek w moim królestwie?

— Nie.

— All right, przybywam, ażeby zobaczyć, azali mogę was przepuścić.

Po opuszczeniu się Neptuna na pokład, u stóp masztu czule przywitani go: żoneczka, cudna Prezerpina, cała świta, oraz w imieniu statku oficer służbowy, meldując Neptunowi, iż p. Komendant oczekuje Władcę na mostku. Udaję się tam cały orszak przy dźwiękach orkiestry. Neptun z żoną na przedzie, za nimi cała świta. Orszak zamyka policjant, prowadzący skutych łańcuchami, nieochrzczonej jeszcze marynarzy!

Następuje dialog:

Nie często widuje Neptun polskich żeglarzy, więc łaskawy jest dla nich; mówi tedy:

*Zgoda więc Panie Ka pitanie,
Życzeniu „Niemna”, niech zadość się stanie.
Udzielę Wam, i to darmo, chrztu równikowego,
Byście pamiętali Neptuna starego.*

Po wypiciu tęgiego kieliszka wódki, Neptun zwraca się do wszystkich:

*A za pomyślność Polskiej Marynarki,
Wypiję z Wami, wódki ze trzy czarki.
I by owocna była jej robota,
Krzyknijmy razem Wiwat Polska Flota!”*

I grzmi głośnie „Niech żyje — Niech żyje — Niech żyje”.

Po zejściu z mostku, Neptun dokonuje inspekcji statku a w końcu wydaje wyrok: Owszem statek bardzo mu się podoba, więc chętnie przepuści go przez

równik, natychmiast po udzieleniu chrztu.

Gdy Neptun zasiada na specjalnym tronie, pod polskimi barwami, marynarze śpiewają:

*Wznies się duchu, wzwyż sokołem.
Precz tęsknota, smutek żal.
„Niemna” wiara, zwartym społem,
Polski sztandar, niesie w dół.
Już przez równik, Orzeł Biały,
Choć w kotłowniach mamy ad.
Dziś przeleciał, pełen chwały,
Każdy wesół, każdy rad.
Choć pot obfity wylewamy
Lecz nie braknie naszych sił.
Ku chwale Ojczyzny pływamy,
Aby Polski „Hand-Mar” żył.*

*Dziś jest równik, więc wesół,
Grzmij piosenka, nasza grzmij,
W górę majtku polski czoło,
Hej, muzyczko, głośniej rżnij.*

Z kolei „duszpasterz” okrętowy wygłasza okolicznościowe kazanie (nie przytaczam tu go aczkolwiek jest rymowane i dość wesole, lecz dotyczy prywatnego życia „Niemna”), a kończąc

kropi wszystkich „baranków morskich” szczodrze słoną wodą.

Teraz na rozkaz Neptuna djabli zapraszają do chrztu piosenką:

*Neptun dzisiaj jest łagodny,
Bo Polaków spotkał tu,
Wydał dzionek tak pogodny
I rozkazał, że do chrztu
Wszystko musi być gotowe.
Jak najprędzej robić ruch,
Wkładać stroje Adamowe,
A nie łapać w wodzie much.*

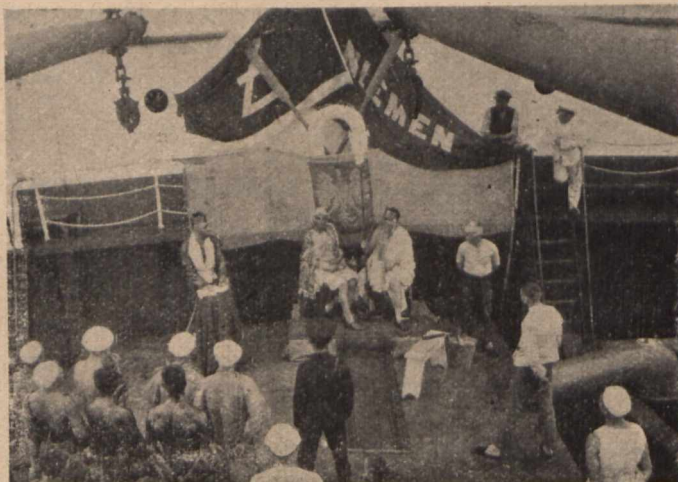
*My jesteśmy wykonawcy jego woli, a więc już.
My jesteśmy tutaj znawcy, że nie szkodzi zimny tusz,
My kochamy Was Polaków, zaczynamy tedy bal,
A zawieźcie dla rodaków, pozdrowien a naszych łal.*



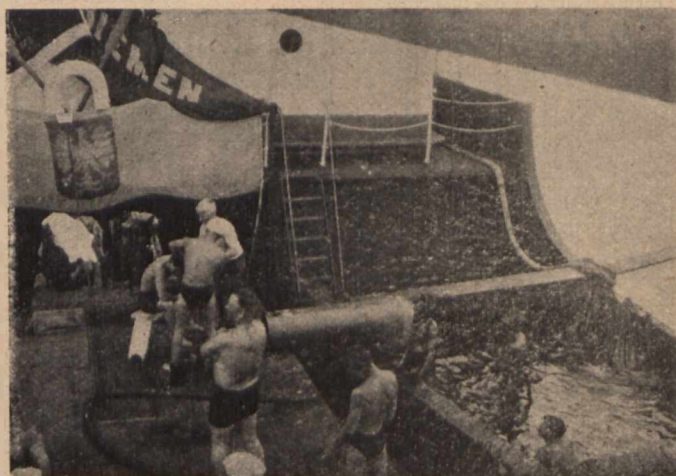
Jego Królewska Mość, Neptun, Pan i Władca morskich odmętów.

Następuje ostatnia próba dla marynarza „Chrzest Neptuna”. Drży teraz stary i młody, choć nie jednym sztormem ochrzczony. Ale trudno, kiej trzeba! Czyniąc w duchu znak krzyża, z sercem w piętach każdy pokornie oddaje się w djabelskie ręce.

Delikwenta, by miał przyzwoity wygląd, fryzjer goli metrową brzytwą, mydła tam, gdzie trzeba i gdzie nie trzeba, patentowanym mydlikiem, uczynionym z: wody słonej, mąki stęchłej, gorzkiej musztardy, pieprzu i cebuli. „Czyści-but” pucuje do głansu nogi nowicjusza powyżej kolan, nie oszczędzając smoły i nie bacząc na zły wzrok bosmana za nadmierny rozchód materiału. Djabli w specjalnym, dość okazałym basenie rżą z uciechy, pocierając ręce, niecierpiwiąc się, kiedy dostaną swą ofiarę. Lecz nowicjusz jeszcze niegotów. Musi teraz przekroczyć linję Północ - Południe, a nie jest to łatwe. Trzeba przecisnąć się przez wąską rurę wentylatora, którego drugi otwór prowadzi wprost w ręce djabłów.



„Barankowie morscy” czekają na wyrok Neptuna.



Przejście przez „linję północ — południe”.

Niema czasu do namysłu, choć djabli straszni, ale dyscyplina policjanta i pędzle gorliwych: fryzjera i pucybuta też nie lepsze, lezie więc delikwent jak kret. Na pożegnanie gdy czyścibut jeszcze „pacykuje” podeszwy ofiary, głowa jej już wpada w djabelskie pazury. Już go mają, już dopadli, z prawdziwie piekielnym wrzaskiem zanurzają pod wodę. Niejeden tyk wody połknie nieborak, zanim djabli go zwolnią.

Ledwie skończyli z jednym, już druga namydlona głowa ukazuje się w otworze. „Dalej djabli, brać go!” — To „ksiądz” dobrodziej, tak zachęca, przyspiewując przy akompaniamencie chóru i orkiestry zwrotki, przeznaczone dla każdego z przystępujących do chrztu. Podaję ich kilka:

Dla siwego, jednak dzielnego pałacza:

*Łagodnie głowy dotykajcie
Na siwy jego włos zważajcie.
Wnet kres już przyjdzie jego trosce,
Sółtysem będzie w swojej wiosce.*

Dla młodzika, który widać nie jednemu dał się we znaki:

*Ten z daleka w uda drapie,
Niech porządnie się nachłapie,
Uważajcie tylko djabły,
By go szlak nie trafił nagły.*

Dla starego kawalera:

*Ten poczciwy jest człeczyna,
Tylko w miłości szczęścia niema.
Może po chrzcie tym się odmieni,
I po podróży się ożeni.*

Dla najwięcej lubianego:

*A tu mamy teraz tego,
Niech nie braknie nic dla niego,
Za klopsy i dzikie zające
Smarujcie go dobrze w mące.*



Kapitan i oficerowie s/s „Niemen”.

*Zróbcie wszystko z nim, bez krzyku,
Niech pamięta o równiku.*

I tak wesoło płynęły godziny, lecz widocznie Neptun nieco rozgniewał się, bo gdy djabli rozochocony na zakończenie wykopali go również, niespodzianie zerwał się szkwiał z deszczem i silnym wiatrem. W mig zapomniano o godnościach. Piękna Prozerpina do spółki z policjantem przystąpiła do ratowania mienia okrętowego. Wszyscy inni, zachęceni ich przykładem, i rozkazem oficera służbowego, zaczęli związać bandery, sprzątać tron, demolować basen i t. d. — Szkwwały w tych stronach przyczyniają

nie raz poważne szkody, co wiedząc i stary Neptun, udobruchał się i przyczynił się do akcji porządkowania statku „Niemen”, odbywający obecnie podróż z Colon (Uruguaj) do jednego z północnych portów Brazylii, aby wziąć stąd ładunek zboża do Europy, jest pierwszym polskim statkiem towarowym, który przekroczył równik. Pierwszy zaś raz podniósł polską banderę na równiku statek szkolny „Lwów” w dniu 13 sierpnia 1923 roku.

Przerwa więc trwała osiem lat, lecz miejmy nadzieję, że już w niedalekiej przyszłości Neptun częściej będzie gościem na statkach pod polską banderą.
F. STEFANOWSKI.

KRONIKA

GDYNIA, GDANSK I WYBRZERZE.

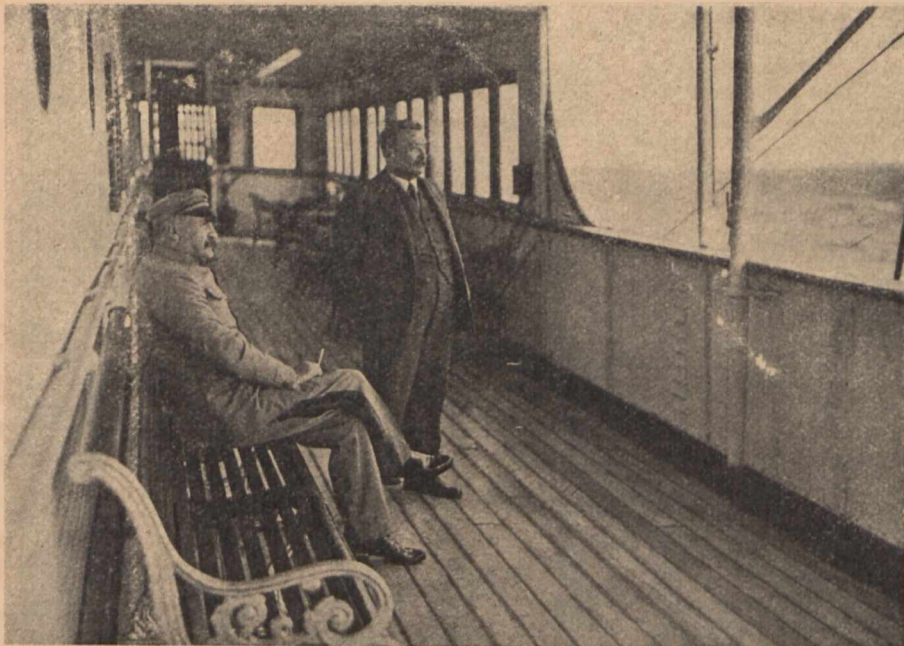
RUCH PORTOWY GDYNI W MARCU.

Przypuszczenia poprawy ruchu w porcie w miesiącu marcu sprawdziły się. Poprawa ta jest wydatna i tem bardziej znamienna, że wynika nie tylko ze wzrostu wywozu węgla, lecz także, i przede wszystkim, z ożywienia we wszystkich prawie pozostałych dziedzinach obrotu, przeważnie dla portu bardziej korzystnych od towarów masowych.

Ruch statków był w marcu następujący: weszło 196 statków (w lutym 175) o pojemności 172.943 (157.423) nrt, wyszło zaś 194 (167) statków o pojemności 176.454 (151.884) nrt. Kolejność bander bez zmiany: Szwecja, Polska, a dalej Niemcy, Danja, Norwegia etc. Obrót towarowy wykazuje 366.186 t. Jest więc identyczny z rekordową liczbą miesięczną z lipca r. ub. — 366.420 t. W lutym obrót wyniósł 291.304 t., w styczniu — 324.322 t. W przewozie mamy 41.591 t.

wobec 30.867 t. w lutym. Złom, krocący stale na pierwszym miejscu, dał dużą stosunkowo cyfrę—36.033 t. Poza tem z masowych towarów zanotować jedynie należy pewne — skromne zresztą — ilości tomasyny: 3.450 t. (3.810 t. w lutym). Nie ma ani rud, ani fosforytów, ani pirytów, ani saletry. W związku z uruchomieniem Olejarni Gdynskiej zanotować należy import nasion olejnych — niewielki zresztą i odbywający się dotąd drogą łamaną: przywieziono mianowicie 539 t. siemienia lnianego i 152 t. orzechów ziemnych. Bawełny przywieziono 534 t., a z tego 374 t. bezpośrednio z Ameryki. Z Ameryki też (z Alaski) nadszedł dosyć zresztą przypadkowy transport śledzi — 245 t. Pozatem zwrócić należy uwagę na import drobnicy wszelkiego rodzaju, nieznaczny wciąż ilościowo, ale charakterystyczny w swoim rozwoju. W wywozie notujemy poważny wzrost: z 260.437 t. w lutym na 324.594 t. w marcu. Węgiel w tem gra, jak zwykle, dominującą rolę (270.416 t. wobec 230.670 t. w lutym), jednakże w całym

wzroście wywozu, wynoszącym ok. 64.000 t., węgiel, łącznie z bunkrem (13.526 t.), stanowi zaledwie ok. 42.000 t., zaś ok. 22.000 t. przypada na wzrost wywozu innych artykułów, a właściwie samego cukru, gdzie wreszcie eksport ruszył i wyniósł w marcu 26.175 t. wobec 4.430 t. w lutym. Eksport żyta przez silos Olejarni Gdynskiej wyniósł 4.175 t., doznał jednak specjalnego ożywienia pod koniec miesiąca. Bekonów wywieziono dużo — 3.503 t., t. j. tyleż, co w poprzednim miesiącu, wędlin nieco mniej, natomiast jaj stosunkowo sporą ilość — 243 t. Masła nie wywożono. Wytłoki buraczane idą, makuchy tranzytowe rumuńskie ustały, natomiast z produkcji Olejarni jeszcze nie ukazały się na rynku. Poszły pierwsze w tym roku partje soli potasowych — 1.630 t., dalsze zaś są przewidywane niedługo. Poważnie zaczyna rozwijać się eksport cynku i blach cynkowych, gdzie jest do zanotowania w marcu liczba 2.877 t. Obrót drabnicą nie tyle powiększają się, co różniczkują się. Ruch pasażerski jest



Marszałek Piłsudski na pokładzie parowca „Angola” w drodze z Lizbony do Funchalu. Obok stoi Dr. Woyczyński, lekarz p. Marszałka.
Fot. M. B. Lepecki.

ze względu na porę roku wyjątkowo mały: przyjechało pasażerów 2 (w lutym 126), wyjechało 206 (560).

SEZON BUDOWLANY W PORCIE GDYNSKIM

Sezon budowlany w porcie rozpoczął się w tym roku z racji mrozów wyjątkowo późno, bo dopiero w samym końcu marca. Narazie prowadzone są następujące prace budowlane: 1) prace pogłębiarskie na redzie przed głównym wejściem do portu oraz w Kanale Portowym, 2) budowa wiaduktów dla szosy, która ma skrócić komunikację portu i miasta z Oksywem, 3) układanie torów kolejowych na nadbrzeżach Indyjskim, Polskim i Śląskim, oraz przy dojazdach do nowych urządzeń węglowych na nadbrzeżu Duńskim, 4) roboty kanalizacyjne w rejonie Urzędu Morskiego oraz na terenie przyszłego wiaduktu, który ma połączyć port z miastem, 5) dalszy ciąg robót przy budowie magazynu długoterminowego w II strefie na nadbrzeżu Polskim (narazie 2 kondygnacje oraz estokada do hangaru nadbrzeżnego), 6) wykończenie Hali Rybnej, 7) budowa nowego magazynu drobnicowego na nowym nadbrzeżu w II basenie wewnętrznym, 8) budowa kąpieliska dla robotników (przy nasadzie Mola Węglowego), 9) budowa magazynu dla portowych warsztatów technicznych, 10) budowa garażu dla portowej straży ogniowej. Inne prace budowlane, objęte programem na bieżący rok budżetowy, zostaną rozpoczęte po ostatecznym zatwierdzeniu opracowanych już przeważnie projektów. Ponadto w r. b. przewidywane są dosyć poważne inwestycje prywatne w porcie.

DALSZY ROZWÓJ P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”.

Dzięki powstaniu w r. ub. regularnej linii towarowej „Żegluga Polskiej” do Finlandji, obroty handlowe Polski z tym krajem znacznie się ożywiły. Jednak — jak dotąd — udział Polski w handlu zagranicznym Finlandji wynosi tylko 1.5%.

Dążąc do umożliwienia eksporterowi polskiemu łatwiejszego dotarcia na rynek fiński, P. P. „Żegluga Polska” zamierza w najbliższym czasie zamówić dwa statki najnowszej typu, które łącznie z „Chorzowem” i „Tczewem”, utrzymującymi obecnie dwutygodniową komunikację z krajami bałtyckimi, pozwoliłyby na uruchomienie regularnej linii tygodniowej.

WYPADEK STATKU „WISŁA”.

