

# MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

*Palona*







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



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

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

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

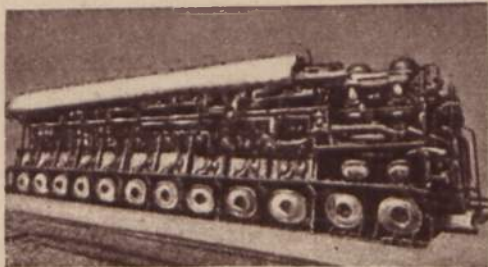
Dawne Zakład E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

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



ZARZĄD GŁÓWNY  
 PARIS (S-O)  
 58  
 BOULEVARD  
 HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA  
 NALEŻY KIEROWAĆ  
 POD TYM ADRESEM



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

Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylączność na Francje S-te O-le de Coastr. Mecan.

## PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH  
 MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową	rocznie	40 zł.
„ „	półrocznie	21 „
„ „	kwartalnie	11 „
Bez przesyłki poczt.	rocznie	36 „
„ „	półrocznie	18 „
„ „	kwartalnie	9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH  
 MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

# SPORT WODNY 2-TYGODNIK

poświęcony sprawom

wioślarstwa

żeglarstwa

plywactwa

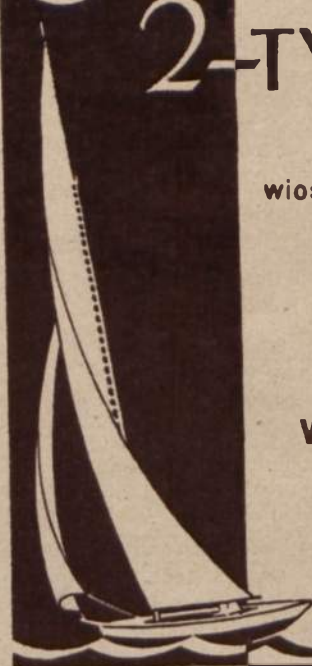
turystyki wodnej i

jachtu motorowego



Warszawa, Foksal 15

Okazowe egzemplarze  
 wysyłamy po wpłacie  
 w **Zł. 1** na konto  
 w P. K. O. 6013.





**Nakład 75.000 egzemplarzy**

**Cena numeru zł. 1.20**

# MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1933 rok

Rok X

TREŚĆ NUMERU: W 15 rocznicę odzyskania niepodległości; 2. Morska racja stanu — Rola; 3. Santiago — Rafał Czeczott, kmr. ppor. w st. sp.; 4. Rola i zadania niemieckiego „Flottenvereinu” — Nauticus; 5. Port handlowy w Warszawie — Inż. J. W. Świeciakowski; 6. Z życia marynarki wojennej; 7. Szlakiem „Lwowa”; 8. Ryby polskiego Bałtyku — Zdzisław Raabe; 9. Jesienne wyścigi ślizgaczy z przyczepnymi motorami; 10. Kronika; 11. Książki i czasopisma nadesłane; 12. Dział Oficjalny L. M. i K.; 13. Z żalobnej karty. PIONIER KOLONIALNY: 14. Marynizacja obrotów handlowych z Ameryką Łacińską — Jan Wojnar; 15. Drogi i metody kolonizacji zamorskiej — Michał Pankiewicz; 16. Koloniści polscy w Brazylii — Bohdan Teofil Lenecki; 17. Królewski Instytut Kolonialny w Amsterdamie — Wł. Markowski; 18. Kronika; 19. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882—1886 — Leopold Janikowski; 20. Sprawy kolonialne na Zachodzie — Dr. Jan Rozwadowski; 21. Przegląd Kolonialny — Franciszek Lyp.

27 FOTOGRAFII I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

## PIĘKNO POLSKIEGO KRAJOBRAZU MORSKIEGO



Widok na morze z Jastrzębiej Góry

Fot. H. Poddębski.



## W 15 ROCZNICĘ ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

Kraj, posiadający dostęp do morza i marynarkę handlową, musi posiadać morską siłę zbrojną. Inaczej nie odegra żadnej roli na forum międzynarodowym i prędzej czy później będzie musiał zejść z placu, ustąpiwszy miejsca silniejszemu.

Sam rozwój ekonomiczny — bez poparcia politycznego — jest zwykle dziełem krótkowzrocznych lub demagogicznych polityków, lub też narodów prymitywnych, niezdolnych myśleć kategorjami państwowymi i suwerenności, czasem wreszcie takich narodów, jak Polska, dla których morze jest cześć nowem i nieznanem.

Polak dzisiejszy, myśląc o morzu, widzi przed sobą Gdynię — jeden jako miasto, drugi jako kąpielisko, trzeci, najbardziej uświadomiony, jako port. Lądowa mentalność, tak głęboko zapuściła korzenie w duszach polskich, że mówiąc o morzu, widzimy, zamiast jego szerokich i wolnych przestrzeni, zamiast nieograniczonych możliwości politycznych czy ekonomicznych, tylko ten skrawek nadbałtyckiego brzegu. Tu i ówdzie nastąpi jeszcze westchnienie na temat „światnej przeszłości”, sentymentalna łezka czy rzewne ubolewanie, że „to można było mieć i zrobić, ale niestety... tyle możliwości zaprzepaszczone”. A teraz... teraz, mój Boże, wobec położenia politycznego na Bałtyku i przerostu sił naszych sąsiadów, nie pozostaje nic innego, jak pracować na polu kulturalno-gospodarczym, licząc, że „jakoś to będzie”. Obroni nas łaska boska, pospołu ze sprzymierzeńcami.

Z tego rodzaju defetyzmem w piętnastym roku istnienia Polski niepodległej, krzepnącej w silny i suwerenny organizm państwowy, należy walczyć jaknajostrzej. Nie wiara we własne siły jest zbrodnią. Pan Bóg wysoko, a sprzymierzeńcy daleko. Nie wygrwa się wojny cudzemi rękami. Dawnej Polsce nie pomogły floty niderlandzka czy francuska, Rosji wszystkie floty sprzymierzone razem wzięte. Pomagaj sobie, to i Bóg ci pomoże — mówi stare przysłowie.

Dziesięć lat temu tak samo nie wierzono w Gdynię i w możliwości handlu morskiego. Dlaczego więc dziś twierdzić, że stworzenie potrzebnej do zabezpieczenia

naszego dostępu na morze (a nie do morza) floty wojennej, przekracza możliwości trzydziestopięciomilionowego narodu?

Sentymenty i rzewne wspomnienia nie powinny być pojmwane jako beznadziejne machnięcie ręką na przyszłość. Wręcz przeciwnie! Powinny być lekcją, surową nauką na przyszłość, pobudką do ofiarnego, śpiesznego i męskiego czynu. Stare komunały o „innych, ważniejszych potrzebach” winny ustąpić miejsca rzeczowemu, poważnemu i obywatelskiemu stosunkowi do tej najważniejszej dziś sprawy. Bo kwestja marynarki wojennej nie jest w Polsce bynajmniej jakąś kwestją militarno-imperjalistyczną. Jest sprawą narodową w najszerszym tego słowa znaczeniu, sprawą, od której zależą dalsze losy kraju i narodu. Konjunktura polityczna zmusza nas do stworzenia siły zbrojnej na morzu, tak, jak przed rozbiorem Polski zmuszała nas do stworzenia licznej, regularnej armji. Wiemy, że kiedy utworzenie tej ostatniej Sejm Czteroletni wreszcie uchwalił — było już zapóźno. Jeszcze jedno groźne „memento”!

Ne oglądajmy się więc na innych, nie traćmy ducha. Od nas samych zależy, czy potrafimy tym razem ocenić należycie znaczenie morza w życiu państwa i narodu i stworzyć na tem morzu Polską Rację Stanu. Przecież kraj, chcący zapewnić swe bezpieczeństwo i swój dobrobyt, musi mieć marynarkę wojenną — wiemy to już od czasów Solikowskiego. Że zaś wołania te nie odniosły skutku — dawna Polska upadła najpierw ekonomicznie — potem politycznie — i zginęła.

Dziś, gdy zmartwychwstała wysiłkiem najlepszych synów na-

rodu, krwią i potem żołnierza polskiego do życia przywrócona — nie wolno nam już powtarzać starych błędów pod grozą nowej katastrofy. Piętnaście lat Polska niepodległa istnieje — a to obowiązuje.

Siła zbrojna na morzu jest jednym z zasadniczych elementów wielkości i żywotności narodu. Okresy dobrobytu ekonomicznego i potęgi politycznej schodzą się zawsze w życiu narodów z okresami największego rozwoju spraw z morzem związanych, od których zależą. Przeciwnie — kraj, który pozwala się na morzu osłabić, pozwala się z morza spędzić, „z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim”.

Jesteśmy naprawdę pacyfistami, pragniemy pokoju. Ale musimy być gotowi do odparcia wszelkich zakusów na naszą wolność morską. Manifestacjami i dyskursami nie zabezpieczymy morza i Pomorza. Potrzeba nam innych argumentów — stalowych. Te tylko — racjonalnie pomyślany program morski i kredyty na rozbudowę marynarki wojennej dać nam mogą.

W piętnastym roku odrodzenia Polski każdy uświadomiony obywatel ma przed sobą dwa zadania:

**Głosić wokół siebie konieczność stworzenia odpowiedniej do naszych potrzeb siły zbrojnej na Bałtyku.**

**Łożyć na Fundusz Obrony Morskiej w miarę swoich sił i środków.**

Nadchodzący rok będzie miał pod tym względem przełomowe znaczenie. Będzie plebiscytem, w którym naród polski wykaże, czy wart jest morza, czy też surowa lekcja historii nie go nie nauczyła.

---

*Gdy okręt, który ścigamy, jest poza zasięgiem naszych dział i w dodatku, dzięki przewadze jego w szybkości odległość się zwiększa, nie zaprzestajemy mimo tego pościgu. Dlaczego? Dlatego, że może mu się zdarzyć uszkodzenie, które zmniejszy jego szybkość, lub całkiem go unieruchomi.*

*Takie stanowisko przeciwstawiam melancholijnym rozważaniom na temat naszej słabości i niemożności dorównania tym marynarkom, za którymi jesteśmy daleko w tyle i które mają lepsze warunki rozwoju, niż nasza.*

KONTR-ADMIRAL J. ŚWIRSKI,  
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

---



# MORSKA RACJA STANU

Napisał **Rola**

Żadna dziedzina pracy państwowej w Polsce odrodzonej nie wykazuje takiej rozbieżności między słowem a czynem, jak dziedzina morska. Z jednej strony często rozlegają się hasła o nienaruszalności naszych praw morskich, o zdecydowanej woli bronięcia każdej piędzi naszego wybrzeża i ziemi pomorskiej, a z drugiej strony wciąż trwamy w położeniu ubogiego krewnego w rodzinie państw morskich, nawet na Bałtyku. Te platoniczne deklaracje słowne nie stoją w żadnym stosunku do realnego dorobku na odcinku morza, jeżeli wziąć pod uwagę wielkość naszego państwa, jego wzrastające znaczenie na kontynencie i nasze dążenia mocarstwowe.

Nasze możliwości morskie przytłacza ciężar kontynentalny, nasze możliwości rozwoju państwa mimowoli oceniamy w płaszczyźnie kontynentu. Są to objawy mentalności narodu, wychowanego w kulturze tradycji lądowych, w kulturze bohater-skich zmagania o wolność na lądzie. Nasza propaganda morska natrafia na poważne przeszkody w dziedzinie przeniknięcia się społeczeństwa poczuciem dziejowego przeznaczenia Polski na morzu, które nie spełniło się w przeszłości tak z winy naszych przodków, jak z przyczyny dziejowych przeszkód, silniejszych od naszych ówczesnych możliwości.

Na pierwszy rzut oka historia dawnej Polski ukazuje się nam w postaci barwnych i licznych wyczynów oręża na lądzie i na tej podstawie przeważa mniemanie, że wyłącznie syntetyczna wartość tych zmagania lądowych bezpośrednio doprowadziła do rozbiorów. Gdyby natomiast głębiej sięgnąć do dziejowego podłoża poszczególnych momentów historii dawnej Polski, to okazałoby się, że choć wyraźnie morskie fragmenty były w niej blade i nielicznie reprezentowane, to jednakże cała nasza przeszłość zdecydowanie znajdowała się pod przemożnym wpływem polityki morskiej, choć występowała ona pośrednio, to jednakże drażyła naszą państwowość, podobnie, jak krople wody drażą kamień. Jeżeli są zdania o ubóstwie naszej polityki morskiej w dawnych dziejach, to chyba tylko dlatego,

że zagadnienia dziejowe utożsamia się z faktami, jako bezpośrednim wynikiem czynnych wystąpień. Te ostatnie dają efekt natychmiastowy i są dostępne ocenie nawet potomnych, natomiast wysnuć wniosków o znaczeniu dziejowym może nastąpić dopiero po uływie wieków i należy do zakresu żmudnych studiów naukowych.

Nie wdając się w analizę poszczególnych momentów naszej dawnej historii, nadmienię tylko o najważniejszych dziejowych przyczynach w zakresie polityki morskiej, która stopniowo stworzyła odpowiedni grunt pod rozbiory naszej ojczyzny.

Od zarania naszej państwowości krzyżowały się drogi naszego historycznego rozwoju, idącego od Karpat ku Bałtykowi, z partiami rasy germańskiej z zachodu na wschód. To była pierwsza podstawowa i do dziś trwająca przyczyna naszych przeszkód rozwojowych. Testament Bolesława Krzywoustego, wypuszczenie Krzyżaków na ziemi polskiej, niewykorzystanie zwycięstwa pod Grunwaldem, niedocenywanie rozwoju elektoratu brandenburskiego, zgoda na sekularyzację resztek zakonu i przekształcenie go na księstwo pruskie, przelanie praw dziedziczenia tronu książęcego pruskiego na elektora — oto były kamienie grobowe naszej państwowości, w których przygotowaniu sami zresztą współdziałaliśmy. Wszystkie powyższe fakty oddalały nas od morza, jeżeli nie natychmiastowo, to w swym znaczeniu dziejowym. Ostatecznie nieumiejetne zagospodarowanie się na własnym wybrzeżu, nadanie Gdańskowi przywilejów i wyrzeczenie się na jego korzyść uprawiania czynnej polityki morskiej — oto były kamienie, które dobrowolnie założyliśmy na ręce naszej państwowości na odcinku morskim. Gdy nastąpiły krytyczne chwile wojen północnych, w których o dominium maris Baltici walczyły wszystkie bałtyckie państwa, chciała i Polska godnie wystąpić, lecz własne błędy stworzyły jej takie przeszkody, że kilkakrotne wysiłki poddźwignięcia się do roli morskiego państwa każdorazowo kończyły się niepowodzeniem. Polska chciała walczyć o prawa

morskie środkami lądowymi, lecz przegrała w ostatecznym wyniku i na lądzie i na morzu. W wyniku wojen północnych zwycięsko wyszła Rosja, która znalazła gotowego sprzymierzeńca w postaci Prus. Czyż nie inaczej potoczyłaby się historia Polski, gdybyśmy zamiast przywilejów potrafil pokazac Gdańskowi siłę na morzu, gdybyśmy zamiast osadzenia na tronie Prus Książęcych Hohenzollerna wcielili to księstwo do macierzy, gdybyśmy zamiast szukania sojuszków morskich posiadali odpowiednią flotę wojenną, gdybyśmy zamiast kolonizacji stepów ukraińskich kolonizowali zachodnie rubieże Polski i tworzyli w ten sposób tamę przed nawałą germańska? Czyż nie jest oczywiste na podstawie powyższych faktów, że wyłącznie dostęp do morza i jego wykorzystanie zadecydowałoby o naszej odporności? Czyż nie jest udowodnione, że najlepsze okresy naszego rozwoju przypadają właśnie na momenty zbliżenia się do morza i podjęcia czynnej polityki morskiej, natomiast okresy słabnięcia, a ostatecznie od Władysława IV począwszy toczona się po pochyłości w przepaść zbiegały się z zamarciem naszej ekspansji morskiej, z wyrzeczeniem się charakteru morskiego państwa?

Smutne te fakty stale powinniśmy mieć na uwadze i wpajac ich zrozumienie w przyszłe pokolenia. Propaganda powinna sięgać głębiej, o ile chcemy stworzyć w społeczeństwie silne fundamenty przyszłego rozwoju morskiego naszej ojczyzny. Powinniśmy z temi faktami przeniknąć do programów historii naszych uczelni, do ośrodków naszej umysłowości i społeczności. Powinniśmy wpoić we wszystkich obywateli, tak należących do obecnego pokolenia dojrzałego, jak do tych rzesz młodzieży, którym mamy przekazać dalsze wywalczanie naszej mocarstwowości, głębokie przekonanie o naszym powołaniu dziejowym na Bałtyku i poczucie ciężkich krzywd, jakie na tym odcinku naszego rozwoju doznawaliśmy dawniej i doznaliśmy w chwili wskrzeszenia naszej niepodległości. Gdy osiagniemy jednolity i ogólny poziom uświadczenia morskiego w naszym spo-



czeństwie, opartego na zrozumieniu dziejowego znaczenia czynnika morskiego w życiu naszego państwa i na istotnym położeniu i współzależności aktualnych zagadnień polityki morskiej w świecie wogóle, a na Bałtyku w szczególności, wówczas bez trudu wykonamy to, co w dziedzinie morskiej jest dla państwa nakazem chwili.

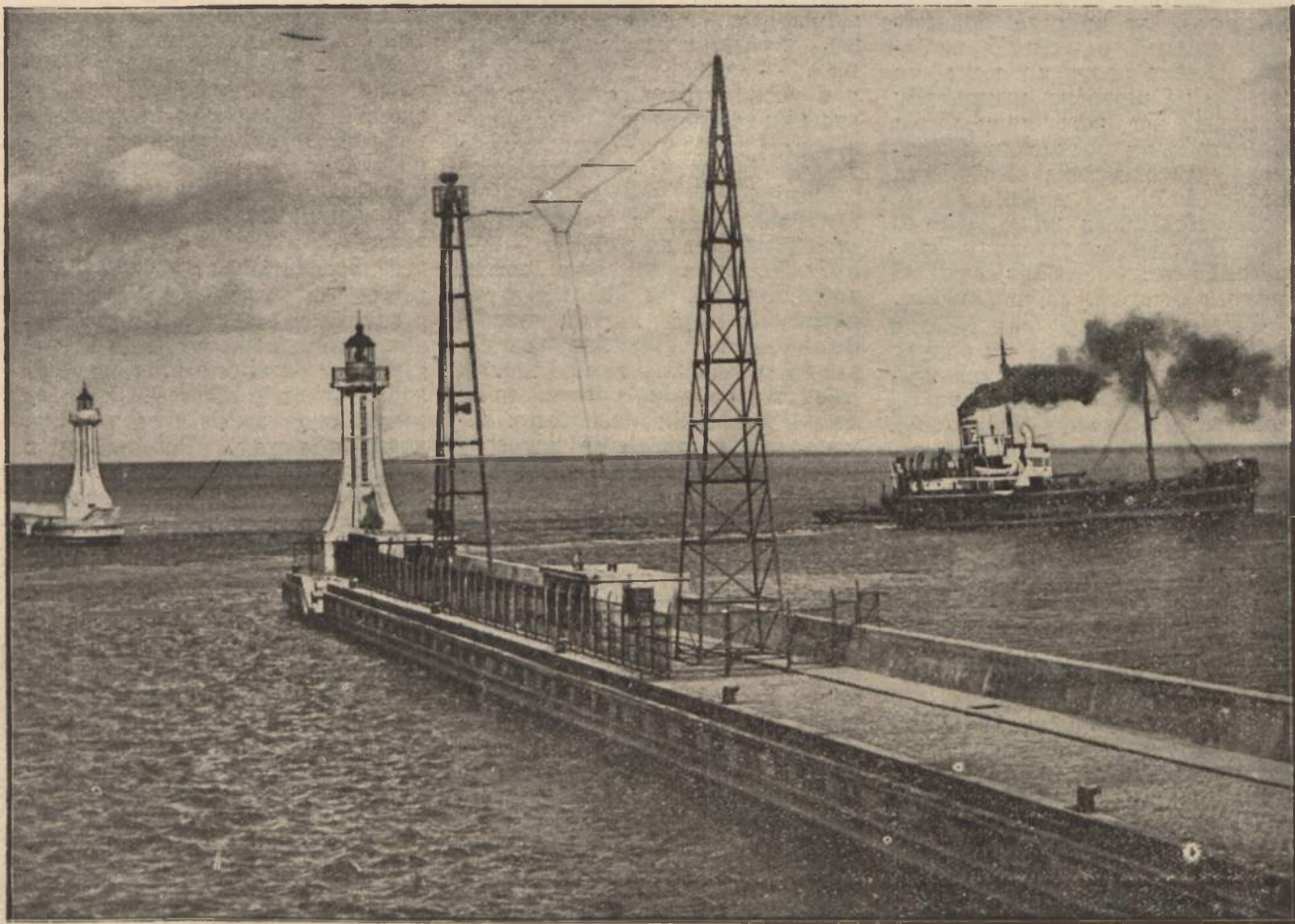
Przechodząc od wspomnień przeszłości do rzeczywistości, trzeba na wstępie stwierdzić, że historia powtarza się z nieubłaganą konsekwencją. Wystarczy rzucić okiem na warunki i okoliczności, w jakich odrodzona Polska wznowiła swą historyczną łączność z morzem, aby uprzytomnić sobie, że nasza współczesna polityka morska bynajmniej nie jest nowotworem, lecz dalszym ciągiem nici morskiej, snującej się z tego kłębka, który po raz pierwszy w naszej historii był rzucony, być może podświadomie, przez Mieszka I na wybrzeża Bałtyku. Nić ta, chwilowo zatrzymana w swym normalnym

biegu za Władysława IV, później wdeptana w ziemię nogami brutalnych najeźdźców, spoczywa w archiwum dziejowego przeznaczenia aż do roku 1920. Jak bardzo jednak myśl morska była żywotną w narodzie polskim dowodzi fakt, że przy każdym większym ruchu wołnościowym zapalał się płomyczek wysiłków, niestety rękoma tylko jednostek podnoszony, mający na celu przypomnieć światu o istnieniu niezwalczanego ducha naszej wolności na odcinku morza. Czyż ostateczne fragmenty morskie w nieśmertelnych utworach Żeromskiego lub Słowackiego nie są jaskrawym dowodem, że na dnie duszy polskiej zawsze drzemało marzenie o morzu? Trudno byłoby sięgać głębiej, aby udowodnić, że nasze dążenia morskie nie są chwilowym kaprysem, lub marzeniem rozgorączkowanych głów, lecz są częścią naszego dziejowego przeznaczenia, wątkiem naszej duszy narodowej.