W nocy z dnia 12 na 13 kwietnia r. b. parowiec „Wisła”, należący do Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, został uderzony podczas mgły w pobliżu przylądka Gjedser (Danja) przez niemiecki statek „Rose”.

Skutkiem zderzenia burta „Wisły” została rozpruta w okolicy rufy na wysokości 5,5 metrów.

Ponieważ statek zaczął tonąć, kapi-

tan skierował go na płytkie miejsce, które udało mu się z trudem osiągnąć.

Do siedzącego na mieliźnie statku odleciał hydroplanem natychmiast po wypadku inspektor nawigacyjny „Żegluga Polskiej”, p. Kpt. Bramiński, wraz z agentem asekuracyjnym. Jednocześnie na miejsce wypadku udał się duński statek ratowniczy.

Wobec silnej fali praca nurków, zajętych przy prowizorycznej naprawie uszkodzenia była bardzo utrudniona, jednak już w dniu 16 kwietnia „Wisła” mogła udać się do Kopenhagi, gdzie następnego dnia została wprowadzona do doku.

Zderzenie ofiar w ludziach nie pociągnęło. Winę za wypadek ponosi statek „Rose”. (Parowiec „Wisła” został zbudowany w r. 1923 na jednej ze stoczni angielskich i liczy 5146 ton nośności. Ostatnio był w podróży z Gdyni do Rotterdamu, wioząc ładunek węgla).

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE GDYNSKIM.

W dniu 27 marca r. b. uruchomiono i rozpoczęto eksploatację ostatniej pary dźwigów bramowych dla drobnicy z serji, zamówionej w stoczni Gdańskiej.

Ogółem więc na nabrzeżu Polskim pracuje obecnie 14 dźwigów jednakowego typu. Dźwigi, ostatnio uruchomione są 3-tonowe.

NOWA LINJA REGULARNA Z GDYNI DO DANJL.

Z dniem 20 kwietnia r. b. znane duńskie T-wo Żeglugowe „Det Forenede Dampskibs Selskab” w Kopenhadze uruchomiło między Gdańskiem — Gdynią, a Kopenhagą i Aarhus oraz innymi portami duńskimi nową linię żeglugową. Na linii tej mają stałe kursować dwa statki towarowo-pasażerskie.

NOWA TYMCZASOWA RADA PORTOWA W GDYNI.

Tymczasowa Rada Portowa w Gdyni ukonstytuowała się ostatnio w sposób następujący: Przewodniczącym (z urzędu) został kmdr. J. Poznański — Dyr. Urzędu Morskiego, jako delegaci zaś weszli: z ramienia Min. Komunikacji —



Marszałek Piłsudski w Lizbonie.

Prezes Dyr. P. K. P. w Gdańsku, Inż. B. Lobjrzycki, oraz Inż. A. Komarnicki; z ramienia Min. Skarbu — Nacz. Wydz. W. Fabierkiewicz, oraz Insp. Ceł R. Kuratowski; z ramienia p. Wojewody Pomorskiego — Nacz. Wydz. Inż. S. Celichowski; delegat Pom. Izby Przem.-Handlowej P. J. Rummel; delegaci Rady Interesentów Portu w Gdyni — pp. L. Byczkowski i F. Kollat; mianowani ad personam przez P. Ministra Przem. i Handlu — pp. J. Gąbrowicz i N. Korzon.

Na pierwszym w roku bieżącym posiedzeniu Rady, które odbyło się w dniu 10 kwietnia, rozpatrywano program rozbudowy portu w okresie najbliższych trzech lat.

Z CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI.

Przed rozpoczynającym się sezonem eksportu jaj Chłodnia Portowa w Gdyni, w porozumieniu z Państwowym Bankiem Rolnym, podwyższyła do 72 — 82,5% wartości towarów wysokość zaliczek, udzielanych pod zastaw towarów, deponowanych w składach chłodni.

PIERWSZY STATEK BRAZYLIJSKI W GDYNI.

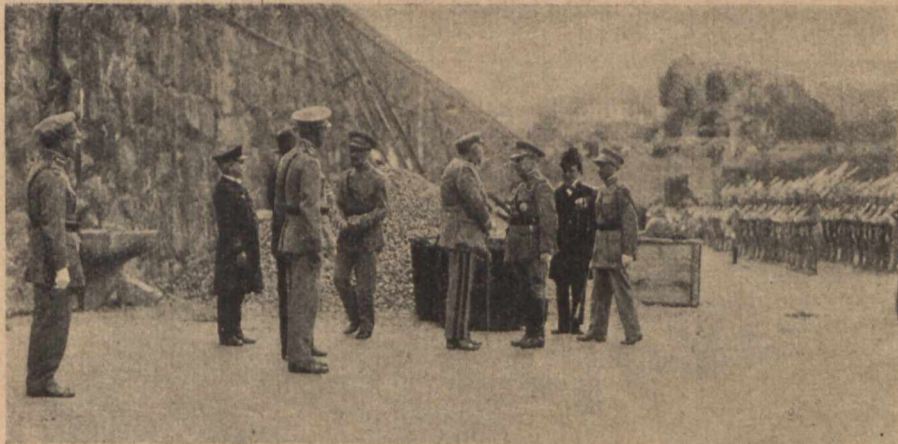
W dniu 25 marca r. b. zawinął do portu w Gdyni pierwszy statek pod banderą brazylijską. Jest to parowiec „Belem”, który przywiózł złom żelazny z Rio de Janeiro.

BASEN IMIENIA MINISTRA KWIATKOWSKIEGO W GDYNI

Inauguracyjne posiedzenie tymczasowej Rady portowej, które odbyło się w Gdyni pod przewodnictwem dr. Hilchena, kierownika Dep. Morskiego Min. Prz. i H., postanowiło jednogłośnie budujący się basen w wolnej strefie nazwać basenem min. Kwiatkowskiego za jego wielkie zasługi, położone w realizowaniu programu rządu Marszałka Piłsudskiego przy rozbudowie portu i floty.

ZAMKNIĘCIE STOCZNI KLAWITTERA W GDANSKU

W dniu 4 kwietnia zamknięto ostatecznie stocznice Klawittera i zwolniono ostatnich robotników. Jak wiadomo senat W. M. Gdańska ręczył za zobowiązania stoczni, celem utrzymania tej placówki przy pracy; nie pomogło to jednak i stocznia obecnie musiała być zamknięta.



Odjazd p. Marszałka Piłsudskiego z Funchalu. W głębi bataljon honorowy piechoty portugalskiej.

Fot. M. B. Lepecki.

WYPOWIEDZENIE UMOWY POLSKO - GDANSKIEJ.

Senat gdański wypowiedział wobec Rządu Polskiego w dniu 1.4 b. r. z terminem 3-miesięcznym, a zatem na 1 lipca r. b., prowizoryczną umowę, zawartą między Rządem Polskim i Senatem gdańskim w dniu 8.10.1921 r., a prolongowaną w dniu 4.8.1922 r., co do korzystania przez polskie okręty wojenne z portu Gdańskiego. Umowa powyższa nosi charakter prowizoryczny z tego powodu, że zasadnicze różnice zdań, istniejące między Rządem Polskim a Senatem w. m. Gdańska, co do opartego na traktacie wersalskim i konwencji paryskiej prawa wojennych okrętów Rzeczypospolitej Polskiej do zawijania i postoju w porcie wolnego miasta, nie zostały dotąd przez organy Ligi Narodów w drodze art. 39 konwencji paryskiej rozstrzygnięte. O ile przeto w międzyczasie t. j. do dnia 1.7. br. co do warunków, na jakich okręty wojenne Rzplitej Polskiej mogą korzystać z portu gdańskiego, nie dojdzie między Polską a Gdańskiem do nowego porozumienia, Senat Gdański będzie musiał zaktualizować decyzję organów Ligi Narodów.

UDZIAŁ KOLEI NIEMIECKICH W WALCE PORTÓW NIEMIECKICH Z GDYNIĄ.

Z dniem 30 marca r. b. koleje Rzeszy Niemieckiej znacznie obniżyły stawki na

przewóz cynku surowego i prasowanego od granicy polskiej do wszystkich portów niemieckich. Gdynskie koła eksportowe przypuszczają, że nastąpiło to wskutek ładowania cynku polskiego w porcie gdańskim. Pierwszy pełnookrętowy ładunek cynku w ilości 2.000 t. zabrał w dn. 15 marca s.s. „Wilno” do Londynu.

POLAK PREZESEM RADY MIĘDZYNARODOWEJ DO BADAŃ MORZA

W dniach od 23 do 30 marca odbywała się w Kopenhadze tegoroczna sesja Rady Międzynarodowej do Badań Morza.

Dotychczasowy prezes tej Rady prof. Henking ustąpił ze swego stanowiska z powodu złego stanu zdrowia, a na jego miejsce wybrany jednogłośnie został prof. Michał Siedlecki z Krakowa, przewodniczący delegacji polskiej na ostatnią sesję Rady. Z tego tytułu delegat Polski wchodzi jako członek do Głównego Komitetu Doradczego, przez który przechodzą wszystkie decyzje Rady Międzynarodowej do badań morza. Wskutek tego Polska uzyskuje decydujący głos we wszystkich sprawach, będących przedmiotem uchwał Rady.

Wybór prof. Siedleckiego jest świadectwem uznania dla wyników pracy polskiej delegacji na terenie Rady, jak też oceną wyników prac polskiej nauki w dziedzinie badań morza.

Na komisji luminologicznej w tym roku były referowane dwie prace, dotyczące biologii łososia i troci, a dokonane w zakładzie Ekonomji i Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy.

ODCZYT P. KOMANDORA S. FRANKOWSKIEGO.

W dniu 23 kwietnia r. b. o godz. 8-ej wieczorem, przy licznych udziale publiczności, odbył się w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. w Warszawie (Nowy Świat 35), kolejny wieczór dyskusyjny z referatem p. Komandora Dypl. S. Frankowskiego na temat: „Morze Bałtyckie — czynnik rozwoju ekonomicznego i niezależności politycznej Polski”.

Referent, po szczegółowej analizie układu dróg komunikacyjnych z Polski na zachód, scharakteryzowaniu Bałtyku pod względem rozwoju gospodarczego i bogactw krajów nadbałtyckich, oraz nakreśleniu obrazu handlu bałtyckiego w czasie pokoju i na wypadek wojny, wysunął tezę, że jedynie i wyłącznie silna flota wojenna polska, jest w sta-



Marszałek Piłsudski w czasie podróży z Madery na O. R. P. „Wicher” interesował się żywo wszystkimi szczegółami życia na okręcie. Zdjęcie przedstawia p. Marszałka w kabinie nawigacyjnej na mostku kapitańskim.

Fot. M. B. Lepecki.



Dowódca O. R. P. „Wicher”, Kmdr. ppor. Tadeusz Morgenstern, w rozmowie ze znanym podróżnikiem, Kpt. M. B. Lepeckim, członkiem Zarządu Gl. L. M. i K., w Funchalu na Maderze.

nie zabezpieczyć nasze interesy gospodarcze, oparte zarówno podczas pokoju, jak i w czasie wojny o handel zamorski.

Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której wyniku zebrani jednomyślnie stwierdzili, że czas najwyższy zwrócić należyta uwagę na zagadnienie rozbudowy floty wojennej, jeśli nie chcemy, by Gdynia pewnego dnia zamieniła się w kupę gruzów, na co wystarczy zaledwie parę godzin intensywnego ognia artyleryjskiego nieprzyjacielskich pancerników.

IV-ta HARCERSKA KONFERENCJA ŻEGLARSKA.

W dniu 19 kwietnia b. r. w sali konferencyjnej Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego, odbyła się IV Harcerska Konferencja Żeglarska, zwołana przez Naczelnika Głównej Kwatery Harcerzy.

Konferencja zgromadziła 73 przedstawicieli harcerskich jednostek żeglarskich z całej Polski.

Obrady zagał zastępca Naczelnika Głównej Kwatery, Dyrektor km. Piskorski.

Dłuższe przemówienie wygłosił p. gen. M. Zaruski, witając zebranych w imieniu Wojskowego Jacht Klubu.

P. Generał Kwaśniewski powitał Konferencję, jako reprezentant Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, podkreślając, iż Liga, jako instytucja, mająca za zadanie skoordynowanie wszelkich poczynań morskich i rzecznych, pragnie z harcerstwem jak najściślej współpracować.

Następnie p. Generał Kwaśniewski witał uczestników Konferencji, jako Prezes Polskiego Związku Kajakowców.

W imieniu Okręgu Warszawskiego L. M. i K. przemawiał p. Nacz. Wł. Oster, wykazując gotowość współpracy okręgu z harcerskimi drużynami stolicy i województwa warszawskiego.

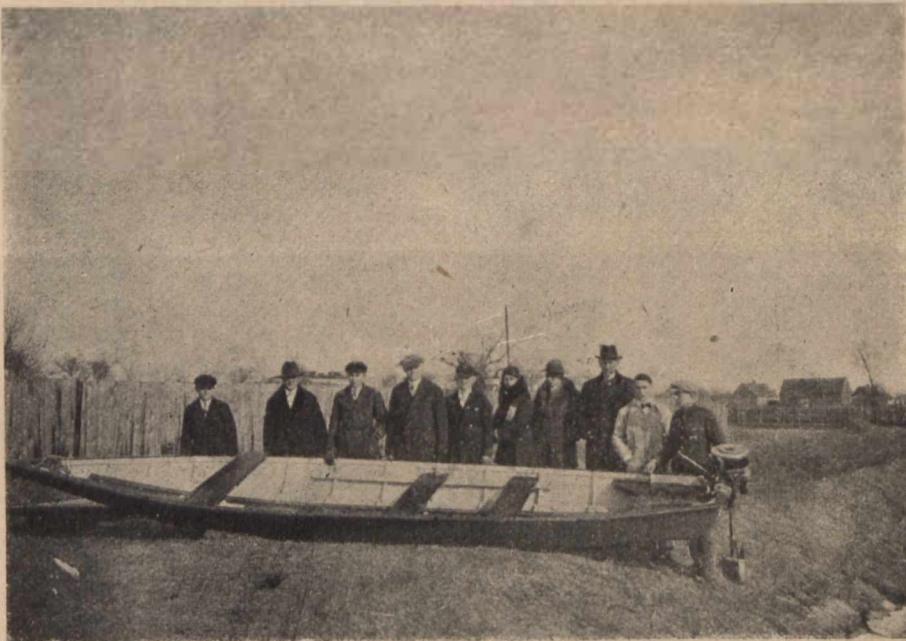
P. Major dypl. I. Wądołkowski przemawiał w imieniu Dyrektora P. U. W. F. i P. W., stwierdzając, że Urząd W. F. najzupełniej docenia akcję żeglarską w harcerstwie i w miarę możliwości będzie popierał jej rozwój. Na sali obrad obecni byli p. S. Kosko z M. P. i H.,

komandor Polskiego Związku Żeglarskiego p. A. Aleksandrowicz, delegatki G. K. Ż. panie Ter-Gazarówna i p. W. Wolfowa.

Po przemówieniach oficjalnych, kierownik Drużyn Żeglarskich w Polsce hm. W. Bublewski złożył wyczerpujące sprawozdanie z działalności kierownictwa Drużyn w Głównej Kwaterze Harcerzy.

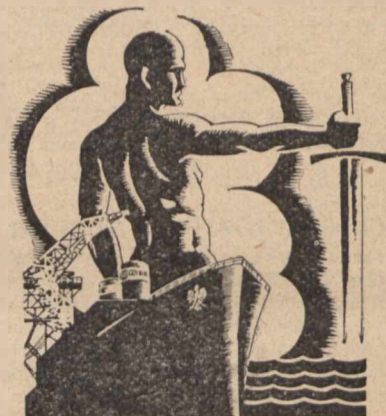
O ustosunkowaniu się Harcerstwa do L. M. i K., K. Fl. N., P. Z. Ż. i P. Z. K. mówił prof. hm. Ołędzki. W tej sprawie również zabierali głos gen. Zaruski i gen. Kwaśniewski.

Po przerwie nastąpiła ogólna dyskusja i uchwalenie szeregu dezyderatów, mających doniosłe znaczenie dla dalszego racjonalnego rozwoju drużyn żeglarskich.



Łódź turystyczna „Wisłanka” do motoru zaplecznego „Penta”, zbudowana na stocznicy „Stemaryn” w Bydgoszczy. Łodzie tego typu zostały zakupione m. in. na fany Loterii Fantowej Ligi Morskiej i Rzecznej, której ciągnienie odbędzie się w dniu 15.VI.1931 r.

LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Czy dopełniłeś obowiązku dobrego obywatela i dzielnego członka Ligi Morskiej i Rzecznej, — nabywając los Loterii Fantowej Ligi?

Okres sprzedaży losów, na skutek pisma Generalnej Dyrekcji Loterii Państwowej z dn. 28.III Nr. 47 29 3, został przedłużony do 15 czerwca b. możesz więc jeszcze nie tylko sam nabyć

LOS ZA 2 ZŁ.

ale rozsprzedać wiele losów wśród znajomych i przyjaciół.

Nadeślij 2 złote gotówką na konto czekowe P. K. O. Nr. 23730 lub znaczkami pocztowymi, a natychmiast wyślemy ci los.

Kierownictwo Sprzedaży Losów:

**KRÓLEWSKA 9,
WARSZAWA.**

DWIE WYCIEZKI MORSKIE

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Wejherowie organizuje w lecie r. b. dwie wycieczki morskie statkiem „Gdynia”.

Udział w wycieczkach mogą wziąć tylko członkowie Ligi oraz ich rodziny.

Blizszych informacji udziela Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Wejherowie, ul. Dworcowa 4.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

P. Mieczysław Łękowski w Warszawie. List Pana otrzymaliśmy. Życzenia uwzględnimy.

P. Hilary Majkowski w Poznaniu. Do druku nie nadaje się. Rękopis do odebrania w Redakcji.

P. Z. Głuski w Warszawie. Jak wyżej.

F.P.: T.C. i W.R. w Warszawie. Ani Ministerstwo Przemysłu i Handlu, ani biura linii okrętowych w Warszawie, do służby na statkach handlowych nie przyjmują. Na statek może być przyjęty albo marynarz już posiadający kwalifikacje, albo rozpoczynający dopiero służbę na morzu, w obydwu wypadkach — przez Biuro pośrednictwa pracy dla marynarzy w Gdyni. Rozpoczynający służbę na statku musi poprzednio zaopatrzyć się w książkę żeglarską, którą wydaje Urząd Morski w Gdyni na podstawie dowodów osobistych — w chwili angażowania marynarza (chłopca okrętowego) na statek.

KSIAŻKI I CZASOPISMA NADESLANE

Kpt. mar. Karol Taube i por. mar. Olgierd Żukowski — *Zarys historii wojennej flotyłł rzecznych*. Str. 76 z 4 szkicami. Warszawa. 1931 r.

W drugiej serji *Zarysu Historji Wo-*

jennej Formacji Polskich 1918—20 ukazały się dzieje walk, stoczonych przez flotyłł: Pińską i Wiślaną podczas wojny z bolszewikami. Dzieje flotyłł Pińskiej opracował znany zaszczytnie na polu piśmiennictwa morskiego kpt. mar. Taube, uczestnik wszystkich walk, w których brały udział nasze flotyłł, a historję flotyłł Wiślanej — por. mar. Żukowski. Obaj autorzy wywiązały się ze swego zadania sumiennie i gorliwie. Przeczytanie niewielkiej, co do objętości, książki daje jasny obraz tych bo-

jów, jakie w ciężkich warunkach toczył marynarz polski na rzekach. Praca obu oficerów ma zresztą nietylko znaczenie fachowe, jako historyczne przyczynki do strategiji, a w szczególności do taktyki flotyłł rzecznych, lecz również i znaczenie propagandowe, bo wykazuje dowodnie, że bez pomocy marynarki wojennej, wiele zadań wojska lądowego byłoby bardzo trudno zrealizowac.

Styl i język bardzo dobre. Wygląd zewnętrzny estetyczny.

INŻ. W. HUBERT.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

W dniu 12 kwiet-
nia r. b. zmarł w
Warszawie ś. p.
inż. Jan Galas,
czynny członek Li-
gi Morskiej i Ko-
lonjalnej.

Stratę przed-
wcześnie zgasłego
ś. p. inż. Galasa
szczególnie silnie
odczuł Związek
Pionierów Kolon-
jalnych, którego
idei zmarły po-



ś. p. Inż. Jan Galas.

święcał cały swój
wolny czas, nie-
zwykłą energią i
wybitną intelligen-
cją.

Pamięć o Zmar-
łym na długo po-
zostanie wśród
współtowarzyszów
pracy, u których
zawsze cieszył się
szczerą sympatją i
szacunkiem.

Cześć Jego zac-
nej pamięci!

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

Z RADY GŁÓWNEJ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

W dniu 12 kwietnia b. r. odbyło się pod przewodnictwem p. Wiceministra J. Kozuchowskiego, prezesa Rady, posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Ze spraw bieżących, załatwionych przez Radę, odnotować należy upoważnienie Zarządu do przejęcia ofiarowanego przez Państwo placu w Gdyni, na którym ma stanąć schronisko Ligi, przeznaczone dla licznie przybywających do tego miasta wycieczek. Następnie udzielono przyjętą przez aklamację uchwałą zezwolenia Oddziałowi Ligi M. i K. w Pińsku na zaciągnięcie pożyczki, celem odbudowy spalonego w lutym b. r. schroniska. Ponieważ schronisko to odgrywało rolę pożytecznej placówki kulturalnej polskiej na Kresach, zebrani gorąco poparli wniosek, aby wszystkie placówki Ligi pośpieszyły z pomocą Oddziałowi w Pińsku.

Obszerniejszą dyskusję wywołało przedłożone Radzie sprawozdanie Zarządu Głównego z prac, przeprowadzonych do dn. 1.IV, uzupełnione przez pp. Przewodniczących i Sekretarzy poszczególnych Wydziałów i Sekcyj. Jak wynika ze sprawozdania, obecny Zarząd

Ligi, mimo licznych trudności, zdołał posunąć znacznie naprzód prace instytucji we wszystkich dziedzinach.

Przedewszystkiem podkreślić należy zwycięskie uporanie się z trudnościami finansowymi, co wyraziło się systematyczną spłatą zaciągniętych przez poprzednie Zarządy zobowiązań, oraz znacznymi oszczędnościami administracyjnymi i rzeczowymi, osiągniętymi w biurze Centrali, jak również ostatecznym uporządkowaniem sprawy Loterii.

Dzięki wydatnej akcji propagandowej i organizacyjnej powstały 22 nowe Oddziały Ligi. Również akcja podziału organizacyjnego Ligi na okręgi postępuje szybko naprzód, czego dowodem jest powstanie w marcu b. r. Okręgu Poznańskiego. Poza tem zreorganizowano całkowicie biuro Centrali, wcielając administrację „Morza” do ogólnej. Opracowano szereg instrukcyj, rozpoczęto wydawanie Biuletynu Informacyjnego dla użytku prasy, zaprowadzono ścisłą i dokładną ewidencję oddziałów, drogą utworzenia specjalnej kartoteki.

Jeśli chodzi o ocenę pracy Wydziałów, realizujących postulaty Ligi w poszczególnych dziedzinach, to naogół szła

ona po linii, zakreślonej przez Walny Zjazd Delegatów w Gdyni. Jedynie nie zdołała się ostatecznie ukonstytuować Sekcja Marynarki Handlowej Wydziału Morskiego, co należy położyć na karb trudności zebrania ludzi, obeznanych odpowiednio z temi sprawami. Zgodnie jednak z zapewnieniem delegata Zarządu Głównego luka ta w najbliższym czasie zostanie usunięta. Za to wydatnie pracowała Sekcja Marynarki Wojennej, wraz z podległym jej Wydziałem Propagandy Floty Wojennej, przeprowadzając na szeroką skalę zakrojoną akcję propagandową i zbiórkową na rzecz rozbudowy naszej floty i dążąc do skoncentrowania ofiarności publicznej na ten cel, na koncie Kier. Marynarki Wojennej w P. K. O. Nr. 30680.

Wydziały Żeglugi Śródlądowej i Kolonjalny pracowały intensywnie we wszystkich Sekcjach i Komisjach, zgodnie z planem, uakreślonym na zebraniu Rady w dn. 12.XII ub. roku.

Nakoniec Rada zaakceptowała poprawki, wniesione przez Komisarjat Rządu na m. stoł. Warszawę do Statutu Ligi, oraz przyjęła szereg wolnych wniosków.



Uczestnicy Zjazdu Okręgowego Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Katowicach w dniu 29.III.1931. W środku p.p.: Gen. G. Orlicz - Dreszer, Prezes Zarządu Gł. L. M. i K., oraz inż. Młodzianowski, przewodniczący obrad Zjazdu.

ZMIANY ZARZĄDÓW w ODDZIAŁACH

Oddział w Niemczech. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Niemczech w dn. 28 marca r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Prezes — Zygmanski, I-sz. Wiceprezes — Gruszczyński, II-gi Wiceprezes Plichtowicz, Sekretarz — Bączkowski, Skarbnik — Kwiatek, Gospodarz Pluta.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Jure, Hubickiego i Olszowskiego.

Oddział w Kołomyi. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Kołomyi wybrano Zarząd następujący pp.: Prezes — Prof. Jan Bobin, Wiceprezes — Dyr. Stanisław Boroń, Sekretarz — Dyr. Władysław Świtalski, Skarbnik — Józef Syrek, zast. Skarbnika — Stefania Reinówna.

Komisja Rewizyjna pp.: Matejak Józef, Patkowski Antoni, inż. Piskozub Jan.

Oddział w Sandomierzu. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w dn. 7 marca wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Inż. Nowakowski Antoni, Musielski Adam, Naguszewski Feliks, Kwieciński Piotr, Bednarski Józef, Zułwa Edward, Falkiewicz Stanisław.

Komisja Rewizyjna pp.: Ks. Prałat Antoni Rewera, Dr. Zygmunt Schünzla, Jan Kolečki.

Zastępcy pp.: Stefan Żarski i Michał Świdziński.

Oddział w Rybniku. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w dn. 20 lutego b. r. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Prezes — Inż. Władysław Malinowski, Wiceprezes — Dyr. Hardt, Sekretarz — Feliks Lipiński, Zastępca Sekretarza — Inż. Jan Gawlikowski, Skarbnik — Dyr. Józef Dziuba.

Członkowie Zarządu: pp.: Nacz. Nawratil, p. Bysiek.

Komisja Rewizyjna pp.: Dr. Biały, Prezes Stodolak i Inż. Tyski.

Oddział w Chałupach. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Chałupach w dn. 8 marca r. b. wybrano Zarząd w składzie poprzednim.

Oddział w Chorzowie przy Fabr. Zw. Azotowych. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Chorzowie przy Państwowej Fabr. Zw. Azotowych w dniu 21 marca r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Dyr. Statler — Prezes, Wittek — Wiceprezes, Zawisza — Sekretarz, Zmerek — zast. Sekretarza, Strzoda — Skarbnik, Lis — zast. Skarbnika; członkowie pp.: Setnik, Luszczyk, Szczepanek. Komisja Rewizyjna pp.: Roman Lindner, Robert Mrozek, Inż. Nalepa.

Oddział w Rydułtowych. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Rydułtowych w dn. 1 marca r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Prezes — Emanuel Tomasz, zast. Prezesa — Dominik Gwóźdź, Sekretarz — Antoni Sylwester, zast. Sekretarza — Ryszard Pyszny, Skarbnik — Leopold Staniczek.

Komisja Rewizyjna pp.: Konieczny, Soltysik, Otręba i Wieja.

Oddział w Złoczowie. Na Walnym Zebraniu Członków Oddziału w Złoczowie w dn. 22 lutego b. r. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Prezes — Dr. Leopold Bilowicki, Wiceprezesi pp.: Mjr. Soltys i prof. B. Wołoszynowski. Członkowie Zarządu pp.: Starosta Jan Płachta, Dr. Aleksander Paulo, Inż. Waclaw Alda, Prof. Zygmunt Rzepecki, Józef Berger, por. Stafiej Jan, Prof. Antoni Kociubiński, Dyr. Stanisław Wilkoszewski, Kuliczkowski, Marja Gawendowa, Józefa Rozenbaumowa, prof. Helena Kitajówna.

Komisja Rewizyjna pp.: Dyr. Adolf Herman, por. Kriegseisem, kpt. Kalinka i Dr. Hilary Zwerling.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY:

Oddział w Inowrocławiu. W dniu 24 marca r. b. powstał w Inowrocławiu Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W skład Zarządu Oddziału weszli pp.: Prezes — Płk. dypl. Zieleniewski, Wiceprezes — Ks. prob. Jaśkowski, Sekretarz — Sędzia Niedźwiedzki, Skarbnik — Dyr. Nowak.

Członkowie Zarządu pp.: Starosta Kutzner, Wiceprezydent m. Juengst, Prof. Miller - Czarnkowa, Dr. Kaczkowska, Insp. Dziurman, Mjr. Wojtowicz, Kpt. Rogowski, Red. Przybylski, Haczyński.

Komisja Rewizyjna pp.: Insp. Nowakowski, Dyr. Fenikowski, Kom. Jedlicki, Feigel, Wabiński.

Oddział Pracowników Centralnego Składu Standard - Nobel w Warszawie. W dniu 10 marca b. r. powstał Oddział Pracowników Centralnego Składu Standard - Nobel w Warszawie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje pp.: Prezes — M. Marlikowski, Wiceprezes — R. Knoll, Sekretarz — M. Konieczny, Skarbnik — I. Miłkowski, członek Zarządu p. W. Kowalski, zastępcy pp.: J. Gajęcki i Z. Siewierski.

Do Komisji Rewizyjnej powołano pp.: L. Likowskiego, M. Pację, W. Mierzejewskiego.

Oddział w Nisku. W marcu r. b. powstał Oddział w Nisku, dzięki staraniom starosty Chitrego.

Oddział w Łańcucie. W marcu r. b. powstał Oddział w Łańcucie. W skład Zarządu Oddziału weszli pp.: Prezes — Starosta Leonard Chrzanowski, Wiceprezes — Marjan Januszewski, Sekretarz — Bronisław Polityński, Skarbnik — Franciszek Wydro.

Oddział przy Ministerstwie Sprawiedliwości w Warszawie. W dniu 17 marca b. r. powstał Oddział przy Ministerstwie Sprawiedliwości w Warszawie. W skład Zarządu Oddziału weszli pp.: Prezes — Sędzia Paulin Zdanowicz, Wiceprezes —

Zofia Trzcinańska, Skarbnik — Kazimierz Moskwiński, Sekretarz — Jan Komorowski.

Oddział w Telechanach. W dniu 7 kwietnia r. b. powstał Oddział w Telechanach. W skład Zarządu weszli pp.: Prezes — Edmund Wędziński, Wiceprezes — Wiera Wasiljewa, Sekretarz — Bronisław Dauksza, Skarbnik — Roman Mijakowski i Marjan Petraszko. Zastępcy członków Zarządu pp.: Jadwiga Sienkiewiczowa, Mikołaj Żałęski i Jan Chmielowski. Komisja Rewizyjna pp.: Alicja Jastrzębska, Zygmunt Godebski i Mieczysław Łapiński.

ZNIŻKA DLA CZŁONKÓW LIGI BIORĄCYCH UDZIAŁ W WYCIECZKACH UKŁADZANYCH PRZEZ LINJĘ OKRĘTOWĄ „LINJA GDYNIA” AMERYKA.

Latem roku bieżącego Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe Linja Gdynia — Ameryka urządza szereg wycieczek po morzu Bałtyckim i Północnym oraz do Anglii i Stanów Zjednoczonych.

Członkowie Ligi, którzy pragnęliby wziąć w nich udział, winni załatwić zgłoszenia za pośrednictwem Centrali Ligi ze względu na 5% zniżkę, uzyskaną przez Zarząd Główny dla Członków Ligi.

Prospekty i warunki wycieczek otrzymać można w Biurze Centrali Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa, Nowyświat 35, III p.

ULGI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW LIGI.

Pan Minister Komunikacji wydał zarządzenie do wszystkich Dyrekcji Kolejowych, aby udzielały one ulg 50% przy przejazdach zbiorowych wycieczek członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej z każdej stacji kolejowej w obrębie Państwa do Gdyni i z powrotem.

Ulgi te będą wydawane przez właściwe dyrekcje kolejowe, jeżeli Oddział, względnie Okręg L. M. i K., zgłosi pisemne podanie przynajmniej na 7 dni przed wyjazdem wycieczki. Ulga dotyczy zarówno I, II, jak i III klasy. Zniżki te wydawane będą tylko dla tych grup wycieczkowych, które wykażą się przynajmniej 10 uczestnikami.

Przyznana ulga przyczyni się niewątp-



Kompania przysposobienia morskiego Związku b. marynarzy przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej Okręgu Zagłębia Węglowego.

liwie do ożywienia ruchu członków Ligi nad polskie morze. Celem tem zarządzeniem Pan Minister Komunikacji zbliżył niejako Gdynię i Bałtyk do reszty kraju, umożliwiając szerokiemu ogółowi obywateli naszego Państwa, poznanie polskiego wybrzeża i portów polskich.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.

Dnia 1 marca 1931 r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie członków Oddziału Pracowników i Sympatyków Żegluga Śródlądowej Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Ze sprawozdania Zarządu należy podkreślić wyłożoną pracę w kierunku propagowania idei śródlądowych dróg wodnych oraz pomyślny rozwój Oddziałów po wegetacyjnym okresie lat ubiegłych. Na specjalną uwagę zasługuje inicjatywa Zarządu w kierunku utworzenia szkoły dokształcającej względnie zawodowej dla żegludowców.

Pomyślny rozwój Oddziału pozwolił na powzięcie przez Walne Zgromadzenie uchwały pozyskania terenu nad Wisłą w celu wybudowania przystani i lokalu klubowego.

Z ważniejszych uchwał wymienić należy uchwale p. Dyrektorowi Dróg Wodnych w Warszawie, prof. Kazimierzowi

Rodowiczowi tytułu Honorowego Prezesa Oddziału.

W wyniku wyborów oraz przeprowadzonego podziału mandatów, Zarząd ukonstytuował się, jak następuje: Prezes — inż. B. Korsak, I. Wiceprezes — W. Nieciengiewicz, II. Wiceprezes — dyr. T. Maliszewski, Sekretarz — kpt. J. Pleszczyński, Zastępca sekretarza — B. Luniak, Skarbnik — R. Tyszko, Członkowie Zarządu: inż. J. W. Świeściakowski, J. Tomankiewicz, kpt. Świerbutowicz, L. Grzybowski, inż. E. Brysemeister, Zastępcy: Al. Tokarczyk, inż. Cz. Kołodziejki, Stef. Lemański, St. Horwat, i F. Olszewski.

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali: p. p. Redaktor Majcher, M. Zakrzewski i H. Szmidt.

Poza tem wyłonione zostały dwie komisje z prawem kooptacji:

1. propagandowa — w składzie: przewodniczący J. W. Świeściakowski, członkowie — J. Pleszczyński, Br. Luniak.

2. gospodarcza — w składzie: przew. J. Tomankiewicz, członkowie — L. Grzybowski, E. Brysemeister.

ZAWODY PLYWACKIE O MISTRZ. M. ZGIERZA

W dniu 15 marca r. b. Zgierski Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej urządził w basenie Miejskiego Zakładu Kąpielowego zawody pływackie o mistrzostwo m. Zgierza.

Do zawodów stanęli zawodnicy klubów sportowych: „Orle”, Harcerskiego Klubu Sportowego, „Makkabi” i Zgierskiego Klubu Sportowego.

Mistrzostwa w poszczególnych konkurencjach zdobyli: 400 m. stylem dowolnym — p. Michalak (H. K. S.), 200 m. st. klasycznym — p. Ginter (H. K. S.), 100 m. st. dow. — p. Michalak (H.K.S.), 100 m. na wznak — p. Ginter (H.K.S.), sztafeta 4x100 m. drużyna H.K.S., 100 m. stylem dow. dla pań p. Michalakówna.

W skokach pierwsze miejsce osiągnął p. Michalak.

Czas, wymagany przepisami P. Z. P., uzyskało w II klasie 9 zawodników, w III kl. 4 zawodników.