Jesteśmy narodem morskim, tak, jak nasza ojczyzna jest pań-

stwem morskim. Są to fakty nie wymagające dalszych dowodów. Chodzi jedynie o to, jak na odcinku morskim należy pracę poprowadzić, aby uniknąć błędów, za które przyszłe pokolenia musiałyby pokutować, tak jak my pokutujemy w tej mierze za błędy naszych przodków. Polityka morska ma tę specyficzną właściwość, że występuje na terenie bardzo rozległym, na którym interesy całego świata zazębiają się i stwarzają splót podobny do węzła gordyjskiego, działa przeważnie pośrednio, wywołując na kontynentach szereg powikłań, w których giną niekiedy całe państwa. W tem właśnie tkwi dziejowy wpływ polityki morskiej na historję. Morze występuje w historii w postaci otchłani nie tylko fizycznej, ale i politycznej. Skutki polityki morskiej, tak dodatnie jak ujemne, dają się odczuć dopiero po upływie całych pokoleń, podobnie jak my w odrodzonej Polsce odczuwamy skutki zaniedbań minionych wieków.

To też nasza praca na morzu



Statek „Warta” sprzedany przez „Żegugę Polską” do Włoch wychodzi z portu gdyńskiego z węglem do Genui w pierwszą swą podróż pod banderą włoską.



nie powinna nosić cech dorywczych, nie powinna dążyć do łatwych zdobyczy i tanich efektów, nie powinna być amatorską, lecz powinna oprzeć się na naszej głębokiej świadomości morskiej, na pełnym zrozumieniu doświadczeń historycznych i na fundamencie współczesnej gruntownej wiedzy fachowej. Z drugiej zaś strony praca morska powinna być skoordynowana ze wszystkimi innymi dziedzinami pracy państwowej, aby nie miała cech luksusowego dodatku czy dekoracji, lecz winna być pracą, podyktowaną przez polską rację stanu i regulowaną według nakazów chwili. Innymi słowy konieczna jest centralizacja wysiłków morskich tak pod względem psychologicznym i duchowym, jak pod względem handlu i przemysłu, finansów, polityki i obrony morskiej. Właśnie tej centralizacji nam brak. Praca morska jest przygłuszona tempem pracy państwowej i obywatelskiej na kontynencie. Państwo szybko wspina się na wyżyny

mocarstwa kontynentalnego, udzielając narazie dziedzinie morza tylko małą część swej energii i środków. Dzięki takiemu traktowaniu pracy na odcinku morza, nie zdołaliśmy dotychczas stworzyć systemu tej pracy, ani ustalić jej metod i celów. Obok więc konieczności głębokiego psychologicznego nastawienia społeczeństwa frontem do morza, niemającego nic wspólnego z dotychczasowym sentymentalnym i przeważnie platonicznym ustosunkowaniem się do tego zagadnienia, konieczne jest scentralizowanie wysiłków tak władzy wykonawczej państwowej jak organów propagandy i całego narodu, oraz odpowiednie nastawienie organizacyjne, wykluczające dublowanie wysiłków i dążeń, czy też ich rozpraszenie.

Przyczyną dotychczasowego traktowania pracy morskiej w państwie jako drugorzędnej, nierównomiernie rozwijanie różnych czynników, składających się na całość polityki morskiej, tkwią

nie tylko w przewadze poglądów i dążeń kontynentalnych, będącej spuścizną po dawnej Polsce, lecz również w pewnym optycznym złudzeniu przy ocenie naszego nadmorskiego położenia geograficznego. Bardzo skromny skrawek wybrzeża, będący w sensie fizycznym małym pływem w systemie naszych długich granic lądowych, może wywoływać mniemanie, że na jego eksploatację i zabezpieczenie potrzebne są małe środki, oraz obawa, że w tym systemie geograficznym trudno będzie utrzymać w chwilach krytycznych swój stan posiadania wobec zakusów potężnych sąsiadów. Na tle takich psychicznych przesłanek mogą powstawać w społeczeństwie prądy destrukcyjne, pesymistyczne, które należy do gruntu zwalczać.

Życie już dało swoją ocenę znaczenia wybrzeża dla państwa. Obecnie chodzi o to, żeby związek morza z państwem i narodem scementować.

## SANTIAGO

Napisał **Rafał Czeżoń**, kmdr. ppor. w st. sp.

W roku bieżącym minęło 35 lat od pewnego faktu historycznego, który dziś jest już prawie zapomniany. Był jednak decydującym czynnikiem w historii dwóch wielkich narodów, przyczyną upadku jednego z nich, a mocarstwowego rozwoju drugiego. Był również niezwykle jaskrawa ilustracja tej odwiecznej prawdy, że zaniedbanie obrony morskiej pociąga za sobą niechybnie niepowetowane klęski i upadek wielkich narodów.

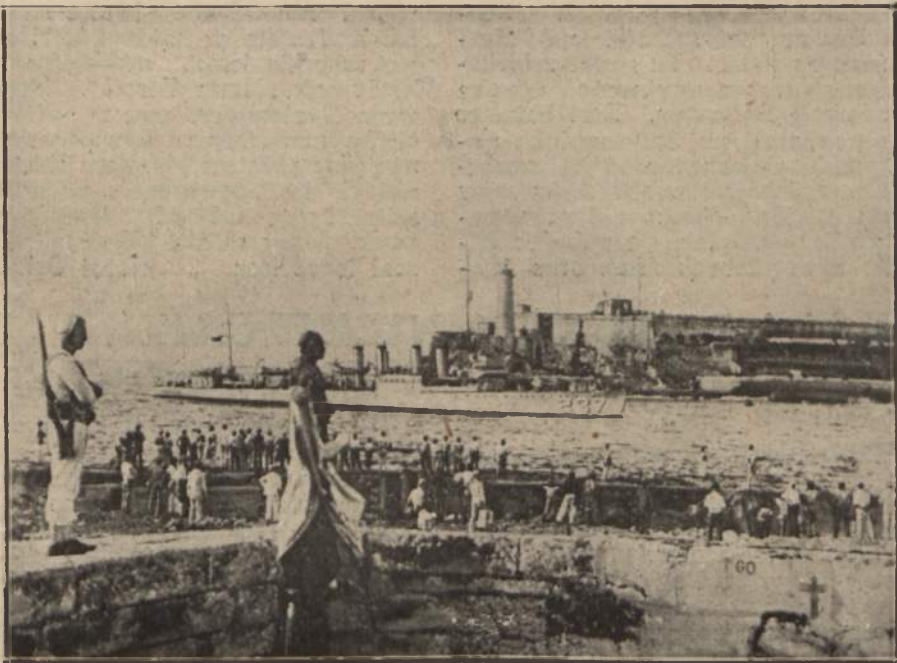
Takim faktem było zniszczenie w r. 1898 eskadry hiszpańskiej admirała Cervera przez siły morskie amerykańskie admirała Sampsona.

Hiszpania znajdowała się wówczas w stanie wojny ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej z powodu sporu o wyspę Kuba, na której wybuchło powstanie przeciwko rządowi hiszpańskiemu. Powstanie było popierane przez rząd amerykański.

Kuba, kolonia hiszpańska od końca XV-go wieku, jest strategicznym kluczem do panowania na morzu Karaibskim i na wodach prowadzących do kanału Panamskiego, którego budowa była już w końcu ubiegłego wieku zdecydowana przez rząd amerykański po niefortunnej przedsięwzięciu Lessepsa. Posiadanie Kuby przez Hiszpanów było dla rządu amerykańskiego źródłem niepokoiu o całość swych morskich linii komunikacyjnych na wypadek wojny, kół gospodarcze zaś rów-

niez domagały się usunięcia rządów hiszpańskich z Kuby, celem wciągnięcia tej wyspy w orbitę interesów gospodarczych i wpływów amerykańskich. Polityka i kapitał amerykański stworzyły na Kubie ruch niepodległościowy, który w r. 1897 wy-

raził się w otwartym powstaniu przeciwko władzy hiszpańskiej. Powstanie było zupełnie otwarcie popierane przez rząd amerykański, co doprowadziło do naprężenia stosunków amerykańsko-hiszpańskich. Wybuch i zatonięcie pancernika amery-



Wyspa Kuba również w tym roku stała się punktem, na który zwrócone są oczy całego świata. Na zdjęciu kontrtorpedowiec amerykański wchodzi do portu w Hawannie celem obrony obywateli amerykańskich przed skutkami rewolucji, która wybuchła na tej pięknej wyspie.



kańskiego „Maine“, podczas postoju w Havannie, przepiswany — jak się później okazało — niesłusznie Hiszpanom, był powodem do wypowiedzenia wojny Hiszpanii.

Wojna toczyła się przeważnie na morzu.

Flota hiszpańska znajdowała się w tym czasie w stanie kompletnego zaniedbania. Na Kubie nie było wogóle żadnych sił morskich. W Kadyksie znajdowała się eskadra admirała Cervera, której okręty były jedynymi okrętami hiszpańskimi, zdolnymi do wyjścia na morze. Eskadra złożona była z czterech nowoczesnych krążowników opancerzonych: „Infanta Maria Teresa“, „Viscaya“, „Almirante Oquendo“ i „Cristobal Colon“ oraz torpedowców „Pluton“, „Furor“ i „Terror“. Wszystkie te okręty były w opłakanym stanie, wyćwiczenie załóg, zwłaszcza artyleryjskie, było jak najgorsze. Dość powiedzieć, że przed odpłynięciem na Kubę, cała szkoła ognia polegała na oddaniu po dwa wystrzały z każdego dział, tak że nie było możliwości nawet sprawdzenia materiału i amunicji. Na „Cristobal Colon“ nie było ustawione głównej baterji, na pozostałych również brak było po kilka dział.

Eskadra ta posiadała wartość tylko na papierze i nie była w najmniejszym stopniu zdolna do walki chociażby z częścią floty amerykańskiej. Admirał Cervera uczynił wszystko, co było w jego mocy, aby powiększyć wartość swej eskadry. Jego wysiłki nie osiągnęły pozytywnych wyników, gdyż nie dano mu do tego ani środków, ani czasu. Kazano natychmiast do wypowiedzenia wojny płynąć na Kubę, co też admirał wykonał i po uciążliwej podróży przybył szczęśliwie do Santiago na Kubę. Tu został zablokowany przez amerykańską eskadrę admirała Sampsona. Port Santiago nie nadawał się wcale na bazę marynarki wojennej, gdyż był pozbawiony doków i wszelkich zapasów dla eskadry, obrona zaś artyleryjska bazy składała się z dwóch tylko nowoczesnych dział, oraz pew-

nej ilości artylerji, datującej się jeszcze z r. 1668, a pięć dopiero co ustawionych dział pochodziło z roku 1724.

Santiago był oblegany przez wojsko amerykańskie i dni twierdzy były policzone. Aby w chwili upadku tej bazy okręty nie dostały się w ręce wroga, admirał Cervera zdecydował wyjść na morze i spróbować przerwać się przez żelazny pierścień floty amerykańskiej, której siły przewyższały jego własne, według obliczeń fachowców, czterdziestokrotnie (!) Przedsięwzięcie było beznadziejne, ale admirał Cervera wolał postąpić zgodnie z pięknymi tradycjami marynarki hiszpańskiej.

Wyjście eskadry admirał Cervera wyznaczył na 3 lipca. W tym dniu okręty hiszpańskie zaczęły wychodzić na morze. Ruch ich został natychmiast zauważony przez blokujące port okręty amerykańskie, które skoncentrowały się przed portem i rozpoczęły ogień do wychodzących zeń okrętów hiszpańskich. Wyjście z portu Santiago jest bardzo wąskie, tak, że okręty hiszpańskie zmuszone były do wychodzenia pojedynczo, pod ogniem niemal całej floty amerykańskiej. Hiszpanie nie mogli nawet odpowiadać na ogień, gdyż okręty ich były zwrócone dziobami do okrętów amerykańskich. Dopiero po wyjściu z kanału były w stanie zmienić kurs i odpowiadać na ogień nieprzejścieli. Teraz dopiero wyszły na jaw skutki nieprzygotowania eskadry hiszpańskiej: Salwy okrętów hiszpańskich były zupełnie nieskuteczne. Po pierwszych wystrzałach działa zaczęły się zacinać, tak, że szybkość ognia była minimalna. Amerykanie również strzelali bardzo źle, w każdym razie znacznie lepiej, niż Hiszpanie. Krążownik „Maria Teresa“, który wyszedł pierwszy, został od razu ciężko uszkodzony. Powstały na nim silne pożary i okręt ten skierował się ku ladowi, gdzie wyrzucił się na brzeg już jako kompletny wrak. Idący za nim „Viscaya“ doznał tegoż losu. „Cristobal Colon“

z niezrównaną odwagą próbował ramować okręty amerykańskie, lecz pod ześrodkowanym ogniem okrętów „Brooklyn“, „Massachusetts“ i „Jova“, zmuszony był również do wyrzucenia się na brzeg. Taki sam los spotkał również i ostatni okręt hiszpański „Oquendo“. Dwa torpedowce hiszpańskie „Furor“ i „Terror“ zostały do niesłychanej odwagi obronie zatopione przez amerykański yacht uzbrojony „Gloucester“.

W ten sposób eskadra admirała Cervera została doszczętnie zniszczona. Bohaterski, lecz nieszczęśliwy admirał dostał się do niewoli wraz z wieloma marynarzami hiszpańskimi. Amerykanie, w uznaniu odwagi wroga, pozwolili oficerom hiszpańskim na zachowanie swej broni, okazując im należne honory.

Wszystkie okręty hiszpańskie spłonęły doszczętnie. Żaden nie dostał się w ręce nieprzyjaciół. Natomiast przeszło 600 marynarzy hiszpańskich przyplaciło życiem swe bohaterstwo.

Bitwa pod Santiago była w swych skutkach decydująca, gdyż z chwila zniszczenia eskadry admirała Cervera, siły lądowe hiszpańskie na Kubie okazały się całkowicie odcięte od wszelkiej możliwości dowozu posiłków z kraju. Po upadku Santiago wojna się skończyła, a z nią razem skończyła się i potęga kolonialna i morska Hiszpanji.

Wyłączna wina za to spada na hiszpańskich meżów stanu, którzy tak fatalnie zaniedbali swą marynarkę. Wina ich była tem większa, że marynarze hiszpańscy potrafili wiernie i walecznie służyć swej ojczyźnie do samego końca. Jakże inaczej nie zachowali się marynarze rosyjscy w ostatnich dniach oblężenia Portu Artura w r. 1904, z niewielkimi oczywiście wyjątkami.

Prawde powiedział jeden z admirałów amerykańskich po masakrze floty hiszpańskiej pod Santiago: „Gdyby meżowie stanu Hiszpanji podobni byli do jej marynarzy, to by się dobrze przysłużyli ojczyźnie“.

## ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU“

Napisał **Nauticus**

### II.

#### W pierwszym okresie po założeniu.

Myśl o stworzeniu wielkiej, potężnej organizacji, poświęconej propagandzie rozwoju marynarki, skupiającej w sobie reprezentantów wszelkich warstw niemieckiego społeczeństwa, nie była właściwie nowa. Jeszcze za życia Wilhelma I, który zmarł w marcu 1888 r. podejmowano w Berlinie i w Hamburgu próby założenia niemieckiej organizacji, zajmującej się sprawami mor-

skimi. Rzucane wówczas hasła nie znalazły wszakże należytego odzwierciedlenia wśród szerszych mas, to też dla idei morskiej zdołano pozyskać zaledwie kilkudziesięciu zapaleńców, którym atoli opadły skrzydła, skoro zauważyli, że dwór, że Ministerstwo Wojny, nie okazują dla sprawy rozbudowy marynarki należytego zrozumienia.

Po śmierci Wilhelma I, przejął tron po ojcze syn jego, Fryderyk III, ciężko chory na raka i prawie dogorywający. Rzadził on właści-

wie tylko 99 dni, a po śmierci jego berło cesarskie przejął Wilhelm II. Wspominałem już poprzednio o gwałtownych posunięciach jego w administracji oraz dowództwie marynarki i wspominałem również o Moltkem i von der Goltzu. Jeden i drugi cieszyli się dużą sympatią młodego monarchy, jeden i drugi ukochali morze i patrzyli poprzez morze na daleki świat. To umiłowanie morza wzbudziło oni w Wilhelmie II, zachęcając go do podróży po szerszych wodach, aż ku wybrzeżom



Afryki, Azji i innych części świata. Rokrocznie wyjeżdża więc Wilhelm II na nowozbudowanym jachcie cesarskim do Trypolis, na wyspę Korfu, do Palestyny lub do Abisynji, i oczywiście zwraca coraz większą uwagę na marynarkę, na okręty, na zbrojną siłę morską i dostrzega wspaniałe perspektywy niemieckiej ekspansji kolonialnej. O podróżach tych, o morzu, o flocie niemieckiej, a jednocześnie i o flotach zagranicznych zaczynają się ukazywać nagle w prasie niemieckiej częste i obszernie relacje. — zainteresowanie sprawami morskimi i kolonialnymi wzrasta z dnia na dzień, a oto w roku 1898 całe Niemcy ogarnięte są zapalem, nieznanym również w historii innego narodu — i wszystkie siły, wszystkie ofiary, wszystkie poczynania zmierzają ku rozbudowie potęgi morskiej.

Ogień zapalu nie ogarnął jednak odrazu całego kraju. W różnych miastach niemieckich można było zauważyć nurtujące prądy opozycyjne. Słynne w roku 1898 było wystąpienie znanego hamburskiego literata M. D. Wachmana, który wydał w tysiącach egzemplarzy dłuższą broszurę skierowaną przeciwko dążeniom, zmierzającym do rozbudowy marynarki niemieckiej pod tytułem „Der deutsche Handel und die beabsichtigte Kriegsflotte“. Wachmann nawoływał swoich ziomeków, aby wystąpili z całą energią przeciw przedłożonym w Reichstagu projektom budżetowym, odnoszącym się do rozbudowy niemieckiej floty. Dążenie do stworzenia w kraju potęgi morskiej — mówił Wachmann — należy pozostawić Anglii. — Niemcy powinni zachować charakter kosmopolityczny. Broszura kończyła się słowami: „Wir Deutsche sind eine grosse Nation. Ich fürchte, wir werden auch eine mächtige ein wollen... Möchten wir davor bewahrt bleiben“ (My Niemcy jesteśmy wielkim narodem. Obawiam się, że będziemy chcieli być również narodem potężnym. Obyśmy mogli tego uniknąć).