Poza konkurencjami o mistrzostwa wzięła w zawodach udział młodzież szkolna.

Na zakończenie zawodów Prezes Zgierskiego Oddziału L. M. i K. przedstawił w krótkim przemówieniu piękno i zdrowotne znaczenie sportów wodnych, oraz nawoływał do popierania akcji Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

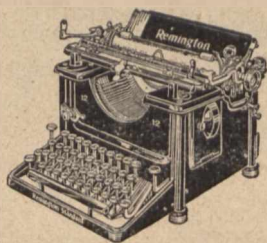


Uczestnicy zawodów pływackich o mistrzostwo m. Zgierza.

Remington

REMINGTON

to „przyjaciół szefa“, bo jest najtrwalszy, a więc najekonomiczniejszy. Píše zawsze równo i czysto, daje możliwość osiągnięcia największej wydajności pracy.



REMINGTON

to „przyjaciół piszącego“, bo posiada cały szereg udoskonaleń ułatwiających pracę, daje piękne kopje, ma „idealne“ nie męczące uderzenie.

DEMONSTRACJE NA KAŻDE ŻĄDANIE.

DOGODNE WARUNKI NABYCIA.

TOW. BLOCK-BRUN Sp. Akc.

Warszawa, Hotel Bristol.

ODDZIAŁY: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.

ZEBRANIA TOWARZYSKIE CZŁONKÓW L. M. i K. W CAFFÉ ITALJA.

Oddział Stołeczny L. M. i K., przystępując do zorganizowania Klubu Towarzystwa dla Członków Ligi, rozpoczął t. zw. „Czwartkowe Zebrania Towarzystwa“ w Caffé Italia (w salach: błękitnej, chińskiej, maurytańskiej, moderne).

„Czwartkowe Zebrania Towarzystwa“ Członków Ligi i zaproszonych przez nich gości urozmaicone są produkcjami wokalnemi o wysokim poziomie artystycznym. Przed rozpoczęciem programu artystycznego i po jego wykonaniu — dancing.

Zarząd Oddziału Stołecznego uprzejmie prosi PP. Członków Ligi M. i K. o jak najliczniejsze uczęszczanie na czwartkowe „Zebrania Towarzystwa“.

Ewentualny dochód Zarząd Oddziału Stołecznego L. M. i K. przeznacza w równej części na budowę Domu Ludowego na Kaszubach i na rozbudowę polskiej floty wojennej.

Początek zebrań o godzinie 20-ej.

WYSTAWA „POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA“.

Ostateczny termin otwarcia Wystawy „Polskie Morze i Ziemia Pomorska“ ustalony został na dzień 30 kwietnia r. b.

Na wystawie tej, którą organizuje Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej, obok ekspozycji morskich i żegluga śródlądowej wystawiony będzie i dział kolonjalny, który obejmie sprawy naszego handlu zamorskiego, kolonizacji polskiej, oraz zawierać będzie ekspozycje egzotyczne (stroje i narzędzia murzyńskie, broń, skóry, futra, etc.).

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Kolonjalnej!

„STEMARYN“

STOCZNIA W BYDGOSZCZY
UL. FORDONSKA 64-65.

Buduje i naprawia wszelkie statki rzeczne i kutry morskie, yachty, żagłówki, łodzie motorowe oraz łodzie do motorów zapleczych, sportowe i użytkowe.

Najnowsze typy. Najprzedniejszy materiał.

Specjalność: Statki i łodzie o płytkim zanurzeniu, do krążenia po miśkich wodach.

Dostarcza ze składu silniki nautyczne, robocze, pędzone ropą lub naftą i sportowe (szybko-bieżne), pędzone benzyną albo benzolem.

OSPRZĘT STATKOWY.

Na nadchodzący sezon nawigacyjny poleca uważać pp. Turystów wodnych łódź „Wiślanę“, nadająca się na wszystkie jeziora i rzeki polskie, oraz na polską zatokę morską, a także znane z niezawodnej sprawności i oszczędnego użycia, szwedzkie motory zaplecze „PENTA“.

Uwaga: Motory „Penta“ po dwuletnich próbach wprowadzono do urzędowej obsługi nurtu dolnej Wisły.

Nie drukujemy katalogów.

Żądajcie ofert.

I-VIII 2



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

NIEMCY W ANGOLI

Dużo wrzawy — mimo wielokrotnych ostrzeżeń i wyjaśnień, drukowanych przez nas w „Pionierze Kolonialnym” — narobiło się ostatnio w Polsce na temat możliwości kolonizacyjnych w Angoli.

Nieznający rzeczywistego stanu rzeczy pomyślałby, że w Angoli znajduje się przynajmniej kilka tysięcy kolonistów polskich i że im tam się arcyświetnie powodzi. A tymczasem jest inaczej.

W Angoli mieszka zaledwie 11 (wyraźnie jedenastu Polaków) i dlatego niema o czym się wogóle rozpisywać, a tembardziej wysnuwać różnych bajek na temat wszelkich pomyslności, jakie niby to mają panować w Angoli.

Nie leżą tam brylanty na drogach, ani też nie można jeździć „konno na zebdach”, jak to opisują niektórzy w gazetach. W Angoli trzeba ciężko pracować i w dodatku posiadać na początek zagospodarowania minimum 5 tysięcy dolarów (około 50 tysięcy złotych).

Zamiast wypisywać niedorzeczności na temat Angoli, lepiej się przyrzec, jak tam postępują Niemcy.

Na około pięć tysięcy cudzoziemców w Angoli — Niemców jest tam aż trzy i pół tysiąca, czyli, że Niemcy stanowią tam przytłaczającą większość wśród cudzoziemców. Posiadają oni w Angoli olbrzymie obszary ziemi, którą dobrze zagospodarowali. Fala nowych kolonistów niemieckich do tego kraju ciągnie bez przerwy. Wykupują oni coraz to nowe tereny pod swoją kolonizację.

Jest to planowa akcja, akcja

prowadzona w sposób sprytny i cichy, która zmierza wyraźnie do ekonomicznego opanowania Angoli przez Niemców.

Jeżeli z kolei przyjrzymy się ekspansji ekonomicznej Niemców na terenie Angoli, to zobaczymy, że obok intensywnej kolonizacji, starają się oni tam, i to nie bez poważnych rezultatów, opanować również i handel. Jak wskazują wyniki tych zabiegów, handel niemiecki zdołał zdobyć sobie silne podstawy w Angoli. Wprawdzie oficjalna statystyka niemiecka wykazuje, że w roku 1930 wywóz towarów z Niemiec do Angoli wynosił tylko 4,7 miliona marek niem. (około 11 milionów złotych), a przywóz towarów do Niemiec z Angoli 7,4 miliona marek niem., (t. j. około 16,5 miliona złotych), tem niemniej wiele artykułów produkcji niemieckiej idzie do Angoli drogą pośrednią via Portugalja. Według niemieckich danych statystycznych za rok 1930 eksport niemiecki do Portugalji wynosił 64,8 milionów marek niemieckich, przywóz zaś niemiecki z Portugalji tylko 27,2 miliony marek niem.

Śmiało rzec można, że przeszło 20% importu Portugalji i jej kolonij posiadają w swoim ręku Niemcy.

Na terenie Angoli Niemcy są dobrze wprowadzeni. Są oni tam również silni ekonomicznie. Obecnie budują naprzykład w porcie Lobito własne nabrzeże, które ma obsługiwać ruch towarowy między Rzeszą Niemiecką, a Angolą. Okręty handlowe niemieckie są częstymi gośćmi w Angoli. Przywożą one tam ryż, piwo, cement, wyroby bawełniane, pa-

pier, produkty chemiczne, wyroby żelazne, maszyny rolnicze i t. p., wywożą natomiast kakao, kawę, owoce oleiste, rudy ect.

W roku ubiegłym zawiązał do Lobito wojenny okręt niemiecki. Wizyty tego rodzaju mają być podobno kontynuowane i w najbliższym czasie spodziewają się w Angoli nowych odwiedzin niemieckiej floty wojennej.

W ostatnich czasach przyjechało do Angoli przeszło 600 kolonistów niemieckich i kupców, którzy wzmogli dotychczasowy stan posiadania niemieczyzny w tej kolonji.

Tyle, jeżeli chodzi o faktyczny stan rzeczy, jeżeli chodzi o niemiecki „Drang nach Angola”.

Widać z tego, że ekspansja kolonialna Niemiec bynajmniej nie ustaje, chociaż nie posiadają oni własnych terenów kolonialnych. Angola, jest w tym wypadku specjalnie wdzięcznym przykładem.

Nie będzie przesadą twierdzenie, że przy obecnych stosunkach napływu żywołu niemieckiego do Angoli, za kilka lat liczba Niemców w tej kolonji może się już podwoić. Niemcy znaleźli bowiem na terenie Angoli znakomite warunki rozwoju dla swej kolonizacji i dla ekspansji gospodarczej Rzeszy.

Płaskowyże Angoli nadają się na kolonizację Europejczyków, a bogactwa naturalne kolonji są doskonałym rezerwuarem surowców dla przemysłu niemieckiego. I tem właśnie tłumaczy się olbrzymie zainteresowanie Niemców Angolą.

Jeżeli pójdzie tak dalej, to należy przewidzieć, że element niemiecki w Angoli w niedługim

już czasie stać się może czynnikiem decydującym i to już nie tylko w dziedzinie życia gospodarczego kolonii.

Niewiadomo, jak się do tego ruchu ustosunkują władze portugalskie. Dotychczasowa tolerancja Portugalji jest conajmniej dziwna. Bo właśnie napływ osadników i kupców niemieckich do Angoli może być naprawdę nie-

bezpieczny dla dalszych losów politycznych tej kolonii portugalskiej.

Ewentualny rozwój polskiego osadnictwa w Angoli z pewnością nigdy takiego niebezpieczeństwa dla gospodarzy nie będzie przedstawiał. Kolonista polski jest twardy i nieustępliwy w pracy, a od wszelkiej polityki — jak tego dowodzi zresztą choćby przykład Brazylii — stroni.

Jedno jest pewne. Już niedaleka przyszłość pokaże, czy w Portugalji zwycięży zmysł zdrowej ostrożności w stosunku do imigracji cudzoziemców do Angoli, czy też nadal będzie patrzyła obojętnie na coraz bardziej utrwala-jące się wpływy niemieckie w tej kolonii.

Dr. WIKTOR ROSIŃSKI.

WŁOSI WOBEC POLSKIEJ KWESTJI KOLONJALNEJ

Niemieckie pisma kolonialne omawiają artykuł, jaki pojawił się w „Popolo d'Italia” (z d. 1.II.1931 r. p. tyt.: „Kolonje”), którego zakończenie odnosi się do Polski.

W artykule tym autor zaznacza, że Włosi, przez udział swój w wojnie światowej doprowadzili do zwycięstwa koalicji o rok wcześniej, aniżeli przewidywał to marszałek Foch, oraz że Włochom odmówiono owoców zwycięstwa na Adryatyku i w kolonjach, przynajmniej kolonje narodom starym, które nie są zdolne do przeprowadzenia kolonizacji, a nawet przeciwnie, same są kolonizowane, podczas gdy takie, jak np. naród włoski pozostały ubogie w kolonie, a bogate w ręce robocze. Przesadnie wywyższono małe narody, którym dano ogromne terytoria oraz ciężki rynsztunek wojenny. Wśród tego tragizmu występują odcienie najbardziej sprzeczne:

„Jakkolwiek Polska — kończy autor artykułu swe wywody —

posiada obszar, rozleglejszy od włoskiego, a ludności ma zaledwie trzydzieści milionów, to jednak domaga się obecnie jakiegoś kawałka kolonii. Świat jest wielki i różnolity. Ależ, na Boga, zanim się zabierze głos w sprawie terenów udostępnionych bezkrwawem zwycięstwem, trzeba było mieć sześćset tysięcy poległych i wydać sto miliardów — tak, jak Włochy”.

Zapewnie, nikt nie ma zamiaru umniejszać znaczenia wysiłku włoskiego w wojnie światowej, ani też nie doceniać ofiar, jakie naród włoski poniósł w łamaniu imperjalizmu germańskiego. Udział włoski w zwycięstwie, odniesionem nad państwami centralnymi, był poważny i poważne też korzyści winny z niego przypaść Włochom.

Polska w owym czasie nie miała możliwości oficjalnie, jako strona walcząca, zawierać traktaty, na których mocy mogłaby być wy-

stąpić do wojny, a tem samem nie mogła zapewnić sobie traktatami korzyści zwycięstwa. Stąd to — zdaje się — owo fatalne nieporozumienie, jakoby Polska nie brała udziału w wojnie światowej i jakoby nie poniosła w niej żadnych ofiar, któreby ją upoważniały do żądania rekompensat.

Gdybyśmy nawet pominęli fakt udziału Polski w wojnie światowej, mimo, że także dorzucił część do zwycięstwa, to drugiego faktu, jaki się zdarzył w historii świata pominąć niepodobna. Nie można zapominać o wojnie polsko-bolszewickiej w latach 1919 — 1920.

Jakkolwiek Polska broniła wtedy swej niepodległości, to jednak nie ulega żadnej wątpliwości, że swym czynem zwycięskim uratowała w roku 1920 całą Europę przed eksperymentem bolszewickim i że uratowała także obecny stan rzeczy, oparty na własności prywatnej. Czynu tego dokonała Polska sama przy pewnym poparciu swej sojuszniczki Francji.

O czynie tym, lord D'Abernon — Anglik, którego nie uważamy za przyjaciela Polski — w dziele swem „The eighteenth decisive battle of the world Warszawa 1920”, powiada:

„Bitwa pod Tours uratowała naszych przodków w Brytanji i naszych sąsiadów w Gallji od jarzma Koranu; jest prawdopodobne, że bitwa pod Warszawą ochroniła Europę środkową oraz część Europy zachodniej od jeszcze bardziej rewolucyjnego niebezpieczeństwa — od fanatycznej tyranii sowy”.

Polska więc wykonała w roku 1920 wielki wysiłek, który winien być być zbiorowym wysiłkiem całej Europy, oraz poniosła wówczas bardzo znaczne ofiary w ludziach i w zniszczeniu kraju. Za straty te nie otrzymała żadnej pożyczki reparacyjnej, ani też innych rekompensat.



Polacy w Brazylii. Grupa Polaków — mierników na tle bujnej roślinności brazylijskiej.



Wśród Polaków w Brazylii. Widok z nad brzegów R o Claro (Parana).

To też Polska może i powinna wymagać tytułem takiej rekompensaty jednego z mandatów kolonialnych.

Nikt z nas nie zamierza występować przeciwko kolonialnym żądaniom Włoch. „Świat jest wielki i różnolity”.

Dość więc miejsca znajdzie się także i dla Polski bez uszczuplenia uprawnień włoskich.

Pragniemy jednak, aby nasza

sprawa kolonialna, oraz nasze podstawy pretensyj do kolonij — a jest tych podstaw więcej, niż wyżej przytoczona — znalazły nad Tybrem uznanie. Pragniemy także, aby dowiedziano się tam również, że zawsze odnosiliśmy się z sympatją do włoskich postulatów kolonialnych i na łamach naszej prasy nie zajmowaliśmy w stosunku do nich stanowiska nieprzychylnego.

W imię współpracy narodów europejskich na czarnym kontynencie oraz w myśl naszych żywotnych spraw ekonomicznych — bez uszczuplenia obcych interesów — wysuwamy nasz program kolonialny i idziemy do jego realizacji z tą wiarą, że znajdziemy — na zasadzie wzajemności — zrozumienie naszych spraw kolonialnych także i w narodzie włoskim.

FR. ŁYP.

DOROBEK POLONJI AMERYKAŃSKIEJ

Dużo się teraz mówi i pisze o konieczności wzmoczenia polskiego eksportu zamorskiego, zwłaszcza, gdy idzie o Stany Zjednoczone, które, jako kraj bogaty i mający ludność prawie 130-miljonową, mogłyby być znakomitą odbiorcą towarów polskich. Podczas jednak, gdy każdy pionier tego eksportu ma na myśli przeważnie olbrzymie obroty z całymi Stanami Zjednoczonymi, rzadko kto bierze w swych kalkulacjach pod uwagę fakt istnienia w Stanach wielkiej, bo czte-

romiljonowej Polonji, której współdziałanie pozwoliłoby na rozpoczęcie akcji eksportowej na linii najmniejszego oporu.

O społeczeństwie polsko-amerykańskim ma się w Polsce za zwyczaj pojęcie z gruntu błędne, a przynajmniej wykoszlawione. Jedne jego zalety i wady przecenia się znacznie, innych się nie docenia, albo poprostu nic się o nich nie wie. A przecież, jeśli już nie dla sentymentu, to choćby dla interesu warto byłoby zapoznać się z tą częścią naszego

narodu, żyjącego na drugiej półkuli świata, ale bodaj związkami krwi z krajem macierzystym spójną. Jest co poznawać. Wszak dziś istnieją w Stanach Zjednoczonych takie organizacje, jak Związek Narodowy, liczący około 300.000 członków, istnieje prasa, posiadająca milion odbiorców, istnieje przeszło 1000 parafii rzymsko-katolickich i innych, istnieje tyleż więcej szkół, od początkowych do kolegów, istnieją związki kupieckie, śpiewackie, teatralne, gimnastyczne, jednym

słowem istnieje odrębne społeczeństwo, złączone pod wielu względami z narodem amerykańskim, a jednakże trzymające się w pewnej odrębności od otaczających go milionów inorodców.

Dlatego właśnie towar polski prędzej może trafić do tych właśnie rodaków za oceanem, którzy z pewnością poprą z całej siły usiłowania naszych eksporterów, byle tylko ci zapoznali się z rynkiem zbytu, i z zapotrzebowaniem, byle zastosowali się do wymagań konsumenta i — rzecz bardzo ważna — byle nie naznaczali cen zawysokich, gdyż te odrazu zabijają wszystkie wysiłki ludzi dobrej woli. Mając handlową flotę polską, możemy dziś w wielu wypadkach wykorzystać to na dobro eksportu, a mając Izby Handlowe, możemy je więcej usprawnić, zużyć więcej inicjatywy prywatnej, wykorzystać więcej doświadczenia osób, znających dokładnie stan rzeczy — i ruszyć wreszcie z martwego punktu, na którym ugrzązł eksport polsko-amerykański.