Podobnych głosów spotykało się w Niemczech więcej i zdawało się, że projekt rozbudowy marynarki napotka na nieprzewidywane trudności. Tymczasem wtedy, gdy rozpoczęły się w Reichstagu namietne dyskusje na temat nowej ustawy marynarki, która popierali także również polscy, dzięki stanowisku, zajętemu przez Józefa Kościelskiego, nazwanego „Admirałskim“ — nadeszła aż z Valparaiso bardzo gorąca, patriotyczna odezwa, nawołująca do stworzenia w Niemczech centrali, wokoło której mogłyby się skupić powstające zagranicą związki niemieckie „Flottenvereine“.

Założona w Valparaiso organizacja

„Flottenvereine“ wzorowała się, jako jedna z pierwszych na istniejących już w roku 1846, a później rozwiązanych „Flottenvereinen“, które wtedy już wprowadziły systemem dobrowolnego opodatkowania się na rzecz rozbudowy zbrojnych sił morskich. W myśl hasła które wyszło z Valparaiso, stworzono w roku 1897 w Berlinie centralę pod nazwą: „Hauptverband deutscher Flottenvereine im Ausland“. Centrala ta istniała, jako osobna jednostka i skupiała wokoło siebie w 1900 roku już 146 zagranicznych stowarzyszeń niemieckiej Ligi Morskiej, porzrzucanych po wszystkich częściach świata.

Już w dwa lata po założeniu centrali, zdołano zebrać tyle kapitału, że własnym kosztem przystąpiono do rozbudowy kanonierki rzecznej „Vaterland“, operującej na Yangtse. Zagraniczne Flottenvereine uchodziły w Anglii, Francji, Rosji i nawet Austrii za organizacje polityczne i rozcągano nad nimi stała, bardzo ostrą kontrolę policyjną. I nic dziwnego. W ednym z okólników centrali z roku 1898 czytamy dosłownie takie zdanie: „Die ausländischen Flottenvereine und Einzelmitglieder zahlen nicht nur Beiträge für die Förderung der Flotte, sie betonen laut und nachdrücklich in ihrer fremden und oft nicht wohlgesonnenen Umgebung: wir sind Deutsche und wollen Deutsche sein und sind stolz auf unser Vaterland“. (Zagraniczne Związki Morskie i poszczególne ich członkowie płacą nie tylko składki na rzecz rozbudowy marynarki, ale podkreślają otwarcie i z naciskiem wobec obcego, a częstokroć niezbyt życzliwego otoczenia: jesteśmy Niemcami, chcemy Niemcami pozostać i jesteśmy dumni z ojczyzny naszej).

W Niemczech zorientowano się szybko, że powstałe zagranicą Flottenvereine nie postępowały według wskazań politycznych i że wywoływały bardzo nie mile konsekwencje zwłaszcza w Anglii, która odrazu zrozumiała, że Niemcy dążą do zdobycia supremacji na morzach.

Po stworzeniu centrali dla zagranicznych Flottenvereinów zaczęto zastanawiać się nad zorganizowaniem takich samych związków w kraju, zwłaszcza w stolicy Niemiec, tembardziej, że w całej Anglii istniały już t. zw. „Navy League“, we Francji „Ligue Maritime et Coloniale Française“, w Hiszpanii: „Liga Marítima Española“, oraz „Lega Navale Italiana“, którą założono 2 czerwca 1898 r. w Spezia.

Pierwsze zebranie małego powstać w Berlinie Flottenvereine odbyło się w wielkiej sali koncertowej, przewidzianej przed wojną na „Clou“. Na tydzień przed zebraniem rozesłano przeszło pół tysiąca

zaproszeń, a na zaproszeniach figurowały nazwiska członków rodziny Hohenzolernów książąt, pozasłużbowych admirałów, generałów i t. d. Zebranie zagaił świetny mówca, młody oficer marynarki w rezerwie Oskar Teubner. Po nim przemawiało kilku posłów z sejmu pruskiego, przemawiał hr. Westarp i hr. Donath-Schlobitten. W przerwach między jednym a drugim przemówieniem popisywał się chór nauczycielski „Lehrergesangverein“, który odśpiewał kilka pieśni, poświęconych morzu, orkiestra odgrywała specjalnie skomponowane marsze marynarskie. Trudno sobie wyobrazić entuzjazm jaki wywołała wieczoru tego córka bylego kanclerza Capriviego, która zadeklamowała wiersz „Unsere Flotte“. Oklaskiwał ją gorąco zwłaszcza książę Henryk, rodzony brat cesarza Wilhelma.

Jedno takie zebranie wystarczyło, żeby dla sprawy Flottenvereine zdobyć odrazu cały Berlin. Na listę członków zapisało się w ciągu pierwszych trzech miesięcy w samej stolicy Niemiec 6.726 osób z pośród urzędników, posłów radnych, profesorów, finansistów, przemysłowców, uczonych i literatów.

Stworzony już pod koniec pierwszego zebrania Komitet Organizacyjny zabrał się gorąco do pracy i przystąpił do zbierania składek. Nie były to składki na budowę okrętów, chodziło bowiem narazie o stworzenie aparatu propagandowego, a przede wszystkim o uruchomienie specjalnego działu literacko-redakcyjnego, o stworzenie sekcji odczytowej i malarsko-artystycznej. W pół roku po pierwszym walnym zebraniu powstała w Berlinie pierwsza krajowa centrala Flottenvereine, zatrudniająca sześćdziesiąt kilka osób. Po miesiącu zaczyna uwijać się tyluż zaangażowanych kobiet, docierających do wszystkich wielkich instytucji, rozdających broszury propagandowe, oraz rozrzucających pisma ulotne na rozmaitych zebraniach i t. p. W prasie niemieckiej pojawiają się jakby na komendę bardzo dużo artykułów, poświęconych morzu i przypominających przy każdej okazji, że istnieje specjalny związek, który daje swoim członkom najrozsławniejsze udogodnienia i prerogatywy. Któryś z członków wpada na pomysł, żeby wcielić u dyrektorów teatrów oraz cyrku Renza i Buscha zniżki dla członków Flottenvereine, inny wysuwa myśl, żeby zorganizować dla stu członków, drogą losowania bezpłatne wycieczki i podróże po morzach, wreszcie inny proponuje uzyskanie dla członków specjalnych rabatów w rozmaitych magazynach berlińskich.



Oto środki, jakimi zaczęto operować od pierwszych dni powstania niemieckiej Ligi Morskiej. Przyszłaż trzeba, że system ten wydał świetne wyniki. Już w rok po założeniu liczył berliński Flottenverein 14 200 członków. Nawet na tak wielkie miasto, jak Berlin, była to liczba bardzo wysoka, tembardziej, że nie było wtedy jeszcze urzędowych zaleceń, aby każdy urzędnik państwowy, każdy nauczyciel, nawet każdy żandarm i policjant zapisał się na listę członków. Zalecenia takie rozstane w poufnych okolicznościach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na ręce naczelnych prezydentów prowincjonalnych (Oberregierungspräsident) były aktualne dopiero w półtora roku po założeniu związku, wtedy, gdy centralna organizacja berlińska przystąpiła już do tworzenia swych oddziałów i sekcji.

W drugim roku po założeniu Flottenvereinu w Berlinie powstają oddziały tego stowarzyszenia w Hamburgu, w Lubecie, w Altonie, w Królewcu, w Gdańsku, w Elblągu, w Poznaniu, we Wrocławiu i w Magdeburgu, w Kolonii i w Kilonji, a potem następuje już prawdziwy wyścig niemal wszystkich miast prowincjonalnych i powiatowych. Sieć organizacyjna sięga coraz dalej i obejmuje nawet najmniejszą wieś, gdzie conajmniej nauczyciel, sołtys, pastor czy ksiądz, zalicza a się do członków Flottenvereinu.

Przymusowe opodatkowanie się członków wynosiło minimalnie jedną markę miesięcznie, ale większość członków, zwłaszcza, jeżeli to byli profesorowie, nauczyciele, urzędnicy komunalni, płacili znacznie więcej, zależnie od wysokości poborów i zajmowanego stanowiska.

Rok 1900 przyniósł Flottenvereinowi już takie dochody, że można było nie tylko opłacić wszystkie koszty administracyjne, wyrównać zaległości, ale przystąpić do stworzenia funduszu na rozbudowę marynarki wojennej. Pieniądz ura-

stał z dnia na dzień, tembardziej, że zaczęły się w całym Niemczech tworzyć specjalne organizacje, t. zw. koadjutorów, zabiegających nie tylko o moralne, ale przede wszystkim i finansowe poparcie niemieckiej Ligi Morskiej. Tem się tłumaczy fakt, że taka firma jak „Löwenbräu“ wpłaciła od razu na konto Flottenvereinu 150.000 m., że „Pechorbräu“ wniósł 160.000, że „Seelen“ przekazał nawet 200.000 mk. Za przykładem browarów poszły wielkie zakłady elektryczne (Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft), które wpłaciły 250.000 mk., idzie „Borsig“ fabryka lokomotyw, która wniósła taką sumę, idą kopalnie, kopalnie węgla, wielkie zakłady chemiczne, idzie Krupp w Essen, Thiessen, idą Eisen und Hüttenwerke i t. d.

Sypia się więc miliony, powstaje patriotyczne, dobrowolne opodatkowanie się nie tylko wszystkich zakładów przemysłowych, wszystkich przedsiębiorstw kupieckich, nawet magazynów i składów w całym Niemczech. Mimo tych sukcesów, propaganda nie ustaje, a stojący na czele członkowie zarządu wynajdują tysiące sposobów zdobywania na rzecz Flottenvereinu pieniędzy. Oto ustanawiają w każdym mieście oddzielne dni święta morza, organizują wielkie festyny, urządzają przedstawienia teatralne, koncerty orkiestr marynarki, a nawet zabawy taneczne i bale.

W dwa lata po założeniu Flottenvereinu powstaje w Berlinie narażenie miesięcznik, a potem dwutygodnik „Die See“. Szata pisma tego była początkowo dość skromna, szybko jednakże urasta dwutygodnik do poważnych rozmiarów dzięki subwencji uzyskanej ze strony rządu. „Die Fotte“ była redagowana bardzo przystępnie. Specjalną wagę poświęcała redakcja opisom podróży morskich, powieści, przepłatanych wrażeńiami z wypraw morskich lub wdzierania się w głąb dżungli kolonii afrykańskich.

Obok tygodnika zaczęły ukazy-

wać się broszury na rozmaite tematy, omawiające najdawniejsze czasy niemieckiej żeglugi morskiej, wypraw w dalekie i nieznanne światy; później przystąpiono do drukowania powieści morskich w osobnych książkach, które znalazły od razu ogromny zbył. Zarówno broszury jak i książki sprzedawano po takie cenie, żeby osiągnąć mały zysk, wahający się od 1 do 2 marek niemieckich. Nie było to wprawdzie wiele, ale skoro się zważy, że każdy członek Flottenvereinu uważał sobie za obowiązek stworzenia we własnym domu specjalnej biblioteki, składającej się z książek, opisujących morze i sprawy morskie — możemy łatwo zrozumieć, że dochód, płynący z tego źródła był bądź co bądź dość znaczny.

W okresie organizowania Flottenvereinów nie znano jeszcze kinematografu — nie było więc można wzywać go w celach propagandowych. — Była wszakże fotografia, było malarstwo więc i te dziedziny wyzyskiwano na rzecz morza. Powstawały zatem obrazy, ilustrujące przeżycia na morzach, malujące piękno oceanów i zamorskich ładów. Drukowano pocztówki z widokami okrętów wojennych, wybitnych marynarzy, admirałów, powstawały całe kartony, odtwarzające w ilustracji życie morskie. Flottenverein rozrzucał takie widokówki i pocztówki w szkołach między dziećmi w setkach tysięcy budząc w młodych duszach zamiłowanie do morza i zainteresowanie się flotą. Nauczyciele korzystali z każdej sposobności, aby wykazać, ile to towaru wywożą Niemcy za morze, jakie płyną stąd bogactwa i jakie możliwości ekspansji morskiej rozwierają się przed wzrastającym w potęgę narodem.

W ten sposób powstała jedna z największych na świecie organizacji społecznych która po kilkunastu latach istnienia, tuż przed samą wojną, liczyła już przeszło półtora miliona członków.

## PORT HANDLOWY W WARSZAWIE

Napisał **Inż. J. W. Świeściakowski**, Warszawa

Na prawym brzegu Wisły, na jej odcinku pomiędzy mostami ks. Józefa Poniatowskiego i Kierbedzia, zajmując więc centralne względem miasta położenie, znajduje się port handlowy w Warszawie, główny punkt przeładunkowy dla pociągów towarowych, nadchodzących do stolicy z drogi wodnej, lub wychodzących stąd na nią. Port ten, którego budowę podjęto jeszcze w zaraniu istnienia Państwa Polskie-

go i rozwijano stopniowo na podstawię opracowanego i zatwierdzonego przez władze państwowe projektu, oddany jest do użytku publicznego i eksploatowany przez administrację państwową od sześciu lat zgorą.

Znaczny obszar niskich gruntów dawnej łachy, mający naturalne połączenie z rzeką i stanowiący zamkniętą całość, ograniczoną wysokimi poziomami przyległych ulic miejskich i wa-

łu wiślanego, zająć ma w przyszłości szereg łączących się ze sobą basenów i w utworzonych między niemi terenów portowych. Uzyskiwana w ten sposób parokilometrowa długość nabrzeży różnego typu, zaopatrzona w urządzenia mechaniczne dla dokonywania przeładunków z wody na ląd lub też odwrotnie, wyposażona w torw kolei normalnotorowej, doprowadzone tutaj z dworca wschodniego, w płace





Port handlowy w Warszawie

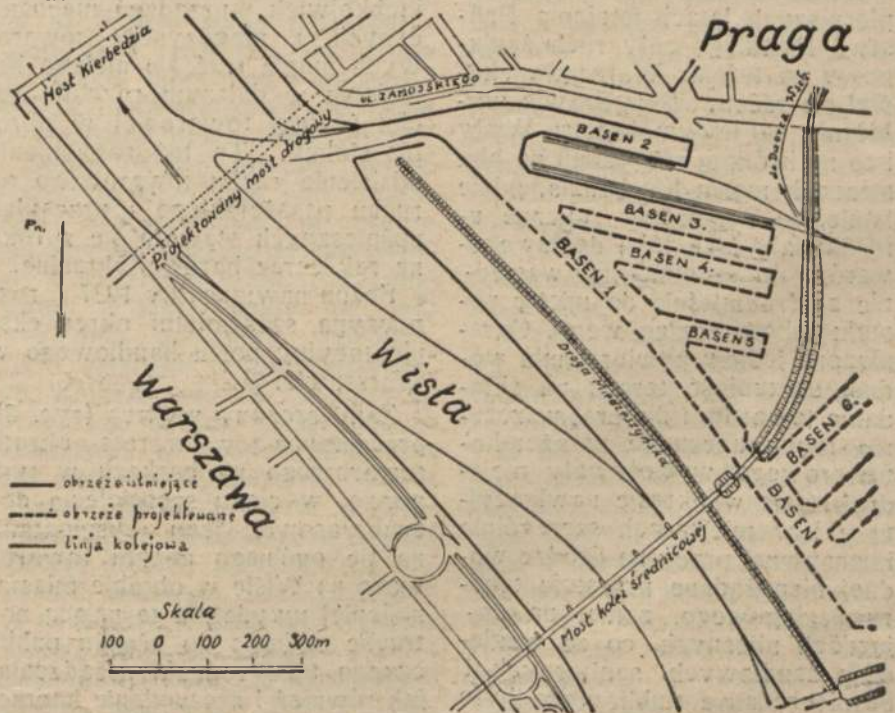
składowe, magazyny, śpichrze i t. p., zdolna będzie przejąć ruch towarowy, przekraczający setki tysięcy ton rocznie. Ale dojście do tak znacznego obrotu ładunków możliwe będzie dopiero po upływie dziesiątków lat w miarę przyrostu ludności stolicy, wzrostu znaczenia Wisły, jako drogi wodnej, a w szczególności polepszenia się warunków jej żeglowności na skutek przeprowadzanych systematycznie robót regulacyjnych, przetrzucia się z kolei na drogę te coraz to większej ilości towarów i t. p. Oczywiście więc, że z tych względów wykonanie tak wielkiego obiektu technicznego byłoby zupełnie niecelowe i dlatego też projekt przewidział wykonanie robót seriami z przystosowaniem się do istotnych potrzeb miasta i żeglugi w poszczególnych okresach ich rozwoju.

W ten sposób z całości projektu (ryc. 1) wybudowano dotychczas basen Nr. 2 ze wszystkimi obrzeżami, północna część basenu Nr. 3, północne ograniczenie kanału wjazdowego z rzeki, o łącznej długości wszystkich obrzeży 1934 m. b., z czego po odjęciu

nieużytków dla celów przeładunkowych o długości 128 m. b. pozostaje obrzeży użytecznych 1706 m. b.

Będąca do dyspozycji w porcie powierzchnia wodna wynosi okrągło 80.000 m.<sup>2</sup>.

Gotowa część portu handlowego posiada już połączenie kolejowe z dworcem wschodnim za pomocą torów, doprowadzonych nad wybrzeże południowe basenu Nr. 2 i północne basenu Nr. 3.



Ryc. 1. Plan portu handlowego w Warszawie



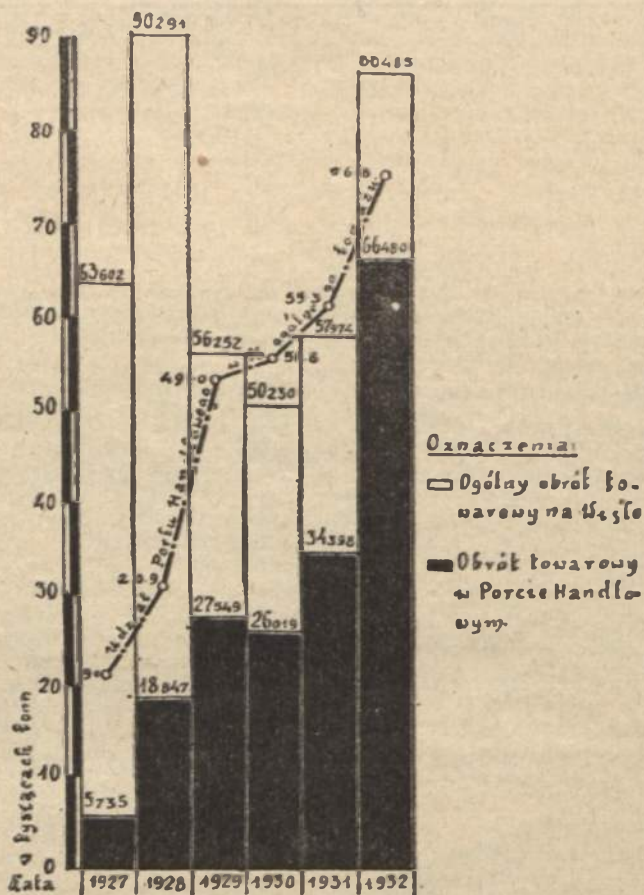
Połączenie to czynne jest od 1931 roku.

Budowany port ma być zasadniczo portem miejskim, t. zn. ma służyć w pierwszym rzędzie do zaopatrywania Warszawy w artykuły pierwszej potrzeby i surowce, nadchodzące drogą wodną, ale niewykluczone jest, że część transportów, dostarczanych do portu przez przedsiębiorstwa żeglugowe, nie zairzyma się tutaj, lecz rozchodzić się będzie stąd po kraju w pewnym dokoła stolicy promieniu.

Do tego celu służy więc wyposażenie obrzeży portu handlowego w tory kolejowe, umożliwiające ten bepośredni i tani przeładunek towarów z barek na wagony kolejowe, lub też naodwrot. Również dla ułatwienia, a nawet wywołania takich przeładunków wprowadzono w stosunku do portu handlowego od czerwca 1930 roku ulgowe taryfy kolejowe, t. zw. taryfa „Z”.

Zkolei należałoby się zastanowić nad tem, czy w Warszawie rzeczywiście potrzebne jest takie specjalne urządzenie portowe na wzór zagranicznych towarowych portów rzecznych i czy obroty towarowe tego rodzaju nie mogłyby być dokonywane w samym korycie rzeki przy odpowiednich odcinkach jej brzegów, łącznie z ruchem pasażerskim i towarowym pośpiesznym na stałkach pasażerskich.

Do czasu wojny światowej i w pierwszych latach istnienia Państwa Polskiego cały ruch żeglugowy na terenie Warszawy skupiał się rzeczywiście prawie wyłącznie na lewym brzegu Wisły i to na krótkiej jego partii po obu stronach mostu Kierbedzia, gdzie istniejące połączenia uliczne umożliwiały jaką taką dostawę towarów do śródmieścia, względnie ze śródmieścia do miejsc postoju taboru żeglugowego. Ograniczona jednak powierzchnia wodna, szczupłość terenu na składowanie towarów i dla przepuszczania ruchu ulicznego pasażersko-towarowego wywoływały niejednokrotnie w okresie nawigacyjnym i w miesiącach szczególnie intensywnej pracy na drodze wodnej niepożądane przestoje taboru żeglugowego, zamęt na dojazdach ulicznych, co ze względów handlowych, sanitarnych i bezpieczeństwa publicznego było wielce niepożądane.



Ryc. 2. Obrót towarowy na barkach w Porcie Handlowym na ile ogólnego obrotu towarowego na barkach na Wiśle w obrębie Warszawy

Poza tem utrudniona, a właściwie nawet wykluczona możliwość zakładania tutaj na terenie zbyt szczupłym i nisko położonym w profilu przepływu wielkich wód i pochodu lodów, jakichkolwiek urządzeń mechanicznych i magazynów towarowych mogła stać się niejako hamulcem w dalszym rozwoju ruchu żeglugi towarowej w obrębie stolicy. To też zagadnienie oddzielenia ruchu towarowego od ruchu pasażerskiego i przesyłek pośpiesznych stawało się z roku na rok coraz bardziej aktualne.

Sezon nawigacyjny 1927 r. rozpoczyna sześcioletni okres eksploatacyjny portu handlowego w Warszawie.

Zamieszczony wykres (ryc. 2), przedstawiający wzrost obrotu towarowego na barkach w tym porcie, w ciągu sześciolecia dotychczasowej jego eksploatacji na tle ogólnego obrotu towarowego na Wiśle w obrębie miasta, najlepiej uwydatnia tę palącą potrzebę oddania do użytku publicznego tego rodzaju urządzenia, jak również i zrozumienie istotnej jego potrzeby, z jakim fakt od-

dania go dla ruchu oceniony został przez stery żeglugowo-handlowe. Wystarczy z wykresu tego porównać tylko wyniki pracy w porcie handlowym za lata 1927 i 1932.

Rok 1927 wykazuje w nim zaledwie 5.735 t. przeladunków, względnie tylko 9 proc. ogólnego obrotu towarowego na barkach stolicy na drodze wodnej.

Rok 1932 ma tych przeladunków już 66.480 t., a 76.8 proc. ogólnego obrotu na barkach, zatem w ciągu sześciu lat: wzrost blisko 12-krotny i skupienie się w porcie handlowym około  $\frac{3}{4}$  całego ruchu towarowego na Wiśle w obrębie Warszawy.

Jak już poprzednio wspomniałem por: handlowy w Warszawie jest portem konsumpcyjnym to też w jego obrotach najważniejszą pozycję stanowią transporty przychodzące i to prawie wyłącznie z dołu rzeki.

Jeśli np. weźmiemy daty statystyczne za 1932 r., to znajdziemy, że w tym roku wnosili:

przywóz z dołu rzeki	92,2%
„ z góry rzeki	3,9%
wywóz w dół rzeki	3,9%



Obrót w Porcie Handlowym w Warszawie za rok 1932 z uwzględnieniem podziału na grupy towarowe.

L. p.	Grupa towarów	Obrót wewnętrzny			Obrót z portami morskimi			O g ó ł e m		
		Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
1	Płody rolne i ogrod.	558	—	558	850	247	1097	1408	247	1655
2	Przemysł fabr.-rolny	29419	58	29477	4713	55	4768	34191	113	34305
3	Hodowla i rybołówstwo	—	—	—	497	1	498	497	1	498
4	Wyroby rzeźn. i kuśn.	57	43	100	505	76	581	5112	119	5231
5	Wyroby garbarskie i kuśn.	117	6	123	750	70	820	907	76	983
6	Mat. leśne i wyr. drewn.	2474	94	2568	2951	389	3340	5425	483	5908
7	Papier i wyroby z niego	63	6	69	811	70	881	1446	76	1522
8	Przemysł górniczy	1024	37	1061	10	98	108	1124	135	1259
9	Przem. szklars. cem. i bet.	—	—	—	11	4	15	11	4	15
10	Przemysł metalurgiczny	1	17	18	1389	319	1708	1399	826	2225
11	Przem. mech. i metalowy	11	5	16	20	549	569	251	600	851
12	Przemysł chemiczny	2995	147	3142	8009	250	8259	11004	397	11401
13	Przemysł gumowy	10	4	14	298	21	319	308	28	336
14	Surow. włókniste i wyroby z nich	—	6	6	78	2	80	78	2	80
15	Odzież, obuwie, galanter.	10	—	10	137	—	137	147	—	147
16	Sprzęty domowe i biurowe	1	—	1	2	2	4	3	2	5
17	Artykuły kolonialne	1	—	1	535	1	536	536	1	537
18	Różne	—	—	—	6	—	6	6	—	6
	Suma	37352	469	37821	26502	2157	28659	63954	2626	66580

Wywozu zaś w górę rzeki w tym okresie nie notowano wcale, i to nie tylko z portu handlowego, ale wogóle z całej przestrzeni Wisły warszawskiej. Podobnie zresztą było i w latach ubiegłych, gdzie jedynie tylko rok 1931 miał raz jeden transport przypadkowy w tym kierunku. Zatem jak z powyższych liczb wynika, górny odcinek Wisły odgrywa w dotychczasowych obrotach portu handlowego w Warszawie bardzo nieznaczna rolę.

Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż począwszy od Warszawy w górę rzeki szlak żeglowny o niedostatecznych głębokościach tranzytowych i znacznej ilości ciężkich do przebycia mielizn, stanowi bardzo poważną przeszkodę dla ruchu ładownych obiektów towarowych, zwłaszcza w okresach niskich stanów wody.

Rozpatrując w dalszym ciągu wyniki pracy portu handlowego za okres 1932 r., które podaje zamieszczone w tekście zestawienie, stwierdzić należy, że rynek wewnętrzny odgrywa w obrocie towarowym tego portu bardzo poważną rolę, artykuły bowiem pochodzenia krajowego stanowiły w nim 56,9% ogólnego obrotu, zatem 43,1% przypada na tran-

spory do i z portów morskich.

Jeśli chodzi o podział towarów, dowożonych w całości wywożonych z portu handlowego, na pewne charakterystyczne grupy, to w zamieszczonym zestawieniu zauważyć możemy dużą pod tym względem różnorodność, przyczem widać, że pewne grupy są bardzo słabo reprezentowane, imię zaś, jak np. grupa przemysłu fabryczno-rolnego i chemicznego właściwie decydują o wynikach pracy tego portu.

Sezon 1932 r. jeszcze dosyć słabo zaznaczył się pod względem wykorzystania w porcie handlowym połączenia kolejowego z wnętrzem kraju. Przeladowano w nim z wody na ląd, względnie odwrotnie zaledwie 2,2% ogólnego obrotu portowego. Złożyło się na to szereg przyczyn natury technicznej i handlowej, w pierwszym rzędzie zaś ograniczona możliwość stosowania ulgowych taryf kolejowych, które może jeszcze w zbyt małym stopniu uwzględniają odległość, przebyta przez transporty na drodze wodnej, co niejednokrotnie, przy porównaniu z taryfami, używanymi dla przewozów czysto kolejowych między temi samymi punktami końcowymi

przebiegu towaru, przemawia na korzyść tych drugich, decydując o ich wyborze z pominięciem drogi wodnej.

W okresie nawigacyjnym ubiegłego roku przeszło przez port handlowy: holowników i statków towarowych (nie licząc niezaladowanych holowników obsługujących pociągi) szt. 5, łodzi motorowych szt. 1, barek szt. 183, kryp. łodzi przewozowych szt. 27. Razem jednostek taboru szt. 216, które w sumie od kwietnia do grudnia 1932 r. odbyły z towarami: do portu kursów 680, przedstawiając ogółem pojemność 201.535 ton; z portu kursów 99, przedstawiając ogółem pojemność 34.219 ton.

Wykorzystanie więc pojemności taboru za ten okres wniósło w przywozie 31,7%, w wywozie 7,7%, średnio 28,2%.

O ile liczba pierwsza do pewnego stopnia charakteryzuje Wisłę, jako drogę wodną w obecnym stadium oraz nad jej regulacją i usprawnieniem dla celów żeglugi, o tyle liczba druga wskazuje na przygodne dotychczas traktowanie wywozu z portu handlowego, w wyniku czego znaczna część taboru, opuszczającego port ten po dokonaniu w



nim przeładunku, przebiega niewykorzystana drogę powrotną.

Na zakończenie nadmienić warto, że po zamknięciu sezonu nawigacyjnego na Wiśle, gdy lody skują rzekę, ruch w porcie handlowym bynajmniej nie zamiera. W miejsce ładownych barek cała przestrzeń wodna w basenach zastawiona jest gęsto obiektami

różnego typu, ściągniętymi tutaj do bezpiecznej przystani na okres miesięcy zimowych, pochodu łodzi i przejścia wysokich wód wiosennych. Zima 1932-33 r. zastała w porcie tym 201 sztuk statków, barek, kryp, galarów, kąpielisk i t. p. o łącznej powierzchni rzutu poziomego 47.500 m.<sup>2</sup>, wypełniających szczerbie

nie tylko gotowe już baseny, ale baseny, będące jeszcze w budowie.

Praktyczne to wykorzystanie portu handlowego, nie tylko w miesiącach nawigacyjnych podkreśla tem więcej niemożliwą rolę, jaką port ten odgrywa w życiu gospodarki wodnej stolicy.

## Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

### SZKOŁA ŻAGLOWA W MARYNARCE WOJENNEJ

W fachowej prasie zagranicznej żywo omawiane jest zagadnienie, jaką rolę winno odgrywać wyszkolenie żaglowe w przygotowaniu młodych oficerów marynarki.

Ostatnio mamy do zanotowania dwa przeciwstawiające się sobie punkty widzenia — jeden oficerów marynarki angielskiej, którzy wypowiadają się przeciw szkole żaglowej, i drugi — b. dowódcy niemieckiego żaglowca szkolnego „Nobe”, gorącego zwolennika szkolenia młodzieży na okrętach żaglowych.

Angielski punkt widzenia znalazł swój wyraz w obszernym referacie, wygłoszonym przez komandora Steel w Royal United Service Institution. Nie negując zalet wyszkolenia na okrętach żaglowych, zwłaszcza jeżeli chodzi o wyrobienie tak ważnego w służbie morskiej „zmysłu morskiego”, autor przeciwstawia się zapatrywaniom że tylko służba na okrętach żaglowych daje takie warunki ryzyka i sprawności, które są potrzebne do wyrobienia w młodych marynarzach spójni duchowej i właściwej służbie morskiej „morale”. Warunki te, zdaniem referenta istnieją również i na innych okrętach jak np. na łodziach podwodnych, na małych jednostkach nadwodnych, w pracy załogi weży artyleryjskiej i t. p. Jeżeli stronnicy okrętów żaglowych utrzymują, że praca na rejach wyrabia zręczność i zmysł orientacyjny, to według komandora Steel te same wyniki można osiągnąć z jednakowym powodzeniem przy odno-

wiednich ćwiczeniach na przyrządach gimnastycznych.

Zdaniem referenta właściwe rozwiązanie winno polegać na zastosowaniu w tym wypadku małych jednostek parowych, jak np. trawlerów i okrętów patrolowych, które czyniąc zadość wymaganiom stawianym przy szkoleniu na okrętach żaglowych pozwolą również na uwzględnienie nowoczesnych potrzeb pod względem wyszkolenia technicznego.

W toku dyskusji, która wywiązała się po referacie komandora Steel zabrał głos jeden z najbardziej zasłużonych dowódców floty angielskiej z okresu wojny światowej — admirał Rogers Keys.

Admirał Keys podniósł, że jako oficer, który wiele lat przeżył na okrętach żaglowych, musi mieć duży sentyment do tego rodzaju szkolenia młodych marynarzy. Jednakże musi stwierdzić że prawdziwą szkołę morską rozpoczął dopiero z chwilą objęcia dowództwa na małym torpedowcu. Uważa zatem że nie może być lepszej szkoły dla przygotowania młodych oficerów niż zaokrętowanie ich na małych jednostkach. Ponadto, gdy warunki finansowe państwa układają się w ten sposób, że admirał-cja musi liczyć się z każdym groszem, nie wydaje się usprawiedliwione utrzymywanie szkolnych okrętów żaglowych, które nie znajdują żadnego zastosowania na wypadek wojny.

Kapitan - porucznik Kumpel reprezentuje w tej sprawie niemiecki punkt widzenia i jest gorącym zwolennikiem za-

chowania nadal systemu szkolenia na okrętach żaglowych. Zdaniem jego przesadne są obawy, że pobyt na żaglowcach wpływa na zmniejszenie okresu, który mógłby być poświęcony na pogłębienie wiedzy technicznej uczniów — ponieważ terażniejsza młodzież przychodzi do służby już z pewnym zasobem wiedzy technicznej brak tej natomiast doświadczenia marynarskiego i zmysłu orientacyjnego. Warunkiem, że można rozwinąć tylko na okrętach żaglowych.

Ponadto duże znaczenie w służbie morskiej ma wiedza praktyczna w pracach z linami, urządzeniami korwicznymi, klubami w kierowaniu szalupa żaglowa — wiedza tego rodzaju ma również duże znaczenie na okrętach parowych. Wreszcie uniemożliwienie wykorzystania wiatru i pogody co jak wskazuje doświadczenia wojny światowej tak samo jest potrzebne dla dowódcy okrętu parowego — może być osiągnięta w formie najlepszej tylko na okrętach żaglowych.

Należy zaznaczyć, że niemiecki punkt widzenia ma więcej stronników i tak np. następujące państwa mają u siebie żaglowe okręty szkolne: Francja, Italia, Grecja, Szwecja, Dania, Polska, Rumunia, Finlandia, Hiszpania, Jugosławia, Rosja S. wiecka. Pośród nich pięć państw buduje lub też zamierza budować nowe okręty żaglowe.

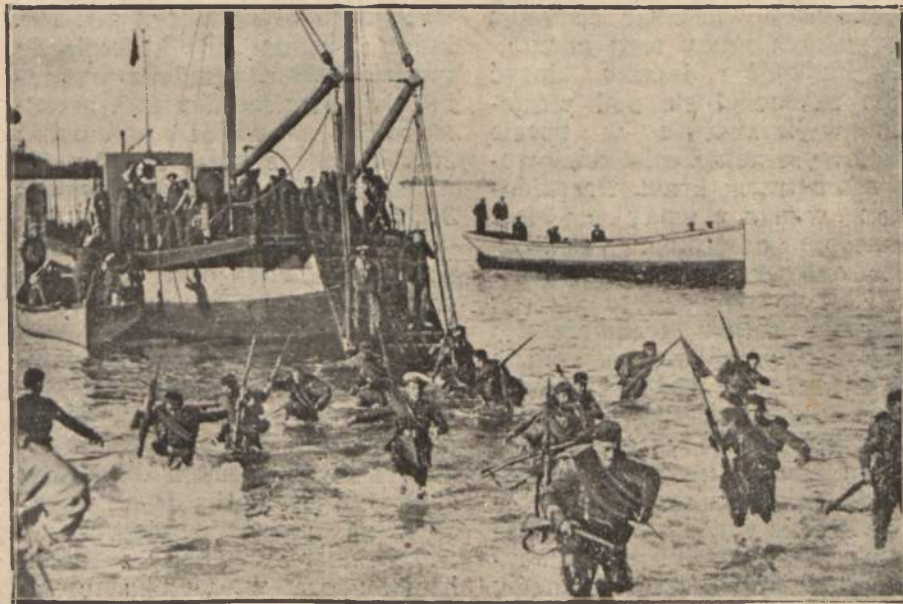
### „NATIONAL RESTORATION ACT” O ROZBUDOWIE MARYNARKI AMERYKAŃSKIEJ

N. R. A., który — jak wiadomo — zdoła do ożywienia przemysłu amerykańskiego wpłynął nader dodatnio na sprawę rozbudowy marynarki amerykańskiej.

Prezydent Roosevelt poszedł po linii najbardziej logicznego i właściwego rozumowania; jeżeli chodzi o ożywienie przemysłu i dostarczenie pracy dużej ilości bezrobotnych to sprawa ta da się rozwiązać na wielką skalę tylko przez uruchomienie stoczni prywatnych, które w większości stały bezczynne. Żadna inna forma przemysłu nie daje zatrudnienia tak dużej ilości robotników jak budowa okrętów — według danych amerykańskich około 85 proc. kosztów, przeznaczonych na pokrycie budowy okrętu idzie na wynagrodzenie robotników.

Ponadto budowa okrętów wojennych pociąga za sobą konieczność uruchomienia całego szeregu innych gałęzi przemysłu jak: produkcja silników, instalacji elektrycznych uzbrojenia itp.

Program rozbudowy floty, zatwierdzony na podstawie N. R. A. przewiduje 30 okrętów: kontrtorpedowców krajozników, łodzi podwodnych, lotniskowców kosztem 230 milionów dolarów.



Manewry floty hiszpańskiej na morzu Śródziemnym. Desant na wybrzeże koło Códola.



Departament marynarki amerykańskiej ogłosił już przetarg na budowę 17 jednostek, przewidzianych w tym programie, przyczem zamówienia mają otrzymać tylko stocznie prywatne.

Jednocześnie zostały poczynione bardzo duże redukcje w budżecie wegetacyjnym marynarki: pobory personelu marynarki zostały obniżone o 15 proc., znacznie zmniejszono dotacje na paliwo i amunicję ćwiczebną a w związku z tem zmniejszono okres manewrów floty, ponadto zamknięto cały szereg państwowych stoczni. Ogółem redukcje te wynoszą 53 miliony dolarów.

Naogół ostatnie posunięcia rządu amerykańskiego zdążają do zredukowania wydatków na administrację i utrzymanie marynarki z jednoczesnym dostarczeniem zatrudnien a dla szerokiej rzeszy bezrobotnych na stoczniach prywatnych przy budowie nowych okrętów.

#### LOTNICTWO TORPEDOWE W ZASTĘPSTWIE KONTRTORPEDOWCÓW

Młode, zaledwie kilka lat liczące lotnictwo torpedowe (wodnopławce, uz-

brojone w torpedy) szybko rozwija się i czyni ogromne postępy, zarówno pod względem technicznym, jak i taktycznym.

W tym roku podczas jesiennych manewrów floty angielskiej lotnictwo torpedowe po raz pierwszy otrzymało samodzielne zadanie taktyczne, które zostało w pełni wykonane.

Szerokie możliwości, jakie nasuwa lotnictwo torpedowe, dają impuls fachowcom do wysuwania daleko idących wniosków. Tak nprz. kap. mar. francuskiej Barjot wypowiada swoje zdecydowane przekonanie, że lotnictwo torpedowe jest bardziej przydatne do wykonania ataków torpedowych, niż kontrtorpedowce lub lekkie krążowniki, i może w zupełności je zastąpić.

Twierdzenie swoje kapitan Barjot opiera na następujących rozważaniach.

W chwili obecnej program morski Francji przewiduje 26 kontrtorpedowców po 1400 ton, a więc o łącznej pojemności 36.000 ton i 18 kontrtorpedowców po 2.400 ton — łącznie 43.000 tony. Okrety te mogą zabrać razem 264 torpedy, co przy ogólnej pojemności tych jednostek

w ilości 79.000 ton będzie stanowiło na każdą torpedę po 295 ton pojemności okrętów.