Przedewszystkiem należy sobie uprzytomnić, że społeczeństwo polsko-amerykańskie nie jest wcale biedne. Może być czasowo osłabione kryzysem, spowodowanym przez nadprodukcję i bezrobocie, ale naogół ma ono poważne zasoby materialne i stara się żyć podług przyjętej amerykańskiej stopy życia. Liczebność rodzin odgrywa w tem znaczną rolę. Przy licznej bowiem rodzinie zawsze parę osób pracuje, a te dopomagają innym, dotkniętym bezrobociem.

Aby mieć pojęcie o zasobach materialnych Polaków w Stanach Zjednoczonych, wystarczy przyjrzeć się statystykom, obejmującym dorobek polski w poszczególnych miastach Ameryki. Weźmy na przykład średnie miasto amerykańskie Buffalo w stanie New York, gdzie Polacy osiedlili się przed 50-ma mniej więcej laty i gdzie dziś stanowią 37.3% całej ludności.

Te 205.000 Polaków posiada dziś własne kościoły, szkoły, budynki, banki, gazety, najprzeróżniejsze wytwórnie, około 4.000 sklepów, a cały majątek ich ruchomy i nieruchomy wynosi sumę 233.317.934 dolarów, czyli przeszło tysiąc dolarów na głowę.

W szczególności majątek Polaków w Buffalo przedstawia się następująco:

1. Przedsiębiorstwa Przemysłowe i Handlowe.					
Liczba bieżąca	Przedsiębiorstwa Nazwa	Ilość przedsiębiorstw	Ilość osób zatrudnionych	Ogólna wartość przedsiębiorstw	27.687.000 dol.
a) Wytwórnie:					
1.	Wytwórnie wędlin	8	160	4.000.000	..
2.	Piekarnie	95	475	2.375.000	..
3.	Mleczarnie	6	120	1.125.000	..
4.	Palarnia kawy	1	50	1.000.000	..
5.	Młyn	1	30	750.000	..
6.	Wytwórnie lekkich napojów	6	60	120.000	..
7.	Wytwórnie cygar	6	36	120.000	..
8.	Wytwórnie metalurgiczne	3	35	250.000	..
9.	Wytwórnia karoserji	1	15	75.000	..
10.	Wytwórnia konstrukcji żelaznej	1	30	100.000	..
b) Warsztaty i zakłady:		379	1017	1.746.000	..
1.	Pralnia bielizny	1	6	25.000	..
2.	Pralnia chemiczna	1	12	100.000	..
3.	Stacje gazolinowe	50	100	150.000	..
4.	Drukarnie	4	12	32.000	..
5.	Zakłady fotograficzne	9	18	27.000	..
6.	Zakłady krawieckie	52	104	104.000	..
7.	Zakłady instalacyjne	10	50	200.000	..
8.	Zakłady naprawy obuwia	60	120	60.000	..
9.	Zakłady tapicerskie	6	12	18.000	..
10.	Zakłady fryzjerskie dla panów	70	210	140.000	..
11.	Zakłady fryzjerskie dla pań	60	180	180.000	..
12.	Zakłady pogrzebowe	30	120	600.000	..
13.	Zakłady naprawy samochodów	15	45	30.000	..
14.	Zakłady kowalskie	6	18	30.000	..
15.	Zakłady blacharskie	5	10	50.000	..
c) Zakłady handlowe:		3964	6408	14.365.000	dol.
aa) Składy hurtowe					
1.	Spożywcze	3	56	800.000	..
2.	Papiernicze	2	50	750.000	..
bb) Składy detaliczne					
1.	Składy jubilerskie	12	24	300.000	..
2.	Składy galanteryjne	30	90	750.000	..
3.	Składy towarów łokciowych	30	90	150.000	..
4.	Składy obuwia	27	54	270.000	..
5.	Składy ubrań	12	60	-500.000	..
6.	Składy mebli	5	25	250.000	..
7.	Składy muzyczne	6	15	1.000.000	..
8.	Składy przyborów elektrycznych	25	100	125.000	..
9.	Składy żelazne i farb	25	75	375.000	..
10.	Składy węgla	50	200	750.000	..
11.	Składy drzewa	6	120	750.000	..
12.	Składy modniarskie	5	15	10.000	..
13.	Składy skór	1	2	50.000	..
14.	Składy kwiatów	10	20	10.000	..
15.	Składy spożywcze	950	1900	3.150.000	..
16.	Składy cukierków i papierosów	2000	2000	1.000.000	..
17.	Składy rzeźnicze	200	400	1.000.000	..
18.	Składy lekkich napojów	560	1120	1.400.000	..
19.	Składy departamentowe	4	30	650.000	..
20.	Księgarnie	3	12	75.000	..
d) Inne przedsiębiorstwa:					
1.	Wydawnictwa pism	2	120	1.010.000	..
2.	Hotele	2	6	6.000	..
3.	Restauracje	15	45	45.000	..
4.	Blardownie	25	75	250.000	..
5.	Kinoteatry	10	60	350.000	..
II. Wolne Zawody:		176	210	632.000	..
1.	Lekarze	30	10	45.000	..
2.	Dentyści	20	15	40.000	..
3.	Aptekarze	50	100	400.000	..
4.	Adwokaci	16	32	32.000	..
5.	Biura realnościowe i asekur.	50	50	100.000	..
6.	Osteopaci	10	3	15.000	..
III. Własność Nieruchoma.					
Liczba bieżąca	Rodzaj własności nieruchomości.	Wartość szacunkowa.	Obciążenie hipoteczne.	Wartość realna.	dol.
1.	22.000 domów mieszkalnych	141.000.000	56.000.000	85.000.000	..
2.	3.000 domów dla celów handlowych	110.000.000	44.000.000	66.000.000	..
3.	Place budowlane	30.000.000	12.000.000	18.000.000	..
		1.000.000		1.000.000	..
IV. Udziały i wkłady w bankach.					
Liczba bieżąca	Banki	Udziały.	Wkłady.	Razem.	..
1.	Banki amerykańskie	2.969.680	46.577.090	49.546.770	..
2.	Banki polskie		1.232.664	1.232.664	..
Razem		2.969.680	47.809.754	50.779.434	..

V. Kapitały ulokowane w papierach wartościowych:	10.000.000 dol.
VI. Pieniądze ulokowane na hipotekach	10.000.000 "
VII. Ubezpieczenie na życie	38.100.000 "

VIII. Domy Narodowe, Lokale Organizacyj oraz Biblioteki.

Liczba bieżąca.	Nazwa instytucji.	Wartość szacunkowa.	Obciążenie hipoteczne.	Wartość realna.	dol.
a) Domy Narodowe:					
1.	Dom Polski	150.000	15.000	135.000	"
2.	Dom Kadetów Polskich	85.000	11.000	74.000	"
3.	Dom Unji Polskiej	400.000		74.000	"
4.	Dom Tow. A. Fredro	20.000	3.000	17.000	"
5.	Dom Tow. A. Mickiewicza	25.000	8.000	17.000	"
6.	Dom Koła Śpiewackiego	80.000	8.000	72.000	"
7.	Dom Tow. Śpiewu Moniuszki	30.000		72.000	"
8.	Dom Wzajemnej Pomocy	35.000	20.000	15.000	"
9.	Sokolnia	100.000	33.000	67.000	"
b) Lokale:					
		12.000		12.000	dol.
1.	Lokal Tow. F. Chopina	8.000		8.000	"
2.	Lokal Placówki Wel. A. P.	1.500		1.500	"
3.	Lokal Placówki Legionu Am.	2.000		2.000	"
4.	Lokal Ligi Opieki Społecznej	500		500	"
c) Czytelnie:					
		30.500		30.500	dol.
1.	Czytelnia Polska	12.000		12.000	"
2.	" Kadetów	1.000		1.000	"
3.	" T-wa Mickiewicza	2.500		2.500	"
4.	" Unji	5.000		5.000	"
5.	" Koła	8.000		8.000	"
6.	" T-wa Fredry	1.500		1.500	"
7.	" T-wa Moniuszki	500		500	"

Zestawienie Ogólne Polskiego Stanu Posiadania w Buffalo.

	Ilość przedsiębiorstw:	Ilość osób zatrudnionych:	Ogólna wartość przedsiębiorstw:	dol.
I. Przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe:	4525	8742	27.687.000	dol.
II. Wolne zawody.	176	210	632.000	"
III. Własność nieruchomości:			85.000.000	"
IV. Udziały i wkłady w bankach:			50.779.434	"
V. Kapitały ulokowane w papierach wartościowych:			10.000.000	"
VI. Pieniądze ulokowane na hipotekach:			10.000.000	"
VII. Ubezpieczenie na życie:			38.100.000	"
VIII. Domy narodowe, lokale organizacyj oraz biblioteki:			869.500	"
IX. Majątki organizacyj w gotówce i obliczeniach:			250.000	"

X. Własność parafij i zakonów	4701	8952	223.317.934	dol.
			10.000.000	dol.
Razem.			233.317.934	dol.

A. O. F.

W skład Afryki Zachodniej Francuskiej (A. O. F.), zajmującej przestrzeń 3.739.202 km². wchodzi osiem prowincyj. Są to Senegal, Maurytania, Gwinea Francuska, Wybrzeże Kości Słoniowej, Dahomey, Sudan Francuski, Wysoka Wolta i Niger. Ludność wynosi w przybliżeniu zgórá 13,5 miliona mieszkańców, — w tem Europejczyków przeszło 15,4 tys. Z pośród poszczególnych Kolonij największy obszar zajmuje Niger — (1.200.000 km²), najmniejszy — Dahomey (107.00 km²).

Gęstość zaludnienia waha się między 9,15 na km². (w Dahomey'u), a 0,72 (w Maurytanji). Najwięcej białych, bo zgórá 50% ogólnej ich ilości zamieszkuje w Senegalu, a zwłaszcza w okręgu miasta Dakaru — 7.856; najmniej białych znajduje się w Maurytanji — 279*).

*) Dane statystyczne, pochodzące z roku 1928 zaczerpnięte są z oficjalnych wydawnictw Gubernatorstwa Generalnego w Dakarze.

Stolicą Afryki Zachodniej Francuskiej jest Dakar, będący siedzibą gubernatora generalnego; poza tem każda z prowincyj — kolonij rządzona jest przez gubernatora generalnego. Według dekretu z dn. 4 grudnia 1920 r., który ostatecznie ustalił ramy organizacyjne A. O. F., przy gubernatorstwie generalnym w Dakarze funkcjonuje t. zw. Najwyższa Rada Gubernatorska, złożona z wyższych urzędników administracji kolonialnej. Do Rady tej wchodzi, jako wiryliści, przedstawiciele poszczególnych kolonij A. O. F., przewodniczący miejscowych izb handlowych oraz ośmiu tubylców — po jednym z każdej kolonij. Poza tem istnieje w Dakarze t. zw. Rada Kolonialna, składająca się z dwudziestu Europejczyków i takiej samej liczby tubylców.

W pozostałych kolonjach, poza Senegalem, gubernatorzy lokalni posiadają specjalne ciała doradcze — Rady Administracyjne. Każda kolonja podzielona jest na pewną ilość okręgów admi-

Suma ta dolarów równa się dwóm miliardom, 82 milionom i 600 tysiącom złotych, a zdobyła ją wychodźca polski w obcym zupełnie środowisku, w najcięższych warunkach życiowych, w ciągu pół wieku.

Podobnie mniej więcej gospodarzy się półmilionowa kolonja polska w Chicago, gdzie sam Związek Narodowy posiada kapitał 19 milionów dolarów. To samo jest w Detroit, w Cleveland, w całym szeregu miast Nowej Anglii i Pensylwanji, a są już dziś i całe miasta, nieraz dość duże (Hamtramck, Michigan, liczący sto tysięcy mieszkańców), rządzone przez Polaków. Jest tedy z kim mówić, byle tylko umiano podejść do sprawy rozumnie i nie żałowano trudów na pierwsze kroki. Jeslibyśmy przyjęli za podstawę, że każdy Polak w Ameryce wydaje tylko jednego dolara dziennie, to wszyscy wydają rocznie około półtora miljarda dolarów. Czy naprawdę nie mogłaby bodaj dziesiąta, a choćby piętnasta część tej sumy być wydana na towary polskie, skoro dziś kupują Polacy amerykańscy przynajmniej za jedną czwartą część tej sumy towary importowane z Niemiec, Czechosłowacji, a nawet z Japonji? Przecież samo tylko Buffalo może kupić polskich kasz, grzybów, pierników, książeczek do nabożeństwa, oleodruków, wyrobów przemysłu ludowego i t. d. za kilka milionów rocznie.

Za kilka milionów dolarów, co w przeliczeniu na złote robi już poważną pozycję w bilansie eksportu polskiego.

Dr. CZESŁAW ŁUKASZKIEWICZ.

nistracyjnych (cercles), pozostających pod zarządem specjalnych administratorów. Senegal — najstarsza kolonja francuska na brzegu zachodnio-afrykańskim — posiada urządzenie na wzór Metropolji, przyczem ludność tubylcza korzysta z praw obywateli francuskich; delegat Senegalu — murzyn — zasiada w Izbie Deputowanych.

W każdej kolonji A. O. F. życzenia i potrzeby krajowców znajdują poza tem oddźwięk w zarządzie kolonialnym poprzez istniejące izby rolnicze i handlowe. Izba takich jest ogółem dziewięć. Znajdują się one w główniejszych ośrodkach handlowych.

Zarząd kolonialny A. O. F. posiada daleko posuniętą autonomję — zarówno w dziedzinie ustawodawczej, jak i finansowej od roku 1904, A. O. F. posiada odrębny budżet, jeden z banków w Dakarze otrzymał przywilej emitowania specjalnych biletów bankowych, ważnych na całym terenie wyżej wymienionych ośmiu kolonij, — gubernator



Conakry (Gwinea). Aleja, prowadząca do portu.

torstwo generalne ustanawia drogą dekretem wysokość podatków, opłat i danin publicznych. Taryfa celna francuska nie ma zastosowania w tych koloniach; tworzą one autonomiczny związek celny, w którym wysokość stawek i sposób ich pobierania są ustanawiane w Dakarze, w gubernatorstwie. Dochody z ceł umieszczane są w budżecie generalnym A. O. F. Naogół stawki celne dla towarów pochodzenia francuskiego są znacznie niższe, niż dla zagranicznych; wyjątek stanowi jedynie Dahomey i część Wybrzeża Kości Słoniowej, gdzie taryfa jest jednolita.

Z portów najważniejszy jest Dakar, przez który przeładowano w 1928 r. 423.859 ton towarów, pochodzących z importu, oraz 313.233 ton — eksportowanych. Poza handlowym znaczeniem port ten jest ważny, jako oparcie dla sił morskich wojennych francuskich. Stacjonuje tam stale jedna eskadra, pełniąca służbę wzdłuż wybrzeży A. O. F.

Dalej w kolejności idą: Kaolack na rzece Sine-Saloum (Senegal) z wyła-

dunkiem 60.820 ton, oraz załadunkiem 138.664 ton; następnie porty Grand-Bassam (W. K. Słoniowej), Cotonou (Dahomey), Conakry (Gwinea).

Z pośród linii okrętowych, obsługujących Dakar (linje do Casablanki, Tangeru, Marsylii, Bordeaux, Wysp Kanaryjskich, oraz portów Ameryki Południowej) — tylko dwie utrzymują stałą komunikację pocztowo-towarowo-pasażerską z pozostałymi portami A. O. F.

Administracja francuska kładzie wielki nacisk na budowę nowych, licznych dróg; już istniejące są w stałej konserwacji, poza tem budowane są nowe o pierwszorzędnym handlowym znaczeniu. Na terenie A. O. F. istnieje 8.000 km. szos, oraz 38.000 km. dróg napółbitych, z których jednak większość zdalna jest do użytku tylko podczas pory suchej, a więc 8 miesięcy w roku. Cały kraj jest poza tem pokryty dość gęstą siecią dróg bocznych (pistes), z których niektóre są zdalne dla ruchu samochodowego. Ilość samochodów, znajdujących się w A. O. F. wynosiła

na 1 stycznia 1928 r. — 5.578; obecnie liczba ich przekracza 7.000.

Należy tu wspomnieć o dwóch ważnych, naturalnych arteriach komunikacyjnych i handlowych, jakimi są rzeki Senegal i Niger. Jednak w znacznym stopniu zmniejsza handlowe znaczenie tych potężnych rzek szereg przeszkód naturalnych (wodospady, porohy), oraz zależny od pory roku zmienny poziom ich wód.

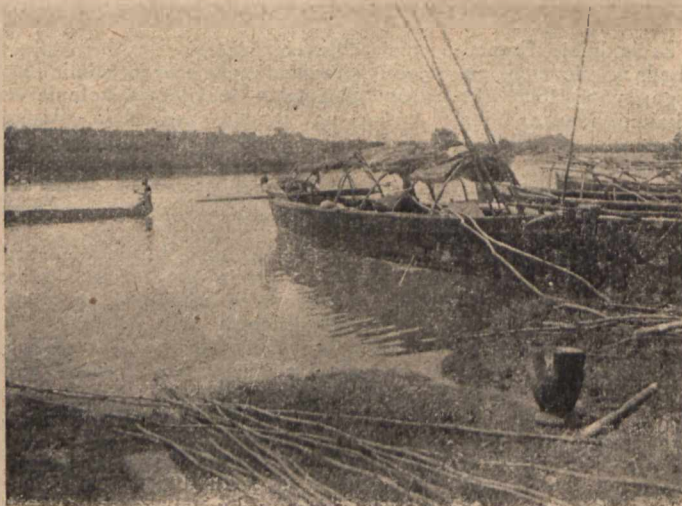
Istnieje parę linii kolejowych — przeważnie wąskotorowych — ogółem długości 3.006 km. Jako najważniejsze wymienimy: linja Senegal — Sudan (Dakar-Bamako) — 1.461 km., Conakry - Niger (Gwinea) — 663 km., Abidjan - Tafié (W. K. Słoniowej) — 448 km. W budowie znajduje się obecnie przeszło 800 km. — przyczem kredyty, wyznaczone na ten cel, wynoszą trzy miljardy franków. Najważniejsze znaczenie będzie miało przedłużenie linii kolejowej do Bobo - Dioulasso (W. K. Sł.), oraz doprowadzenie toru kolei Dohomey'u aż do Nigru.