Wręcz odmienny stosunek wypada, skoro się zważy, że taka sama ilość torped może być zebrana przez 66 wodnopławców — w tym wypadku wypada na jedną torpedę zaledwie 13 ton. Oczywiście, że argumentacja tego rodzaju ma na względzie wyłącznie stronę materialną, — mianowicie, że wykorzystanie wodnopławców jest bez porównania mniej kosztowne, gdyż jasne jest, że koszty 66 wodnopławców będą o wiele mniejsze od kosztu 44 kontrtorpedowców.

Jednakże i argumenty natury taktycznej są również dość ważne i przemawiają na korzyść wodnopławców... Rzeczywiście, skoro się zważy, że wodnopławiec porusza się ze znacznie większą szybkością i stanowi bez porównania mniejszy cel dla artylerji obronnej, ponadto, że atak torpedowy może być wykonany przez znacznie większą masę — sugestje powyższe nasuwają dość poważne refleksje.

## SZLAKIEM „LWOWA“

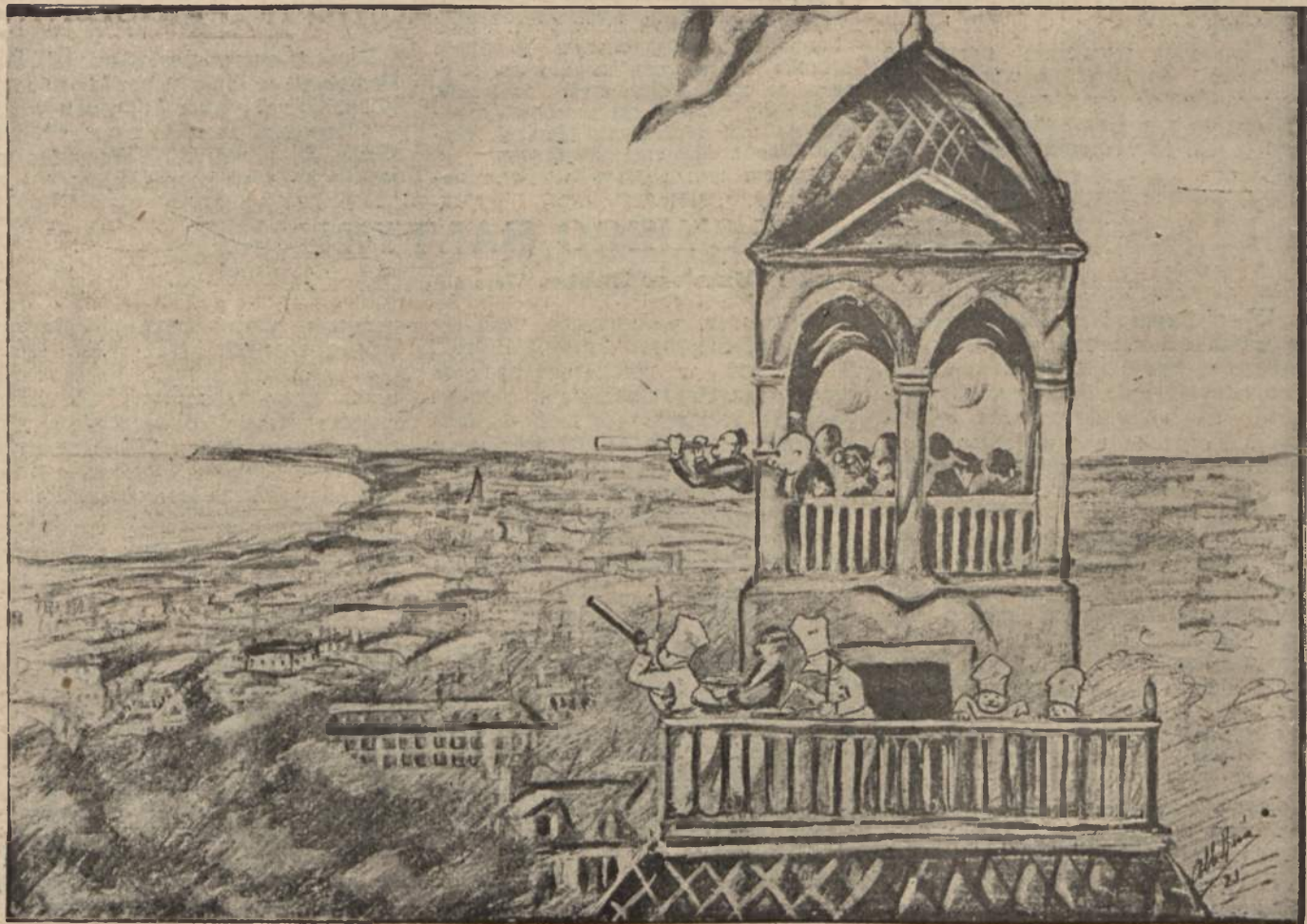
Jak o tem donosiliśmy w ostatnim numerze „Morza“, statek szkolny „Dar Pomorza“ opuścił w dniu 17 października Gdynię, udając się w siedm om es eczną podróż na Północny Atlantyk, podczas której zatrzyma się na dłuższy postój w

Paranagua (Brazylja — stan Parana).

Tegoroczna brazylijska podróż „Daru Pomorza“ przypada na dziesiątą rocznicę pobytu w tym porcie pierwszego polskiego statku szkolnego „Lwów“. Na tym to stat-

ku bandera polska po raz pierwszy przecęła równik.

Polonia parańska oczekiwała przybycia „Lwowa“ z wielką niecierpliwością i utęsknieniem. Od chwili otrzymania wiadomości o wyruszeniu „Lwowa“ w podróż na



Ojcowie miasta Le Havre w oczekiwaniu na przybycie zagłowca „Lwów“. (Rysunek z miejscowego pisma satyrycznego „La Cloche“, Nr. 195 z roku 1923).



wody brazylijskie, prawie każdy z numerów trzech pism polskich, wychodzących w Kurytybie, przynosił jakąś pełną sentymentu wiadomość o tym statku.

Zresztą egzotyczna jeszcze w owych czasach bandera polska, powiewająca na gaju „Lwowa” spotykała się także i u obcych z przejawami sympatii.

W podróży tej „Lwów” miał — niestety — przeważnie wiatry niepożądane, co wywołało opóźnienie przybycia statku nie tylko do Brazylii, ale także i do oczekiwającego nań portu francuskiego Le Havre. Ojciec tego miasta przez cały tydzień odkładał z dnia na dzień przygotowane uroczyste przyjęcie statku zanim mogli nareszcie okazać uczucia swej sympatii, załódze „Lwowa”, dobrze utrudzonej zmaganiem się z wichrami morza Północnego.

Jedno z pism humorystycznych, wychodzących w Hawrze „La Cloche” z dn. 23 czerwca 1923 r. Nr. 195), skorzystał z okazji, aby dokuczyć ocom miasta i zamieściło na swych łamach humoreskę p. t. „Le vaisseau fantome” („Statek-widmo”), oraz ilustrację, która obok reprodukuje, a która przedstawia wieżę sygnalową portu w Hawrze z komitetem przyjęcia „Lwowa” i sztabem kucharzy, wypatrującymi przez lunety spóźniających się gości.

Jakie echa wywołało przybycie „Lwowa” do Brazylii wśród najmilszej Polonii świądczy następujący wyjątek z Kurytybskiego „Świata” (z dn. 18 września 1923 r. Nr. 38).

Szlakiem, którym z sinego Bałtyku w służbie duńskiej płynął na odkrycie Grenlandji przed Kolumbem jeszcze Jan z Kolna Łomżyńskiego, którym na czele wojsk holenderskich pod mury Bahii podążał Krzysztof Arciszewski, tą drogą, którą od 50 zgora lat płynie na Antypody fala ludu naszego, zasiadająca dziś tak tłumnie Paragę, zawitał do nas „Lwów” — „wielczeta morskie” na swym wozac pokładzie.

W odświeżny dzień 7 września wpłynął do przedudnej zatoki Rio de Janeiro On, Niepodległej Polski znak widomy. Jej radości z wyzwolenia zamorskiej siostrzycy wyraz.

Za parę dni wirzmy Jego żagle białe, Orła Białego symbol, my wygnani-cy dalecy, ongiś bezdomne seroty, dziś chramu Poteżnej Ojczyzny współbudowniczy ujrzymy barwy nasze na morskiej banderze.

Wraz z nim przybywa ku nam „Pierwsza brygada” tych, co po morzach odległych i lądach dalekich roznieść będą polskich barw narodowych splendor, imienia polskiego chwałę, polskiego wychodźcy cenne wartości, polskiej pracowitości dorobek.

Witajcie, witajcie nam, promiennego Jutra zwiastuny!

Płyną ku nam wraz z Wami nowej misji dziejowej Polski wskazania, nowe naszej pracy otwieracie nam horyzonty.

Na żaglach „Lwowa” w miejsce dawnego „Polska od morza do morza” hasło nowe „Polska od morza za morze” zda się kłnąć w biał i purpurze.

Tak. Odzyskany Bałtyk to w świat daleki brama na ścieżkę otwartą, to droga szeroka ku morzom, ku nowym terenom, to trakt, który myśli polityczna polska dla nowych ma utworować pokoleń, to nici serdecznej łączącej Wychodźstwo z Macierzą uwiazanie.

Traktem tym popłyną w świat no-

we szeregi wychodźców, ale nie tula-czy już miotanych niedolą życia i przemocą wrogów, ale świadomych celu pionierów, co nowe dla narodu tereny podbijając, polskiej żywotności i sily dowody składać, polskiej myśli szerzyć ideały, dla polskiego handlu i przemysłu nowe rynki zdobywać będą.

Polsce za morzem służyć, to nasz program który nam „Lwów” niesie.

Witamy „Lwów”.

„Lwów” zawsze wierny”.

„Lwów”, który w najgorętszych chwilach, w najcięższych momentach w służbie Rzeczypospolitej nie zawodzi.

„Lwów” mężny, wytrwały, niestrud-zouy.

★

„Lwów”, który nam program pracy niesie, tenże „Lwów” za przykład niech nam stanie

Marzenia na czyn przekuwać, zamia-ry nad sily urzeczywistniać. Polski Wielkiej i Poteżnej wśród ludów świata gmach dźwigać, wspaniały oto nasz cel.

Wytrwale, mężnie, niestrudzenie, wiernie, jak „Lwów” — „zawsze wier-ny”.

Witaj, Zwiastunie nowego życia!  
W i t a j!

★

Te dwa fragmenty z podróży brazylijskiej „Lwowa” są najlepszą ilustracją tego, jakie znaczenie posiada bandera morska dla zbliżenia z innymi narodami i z naszą emigracją.

★

Według ostatnich wiadomości „Dar Pomorza” w dniu 9 października r. b. znajdował się na Atantyku w pozycji geograficznej 44 stopnie N i 14 stopni 30 minut W. Wszystko na statku było w porządku.

## RYBY POLSKIEGO BAŁTYKU

Napisał **Zdzisław Raabe**, Warszawa

W ogólnym i zgodnym chórze podziwu dla naszego morza, w całej pracy nad poznaniem i wykorzystaniem jego bogactw i warunków, nastąpił dotychczas znaczny wybieg nad badaniem jego fauny, a już bardzo mało uczyniono w celu spopularyzowania tych badań.

Morze nasze, naogół jałowe i puste, nie wywoływało nigdy pod względem zoologicznym tego zainteresowania, z jakim odnosi się ogół do mórz południowych. Wędrowiec po brzegach Bałtyku próżnoby szukał wspaniałych rozgwiazd, dziwacznych krabów i pięknych muszli męczaków morskich, jakie zaścielały brzegi wielu mórz. Brzeg jest tu pusty i tylko gdzieś tam spotkać można drobna biała muszka lub rybka wyrzucona przez fale.

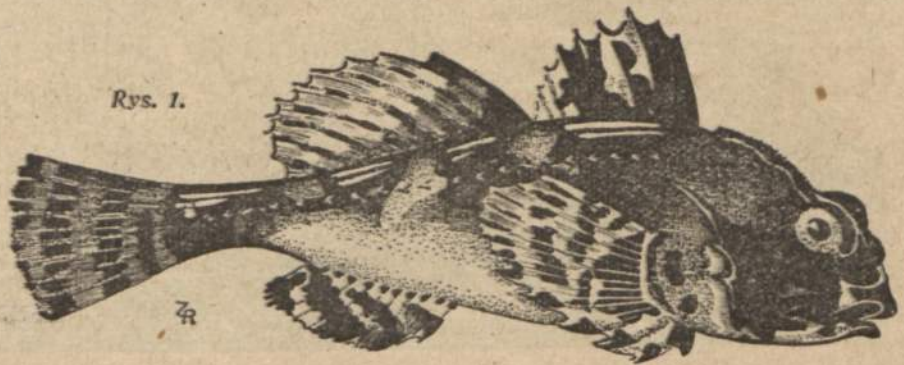
Fakt ten nie może wzbudzać specjalnego zdziwienia, jeśli weźmiemy pod uwagę warunki życia w na-

szym morzu, wpływające w pełni na ubożenie jego fauny. Bałtyk, który był w ubiegłych epokach geologicznych zamkniętym, słodkowodnym jeziorem, również i dziś posiada procent soli mierownie mniejszy od innych mórz; trzeba bowiem wżać pod uwagę, że jest on obszarem wodnym połączonym z oceanem jedynie wąską gardzielną Skagerraku i Kattegatu, zasilałym

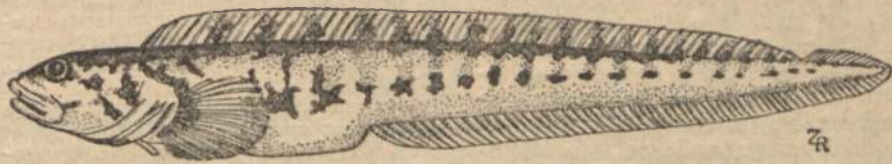
przytem wciąż masami słodkich wód toczonych przez rzeki.

W zwazku z tem, świat zwierząt przystosowanych do silniejszego zasolenia rozwinał się w Bałtyku bardzo słabo. Nieliczne są tu drobne organizmy morskie, a co za tem idzie, uboga jest również fauna ryb. I tak podczas gdy w Adriatyku spotykamy przeszło 200 gatunków samych ryb użytkowych, a

Rys. 1.







Rys. 2.

liczba ta w oceanach jest jeszcze o wiele większa, to u polskich brzegów polawiają ich zaledwie kilkanaście, a ogólna ilość gatunków ryb nie osiąga 40, nie licząc rzecznych, występujących w zatokach w pobliżu uść rzek.

Tem nie mniej, ryby posiadają w naszych wodach wielu ciekawych przedstawicieli, przeważnie jednak mało znanych tym, którzy z fauną spotykają się wyłącznie lub prawie wyłącznie na półnisku.

Jeśli wczesnym rankiem wyjdziemy nad morze, gdy rybacy wracają z nocnych połowów i na brzegu przebiegają złowiony materiał, wśród odrzuconych wodorostów często zauważymy możemy groźne wyglądająca, pięknie ubarwiona ryba zwana przez Kaszubów kurem morskim (*Cottus scorpius* L.) (Rys. 1). Wspaniała, wielka, uzbrojona ostremi kolcami głowa, szeroka paszcza, wielkie płetwy i chrapliwy głos, jaki wydaje niekiedy po wyjściu z wody, naskutek kurczenia pokryw skrzelowych, pozwalają na łatwe odróżnienie tego drapieżnika od innych ryb.

Również często zwróci nasza uwaga długa, marmurkowym deseniem pokryta węgorzyca (*Zoarces viviparus* L.) (Rys. 2), jadana niekiedy przez Kaszubów i charakteryzująca się po ugotowaniu zieloną barwą swego szkieletu. Węgorzyca stanowi wyjątek wśród innych ryb, u których, jak wiadomo, zapłodnienie odbywa się w wodzie poza ciałem samicy, gdzie też wylęgają się młode — jest mianowicie żyworodna. Młode tego gatunku rozwijają się w ciele samicy w ilości 20 — 400, zależnie od wieku i wielkości matki, w zmię, rodzą się jako 5 cm. mierzące rybki, podczas gdy dojrzała węgorzyca osiąga najwyżej 40 cm.!

Ten jednak wypadek troskliwości i poświęcenia się macierzyńskiego, bardziej wydaje się nam zrozumia-

ły, niż zabiegi samców niektórych ryb, biorących na swe „barki” trud nie tylko wychowania, ale i wykarmania potomstwa. Naprzykład samice pewnego gatunku przybrzeżnej rybki, zwanej Babką (*Gobius microps* Kröyer) (Rys. 3), zadawała się jedynie przyklepieniem w oryginalny sposób swych jajek do kamyków lub muszelek (Rys. 4), powierzając samczykom opiekę nad



Rys. 3.

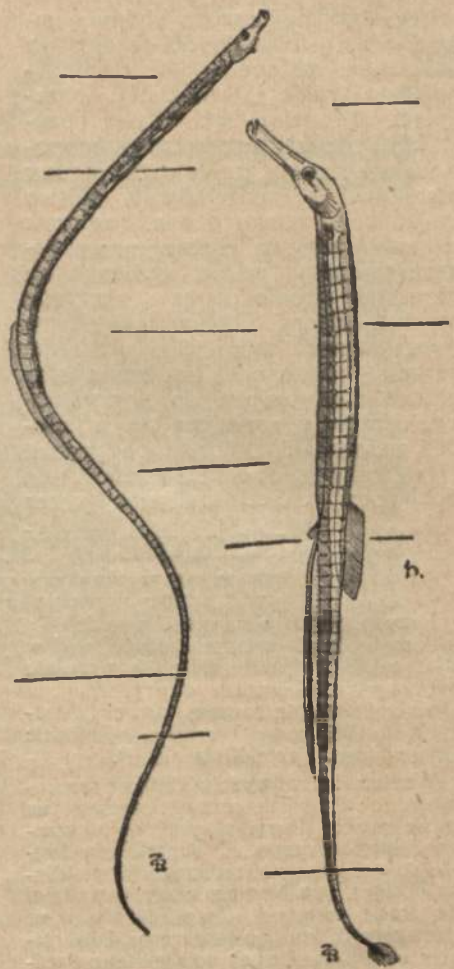
niemi. Pilnuje więc opuszczony ojciec swego potomstwa, przywierając w jego pobliżu do kamyków za pomocą wykształconych w rodzaj przyssawki nietw piersiowych, aż do czasu usamodzielnienia się młodych. Mimo tak troskłej opieki padają one, jak zresztą i ich rodzice, w wielkiej ilości ofiarą żarłoczności dorszy czyli pomuchli (*Gadus morrhua* Gthr.) (Rys. 5),



Rys. 4.

zbliżających się do brzegu w letnie, pogodne wieczory.

Tego, kto zna podobne, troskliwe zachowanie się samczyków naszych słodkowodnych cierników, nie zadziwi ten fakt ojcowskiej opieki, ale już naprawdę godne szacunku jest zachowanie się samców dwu innych rybek Bałtyku, bliskich krewnych znanego powszechnie, lecz nie

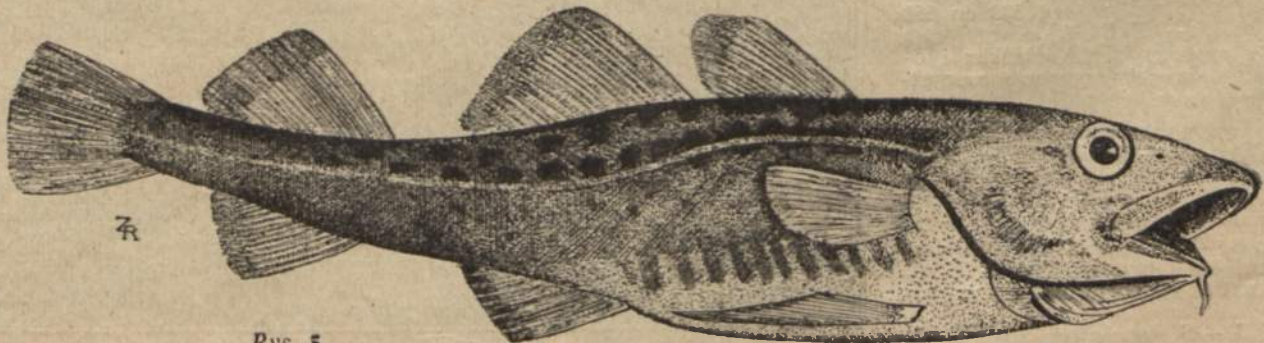


Rys. 6.

żyjącego u nas konika morskiego (*Hippocampus*), długich, cienkich rybek, podobnych do nasemek trawy morskiej, wśród której żyją.