Długość linii telegraficznych wynosi ogółem 25.000 km.. Centrala radiotelegraficzna znajduje się w Bamako, — poza tem istnieje 19 stacji mniejszych.

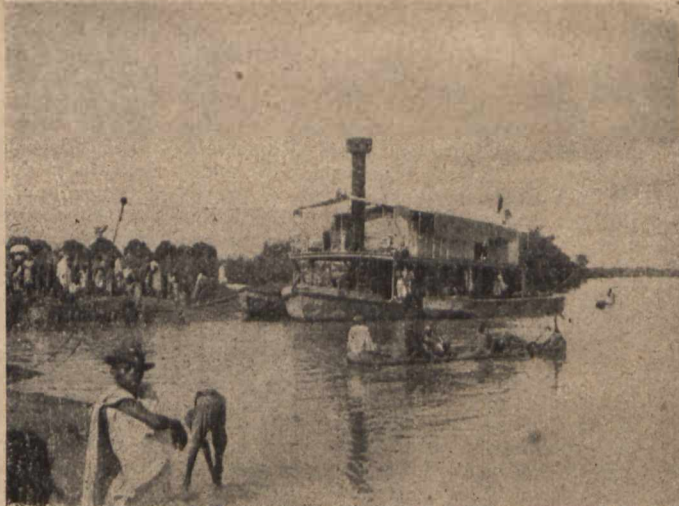
Handel, który podczas trwania wojny światowej był naogół załamany wskutek nieregularnej, dorywczej komunikacji okrętowej z kontynentem, — w latach powojennych rozwija się pomysłnie. W 1928 roku wartość importu do A. O. F. wynosiła 1.409.620.740 fr. fr., zaś eksport osiągnął sumę 1.203.700.189 fr. fr. Francja uczestniczyła w imporcie w wysokości 58,2%, jako odbiorca w eksporcie — 55,9%. Zamieszczone poniżej zestawienia pozwolą na zorientowanie się w jakości towarów, składających się na import i eksport.

WAŻNIEJSZE TOWARY IMPORTOWE W 1928 R.

Materiały bawełniane	6.172 ton
Materiały drukowane	9.911.750 m.
Ryż	61.367 ton
Wyroby metalowe	(81.291.900 fr.)
Węgiel	224.870 ton
Cukier	13.521 „
Nafta, benzyna i t. p.	18.378 „
Żelazo	22.001 „
Maszyny	(45.874.214 fr.)
Wino	90.537 hl.
Worki, płótno żaglowe	4.019 ton



Niger koło Siguiri.



Siguiri (Gwinea). Statek „Sikasso” na Nigrze.



Chaty krajowców i prymitywny warsztat tkacki.



Muzykanci tubylecy (Gwinea).

Samochody	1.084 szt.
Materiały budowlane	73.701 ton
Ubrania gotowe	646 „
Nici bawełniane	690 „
Konserwy mięsne	2.708 „
Mydło	3.378 „
Suchary okrętowe	3.501 „
Obuwie wszelkie	366.883 par
Drzewo budowlane	22.292 m ³ .
Bielizna gotowa	216 ton
Wagony	(13.800.065 fr.)
Statki morskie i rzeczne	(13.436.619 fr.)
Alkohol — wódka	15.969 hl.
Opony i dętki samoch.	285 „
Mąka pszenna	11.057 „
Tytoń w liściach	1.956 „
Szkło, kryształ, fajans	(11.789.760 fr.)
Części zamienne samoch.	481 ton

Materiały bawełniane stanowią w pewnych latach 1/2 część (w/g wartości) całego importu. Są to liche gatunki madapolamów, perkali, schirtingów, t. zw. płótno narodowe oraz materiały drukowane. Ilości importowanego ryżu zależne są od zbiorów własnych A. O. F., które jednak stale nie wystarczają na własne potrzeby. Wyroby metalowe obejmują wszelkie narzędzia żelazne, stalowe — śruby, wagi, blachę cynkową i cynkowaną, wyroby nożownicze, naczynia emaljowane, rondle i przedmioty z żelaza lanego i t. p. W dziale maszyn umieszczono 2.455 maszyn do szycia (1/2 pochodzenia niemieckiego) oraz 670 maszyn do pisania.

WAŻNIEJSZE TOWARY EKSPORTOWANE W 1928 R.

Orzechy palmowe	74.511 ton
Arachides (orzeszki chiń.)	421.274 „
Kakao	9.840 „
Oliva palmowa	25.737 „
Olej karité	2.369 „
Olej sezamowy	1.769 „
Nasiona oleiste	5.386 „
Orzechy Kola	218 „
Kapok	1.568 „
Bawełna	3.387 „
Sisal	498 „
Kauczuk	1.274 „
Banany	2.800 „
Wosk	274 „
Sól	2.074 „
Heban, mahoń	95.807 „
Drzewo zwykłe	22.678 „
Guma arabska	4.037 „
Bydło rogate	63.262 szt.
Owce	156.337 „
Kozy	80.556 „

Skóry bydlęce	2.361 ton
Wełny	663 „
Skóry owiec i kóz	218 „
Futra i skóry dzikich zwierząt	29 „
Złoto	209.607 gr.

Najważniejszym towarem eksportowym A. O. F. są wszelkiego rodzaju nasiona oleiste oraz tłuszcze roślinne. W roku 1928 stanowią one 76% — w/g wartości. Senegal i Sudan dostarczają wielkich ilości „arachides” (u nas znanych pod nazwą „orzeszków chińskich”, albo „żydków”), których produkcja, powiększająca się z każdym rokiem, stała się źródłem bogactwa tych kolonij. Orzeszki palmowe, t. zw. palmistes pochodzą przeważnie z południowych krańców Gwinei, z Wybrzeża Kości Słoniowej — a zwłaszcza z Dahomey'u; olej sezamowy otrzymuje się w znacznych ilościach z Gwinei; olej rycynowy oraz orzechy kokosowe wywozi Dahomey.

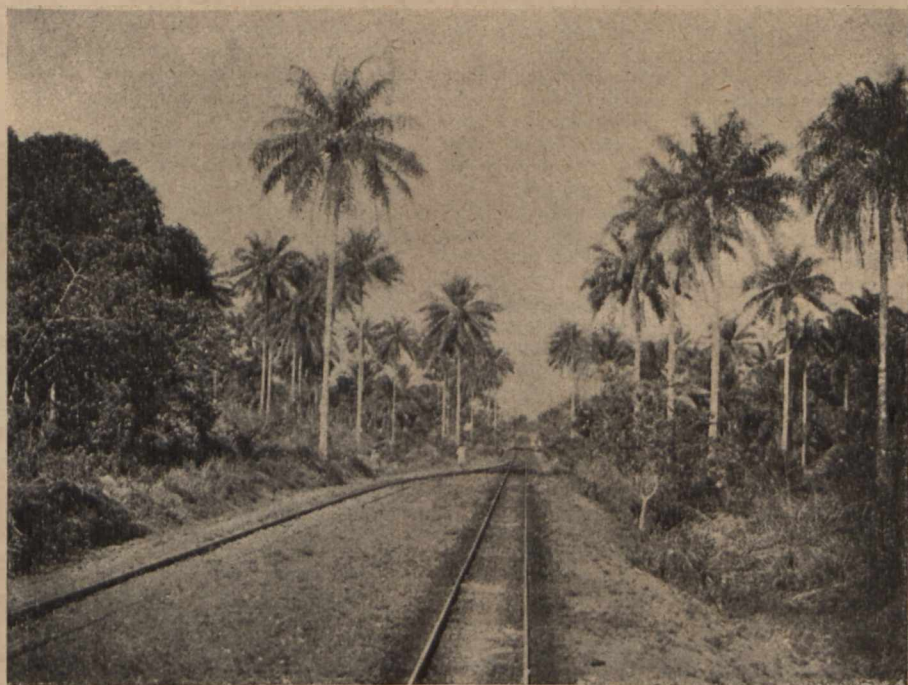
Lasy na W. Kości Słoniowej zajmują obszar zgórą 12 milionów ha. Spotyka się tam ogromne bogactwo gatunków, z których najbardziej handlowe znaczenie mają: heban i mahoń oraz mniej znane

w Europie — iroko akume, arrodire, siama, makore i t. p. Niektóre rodzaje drzewa zwykłego, użytkowego znajdują coraz więcej nabywców we Francji.

Od kilku lat administracja francuska usiłuje rozwinąć racjonalną produkcję bawełny. Postęp w tej dziedzinie jest dość znaczny; istnieje parę stacyj doświadczalnych.

Kapok spotykamy w Sudanie i Gwineji; zastosowanie włókien kapokowych rozszerzyło się znacznie w ostatnich czasach i, być może, wzmożona jego produkcja stanie się w przyszłości nowym źródłem bogactwa dla A. O. F.

Wielką przyszłość mają przed sobą banany w Gwinei. Gatunek ich przy starannem, intensywnem plantowaniu jest nawet lepszy od sławnych kanaryjskich. Warunki klimatyczne, gleba — oraz względnie niedroga robocizna zachęcają coraz liczniejszych plantatorów do zajęcia się tą produkcją. Już w obecnej chwili banan gwinejański jest poważnym konkurentem bananów z Wysp Kanaryjskich, których produkcja zmniejsza się z każdym rokiem. Ubocznie przy planta-



Kolej Conakry — Niger. Stacja Kourza.

ciach bananów spotyka się często plantacje ananasów.

Doniedawna Gwinea i Dahomey wywoziły poważne ilości kawy, jednak obecnie, naskutek nadprodukcji światowej, ta gałąź wytwórczości upada; również zmniejsza się ilość otrzymywanego kauczuku, który był przed wojną przedmiotem znacznego eksportu z Gwinei.

Z pośród innych ważniejszych produktów Afryki Zachodniej należy wymienić: ryż, sorgo, fonio, maniok i orzechy Kola (Gwinea i W. K. Słoniowej). Zwłaszcza te ostatnie, stale poszukiwane przez krajowców oraz częściowo wywożone do Europy w postaci suszonej, są przedmiotem poważnego i ożywionego handlu miejscowego.

A. O. F. posiada 12.500.000 owiec i kóz, 4.000.000 bydła rogatego, 40.000 nierogacizny, 500.000 osłów i mułów, 200.000 koni oraz 100.000 wielbłądów. Hodowla bydła najbardziej jest rozwinięta w Senegalu i Gwinei, owiec — w Sudanie, Wysokiej Wolcie i Maurytanji. Znaczne ilości skór bydłych i owczych wywożone są poza granice A. O. F. Poza tem istnieje dość ożywiony handel bydlętem rogatym z sąsiednimi kolonjami angielskimi, portugalskimi i częściowo belgijskimi.

Wybrzeże Maurytanji oraz większość rzek A. O. F. są niezwykle bogate w ryby. W Port - Etienne, nad oceanem, istnieje centrum połowu przemysłowego, zarządzanego bardzo nowocześnie.

Bogactwa kopalniane są duże, jednak dotychczas niedość dokładnie zbadane. Senegal i Gwinea wywoziły w 1928 r. 209 kg. złota. Spotyka się złoża miedzi — wszędzie zaś prawie rudy żelazne, jednak o niewielkiej zawartości żelaza. Wywóz soli jest znacznie mniejszy od przywozu, stanowiącego poważną pozycję w imporcie.

Wielki handel spoczywa w rękach paru znaczniejszych domów handlowych francuskich oraz kilku cudzoziemskich, posiadających liczne faktorie, rozrzucone po najdalszych zakątkach kraju. Średni i drobny handel wykonywany jest wyłącznie przez obrotnych Syryczyków. Krajowcy — kupcy — są rzadkością, najczęściej zajmują się rodzajem handlu domokrajnego lub drobnem kramarstwem.

Przemysł europejski dopiero się rozwija: istnieje parę zakładów dla przeróbki tłuszczów roślinnych, parę oliwiarni, dwie tuszownie ryżu, jedna fabryka tkacka, dwie dystrylarnie olejków aromatycznych dla wyrobu perfum, parę cegielni i tartaków — wreszcie kilka fabryczek lodu szlucznego.

W większych miastach — siedzibach gubernatorstwa lokalnego zwykle jeden zakład dostarcza energii elektrycznej dla oświetlenia i celów przemysłowych.

Przemysłu tubylczego prawie nie ma. Wymienić należy tylko licznych rzemieślników: rymarzy, stolarzy, płatnerzy i złotników. — Z pośród ośmiu provin-

cyj, wchodzących w skład A. O. F., najbardziej kulturalne i uprzemysłowione są: Senegal i Sudan.

Handel i przemysł polski mógłby sobie wyrobić z wszelką pewnością nowe rynki zbytu, kierując tu swe wyroby i towary. A. O. F. zalana jest dosłownie towarami pochodzenia cudzoziemskiego — w pierwszym rzędzie angielskimi, a zwłaszcza niemieckimi, sprzedawanymi po cenach bezkonkurencyjnych, dumpingowych. Zaznaczyć jednak należy, że Afryka Zachodnia przechodzi w chwili obecnej pewnego rodzaju kryzys ekonomiczny, wskutek zmniejszonej możliwości płatniczej głównego odbiorcy — krajowców.

O emigracji na większą skalę z Polski do krajów A. O. F. — nie może być mowy. Dla Europejczyka praca fizyczna w miejscowym klimacie jest nie do pomyslenia; wszelkie rzemiosła nie mają tu dostatecznie szerokiego pola do działania. Pozostaje więc jedynie praca w rolnictwie, na plantacjach, lub handlu i przemyśle, jednak dla ludzi, przyjeżdżających z poważniejszymi zasobami pieniężnymi. Znalezione tu na miejscu posady — bądź w administracji, bądź w handlu nastęrcza nawet dla fachowców wielkie trudności, gdyż kadry pracowników kolonialnych uzupełniane są z Centrali — z Paryża. Zresztą daje się tu zauważyć pewien jakby stan nasycenia w siły fachowe europejskie.

ROMAN SOBOLEWSKI.

MADERA, SZCZĄTEK ATLANTYDY

Niedawny pobyt Marszałka Piłsudskiego na Maderze, oraz ostatnie wypadki polityczne w Funchalu, mające na celu niezależnienie tej wyspy od władz centralnych w Lizbonie — zwracają uwagę całego świata na ten skrawek ładu na Atlantyku. Poniżej drukujemy artykuł pióra kpt. M. B. Lepeckiego o Maderze, będący jednym z rozdziałów obszernej pracy o tej wyspie. Książka ta niebawem ukaże się w druku.

Red.

Archipelag Madery składa się z pięciu wysp. Są to: Madera, Porto Santo, Deserta Grande, Bugio i Chão. Trzy ostatnie są dotychczas bezludne, ponieważ brak źródeł uniemożliwia tam pobyt ludzi na dłuższą metę. Ponadto, do archipelagu zalicza się również grupę wysepek bezludnych Selvagens, leżących na drodze do wysp Kanaryjskich.

Sama Madera obejmuje 750 km. kwadratowych (archipelag — 815 km. kw.) powierzchni i liczy około 200 tysięcy mieszkańców. Stanowi ona prowincję portugalską i jest rządzona w ten sam sposób, jak wszystkie prowincje kontynentalne tej republiki. Leży na oceanie Atlantycznym w odległości 515 kilometrów od przylądka Juby w Afryce i 443 km. od Teneryfy, jednej z wysp Kanaryjskich. Największa jej długość wynosi 55 kilometrów, największa szerokość — 24 km.

Istnienie swoje zawdzięcza Madera działalności szeregu wulkanów, dzisiaj już wygasłych. Uczni twierdzą, że w okresie trzeciorzędowym Madera stanowiła wespół z Islandją, wyspami Azorskimi, wyspami Kanaryjskimi i Zielonego Przylądka łańd stały, który łączył Europę z Afryką, a prawdopodobnie i z Ameryką. Przynajmniej była to owa

legendarna ziemia, którą Platon nazywał Atlantis.

Madera przedstawia się jako jeden olbrzymi zwał gór, wznoszących się ku wnętrzu wyspy i osiagających w najwyższym miejscu (Pico Ruivo) 1873 metry. Góry te w swoich wysokogórskich rejonach są skaliste i niemal zupełnie pozbawione roślinności. Przy zetknięciu z morzem nie ma wcale plaż piaszczystych, które tak upiększają brzeg Bałtyku w Polsce. Na ich miejscu widniąją bądź gromady porozbijanych i postrzępionych skał bazaltowych, bądź też rozległe pola, pokryte warstwą otoczków. Ta cecha sprawia, że kąpiel morska u brzegów Madery nie przedstawia ani części tego uroku, jaki posiada naprzykład na Jasnym Brzegu we Francji, czy też na Helu u nas.

Klimat Madery jest jednym z najzdrowszych i z najprzyjemniejszych klimatów świata. Jego cechą charakterystyczną jest łagodność i równomierność. Na wyspie są nieznanne, nazbyt uciążliwe upały, jak również i chłody.

Przeciętna temperatura roczna wynosi + 18,8°C. (Warszawa posiada przeciętną roczną + 7,3°C., Nicea + 15°C.). Średnia roczna temperatury najwyższej wynosi + 28,7°C., najniższej zaś + 10°C. W Funchalu i wszystkich niższych okolicach wyspy termometr nie opada poniżej + 10°C. Różnica temperatur dnia i nocy jest nieznaczna i waha się między 3 i 5°C. Również różnica temperatur poszczególnych pór roku jest bardzo mała. Przeciętna ciepłota miesiąca najcieplejszego (lipiec) wynosi + 22,7°C., podczas gdy przeciętna miesiąca najzimniejszego (luty) różni się tylko o 6,8°C. i wynosi + 15,9°C. Dla wypuklenia tej cechy przytoczę te same dane odnośnie Polski. Otóż przeciętna ciepłota miesiąca najzimniejszego wynosi u nas (Warszawa) — 3,4°C., najcieplej-

szego zaś — + 18,8°C., a więc różnica temperatury tych dwóch pór roku wynosi aż 22,2°C. Równomierność klimatu Madery ma swoją przyczynę w czem innym, aniżeli w niskim położeniu geograficznym, które sprawia, że różnice najcieplejszych i najzimniejszych miesięcy sprowadzają się niemal do zera (w Manaus nad Amazonką różnica ta wynosi 1,5°C., w Colon w Panamie — 0,5°C.). Przyczyna ta tkwi w bliskości olbrzymiego ciepłego prądu morskiego Golfstromu, który przepływa w pobliżu wyspy i reguluje masą swych wód, posiadających jednostajną temperaturę, jej klimat.