Jeden z tych gatunków — Igliczka (*Nerophis ophidion* L.) (Rys. 6a) w ten sposób pielęgnuje potomstwo, że złożone przez samice jaja zostają przyklepione do pewnej okolicy brzuszka samca i pozostają tam aż do wyklucia się młodych rybek, niepodobnych do rodziców, zaopatrzonych bowiem w płetwy piersiowe, które w miarę dojrzewania zanikają.

W rezultacie, podczas gdy młode igliczki mogą swobodnie poruszać się w wodzie, dojrzałe, posiadające jedynie płetwę grzbietową, prowadzą prawie nieruchomy tryb życia wśród zarośli trawy morskiej.



Rys. 5.



Lecz bardziej jeszcze godnym podziwu jest stosunek do potomstwa pokrewnej igliczce — iglicy (*Siphonostoma typhe* L.) Ays. 6b), sprężystej, zielonej rybki, łatwiej poruszającej się niż poprzednia, bo posiadającej, poza grzbietową, pletwy piersiowe i pedzelkowatą pletwę na końcu długiego ogona. Samczyk tej rybki ukrywa złożone przez samice jajeczka wśród leżących na brzusznej stronie ogona i okrytych dwiema silnymi kłapami fałd skóry. Spoczywające tam jajka, a później zarodki, odżywiane są krwią oca obficie dopływającą do wspomnianych fałdek i rozwijają się w młode, podobne do dorosłych rybki. (oryginalny widok przedstawia taki kochający ojciec, któremu przez

klapy, pokrywające fałdy, przeświecają czarne oczka potomstwa. Po dojściu do pewnego wieku młode rybki opuszczają swe dziwne locum; nie kończą się jednak jeszcze troski opiekuna, który je w dalszym ciągu dozoruje, podczas gdy lekko-mysłna matka żyje sobie oddawna bez troski i swobodnie, nie interesując się losem potomstwa.

★

Oto pare przykładów z życia fauny ryb naszego morza, a jednocześnie pare przykładów w tak rozmaity sposób prowadzonej walki o wychowanie potomstwa i zachowanie gatunku, będącej powszechnym i najbardziej może istotnym prawem całego świata żyjącego.

## JESIENNE WYŚCIGI ŚLIZGACZY Z PRZYZEPNEMI MOTORAMI

Przy pięknej, słonecznej pogodzie i lekkim S. S. O. wietrze odbyły się w Warszawie na Wiśle dnia 24 września b. r. wyścigi ślizgaczy z przyczepnymi silnikami, zorganizowane przez „Wodny Klub Motorowy” przy współudziale Oficerskiego Yacht-Klubu R. P.

Według trasy wyścigi były przeprowadzone w dwóch serjach: wyścigi na trasie prostej (biegi płaskie) na dystansie 2 km. od przystani Yacht-Klubu Polski do przystani Oficerskiego Yacht-Klubu R. P. t. j. z biegiem wody, i wyścigi na trasie okrężnej (biegi okrężne) na dystansie 10 km. polegające na 7-iokrotnym opłynięciu dwóch hoi. jednej u średnicowego mostu kolejowego i drugiej na wysokości przystani A. Z. S. t. j. kolejno pod wodę i z biegiem wody.

Start dla obu seryj był lotny: dla biegów płaskich — z motorówki zakotwiczonej naprzeciw przystani Yacht-Klubu Polski (start z prądem), dla biegu okrężnego — z pływalni naprzeciw przystani Oficerskiego Yacht-Klubu R. P. (start pod prąd).

Ślizgacze zgłoszone do wyścigów zostały pogrupowane według pojemności silnikowych cylindrów bez brania pod uwagę konstrukcji i wagi łodzi; moc silnika w koniach mechanicznych przy danej kubaturze cylindrów również nie była momentem rozstrzygającym przy klasyfikacji silnika.

Startowały następujące klasy silników:

Klasa A pojemn. cyl. do 250 cm.<sup>3</sup> (moc 8 — 12 K. M.).

Klasa B pojemn. cyl. od 250 cm.<sup>3</sup> do 350 cm.<sup>3</sup> (moc 14 — 18 K. M.).

Klasa C pojemn. cyl. od 350 do 500 cm.<sup>3</sup> (moc 18 — 25 K. M.).

Klasa D pojemn. cyl. od 500 do 660 cm.<sup>3</sup> (moc 25 — 35 K. M.).

W obu wyścigach t. j. płaskim i okrężnym startowały grupowo wszystkie cztery klasy.

W biegach płaskich zwyciężyli:

Klasa A — L. Danilewicz — silnik Johnsona — wytwórnia łodzi L. Danilewicz, Klub A. Z. S., czas 4 m. 20.8 sek. (startowało 4 zawodników).

Klasa B — R. Benech, silnik Johnsona, wytw. łodzi Farman Klub A. Z. S., czas 3 m. 10.4 sek. (startowało 2 zawodników).

Klasa C — S. Kapuściński, silnik Johnsona, wytw. łodzi C. Kołodziejski, Wod-

ny Kl. Motorowy czas 2 m. 12.4 sek. (startowało 7 zawodników).

Klasa D — C. Kołodziejski, silnik Johnsona, wytw. łodzi Stocznia Modlińska, Wodny Kl. Motorowy czas 1 m. 58.4 sek. (startowało 3 zawodników).

W biegach okrężnych zwyciężyli:

Klasa A — ponownie L. Danilewicz, czas 17 m. 25.8 sek. (start. 4 zawodn.).

Klasa B — ponownie R. Benech, czas 16 m. 45.2 sek. (start. 3 zawodn.).

Klasa C — ponownie S. Kapuściński, czas 11 m. 3 sek. (start 7 zawodn.).

Klasa D — zawodnik K. Maciejewski, silnik Evinrude, konstrukcja łodzi własna — Klub W. T. W., czas 8 min. 42.2 sek. (startowało 4 zawodników). W biegu klasy D w wyścigu płaskim K. Maciejewski nie startował wskutek zakapryszenia w ostatniej chwili silnika.

Wielką przechodnią nagrodę Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego im. płk. Tomasza Krzyskiego za największą szybkość dnia bez względu na klasę i rodzaj biegu zdobył K. Maciejewski.

Nagrodę specjalną Naczelnego Dyrektora Państwowych Zakładów Inżynierji, inż. Kazimierza Meyera, za największą

szybkość, osiągnięta na ślizgaczu Stocznia Modlińskiej oraz drugą nagrodę specjalną „Johnsona” za największą szybkość dnia na silniku Johnsona zdobył C. Kołodziejski.

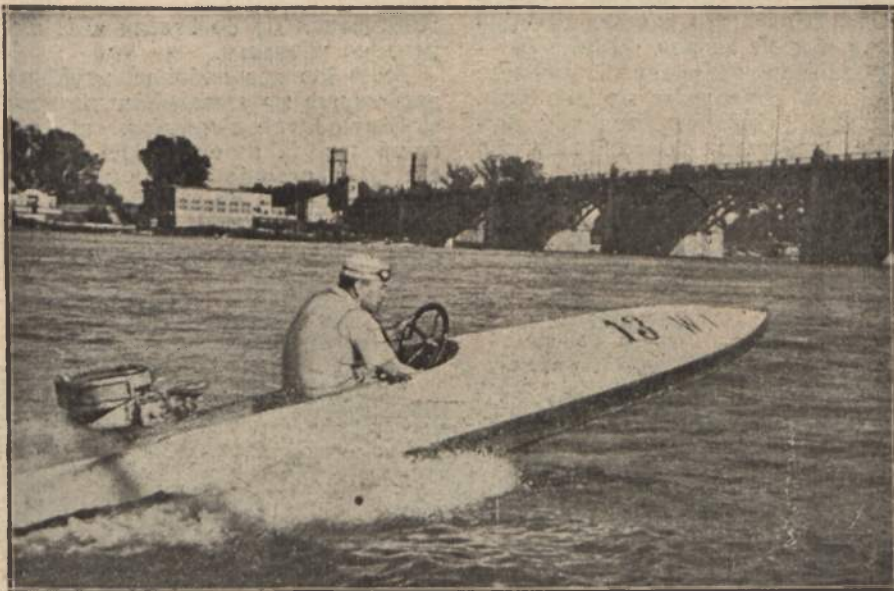
Jesienne Wyścigi Ślizgaczy nasuwają następujące uwagi:

1) Klasyfikacja silników według pojemności cylindrów nie może być w przyszłości miarodajna i należy bezwzględnie klasyfikować silniki według efektywnej mocy w koniach mechanicznych. Moc bowiem silnika, jak widać z tabeli klasyfikacyjnej niewspółmiernie wzrasta razem z powiększeniem kubatury, a poza tym typy motorów tej samej marki z różnych lat wykazują rażącą dysproporcję kubatury i mocy np. silnik mocy 35 K. M. z roku 1928 ma pojemność cylindrów 1000 cm.<sup>3</sup>, podczas gdy silnik tej samej mocy 35 K. M. z roku 1933 ma pojemność cylindrów zaledwie 600 cm.<sup>3</sup> Skutkiem klasyfikacji pojemnościowej zawodnicy, posiadający starsze typy silników, zaliczane według pojemności do klasy wyższej, nie stają do zawodów, mając silniki efektywnie słabsze, skazane zgóry na przegrana.

2) Waga ślizgacza przy silnikach tej samej mocy odgrywa decydującą rolę i dlatego wszystkie łodzie cięższe, zbudowane z dur-aluminium lub klepek gabunowej przegrały na korzyść lekkich korpusów, zbudowanych z cienkiej dykty bakelitowej.

3) Korpus ślizgacza t. j. jego forma i kontury zewnętrzne przy silnikach jednakowej mocy jedynie dają pole krajowym konstruktorom do racjonalnego współzawodnictwa oraz możliwość wykazania indywidualnej twórczości.

4) W biegach okrężnych decydującą rolę na zakrętach wokół zakotwiczonych boi gra uzbrojenie ślizgacza ostrogą (pionowa dema pletwa). Dzięki ostrodze ślizgacz robi wiraż o małym promieniu przy minimalnym zmniejszeniu szybkości, czyli wygrywa podwójnie i na dystansie i na szybkość w stosunku do ślizgaczy o nieuzbrojonym dnie. Te ostatnie ślizgacze siła rozpędu są znoszone na krzywą o dużym promieniu i dlatego zawodnik musi przed wirażem wyłączać silnik. Należy tedy na przyszłość, pozostawiając ogólną swobodę, co do konstrukcji ślizgacza, zrównać szanse zawodników w biegach okrężnych co do ostrogi.



Inż. C. Kołodziejski, zwycięzca w biegu płaskim w klasie D.



# KRONIKA

## NOWY DYREKTOR DEPARTAMENTU MORSKIEGO M. P. I H.

Z dniem 2 października objął urządowanie nowomianowany, po ustąpieniu p. Dr. F. Hilchena, Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Leonard Możdżeński, b. wicedyrektor i prokurent zakładów amunicyjnych „Pocisk”

## SPRZEDAŻ STATKU „WARTA”

Statek „Warta” należący do S. A. „Żegluga Polska” został w pierwszych dniach października sprzedany armatorowi włoskiemu O. Rosini z Genui.

W dniu 4 października „Warta” opuściła port gdyniński już pod banderą włoską, zabierając 3.400 ton węgla i 200 ton koksu do Livorno.

## NABRZEŻE JUGOSŁOWIAŃSKIE W PORCIE GDYŃSKIM

P. minister Przemysłu i Handlu zatwierdził wniosek Urzędu Morskiego, aby jednemu ze znajdujących się w budowie nabrzeży w porcie gdynińskim nadać nazwę nabrzeża Jugosłowiańskiego.

Jest to rewanż wobec Jugosławii, gdzie z okazji wycieczki parlamentarzystów polskich zdecydowano w jednym z portów nazwać nabrzeże nabrzeżem Polskim.

## WYCIECZKI MORSKIE POD POLSKĄ BANDERĄ

Wycieczki morskie pod polską banderą zdobyły sobie już w kraju dużą popularność. Frekwencja pasażerów w tegorocznym sezonie letnim, jak na nasze stosunki, była bardzo duża i niejednokrotnie statki pływały przepelnione, szczególnie podczas krótszych i tańszych wycieczek do Kopenhagi i Sztokholmu.

## Z BUDOWNICTWA OKRETOWEGO WE FRANCJI.



Statek hydrograficzny „Emile Allard” spuszczeni na wodę w dniu 21 września r. b. na stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand (napęd elektryczny, motor Diesla).



Echa tegorocznych wykładów akademickich w Gdyni. Rzut dla uczestników Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni, urządzony w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej przez Sekcję Pań Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego, pozostającą pod przewodnictwem p. Jadwigi Hilarowiczowej.

O powodzeniu, jakim cieszy się turystyka morska, świadczą liczby turystów, którzy brali udział w wycieczkach od chwili zorganizowania pierwszej wycieczki w r. 1930, mianowicie: 1930 — 475 osób, 1931 — 1.050, 1932 — 2.695 i 1933 — 5.804.

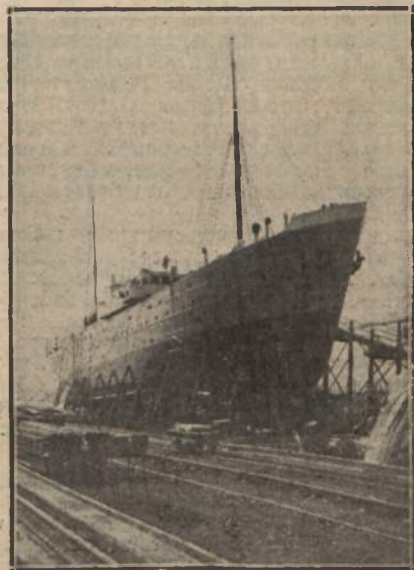
## LINJA PALESTYŃSKA

Polskie Transatlantyczne Tow. Okrętowe (Linja Gdynia — Ameryka), uruchomiło nową linię okrętową z Konstancy do Palestyny. Na linii tej pływa parowiec „Polonia”, największy ze statków polskich (15.000 ton).

Rezultaty pierwszej podróży „Polonii” do Palestyny rokują pomyślny rozwój nowej linii, opartej o stale wzrastający ruch pasażerski i towarowy między Polską a krajami Bliskiego

Wschodu, w pierwszym rzędzie Palestyną. Do tego dochodzi lokalny ruch pasażersko-towarowy między portami Bliskiego Wschodu, do których „Polonia” będzie stale po drodze zachodziła. Jest to dziś największy statek, kursujący na szlakach morskich Bliskiego Wschodu, który może z łatwością obsłużyć poważną część istniejącego tam ruchu pasażerskiego i towarowego.

Fakt, że Linja Gdynia — Ameryka, utrzymuje jednocześnie stałą komuni-



Statek do badań oceanograficznych „President Theodore Tissier”, spuszczeni na wodę w dniu 23 września r. b. na stoczni „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) Motor Diesla M. A. N. zbudowany został przez Societe Generale de Constructions Mecaniques.



kacie okrętową pomiędzy Europą a Ameryką Północną, wpłynię z pewnością również na to, iż turyści Żydzi z Ameryki będą korzystali z tej komunikacji i będą podróżowali do Palestyny przez Gdynię, Warszawę, Lwów i Konstancję.

Inauguracja Linii Polsko - Palestyńskiej, odbyła się bardzo wroczyście i znalazła głośne echo w prasie krajów Bliskiego Wschodu.

### PRZEMYSŁ RYBNY W GDYNI

Wybudowanie w porcie gdyńskim chłodni i hali rybnej, zdecydowało o rozwoju przemysłu rybackiego na terenie Gdyni. Obecnie w porcie gdyńskim pracują już 2 fabryki konserw oraz szereg wędzarni ryb.

W najbliższym czasie, jak donosi prasa miejscowa, uruchomiona zostanie nowa wędzarnia przez firmę Nordia-Have o 24 piecach i druga wędzarnia o 16 piecach. Razem więc Gdynia posiadać będzie w sezonie jesennym i zimowym 68 pieców wędzarnianych.

### NADBUDOWA CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI

W Gdyni rozpoczęto nadbudowę chłodni portowej, okazało się bowiem, że obroty towarowe chłodni tak wzrosły, iż musiano mimo okazałych jej rozmiarów zaprzestać przyjmowania do ochładzanych pomieszczeń dalszych ładunków. Chłodnia, która obecnie ma 3 piętra, zostanie nadbudowana o dalsze 2 piętra. Prace prowadzi we własnym zakresie Państwowy Bank Rolny. Powiększona chłodnia zostanie oddana do użytku już z wiosną roku przyszłego.

### 34 NOWYCH ABSOLWENTÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

We wrześniu r. b. opuściło mury Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni 34 nowych absolwentów. Na wydziale mechanicznym złożyło ostateczne egzaminy 13 uczniów Szkoły Morskiej i 2 eksternistów, na wydziale nawigacyjnym zaś 15 uczniów i 4 eksternistów. Ogółem do egzaminów ostatecznych stanęło 36 kandydatów, z czego 2 kandydatów egzaminów nie złożyło.

Na wydziale mechanicznym dyplomy z ukończenia Szkoły otrzymali pp.: Bag-niewski Jerzy, Bankier Kazimierz, Biał-galski Bolesław, Daniec Feliks, Garstka Zdzisław, Górski Antoni, Groński Władysław, Kukla Jerzy, Krzyża Romuald, Mizgalski Jan, Orzechowski Tomasz, Paulo Stanisław, Sperski Eugeniusz, Stępkowski Tadeusz i Wyględacz Brunon.

Na wydziale nawigacyjnym pp.: Abramowicz Bronisław, Bombczyński Bolesław, Chojnacki Władysław, Chudziński Antoni, Czapski Rafał, Dumania Tadeusz, Dabkowski Józef, Górski Witold, Kucharski Bolesław, Majewski Leopold, Nierojewski Jerzy, Obtułowski Jędrzej, Popielski Stanisław, Ruszczyński Edmund, Szymański Julian, Stachowski Jan, Siedź Olgierd, Werner Stefan i Zelazowski Romuald.

### O SKŁADKI NA BUDOWĘ BAZYLIKI MORSKIEJ

Komitet budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni zwraca się z odezwą do całego społeczeństwa o składanie ofiar na budowę tej świątyni, która ma być pomnikiem odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Ofiary należy wpłacać na konto P. K. O. 143.600 (T-wo Budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni). Na czele Towarzystwa Budowy stoja: J. E. Ks. Biskup Okoniewski, Ks. Dziekan Turzyński z Gdyni, Dyrektor Oddziału B. G. K. w

Gdyni p. Grabowski, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i p. Andrzej Waciniowak.

### SZKOŁA WSCHODOZNAWCZA

Instytut Wschodni w Warszawie (Miodowa 7, II piętro) zorganizował Szkołę Wschodoznawczą, w której wykłady w roku szkolnym 1933-34 rozpoczynają się w dniu 30 października r.b.

Szkoła Wschodoznawcza obejmuje:

I. Dział Ogólny (cykle wykładów sił uniwersyteckich i specjalistów; lektora-ty: rosyjski, rumuński, serbski, ukraiński, węgierski).

II. Dział Bliskiego Wschodu (języki: arabski, turecki, gruziński, studjum ta-

tarszczyzny. Obowiązkowy arabski i turecki).

III. Dział Dalekiego Wschodu (języki: chiński i japoński wraz z historią i kulturą tych krajów. Wybór języków dowolny).

Sluchacze obierają dział II lub III. Wykłady działu I i jeden wybrany lektorat obowiązkowe dla wszystkich.

Kurs Szkoły Wschodoznawczej jest trzyletni. Wymagane ukończenie szkoły średniej; uwzględnienie imnego przygotowania zależy od Komisji. Wykłady odbywają się w godzinach 17 — 21 w salach Szkoły Wschodoznawczej.

Blizszych informacji udziela Sekretarjat Generalny Instytutu Wschodniego — Miodowa 7, II piętro.

### KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE

Juljan Rummel — *Morskie Zagadnienia Polski* — Gdynia 1934. Nakład Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej Str. 64.

Nazwisko p. Juliana Rummela jest dobrze znane czytelnikom „Morza”. Jako jeden z założycieli Ligi Żegluga Polskiej, poprzedniczki dzisiejszej Ligi Morskiej i Kolonjalnej i dyrektor jej biura, był również założycielem i organizatorem „Morza” a zarazem jego gorliwym współpracownikiem. Artykuły, wychodzące z pod jego pióra, odznaczały się zawsze gruntowną znajomością tematu, śmiałości i bezpośredniością podejściem do rzeczy i wysoką wartością popularyzatorską.

Później w latach pracy pionierskiej na terenie Gdyni p. Rummel nie porzuca także pióra. Pisze często i dużo na tematy z morzem związane, zabiera również głos w sprawach Gdyni — portu i miasta.

To też ostatnia jego praca jest tylko fragmentem jego działalności publicystycznej.

W pięknej przedmowie, którą do tej książki napisał inż. Eugeniusz Kwiatkowski, b. Minister Przemysłu i Handlu, czytamy:

„Poza znakomita działalnością publicystyczną i wydawniczą Instytutu Bałtyckiego w Toruniu który dla czytelnika polskiego stworzył w ciągu kilku lat całą bibliotekę „morską” o najszerzym zasięgu zainteresowań literaturą naszą w tej dziedzinie jest dość uboga. Obecnie przybywa nowa broszura p. t. „Morskie zagadnienia Polski”, pióra wybitnego znawcy spraw morskich i zasłużonego działacza p. Juliana Rummela. Jest to zbiór referatów odczytów i przemówień, związanych z najbardziej aktualnymi zagadnieniami morskimi z lat ostatnich.

Oczywiście, iż w każdym z tych referatów przebija skryształizowana indywidualność Autora; niezależnie jednak od tego broszura ta jest nieomal mała, ale treściwa encyklopedia, odzwierciedlająca przed oczyma każdego obywatela całą gamę spraw i problemów związanych z Gdynią, z flotą handlową, z urządzeniem nowoczesnego portu, z techniką handlu międzynarodowego i morskiego, z dynamiką polityczną, koncentrującą się na naszym wybrzeżu Bałtyku.

Wszystkie te problemy — jako hasła — są dziś w Polsce dość popularne i znane. Nie może ulegać wątpliwości, iż z Gdynią wiąże się uczucia całego narodu, że nazwy naszych miejscowości nadmorskich, lub nazwy naszych okrętów towarowych, pasażerskich lub wojennych, są spopularyzowane w naj-

dalszych krańcach Rzeczypospolitej. Można powiedzieć, że wszyscy kochamy Gdynię i wszyscy jesteśmy gotowi do największych ofiar, edyby szło o obronę naszego Pomorza i Morza, że jednak dokładna znajomość zagadnień morskich, a szczególnie zagadnień ekonomicznych i technicznych, zwazanych z wybrzeżem morskiem należy wciąż jeszcze w Polsce do rzadkich wyjątków.

Z jakiegokolwiek jednak punktu widzenia przystąpimy do głębiej i rzeczowej analizy problemu morskiego w konstrukcji życia nowej Polski, to niewątpliwie musimy stwierdzić iż właśnie przez Gdynię — jako symbol wszystkich zagadnień morskich Polski — przebiega główny nerw naszej twórczej żywotności, naszej ekspansji, naszej istotnej samodzielności i naszego podźwignięcia się z głębokiej depresji gospodarczej. Tu w Gdyni właśnie i na wybrzeżu morskiem, coraz wyraźniej koncentrować się będą najważniejsze problemy polityczne współczesnej Polski, mające znaczenie ogólnie europejskie; tu gromadzić się będą możliwości swobodnej współpracy międzynarodowej, wedle której oceniona będzie wartość indywidualna Polski w zbiorowym dorobku ludzkości na polu gospodarczym; tu odważać się będą możliwości dalszego naszego rozwoju w dziedzinie handlu i przemysłu, a pośrednio i w dziedzinie rozwoju rolnictwa.

Jest więc naszym obowiązkiem przeniknąć problematykę morskie Polski nie tylko po wierzechu nie tylko w formie emocjonalnych hasła, ale do głębi, do ich istoty.

Książka p. Juliana Rummela, człowieka — który nie tylko związał treść swego życia z morzem, nie tylko ukochał je prawdziwym i szczerym entuzjazmem — ale, który sam praktycznie pracował twórczo wiele zagadnień, odda temu celowi niewątpliwie i poważne usługi”.

### TABLICE Nawigacyjne

Zainteresowanie sprawami morskimi, jakie okazało całe społeczeństwo polskie z chwilą odzyskania wybrzeża, odbić się musiało dodatnio również w dziedzinie powstawania i krzewienia wiedzy morskiej w Polsce.

Na usługach tej wiedzy stanął od r. 1927 Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej, opracowując i wydając rokrocznie najpierw skromne podręczniki, potem poważniejsze dzieła.

W miarę rozwoju polskiej marynarki wojennej i handlowej, oraz jachtingu



morskiego, wykonała się myśl wyparcia ż rąk marynarza polskiego dzieła, którym ten stale w swej pracy na morzu, przy prowadzeniu okrętu posługiwać się musiał, a które obcym swym językiem dowodziło wciąż jeszcze istniejących w tej dziedzinie u nas braków.

Dziełem tym były „Tablice nawigacyjne”.

Myśl opracowania polskich „Tablic”, realizowana z wielkimi początkowo trudnościami od r. 1929, dojrzała całkowicie dopiero w r. 1931, kiedy to rozesłano ankietę do wszystkich zainteresowanych czynników.

W wyniku tej ankiety i gruntownych przygotowań utworzono w listopadzie r. ub. Komisję dla uzgodnienia projektu „Tablic”, w skład jej weszli wybitni fachowcy z pośród oficerów marynarki wojennej i handlowej, wykładowcy nawigacji i astronomji, przedstawiciele towarzystw żeglugowców, wydziału morskiego. P. I. M. i t. p.

Po prawie rocznej, żmudnej i wyjątkowej pracy Komitetu Redakcyjnego, pozostającego pod przewodnictwem kpt. ż. w. Stanisława Dłuskiego, polskie „Tablice nawigacyjne” ujrzały obecnie światło dzienne. (Nakład i druk Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1933 r., str. 187 + XXIX)

Obejmują one zbiór logarytmów i innych tablic matematycznych, służących do rachunku nawigacyjnego i astronomicznego. Zadaniem tablic nawigacyjnych jest bowiem ułatwienie i przyspieszenie obliczenia położenia okrętu na

morzu. Polskie „Tablice” wyróżniają się korzystnie wśród innych tego rodzaju tablic tem, że, poza bardzo praktycznym układem, posiadają także obszerny dział pożytecznych dla każdego marynarza danych, dotyczących porównania m. in. wag, skal i t. p., oraz — w „Dodatku” — nadzwyczaj praktyczne amerykańskie tablice Dreisenstoka, służące do łatwego i szybkiego obliczenia astronomicznej linii pozycyjnej statku oraz do rozwiązywania szeregu innych zagadnień nautycznych.

Każdą pożyteczną pracę z zakresu wiedzy morskiej witamy zawsze w prawdziwą radością, tę pracę zaś notujemy ze szczególnym zadowoleniem. Komitetowi Redakcyjnemu za sumienny wysiłek a Instytutowi Wydawniczemu P. S. M. za inicjatywę i estetyczne wydanie „Tablic” należą się wyrazy prawdziwego uznania.

—):\*(:—

#### 10-LECIE „ISKIER”

Iskry, tygodnik dla młodzieży gimnazjalnej, poświęcił w ostatnim 41 numerze, wiele miejsca dziesięcioleciu swego istnienia. Otwiera numer — „słowo wstępne”, to samo, które otworzyło Nr 1 pierwszego dziesięciolecia. Hasłom i ideałom w nim zawartym były „Iskry” zawsze wierne zyskując sobie szerokie grono czytelników-przyjaciół, grupując koło siebie przyjaciół-literatów i pedagogów, którzy pióra swe „Iskrom” oddali. „Iskry” są dziś jedynym w Polsce tygodnikiem dla młodzieży dojrzałszej i spełniają dobrze swe

zadanie. W każdym numerze znajdują czytelnicy popularne, jednak dobrze naukowo opracowane artykuły, nowele, odcinek powieści, poezje, nado dwustronicową „Gazetkę” dająca przejrzysty konspekt ostatnich wypadków politycznych, gospodarczych i społecznych. „Nasze listy” utrzymują stały, serdeczny kontakt Redakcji z czytelnikami, „Rozrywki” dają wiele przeróżnych konkursów.

Najnowszy numer przynosi z okazji jubileuszu artykuł dawnego czytelnika, T. Rogowskiego: „W iskrowy Jubileusz”. Autor w serdecznych słowach wspomina pierwsze zapoznanie się z „Iskrami”, podkreśla różne przejawy życia Iskrowego, w których sam żywy brał udział. Dalej — z artykułów numeru wyróżnić trzeba szkic prof. Aurelego Drogoszewskiego: „Zofia Kossak-Szczucka”. W dziale „W drodze, po zdrowie i hart”, znajdujemy opis zawodów kajakowych polskiej drużyny harcerskiej na tegorocznym Jamnoree. „Iskry” uwzględniają stale wiele działów, m. in. harcerski („Na tropie harcerskim), sportowy („W drodze po zdrowie i hart”), feljton aktualny („Przez male okienko”, „Kartk z życia”), „Warto przeczytać” — książki i czasopisma.

Pismo redagowane jest żywo i starannie dobór ilustracji zawsze bardzo interesujący, nie wiec dziwnego że „Iskry” przetrwały wiele trudnych chwil i trwają w obecnym trudnym, kryzysowym okresie, że zdobywają sobie ciągle nowych czytelników i przyjaciół.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## ZBIÓRKA NA MARYNARKE WOJENNA

Zarząd Główny Lig. Morskiej i Kolonjalnej wydał odezwo do wszystkich Oddziałów Okręgów Lig. o zorganizowanie akcji zbórkowej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Jak wiadomo — zbiórka na cele rozbudowy polskiej floty wojennej została powierzona Lidze Morskiej i Kolonjalnej uchwałą Rady Ministrów. Na czele Zarządu Funduszu Obrony Morskiej stanie — jako delegat Prezesa Rady Ministrów

—gen. Kazimierz Sosnkowski. Wszystkie sumy na ten cel będą użyte w całości, bez żadnych potrąceń na koszty administracyjne, czy manipulacyjne, zgodnie z życzeniem ofiarodawców.

Na apel Zarządu Głównego Lig. Morskiej i Kolonjalnej odpowiedział jako jeden z pierwszych Oddział Pracowników Funduszu Bezrobocia w Warszawie. Oto wskutek wystąpienia Zarządu Oddziału około 90 procent pracowników Dyrekcji Funduszu Bezrobocia i Ziemskiego Zarządu Obwodowego Funduszu Bezrobocia onodatkowało się dobrowolnie kwota od 10 do 50 groszy miesięcznie, począwszy od 1 paździer-

nika r. b., na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Jednocześnie zjazd delegatów Kasy Przechowczości Pracowników Funduszu Bezrobocia wyasygnował kwotę złotych 300 na ten sam cel.

Zarząd Główny Lig. Morskiej i Kolonjalnej podaje fakt ten do wiadomości publicznej, jako przykład obywatelskiego stanowiska i zrozumienia doniosłości posiadania przez kraj nasz marynarki wojennej.

## GEN. KAZIMIERZ SOSNKOWSKI NA CZELE FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ

W pośiedzialek 16 października rb., Pan Premier Jędrzejewicz podpisał nominację Generala Dywizji Kazimierza Sosnkowskiego na przewodniczącego Funduszu Obrony Morskiej.

Fundusz Obrony Morskiej ma za zadanie zbieranie wśród społeczeństwa dobrowolnych ofiar na rozbudowę naszej marynarki wojennej. Akcja tej zbiórki została powierzona — jak wiadomo — specjalną uchwałą Rady Ministrów Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Prezes Zarządu Głównego Lig. gen. G. Orlicz-Dreszer powierzył ze swej strony sta-

nowisko Wiceprezesa Funduszu p. Janowi Dębskiemu, wiceprezesowi Zarządu Głównego. Obecność na czele tej tak ważnej dla naszej przyszłości akcji społecznej gen. Sosnkowskiego, zasłużonego organizatora polskiej siły zbrojnych na lądzie witamy z prawdziwą radością.

## OFIARNOŚĆ SPOŁECZEŃSTWA NA ROZBUDOWĘ FLOTY

W dniach ostatnich do Lig. Morskiej i Kolonjalnej i do Kierownictwa Marynarki Wojennej napływały spontaniczne, często do gęb wzruszające deklaracje i dowody ofiarności społeczeństwa na cele rozbudowy polskiej floty wojennej. Mimo, że zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej zostanie oficjalnie otwarta dopiero w najbliższym czasie, liczba takich przedtem nowych zgłoszeń mnoży się z dnia na dzień.

Między innymi w Kierownictwie Marynarki Wojennej przed kilku dniami zjawili się dwaj ociemni inwalidzi, prowadzeni przez specjalne tresowanego psa, którzy w imieniu Zjednoczenia Pracowników Niewidomych (warsztaty: szczerokarski i koszykarski) zadeklarowali 50 złotych na rozbudowę floty wo-



Jennej, składając jednocześnie odpowiednie pismo, w którym między innymi czytamy:

„Choć zamarle nasze oczy tego powstającego na Bałtyku cudu, jakim będzie Polska Marynarka Wojenna — nie ujrzają, to jednak nasze serca i dusze odwołują się do tego, co będzie dumą każdego Polaka.

Niech żyje Polska Flota Wojenna na cześć, sławę i wolność polskiego narodu!”

Do Ligi Morskiej i Kolonjalnej nadszedł od p. Józefa Mrozewicza, nauczyciela z Sarn na Wołyniu list, w którym p. Mrozewicz deklaruje dobrowolną składkę na flotę wojenną w wysokości 100 złotych rocznie, płatną do końca jego życia.

Ogółem w ostatnim czasie zadeklarowano w ten sposób spontanicznie i przedterminowo około 400.000 złotych na rozbudowę polskiej floty wojennej.

#### Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO ZARZ. GL. L. M. I K.

Na czele Wydziału Kolonjalnego Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej stanął prezes Zarządu Głównego gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. Poza tem w

skład prezydium wydziału weszli: mjr. dypl. Mieczysław Fularski, jako wiceprezes i p. Stanisław Zieliński, jako sekretarz.

Na jednym z ostatnich posiedzeń powołano do życia 8 sekcji Wydziału Kolonjalnego, obejmujących całość prac wydziału. Są to sekcje: ludnościowa — przewodniczący naczenik wydziału w Ministerstwie Spraw Zagranicznych dr. Apoloniusz Zarychta, ekspansji gospodarczej — przewodniczący — dr. Wiktor Rosński, prezes Oddziału Związku Pionierów Kolonialnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, mandatowa — przewodniczący p. Hubert Sukiennicki, sekcja południowo-amerykańska — przewodniczący p. Michał Pankiewicz były radca emigracyjny na Amerykę Południową, sekcja północno-amerykańska — przewodniczący narazie vacat, sekcja afrykańska — przewodniczący p. Franciszek Łyp, sekcja palestyńska — przewodnictwo narazie jeszcze nieobsadzone i sekcja higieny tropikalnej — przewodniczący dr. Aleksander Freyd.

Prawie wszystkie sekcje rozpoczęły już prace, zmierzające do pogłębienia badań nad poszczególnymi zagadnieniami z dziedziny zainteresowań kolonialnych Ligi.

Kresów Wschodnich. Jest prezesem i głównym właścicielem cukrowni Sitkowiec. Tworzy zakład hodowli nasion „Meridian”, który w okresie wojny dostarcza nasion buraczanych nawet Stanom Zjednoczonym i Francji. Wchodzi do władz szeregu przedsiębiorstw przemysłowych i finansowych. Po wyjściu Niemców z Kijowa i po upadku rządów Petlury musi opuścić ukochane przez siebie Kresy. Wyjeżdża przez Odesę do kraju, przyczem bierze z bronią w rękę udział w przemarszu dywizji generała Żeligowskiego z Odesy.

Po przyjeździe do Warszawy zostaje Podsekretarzem Stanu w Ministerjum Apropowacji; później przez parę miesięcy jest jego kierownikiem. Okres urzędowania Oskara Sobańskiego na stanowisku Wiceministra oraz kierownika tego Ministerstwa jest najtrudniejszym okresem apropowacji: tak ludności cywilnej jak i armii na froncie. Wywiązuje się z tej pracy bardzo chwalenie, o czem świadczy szereg pism Naczelnego Dowództwa oraz specjalny medal pamiątkowy. Gdy Wojska Polskie zajmują cześć Wołynia i Podola obejmuje w randze Podsekretarza Stanu Dyrektorstwo Skarbu w Zarządzie Cywilnym Ziemi Wołynia i Frontu Podolskiego. Organizuje tam finanse oraz życie przemysłowe i handlowe.

Po ukończeniu wojny przechodzi znów do życia gospodarczego, stając na czele Towarzystwa Transportu i Żeglugi „Polbal”. Jednocześnie jest przez cały czas pobytu w kraju członkiem Zarządu Cukrowni Woźuczyn, zasiada przez jakiś czas w Zarządzie Cukrowni Gosławice, Banku Towarowego oraz Banku Kupiectwa Polskiego, jest też członkiem władz szeregu innych towarzystw i instytucji gospodarczych. Przez pewien czas był Dyrektorem Związku Cukrowni Polskich. Ostatnio był członkiem Kontrol, Magistratu m. stoł. Warszawy. Do ostatniej chwili życia zajmował się także akcją charytatywną, będąc przewodniczącym oddziału „Caritas” przy parafii Św. Barbary.

Śp. Oskar Sobański był entuzjastycznym wyznawcą polskiej idei morskiej. W pracach Ligi Morskiej i Kolonjalnej bierze udział od samego jej początku. Przez szereg lat jest członkiem Rady Głównej Ligi, a przez okres dwóch kadencji sprawuje obowiązki wiceprezesa Zarządu Głównego L.M.K., przyczem w najtrudniejszym okresie bytu naszej organizacji wytrwale stoi na powierzonym mu stanowisku. W ostatnim czasie z powodu nawalu pracy zarobkowej bierze już tylko luźniejszy udział w pracach Ligi.

Śp. Oskar Sobański wybitnie uzdolniony odznaczał się zawsze wielką dobrocią, pogodą ducha i szlachetnością charakteru. W sobotę, na dzień przed zgonem, odwiedził Go jeden z Jego kolegów, przynosząc Mu znaczek Póżyczki Narodowej, którą subskrybował ponad swe możliwości finansowe. Znaczek ten z dumą przypiął sobie do koldry. Nazajutrz ze znaczkiem tym, który stał się niejako symbolem jego niestrudzonej i ofiarnej pracy społecznej, złożony został do trumny.

Śp. Oskar Sobański pozostawił po sobie nieutulony żal wszystkich najbliższych oraz na lepsze wspomnienie wśród wszystkich tych, którzy z Nim kiedykolwiek współpracowali.

Po trudach pracowitego życia niech odpoczywa w spokoju!

## Z ŻAŁOBNEJ KARTY

### Ś. p. Oskar Sobański

W niedzielę, dnia 8 października r. b., zmarł w Warszawie ś. p. Oskar Sobański, jeden z założycieli naszej organizacji i najbardziej zasłużonych jej członków.

Urodzony w Zurichu dnia 16 września 1877 r., stracił bardzo młodo ojca i był wychowywany przez matkę, Natalię z Michałowskich, wnuczkę generała Księstwa Warszawskiego. Gimnazjum ukończył w Krakowie, gdzie uczęszczał do szkoły Św. Anny. Uniwersytet ukończył również w Krakowie, zapisawszy się na wydział filozoficzny — studjum rolnicze. Mimo, iż otwierała się przed nim bardzo poważna kariera naukowa, zaraz po otrzymaniu dyplomu wraca na Podole, gdzie obejmuje rodzinny majątek. Zwedenówkę w pow. jampolskim. Bardzo młodo poślubia Janinę Domanińską; z małżeństwa tego pozostało dziesięcioro dzieci.

Od młodości Oskar Sobański bierze czynny udział w pracy społecznej. Już na Uniwersytecie jest prezesem Kółka Rolników, po zamieszaniu na Podolu jest wybrany sędzią przysięgłym oraz członkiem gubernjalnego ziemstwa i bierze bardzo czynny udział w życiu gospodarczym ziemianstwa podolskiego. Jest członkiem Zarządu Towarzystwa Rolniczego, zakłada przy nim sekcję gorzełniczą, której prezesem jest aż do chwili, gdy Towarzystwo wskutek rewolucji bolszewickiej przestaje istnieć. Stałe zasiada w Komitetach Wystawy rolniczej w Winnicy, oraz jest czynnym członkiem władz Podolskiego Syndykatu Rolniczego.