Miesiącem najchłodniejszym jest luty, zaś najcieplejszym — lipiec. Ten ostatni jest jednocześnie najmniej przyjemnym ze względu na wiejące wówczas gorące i suche wiatry od pustyni Sahary, przynoszące mnóstwo drobniutkiego, czerwonego pyłu, który przysłania horyzont i utrudnia swobodne oddychanie. Wiatry wieją ponadto i w innych porach roku, głównie ze wschodu.

Opady atmosferyczne wynoszą 740 mm. rocznie. W tym samym okresie spada w Warszawie 570 mm., w Nicei — 860 mm., zaś w Crkwicka w Jugosławji — 4640 mm. Aż do wysokości 800 metrów nad poziom morza śnieg nie pada nigdy. W górach, w niektórych latach, pada. Dni deszczowych w roku bywa przeciętnie 80. Do miesięcy najwilgotniejszych należą: listopad, grudzień, styczeń i luty. Pomimo „znaczej” wilgotności tych niesiacy zaobserwowałem w czasie swego pobytu na wyspie, że między 18 stycznia i marcem nie spadła ani kropla deszczu i że nie było ani jednego dnia, w którym nie widniałoby słońce.

Klimat ten jest bardzo zdrowy. Równomierność i stała łagodność predysponuje go w szczególności dla ludzi, cierpiących na choroby przewodu oddechowego.

wego, aczkolwiek silne wiatry i stosunkowo znaczna wilgotność powietrza zalety te w znacznym stopniu neutralizują. W każdym razie, człowiek z zagrożonymi płucami będzie się tutaj czuł doskonale. Słońce i wielka czystość powietrza, zakłócana jedynie w lecie pyłem, przynoszonym przez wiatr wschodni z Sahary, sprawia, że każde stworzenie boskie czuje się na Maderze lepiej, aniżeli w kraju pochmurnym i smutnym. Człowiek pragnący wypoczynku, przepracowany, zdenerwowany — znajdzie na wyspie niewątpliwie spokój, a nerwy jego ukojenie. Gruźlicy mają dostęp do pensjonatów wzbroniony. Najpospolitszymi gośćmi na Maderze są właściwie nie chorzy, a tylko wymagający odpoczynku, bądź też ludzie starsi, spragnieni słońca, które świeci i grzeje na wyspie zarówno w lecie, jak i w zimie.

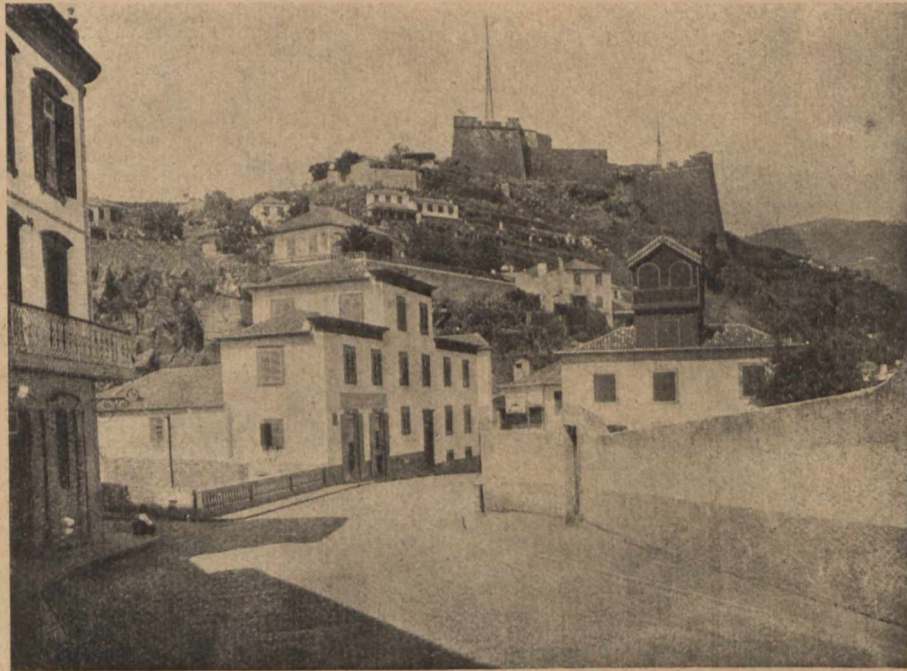
Rzek większych na wyspie niema. Istnieją jedynie strumienie, które jednak porzeźbiły wydatnie łąd, nadając mu znamiennej charakter górski. Wszystkie strumienie w pobliżu Funchalu są ujęte w specjalne łożyska i woda ich służy do nawodnienia pól, plantacji i ogrodów. To odebranie strumieniom ich sił żywotnych sprawiło, że przez znaczną część roku są one w dolnym biegu zupełnie suche.

Jezior na wyspie niema.

Wody strumieni są ubogie w ryboślan. Do najpospolitszej, a przytem bodaj jedynej ich mieszkanki należy ryba aal.

Flora wyspy nosi charakter południowo-europejski. Człowiek wprowadził tutaj szereg roślin uprawnych, właściwych strefie tropikalnej. W czasach przed zaludnieniem przez Portugalczyków pokrywały wyspę olbrzymie lasy. Bezmyślna gospodarka drzewna spowodowała, że jest ich ona dzisiaj pozbawiona niemal zupełnie. Resztki zachowały się na północnej stronie wyspy, zaludnionej stosunkowo słabo.

W ogrodach spotyka się szereg palm, pomarańcze, cytryny, banany, drzewa smocze (rzadko), magnolie, laury, platan, mangi, tamariszki, figowce, araukarje, pinje (*Pinus Pinaster*) i wiele innych,



Funchal. Widok na starą cytadelę, wybudowaną przez Hiszpanów w XVII wieku.

spotykanych w stanie dzikim w Afryce i Ameryce.

Roślinność Madery odznacza się bujnością, aczkolwiek w zestawieniu z roślinnością strefy równikowej porównania nie wytrzymuje. Dzięki równomiernemu klimatowi, o którym szczegółowiej pisałem wyżej, poszczególne rośliny importowane zachowały właściwy swemu naturalnemu rozsiedleniu geograficznemu okres kwitnienia, dojrzewania owoców i ewentualnie utraty liści. I tak naprzykład, gdy rośliny sprowadzone z półkuli południowej kwitną w grudniu i styczniu, to znowu południowo-europejskie wchodzą w ten okres w maju, jeszcze inne — w jeszcze innych terminach. Banan dojrzewa w styczniu — lutym, to znaczy w tym samym czasie, gdy dąb korkowy jest pozbawiony zupełnie liści, a azalie okryte są kwiatami. Ta cecha

klimatu sprawia, że wygląd zewnętrzny roślinności Madery jest w czasie całego roku upodobniony naogół do okresu letniego. Odbiera to wprawdzie krajobrazowi piękne chwile pełnego rozkwitu wiosennej przyrody, lecz z drugiej strony — nie narzuca mu smutnych tonów jesiennych, czy też zimowych.

Z roślin użytkowych, plantowanych dla celów eksploatacyjnych, do najważniejszych należą: banan, trzcina cukrowa i winna latorośl. Kultura pomarańczę i cytryn, dawniej bardzo rozkwitnięta, dzisiaj znajduje się w zaniku, gdyż jest ona mniej korzystna od uprawy roślin wymienionych wyżej. Winna latorośl, sprowadzona tutaj w roku 1452, a więc już w 33 lata po odkryciu wyspy przez Portugalczyków, dostarcza wina o światowej sławie. „Madera”, jako napitek, jest znana również powszechnie i w Polsce. W roku 1930 wyeksportowano z wyspy zagranicę 441.809 decylitrów.

Uprawa bananów na eksport jest znacznie młodszą i datuje się dopiero od kilku dziesiątków lat. Wchodzi ona obecnie w okres swego rozkwitu. Plantacje tego krzewu pokrywają gęstą siecią cały południowy brzeg wyspy, na którym szczególnie dobrze się hodują. Na wysokościach ponad 300 metrów banan na Maderze już nie wydaje owoców.

Trzcina cukrowa, uprawiana też na południowym, cieplejszym brzegu, służy głównie do przerabiania na wódkę. Istnieje też kilka cukrowni, które wyrabiają z niej cukier, konsumowany w znakomitej większości na miejscu.

Fauna wyspy jest uboga. Jedynymi właściwymi jej ssakami jest parę odmian nietoperzy, oraz psy morskie, zamieszkujące do dzisiaj nadbrzeżne jaskinie na Desercie, Bugio i Chão. Wszystkie inne ssaki zostały tutaj sprowadzone przez człowieka w okresie panowania portugalskiego. Do szczególnie zadomowionych należą kozy i króliki, które żyją obecnie w stanie dzikim na wyspach bezludnych. W górach znajdujemy spore stada owiec i bydła rogatego, hodowanych przez wieśniaków. Również koń, osioł, muł, pies, świnia i ptactwo domo-



Madera. Góry w głębi wyspy.



Typowa chata wiejska na Maderze. Kobiety przy wyrobie haftów, z których wyspa słynie w całym świecie.

we, znane w Europie, zaaklimatyzowało się na Maderze doskonale.

Do najpospolitszych ptaków należą czarne kosa, dzikie gołębie, oraz niewielkie, zielonkawe kanarki. Węży jadowitych na wyspie niema. Bardzo rzadko spotykają się skorpiony. Istnieje natomiast mnóstwo nieszkodliwych jaszczurek, mrówek i motyli.

Maderę zamieszkują Portugalczycy zmieszani w niższych warstwach z Maurami i Włochami. Jako typ przedstawiają się niezbyt okazale. Są naogół wzrostu niskiego, szczupli, śniadzi na twarzy i kruczowłosi. Język ich posiada swój specjalny akcent, różniący go nieznacznie od języka, używanego na kontynencie. Kobiety są naogół węższe i przeciętnej urody. Dzięki zakazowi importowania niewolników—Murzynów, wydanemu w roku 1775, ludność wyspy zachowała swój charakter „biały”, co nie udało się utrzymać w znacznej części Brazylii, ani na wyspach Zielonego Przylądka, gdzie zakaz taki nie istniał.

Oprócz ludności tubylczej, mieszka na Maderze pewna ilość rentjerów angielskich, którzy pokupowali sobie tutaj wille z ogrodami i spędzają w nich czas beczynnie. Oprócz nich, mieszka też w Funchalu kilkuset urzędników i kupców angielskich, posiadających swoje domy handlowe, biura, hotele, plantacje winnej latorośli, przedstawicielstwa linii okrętowych, składy węgla, etc.

Z innych narodowości należy wymienić jeszcze kilkadziesiąt rodzin niemieckich, które ujęły w swoje ręce niemal całe pośrednictwo w handlu koronkami i haftami, z wyrobu których wyspa słynie w całym świecie.

Polaków na Maderze niema zupełnie.

Obok cudzoziemskiej ludności stałej mieszka na wyspie, a właściwie w Funchalu i jego okolicach, jeszcze mnóstwo kuracjuszków, przybyłych na pewien określony czas. Ich liczba wynosi przeciętnie 2 — 3 tysięcy osób, podnosząc się znacznie w miesiącach zimowych i spadając w letnich. Przybyszami są w znakomitej większości Anglo-Sasi, rzadko Niemcy i Francuzi. Nadają oni stoli-

cy wyspy charakter napółangielski. Z ich to przyczyny większość sztydów nad sklepami posiada obok portugalskich — napisy angielskie; gazety wprowadzili English section, szoferzy ponauczali się najrozmaitszych zwrotów angielskich, a właściciele hotelów, sklepów, kawiarni i t. d. poczęli przyjmować do składu swego personelu tylko osoby, władające językiem wyspiarzy Brytyjskich. Angielszczyzna na Maderze jest jednak tylko bardzo powierzchowna. Pomimo tego, że wszędzie w Funchalu można rozmówić się językiem królowej Wiktorji, to jednak ilość cudzoziemców na całej wyspie nie przekracza 5%, a więc jest tak nieznaczna, że gdyby nie ich bardzo duża zamożność, nie odgrywałyby wogóle żadnej roli.

Istnieją pewne ślady, że o istnieniu Madery wiadomo już w starożytności. Znajdowane monety na wyspach Azorskich wykazują, że tę część oceanu odwiedzali już Fenicjanie. Na jednej zmap, wydanych w roku 1371 we Florencji, widnieje Madera pod nazwą *Isola di Legname*, co wskazuje, że już w wieku XIV Europa posiadała o niej pewne wskazówki. Właściwe jednak odkrycie datuje się z roku 1419, gdy dwóch rycerzy portugalskich João Gonçalves Zarco i Tristão Vaz Teixeira, udający się na poszukiwanie nowych, nieznanych ziem, zostali zapędzeni burzą do brzegów Porto Santo, jednej z wysp archipelagu Madery. Rycerze ci powrócili do Portugalji i opowiedziawszy królowi o swem

odkryciu uzyskali pozwolenie na zabranie osadników i zaludnienie nowych posiadłości korony. W czaste przygotowań zdarzył się im na Porto Santo nieco dziwaczny wypadek. Oto pozostawione kilkanaście par królików rozmnożyło się w przeciągu niespełna półtora roku, które dzieliło odkrycie wyspy od ponownego przybycia ich odkrywców, w sposób tak niebывały, że potrafiły przemienić piękną zieloną wyspę w prawdziwą pustynię. Wobec tego przybyli w roku 1420 osadnicy byli zmuszeni udać się dalej, na drugą wyspę, która dzisiaj nosi nazwę Madery, i na niej założyli pierwsze osiedle. Król portugalski podzielił później nowy kraj na dwa lenna, z których jedno, obejmujące południowo-zachodnią część wyspy, ze stolicą w Funchalu, oddał we władanie João Gonçalvez Zarco'wi, zaś drugie, obejmujące część południowo-wschodnią, ze stolicą Machico, przeznaczył dla Tristão Vaz Teixeira'y.

Zaludnienie Madery postępowało szybko. Już pod koniec roku 1420 wynosiło ono 150 głów, wzrastając stale aż do czasów ostatnich. W roku 1508 został Funchal miastem, w sześć lat potem papież ufundował tutaj biskupstwo.

Rok 1566 zapisał się w kronikach stolicy wyspy czarnymi zgłoskami. Napadli wówczas na nią francuscy rozbójnicy morskcy, zrabowali ją i zniszczyli. W samym Funchalu mieli wówczas zamordować około dwustu osób.

W latach 1580 do 1640 Madera znajdowała się wraz z całą Portugalją pod panowaniem Hiszpanji. Jeszcze do dnia dzisiejszego sterczą w środku Funchalu ponure mury obronnej cytadeli, zbudowanej przez najeźdźców w celu utrzymania w korbach buntującej się ludności.

Później, w wieku XIX, jeszcze dwukrotnie Madera widziała obce znaki na swojej ziemi. Okupowali ją raz, na krótko, w roku 1801, a później na dłużej, od roku 1807 do 1814 — Anglicy. Od tego czasu żaden obcy nie kusił się już o zdobycie wyspy¹⁾.

Od roku 1902 Madera przestała być traktowana jako kolonja. Została ona wówczas uznana za zwykłą jednostkę administracyjną, na jakie dzieli się Portugalja kontynentalna.

Na czele jej stoi zarządca z tytułem gubernatora, kapitan José. Funchal, jak również inne miasteczka wyspy posiadają samorząd.

Sila zbrojna jest reprezentowana przez nieznaczny oddział 13-go pułku piechoty i jedną baterję armat polowych.

M. B. LEPECKI.

¹⁾ W latach 1915 — 1916 buszowały u brzegów Madery niemieckie wojenne okręty korsarskie. Ich działalność tuż w pobliżu Funchalu wywoływała swego czasu na wyspie olbrzymie przeciw Niemcom oburzenie.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

zestawiony przez Fr. Łypa

UTRUDNIENIA IMIGRACYJNE DO ANGOLI.

Od dnia 1 grudnia r. z. obowiązuje rozporządzenie gen. gubernatora Angoli, które w związku z trudną sytuacją na rynku pracy w Angoli i obawą przed wzmożeniem bezrobocia nakłada obowiązek na każdego przybysza, zameldowującego się u właściwych władz portow-

wych w ciągu 48 godzin po wylądowaniu.

Osoby, które w ciągu 8 dni nie znajdą pracy, lub nie mają dostatecznego kapitału na utrzymanie, muszą opuścić kolonję dobrowolnie, lub będą repatriowane na ich koszt, lub też na koszt poręczyciela, składającego gwarancję za wydatek związany z ich powrotem.

Dodać tu należy, że poprzednio już

obowiązywało rozporządzenie, aby każdy pasażer III kl., albo sam złożył gotówką w Kompanii okrętowej opłatę za przejazd powrotny, albo złożył poręcznie osoby dostatecznie odpowiedzialnej finansowo, że w razie braku gotówki na opłatę powrotu, poręczyciel zapłaci za jego podróż powrotną.

ŚWIETNE WYNIKI KOLONIZACJI WŁOSKIEJ W TRYPOLISIE.

Włoska kolonja, Trypolis, nie obfituje w silniejsze opady. Dlatego też przy kolonizacji brane jest pod uwagę wyłącznie sadownictwo, a tylko w niektórych okolicach uprawiane jest warzywnictwo i to w małym zakresie.

Gdy ongiś Włosi zajmowali Trypolis, powszechne było przekonanie, że żadnych wyników w dziedzinie kolonizacji nie osiągną. Tymczasem okazało się, że nawet w tak trudnych warunkach osiągnąć można bardzo dużo. Wyniki te zawdzięczają Włosi przede wszystkim swej wielkiej wytrwałości, pracowitości oraz zastosowaniu odpowiedniej polityki kolonizacyjnej.

Plantacje obejmowały w roku 1929 drzew: oliwkowych 86.000; migdałowych 82.000; pomarańczowych i cytrynowych 83.000; morwowych 258.000.

Koncesje na tereny są wydawane w cenie 25 lirów za 1 ha, o ile obszar jest mniejszy od 200 ha, powyżej tej powierzchni, cena za 1 ha wynosi 50 lirów.

Dla zachęty są wyznaczone dla kolonistów premje po 450 lirów od hektara oczyszczonego terenu i zasadzonego 22 rzędami drzew oliwkowych, a pomiędzy nimi rzędami krzewów winnych. Po 400 lirów zaś od hektara zasadzonych krzewów winnych, lub drzew oliwkowych, albo drzew owocowych.

Tytułem premij dodatkowych otrzymują koloniści 45% na wydatki, związane z postawieniem zabudowań gospodarczych, z zakupem narzędzi rolniczych i inwentarza żywego oraz z instalacjami nawadniającymi, jak studnie, pompy, motory i t. p.

Gdy już gospodarstwo osiąga pełną produkcję, właściciel jego może otrzymać pożyczkę na 2% rocznie w Kasie Oszczędności w Trypolisie oraz pożyczkę na 6% rocznie na zakupienie bydła.

KOMUNIKACJA LOTNICZA Z KOLONIJAMI FRANCUSKIEMI W R. 1930.

Rząd francuski subwencjonuje dwa przedsiębiorstwa lotnicze, z których jedno utrzymuje komunikację pomiędzy Francją a Ameryką Południową, oraz Algierem, a drugie pomiędzy Francją i Tunisiem.

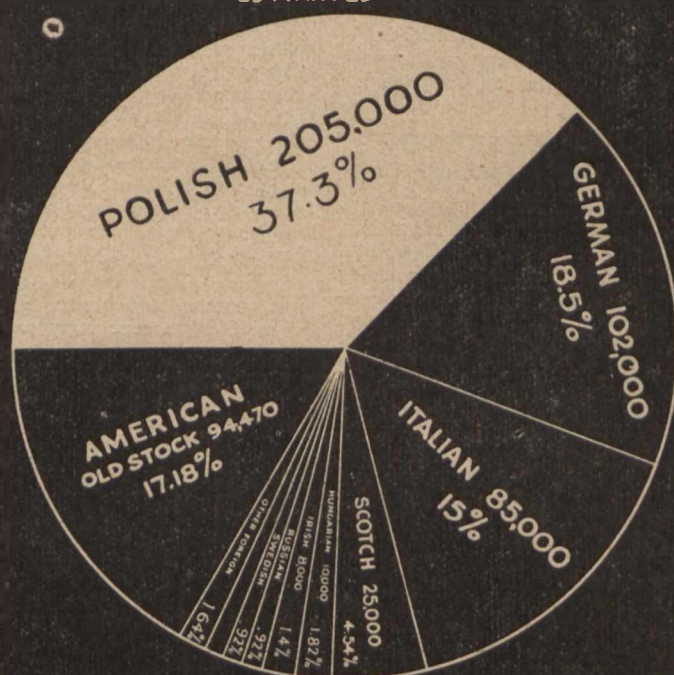
Compagnie Générale Aéropostale utrzymywała komunikację na liniach: Francja — Dakar — Am. Poł. 13.985 km. Francja — Marokko 2.555 „ Marsylja — Algier 803 „

Samoloty tego towarzystwa przelazły 2.841.681 km. i przewiozły: pasażerów 1.400 paczek 35.385 kg. korespondencji 28.281 „

Również znaczny ruch wykazuje drugie przedsiębiorstwo „Compagne Air Union”, które utrzymywało komunikację pomiędzy: Paryżem — Marsylją 730 km. Marsylją — Tunisiem — Bône 1.293 „ Przeloty samolotów 979.929 „ przewiozło pasażerów 4.453 przesyłek pocztowych 66.945 kg. korespondencji 28.291 „

NATIONALITY COMMUNITIES IN BUFFALO - 1929 -

ESTIMATED -



CHARTED BY
INTERNATIONAL INSTITUTE
JAN - 1930 -

PODZIAŁ NA NARODOWOŚCI W BUFFALO,

wydane przez Instytut Międzynarodowy w styczniu 1930 roku:		
Polacy	ludność	205.000, czyli 37.3%
Niemcy	"	102.000, " 18.5%
Starzy Amerykanie	"	94.470, " 17.18%
Włosi	"	85.000, " 15%
Szkoci	"	25.000, " 4.54%
Węgrzy	"	10.000, " 1.82%
Irlandczycy	"	8.000, " 1.4%
Rosjanie	"	" 0.92%
Szwedzi	"	" 0.92%
Inne narodowości	"	" 1.64%

(Do artykułu D-ra Czesława Łukaszkiewicza na str. 23 — 25).

KOLONIZACJA TUNISU.

Obszary, nadające się na kolonizację rolną w Tunisie ocenia się według obfitości opadów deszczowych. Opady te obfitsze są na zachodzie w części, graniczącej z Marokkiem oraz w części nadmorskiej, a maleją w miarę posuwania się w głąb lądu, oraz na wschód kolonji.

Tunis dzieli się więc na cztery grupy pod względem zdolności kolonizacyjnej:

I. Północno-zachodnia z doliną rzeki Medjerda oraz wyżyną, ciągnącą się na południe z opadami, dochodzącymi do 1.200 mm. rocznie. Są to okolice, produkujące głównie pszenicę, której wydajność dochodzi do 2.000 kg. z 1 hektara. Cena za 1 ha wynosi 2.000 — 4.000 franków.

Spotyka się tu gospodarstwa wielkoobszarnicze po 1.000 — 2.000 ha. Zarząd Kolonji przeprowadził tu także i drobną kolonizację, w działkach ziemi po 100 — 150 ha. Okazało się jednak, że w okolicach, gdzie opady wynoszą rocznie za-

ledwie 500 mm. i gdzie zbiory pszenicy wynoszą 600 — 700 kg. z 1 ha, działki były zmałe, aby produkcja z nich wystarczyła kolonistom na utrzymanie. W tych też okolicach z czasem powiększono działki do 300 ha. Są to okolice przy Tebessa, końcowej stacji kolei.

II. Przyładek Cap Bon wraz z okolicą ma grunty, nadające się specjalnie pod uprawę krzewów winnych i drzew owocowych. Kolonizacja tych terenów odbywała się na małą skalę. Sady składają się przeważnie z drzew pomarańczowych i t. p. Okolice te, jakoteż i dalej położone na południe obsiedli przeważnie Włosi.

III. Tereny od Sousse do Sfax'u i nieco jeszcze na południe, a zwłaszcza około Sfax'u obejmują ponad 300.000 ha, na których jest około 6.000.000 drzewek cliwnych. Są to prawdziwe lasy drzew oliwkowych, rozciągające się na 70 km. w głąb lądu, około Sfax'u. Na 1 ha sady drzewek tych 25 — 70, zależnie od właściwości terenu.

IV. Tereny, położone dalej na południe, są już pustynią z licznymi oazami, w których tu i owdzie osiadł jakiś kolonista europejski i zdołał założyć jakąś plantację, a nawet osiągnąć dobre wyniki.

Na wszystkich tych terenach działki były sprzedawane tak tubylcom, jakoteż i Europejczykom, wskutek czego ludność w kolonjach jest mieszana.

Tylko w terenach I, a częściowo i w II, jest woda bieżąca w dostatecznej ilości przez cały rok, natomiast w innych okolicach koloniści muszą czynić zapasy wody w zbiornikach.

DWA PROJEKTY PRZEPROWADZENIA KOLEI PRZEZ SAHARĘ.

Sprawa połączenia linią kolejową grupy kolonii afrykańskich nad zatoką Gwinejską z wybrzeżami Morza Śródziemnego, a tem samem w dalszem przedłużeniu z Europą, nabiera coraz większego znaczenia, tembardziej, że projekt francuski kolei transsaharyjskiej zyskuje coraz więcej zwolenników. W znacznej mierze przyczynia się do tego ruchliwość inicjatorów i przychylny stanowisko gospodarczych i oficjalnych sfer francuskich.

Kolej ta miałaby około 3450 km. i prowadziłaby z Oranu nad rzekę Niger.

Projektowi temu przeciwstawia się koncepcja włoska, która przewiduje budowę kolei z Trypolis nad jezioro Czad. Długość kolei tej miałaby tylko 2250 km., a podróż nią trwałaby tylko 2 i pół dnia.

Według prawdopodobieństwa Włochy będą dążyły do zrealizowania swego projektu, który będzie je kosztował ponad miliard lirów. Do wykonania tego projektu z jednej strony skłania Włochy konieczność połączenia kolejowego z zapleczem kraju, z drugiej zaś, polityka kolonialna. Gdy Włochy będą posiadały własne koleje w Afryce Północnej, wtedy przrzucenie sił zbrojnych nad jezioro Czad nie napotka na żadne trudności, a to może być wstępem do opanowania kolonii nad zatoką gwinejską.

Wprawdzie posiadłości włoskie nie dochodzą do jeziora Czad, ale budowa kolei przez terytorium francuskie zapewne nie napotka na trudności, gdyż kolej ta również Francji przyniesie wiele korzyści. Kolej francuska także zapewne nie będzie miała poważniejszego konkurenta w kolei włoskiej, gdyż Francja na swej kolei przyznaje szereg koncesyj dla Anglii i Belgii. W ten sposób do pewnego stopnia ją „umiejdzynaradawia”.

25 MILJONÓW ZŁOTYCH ROCZNIE ZA NIEEKSPLOATOWANIE TERENÓW NAFTOWYCH W IRAKU.

Irak posiada tereny naftowe, których eksploatacja może dojść nawet do 6 milionów ton rocznie. Jest to teren naftowy, położony najbliżej morza Śródziemnego. Produkcja nafty w Iraku może pokryć prawie całkowicie zapotrzebowanie krajów, rozrzuconych nad morzem Śródziemnem. Stąd też powstało wielkie zainteresowanie wydobywaniem nafty w Iraku w okolicy Mossulu. Zainteresowane są tem przedewszystkiem Anglja, Francja i Włochy, ze względu na ich rozliczne interesy ekonomiczne w tej części kontynentu, głównie jednak ze względu na możliwości zaopatrywania swych flot wojennych i statków handlowych w ropę, jako paliwo.

Pierwotnie istniał projekt przeprowadzenia dwóch rurociągów, z których jeden, zbudowany przez kapitał angielski, miał dostarczać ropy przez Palestynę

nę ze zbiornikami obok portu palestyńskiego Haifa, drugi zaś, zbudowany przez kapitał francuski, miał iść do Trypolisu Syrii, t. j. na terytorjum mandatowe francuskie.

Tymczasem przedsiębiorstwo „British Oil Development Co” przyznało rządowi Iraku 375.000 funtów sterlingów rocznie, oraz tytułem rocznego czynszu dzierżawnego 200.000 funt. sterl., razem Ł. 575.000, t. j. 25 milj. złotych, za co uzyskało od władcy Iraku wyłączne prawa eksploatacji nafty i zapewne przez długi czas nie będzie jeszcze z prawa tego korzystało. Na wszelki jednak wypadek prace nad budową rurociągu przez Palestynę rozpoczęto.

Francuskie konsorcjum naftowe, wobec takiego stanu rzeczy, nie może liczyć na zrealizowanie swego projektu, t. j. przeprowadzenia rurociągu przez Syrię. Natomiast Włosi, którzy z pewnym kapitałem należą do naftowego koncernu angielskiego wyciągną z tej kombinacji pewne korzyści.

KRONIKA KOLONJALNA

POSIEDZENIE PANSTWOWEJ RADY EMIGRACYJNEJ.

W sobotę, dnia 18 kwietnia r. b. odbyło się w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej, pod przewodnictwem Pana Ministra Hubickiego posiedzenie Państwowej Rady Emigracyjnej. W posiedzeniu tem brał również udział, jako członek Rady, Pan Generał G. Orlicz-Dreszer, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Wydział Kolonialny zebrał materiał, dotyczący sprawy Banku Kolonialnego. Zebrany materiał opracowuje Sekcja Ekonomiczna wydziału.

Sekcja Badań terenowych odbyła szereg posiedzeń; między innymi wydano opinię o możliwościach kolonizacyjnych na terenie Peru, zalecającą traktowanie Peru, tylko jako terenu eksperymentalnego.

Sekcja Mandatowa zbiera ankietę, dotyczącą b. dominjum kolonialnego Niemiec, badając w stosunku do tych kolonii, możliwości prawne i ekonomiczne państw, należących do Ligi Narodów.

Sekcja Higjeny Tropikalnej zajęta jest opracowaniem materiałów, dotyczących higjeny kolonialnej. Sekcja dąży do utworzenia doświadczalnej pracowni higjeny tropikalnej.

OTWARCIE KURSU MEDYCYNY I HIGJENY TROPICALNEJ.

W dniu 9 kwietnia r. b. został otwarty w Warszawie, w Zakładzie Higjeny, trzechmiesięczny kurs medycyny tropikalnej dla lekarzy.

Sprawa badania chorób podzwrotnikowych posiada olbrzymią doniosłość dla naszej emigracji oraz dla rozwoju naszego handlu zamorskiego. Mamy Gdynię, mamy marynarkę, a nie rozporządzamy dostateczną ilością lekarzy specjalistów, którzy potrafiliby podjąć walkę z obcemi dla nas epidemjami pelagry, dżumy, malarji tropikalnej i t. d.

Na uroczystość otwarcia przybył P. Minister Pracy i O. S. gen. Hubicki, szef dep. sanitarnego M. S. Wojsk. gen. Rouppert, gen. Kollataj-Szednicki, gen. Orlicz-Dreszer, jako Prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej, prof. Szymański, dr. Chodźko i inni.

W czasie przemówienia inauguracyjnego P. Min. Hubicki wskazał na przykład Japończyków, którzy wysyłają na

tereny emigracyjne, jako forpocztę lekarzy-specjalistów, a potem dopiero organizują gromadną emigrację.

Doniosłość fachowej opieki lekarskiej podkreślił również w swem przemówieniu gen. Orlicz-Dreszer, który przytoczył słowa wielkiego marszałka Lyauteya, zdobywcy Marokka: „W pierwszym szeregu cywilizacji kroczyć musi świadomy swych zadań lekarz”.

Uroczystość otwarcia kursu zakończył wykład docenta dr. Szulca o pelagrze, chorobie wywołanej żywieniem się wyłącznie kukurydzą.

EMIGRACYJNA KONFERENCJA MIĘDZYMINISTERJALNA.

W dniu 31 marca r. b. w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej odbyło się posiedzenie międzyministerjalnej konferencji emigracyjnej, na którym wygłosił referat p. M. Pankiewicz, radca emigracyjny na Amerykę Południową.

Referat przedstawił pokrótce obecną sytuację gospodarczą Argentyny i Brazylii, podkreślając kryzys gospodarczy, jaki kraje te w chwili obecnej przeżywają. Z przemówienia tego można było wywnioskować, że możliwości kolonizacyjne mimo kryzysu istnieją i emigracja kolonistów zawsze jest tam pożądana. Ograniczenia imigracyjne dotyczą tylko pragnących jechać do pracy zarobkowej.

JESZCZE O ANGOLI.

Mimo wielokrotnych ostrzeżeń naszych przed zbyt dużym optymizmem w stosunku do Angoli — niektóre pisma warszawskie w dalszym ciągu wentylują sprawę kolonizacji w Angoli. Siłą się one nawet na zamieszczanie artykułów „fachowych” o tem, co należy, a czego nie należy robić w sprawie Angoli.

W związku z tem raz jeszcze komunikujemy, że zamierzający wyjechać do Angoli powinni poza związaniem z tem formalnościami, posiadać przynajmniej 50 do 100 tysięcy złotych na rodzinę, plus przejazd na miejsce (około 1250 złotych na osobę), aby móc rozpocząć gospodarkę na roli (na 100 do 300 ha). Przy posiadaniu potrzebnego kapitału, Angola nadaje się pod osadnictwo rolne, szczególnie na Wysokim Płaskowyżu. Robotnicy, rzemieślnicy i drobni kupcy nie znajdują w Angoli warunków egzystencji dla siebie.



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.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH
DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
 przyjemniejsza linja okrętowa

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

Częste połączenia między Ha-
 wrem i Gdynią — Rygą Kłajpedą.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpla-
 tnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Auber
 oraz do Oddziałów

588 XI-I-I-IX

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego
 Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

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
„ — Teorja okrętu	„ 4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	„ 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Locji	„ 6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na stat- kach	„ 15.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 7.—
„ — Astronomja żeglarska	„ 7.—
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 progra- mu dla szkół średnich).	„ 3.80

Podręczniki te można nabywać
 w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Mor-
 skiej w Gdyni. (Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602),
 oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
 POSWIECONE ROZWOJOWI
 MIĘDZYNARODOWEJ
 ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. —50	A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo.	Zł. 6.50
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	" —20	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	" —50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	" —95	Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	" —50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	" —50	Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	" —50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej.	" 3.—	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce. Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej.	" —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”.	" 6.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	" —50	(dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)	
G. Załęcki — Studja kolonialne t. I, II i III łącznie.	" 13.50	Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”.	" 5.—
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza	" —50	F. Rostkowski — Państwo a Żegluga i jej rentowność	" —50
J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce.	" 1.—	Wł. Nałęcz — Album morski.	" 3.—

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku.	" 12.—	Prace zbiorowe pod redakcją:	
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą.	" 2.50	J. Borowika — Obrona Pomorza.	" 20.—
A. Siebeneichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię.	" 15.—	" — Polskie Pomorze t. I.	" 25.—
		" — Przeciw propagandzie korytarzowej.	" 10.—

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.—, oraz

pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej;

Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk)	" —90	Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (pg. akwareli Marin'a) sztuka	" —30
---------------------------------	-------	--	-------

Do nabycia w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonialnej
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro

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

Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

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

CENNIK OGŁOSZEŃ.

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

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

Konto Administracji w P.K.O 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro Tel. Redakcji 533-40, Administracji 315-88.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

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