Po 1905 r. bierze czynny udział w życiu politycznym. Z wybuchem wojny Oskar Sobański jest jednym z czynniejszych członków Zarządu Polskiego Towarzystwa Pomocy ofiarom wojny w Kijowie. Jednocześnie jest prezesem oraz głównym organizatorem Towarzystwa Żłobków Dziecięcych. Po wybuchu rewolucji zostaje pierwszym skarbnikiem Zarządu Głównego Polskiej Ma-



Ś. p. Oskar Sobański.

cierzy Szkolnej w Kijowie, jest jednym z delegatów na Ogólny Zjazd Polski Ziemi Ruskich i zostaje wybrany na Członka Polskiego Komitetu Wykonawczego na Rusi. Jest jednym z inicjatorów i założycieli Stronnictwa Pracy Narodowej, w którym pełni obowiązki wiceprezesa. Przy Jego udziale i inicjatywie powstaje w Kijowie centralna organizacja ziemianstwa polskiego „Rada Ziemian”, której zostaje wiceprzewodniczącym. Najukochańszem jednak dziełem Zmarłego było Gimnazjum Polskie w Kijowie. Aż do chwili wyjazdu do kraju jest wiceprezesem Towarzystwa opiekującego się tem Gimnazjum.

Równocześnie Oskar Sobański bierze czynny udział w życiu gospodarczym





# PIONIER KOLOONIALNY

## MARYNIZACJA OBROTÓW HANDLOWYCH Z AMERYKĄ ŁACIŃSKĄ

Napisał **Jan Wo nar**, Warszawa

Kryzys gospodarczy, który wywołał głębokie perturbacje w dziedzinie wymiany handlowej i współpracy gospodarczej narodów, odbił się również niekorzystnie na naszych stosunkach handlowych z innymi krajami. Miesięczne obroty towarowe z zagranicą spadły w pierwszym półroczu r. b. poniżej 5 zł. na głowę ludności, co świadczy o katastrofalnym skurczeniu się naszych możliwości eksportowych i importowych. Mimo tych smutnych i demoralizujących zjawisk zachodzą jednak w dziedzinie naszego handlu zagranicznego pewne przeobrażenia, które mają doniosłe znaczenie z punktu widzenia polityki handlowej i morskiej Polski. Nasz bilans z krajami zamorskimi zaczyna się powoli, ale widocznie poprawiać, a gros obrotów towarowych z tymi krajami przechodzi już przez porty polskie z ogromną korzyścią dla całego gospodarstwa narodowego. Są to skutki celowych zarządzeń celnych i polityczno-handlowych Rządu, jak morskie preferencje celne, wiązanie przywozu z wywozem, premjowanie w najrozmaitszych formach eksportu zamorskiego i t. p. Zarządzenia te nie tylko chronią nasz bilans handlowy i płatniczy, ale jednocześnie pomagają naszej ekspansji na dalekich rynkach zamorskich i zmierzają do stworzenia takich warunków, by dalszy rozwój naszych stosunków z tymi rynkami był oparty nie na jednostronnych — jak to było dotychczas — lecz na wzajemnych i wspólnych korzyściach.

Jest rzeczą naturalną, że każdy z tych terenów zamorskich wymaga specjalnego opracowywania i przystosowywania do niego instrumentów polityki handlowej i morskiej. Inne są bowiem potrzeby i możliwości rynku północno-amerykańskiego, inne w kolonjach i do-

minach afrykańskich, a jeszcze inne na rynku chińskim lub japońskim. W niniejszym artykule zajmujemy się rynkami republik środkowo- i południowo-amerykańskich, czyli t. zw. Ameryki Łacińskiej, która stanowi jednolity kompleks gospodarczy, zarówno w gospodarce międzynarodowej, jak i z punktu widzenia interesów polskich. Kraje te posiadają bogate źródła surowców i artykułów pierwszej potrzeby i stanowią pojemne rynki zbytu dla produkcji przemysłowej. Polska importuje stamtąd wełnę, bawełnę, skóry surowe, quebracho, siemię lniane, tłuszcze zwierzęce, kawę, kakao i szereg innych artykułów, niezbędnych dla jej normalnego rozwoju gospodarczego. Import ten odbywa się dotychczas prawie wyłącznie przy pośrednictwie zachodnio-europejskich, głównie holenderskich i niemieckich domów handlowych, które udzielała polskim odbiorcom taniego i dłuższego kredytu towarowego. Pośrednicy ci są zainteresowani jedynie w umieszczeniu swego towaru na rynku polskim, a inne kwestie jak np. jaka droga ten towar dojdzie do Polski i czy w zamian za ten import Polska coś wyeksportuje, są dla nich obojętne, jeśli nie obce. Wskutek tego rodzaju organizacji importowej towaru łacińsko-amerykańskiego przychodziły do niedawna do Polski w większości drogą lądową via Niemcy, gdyż tak było korzystniej dla t. zw. „abladerów“ zachodnio-europejskich, a eksporter polski musiał z wielkim wysiłkiem i pomocą szukać kontaktów z importerami w Ameryce Łacińskiej, gdyż nie miał ani banku, ani domu handlowego, ani linii okrętowej, ani domu ekspedycyjnego, któryby mu tę pracę ułatwiał i pomagał mu zorganizować się w możliwościach rynkowych. Jest rzeczą oczywistą, że te-

go rodzaju układ stosunków handlowych był wysoce niekorzystny dla Polski.

Dopóki była pomyślna konjunktura gospodarcza i dopóki rynki europejskie były dostatecznie pojemne, mało kto interesował się zagadnieniem handlu z Ameryką Łacińską. Dopiero w ostatnich 2 latach nastąpił pewien zwrot w nastawieniu opinii sfer gospodarczych i rządowych do tych zagadnień. Oprócz wprowadzenia systemu preferencyjnych ceł morskich, który dotyczy oczywiście różnych artykułów bez względu na kraj pochodzenia, zastosowano szereg środków, które mają na celu przede wszystkim poparcie eksportu produktów polskich na rynki łacińsko-amerykańskie. Przywóz kawy został uzależniony od wywozu pewnych artykułów polskich na rynki zagraniczne, lub od wykupu na rzecz tego wywozu, a przez jakiś czas przywóz kawy brazylijskiej był związany z wywozem szyn do Brazylii. W ostatnim czasie większość artykułów łacińsko-amerykańskich, jak skóry surowe, quebracho, wełna, siemię lniane i inne nasiona oleiste, kazeina, albumina, skóry futrzane i t. p., zostały zakazane do przywozu, a pozwolenia przywozowe są wydawane jedynie za pewnymi opłatami na rzecz funduszu eksportowego, lub za dokonany wywóz pewnych towarów polskich. Ponadto pionierskie transakcje eksportowe na rynki łacińsko-amerykańskie, jak i na inne rynki zamorskie są podjęte specjalnymi premiami z funduszu eksportowego. Zmobilizowanie tych środków zaradczych nie rozwiązuje jeszcze całego zagadnienia handlowego w stosunku do krajów łacińsko-amerykańskich, ale przyniosło już szereg pozytywnych korzyści, co potwierdzają liczby statystyczne. Najważniejsza z tych ko-



rzyści. to bardzo poważna marynizacja przywozu produktów łacińsko - amerykańskich do Polski i coraz większe zainteresowanie dla ekspansji eksportowej na te rynki.

O skuteczności i celowości systemu preferencyjnych cel morskich w

stosunku do Ameryki Łacińskiej świadcza następujące dane Głównego Urzędu Statystycznego, dotyczące przywozu z tej części świata w ostatnich 4 latach i w pierwszym półroczu r. b. via porty polskie.

### Przywóz z Ameryki Łacińskiej w 1.000 zł.

R O K	Z Ameryki Środkowej		Z Ameryki Południowej	
	O g ó l n e	Przez porty polskie	O g ó l n e	Przez porty polskie
1929	12 773	7 718	115 328	67 613
1930	11 069	7 712	67 511	36 392
1931	9 505	6 136	54 692	22 567
1932	6 768	6 026	40 136	26 582
1933/I półrocze	3 489	3 365	22 260	15 218

Widzimy więc, że udział portów polskich w przywozie z Ameryki Łacińskiej wzrasta z każdym rokiem i że w pierwszym półroczu roku bieżącego przeszło przez Gdańsk i Gdynię  $\frac{3}{4}$  towarów łacińsko - amerykańskich, importowanych do Polski, podczas gdy w roku 1929 zaledwie  $\frac{1}{2}$ , a w latach poprzednich jeszcze znacznie mniej. Jeśli wycelować niektóre produkty argentyńskie (skóry surowe, tłuszcze zwierzęce, siemienie), to można powiedzieć, że już prawie cały przywóz z Ameryki Łacińskiej odbywa się obecnie przez porty polskie, przyczem Gdynia, która jeszcze w roku 1929 prawie nie uczestniczyła w tych obrotach, zajmuje dzisiaj miejsce przodujące. W pierwszym półroczu r. b. przeszło przez Gdynię towarów łacińsko - amerykańskich za 10,7 milionów zł., a w r. 1929 zaledwie za  $\frac{1}{2}$  milj. zł. Postępy marynizacji i wynikające z niej korzyści są widoczne i oczywiste. Dążeniem na najbliższą przyszłość musi być odciągnięcie reszty

towarów od kolei niemieckich i skoncentrowanie całego przywozu łacińsko - amerykańskiego w portach polskich, tembardziej, że istnieją 2 regularne linie okrętowe, które łączą porty południowo-amerykańskie z naszymi. („Finland Syd America Linjen“ i „Johnson Line“).

Jeśli doprowadzimy do tego, będzie to rozwiązaniem dopiero pierwszej części zagadnienia importu łacińsko - amerykańskiego. Dalszym etapem musi być zorganizowanie składów konsygnacyjnych dla surowców i innych artykułów łacińsko - amerykańskich w Gdyni i w Gdańsku i powstanie wielokupieckich domów handlowych, względnie równorzędnych organizacji handlowych, któreby zastąpiły pośrednictwo zachodnio-europejskie i służyły jednocześnie jako narzędzie naszej ekspansji handlowej na rynkach łacińsko - amerykańskich.

Nieco gorzej przedstawia się kwestja marynizacji wywozu polskiego, jak to wynika z poniższych cyfr statystycznych:

### Wywóz Polski do Ameryki Łacińskiej w 1 000 z .

R O K	Do Ameryki Środkowej		Do Ameryki Południowej	
	O g ó l n e	Przez porty polskie	O g ó l n e	Przez porty polskie
1929	94	66	20 297	6 348
1930	2 406	266	16 270	6 649
1931	992	360	8 894	1 406
1932	369	7	6 823	1 133
1933/I półrocze	157	55	7 562	2 507

Dane te wskazują, że na odcinku eksportowym niema jeszcze żadnej widocznej poprawy, a nawet sytuacja pogarsza się. Jeśli bowiem wycelować pewne masowe ładunki węgla, cementu, szyn i rur, to prawie cały wywóz drobnicowy do portów łacińsko - amerykańskich idzie przez koleje i porty niemieckie. Składa się na to szereg okoliczno-

ści natury handlowej i transportowej, nie wyluczając konserwatywnu, a często nawet nieświadomości sfer eksportowych. Przedewszystkiem trzeba wziąć pod uwagę, że wywozimy na omawiane rynki w większości artykuły niemassowe, jak np. karbid, przedzie i inne wyroby włókiennicze, maszyny, naczynia emalowane, drobne partje rur i t. d.,

które to towary wymagają terminowych dostaw i nie zawsze mogą czekać na okazje frachtowa z portu polskiego. Poza to ważna rolę odgrywa tu kwestja konkurencyjności. Transport via koleje i porty niemieckie jest dotychczas tańszy, niż transport via koleje i porty polskie z przeładunkiem w jednym z portów zachodnio-europejskich. Dopóki ten moment konkurencyjności nie zostanie przewyżniony, nie można liczyć na zwiększenie się obrotów wywozowych przez porty polskie. Zastosowanie środków administracyjnych byłoby tu niecelowe, gdyż odbitoby się niekorzystnie na kalkulacji cen naszych produktów eksportowych i osłabiłoby ich zdolność konkurencyjną. Należy więc szukać innych metod, by i to zagadnienie rozwiązać w miarę polskich interesów gospodarczych.

Nie ulega wątpliwości, iż przeprowadzenie dokładniejszych badań nad poszczególnymi elementami tego zagadnienia nasunęłoby środki zaradcze, by zwalczyć dumpingowe stawki kolejowe i portowe ze strony Niemiec i skoncentrować cały obrót towarowy z Ameryką Łacińską w portach polskich.

## ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!



Nagroda przechodnia okryta w srebro otrzymał pamiątkowy talerz Nieborowski z portretem króla Jana Sobieskiego, ufundowana przez Zarząd Główny Stowarzyszenia „Onieki Polskiej nad Rodakami na Obczyźnie” w Warszawie dla polskich związków śpiewających we Francji i Belgji.



# DROGI I METODY KOLONIZACJI ZAMORSKIEJ

Napisał **Michał Pankiewicz**, b. radca emigracyjny na Amerykę Południową

Wobec narastającego zainteresowania sprawami kolonizacji zamorskiej staje się kwestia na czasę podsumowanie wniosków, będących wynikiem doświadczeń własnych i obcych w tej dziedzinie.

Przy podchodzeniu praktycznym do zagadnienia kolonizacji pierwszą sprawą, która się wylania, jest sprawa wyboru terenu kolonizacyjnego, na którym będzie się prowadziło prace kolonizacyjne. Jeszcze przed paroma laty istniały pod tym względem poważne rozbieżności. Obok Parany wysuwano Ango, Peru, Espirito Santo, nie doceniając znaczenia faktu najistotniejszego, iż najlepszym twórcą polityki emigracyjnej jest sam emigrant i że najbardziej pewnymi drogami są zawsze szlaki, utworzone przez samych wychodźców.

Ruchy emigracyjne mają swoje głębokie podstawy życiowe i własną logikę, nad którą nie można przechodzić do porządku dziennego.

Z krajów południowo-amerykańskich wychodźstwo polskie istnieje do Argentyny, Brazylii, Urugwaju i Paragwaju i tylko te kraje mogą wchodzić w grę, jako tereny dla naszego osadnictwa.

Rzecz jasna, że nie może być mowy o kolonizacji w całej Brazylii, prawie dorównywuącej wielkością Europie lub w całej Argentynie, siedem razy większe: od Polski, a tylko w tych prowincjach czy stanach, gdzie ludność polska osiadła zwraca masę i tworzy poważniejsze skupiska, jak w Paranie i w Misones.

Fakt istnienia obok prosperujących skupisk polskich ułatwia znakomicie w nowozakładanej kolonii wytworzenie odpowiedniej atmosfery moralnej, bez której rozwój i postęp żadnej kolonii jest nie do pomyslenia. Ażeby móc przewyciężyć trudności pionierskiego osadnictwa, trzeba mieć wolę do pracy, wiarę w wyniki pracy i dużo życiowego hartu w stosunku do napotykanymi przeciwnościami, które to zalety u wychodźców świeżo przybyłych z kraju znajdują się naogół w stanie osłabienia. Większość emigrantów, bez względu na to z jakimi uczuciami opuszczają Polskę, w krótkim czasie po wyładowaniu wrócić do kraju zdychnąć ma za co.

Nieznajomość języka, zwyczajów, inny układ życia, inna roślinność, gleba, inne tempo wegetacji — wszystko razem oddziaływa przygnębiająco na emigranta, ostudza jego zapał do pracy i czyni go podatnym na wszelkie podszepty destrukcyjne, których nie brak nigdzie. Dlatego jeszcze przed przybyciem osadników z Polski należy stworzyć osiedle z kilku czy kilkunastu rodzin, już otrząskanych z warunkami

gospodarki w lesie dziewiczym, i to osiedle stopniowo powiększać przez dopływ świeżych emigrantów z Europy. Nowi osadnicy, wciągnięci od razu w wir życia i pracy, nie będą mieli czasu na zastanawianie się nad niewygodami i trudnościami nowego życia oraz na oplakiwanie straconych dóbr w Polsce, chociażby te dobra istniały tylko w ich wyobraźni. Wogóle stosunek emigrantów do Polski od daty wyładowania ich w nowym kraju stale zmienia się na lepsze. O ile w większości wypadków opuszczają Polskę z narzekaniami, o tyle po przyjrzeniu się stosunkom, panującym w Ameryce czy Brazylii, zaczynają Polskę cenić a po niejakiem czasie idealizować.

Przykład pracy i dorabiania się starych kolonistów będąc jednym z głównych czynników stanu moralnego w nowej kolonii, sam nie wystarcza. Bez względu a sumę i wartość świadczeń, okazywanych osadnikom, ceny za ziemię nie mogą przewyższać średniego poziomu cen w danej okolicy a właściwie powinny być nieco niższe. Każdy złoty, każdy nawet grosz pobrany lub zapisany na ciężar rachunku kolonisty bez bijącego w oczy uzasadnienia, wywołuje szerokie rozmnowy i komentarze, podrywające stan moralny na kolonii. Niebezpiecznym również zjawiskiem jest okazywanie pomocy kredytowej, z której każdy osadnik chętnie korzysta, ale rzadko który poczuwa się do obowiązku wyrównania zaangażowanych zobowiązań. Statystycznie zostało udowodnione, że liczba rodzin, opuszczających kolonię, jest tem większa, im było większe zadłużenie czyli pomoc kredytowa dla przybyłych z Europy kolonistów.

Niezbyt wyraźnie sformułowane warunki umowy między instytucją kolonizacyjną a kandydatem na osadnika były zawsze i są przyczyną wielu zatargów, psujących atmosferę na kolonii i znajdujących później odgłosy w prasie. Świeży osadnik nie rozumie żadnych odcieni myśli, nie uznaje przrzeczeń fakultatywnych. Wszystko, o czem mu się tylko nadmieni w jakiegokolwiek formie, uważa za konkretne zobowiązanie i domaga się jego realizacji.

Wogóle stosunki w nowozakładanych koloniach są tem zdrowsze, im obowiązki administracji są prostsze i sprowadza się do wymierzenia ziemi, przeprowadzenia niezbędnych dróg i pokazania kolonście jego działki ziemi. Inne potrzeby kolonisty powinny być załatwiane poza administracją kolonii.

Dla zaopatrywania kolonistów w niezbędne towary należy stworzyć organizację handlową, niezależną od

administracji kolonii, aczkolwiek będącą jednym z ogranów działalności instytucji. Przy zmonopolizowaniu handlu w kolonii przez te organizacje i wprowadzeniu zasady premiowania czynionych zakupów w formie zapisywania premii na rachunek odciośnego kolonisty sklep w kolonii z czasem przetworzyłby się w kooperatywę, łączącą wszystkich kolonistów i pracującą wyłącznie dla nich.

Gospodarowania najlepiej każdy się uczy na przykładzie. Zakładając ze starych kolonistów podwalny pod nowe osiedle, należy wyszukać przynajmniej jednego rozumnego i doświadczonego kolonistę, dać mu za darmo działkę ziemi i zobowiązać do prowadzenia gospodarki z uwzględnieniem wskazówek inspektora rolnego, jak wadomo, istniejącego w Paranie i kierującego pracą kółek rolniczych.

Wogóle do gospodarczego i moralnego podniesienia kolonii należy dążyć przez rozbudzanie inicjatywy samych osadników przez ciągłe zmuszanie do samodzielnego myślenia o swoich potrzebach i ich zaspokajaniu oraz przez wyzyskiwanie istniejących na danym terenie organizacji.

Na terenach nowych, gdzie osadnictwa polskiego wogóle niema, tego rodzaju polityka jest niemożliwa. Tam administracja kolonii musi sama załatwiać wszystko. I dlatego administracja w Peru czy Espirito Santo była taka kosztowna.

W Paranie szereg kłopotów administracyjnych odpada automatycznie. Nie trzeba troszczyć się o nabycie i dostarczenie inwentarza żywego i martwego, bo osadnik zrobi to sam i taniej, niż za pośrednictwem administracji. Kierunek gospodarki samej ma wytyczone wzory, trzeba tylko umieć z nich skorzystać.

W dziedzinie opieki moralnej nie zachodzi konieczność sprowadzania księży i nauczycieli. Opieka duszpasterska w Paranie istnieje, a towarzystwa oświatowe osiągnęły wysoki stopień rozwoju.

Wogóle administracja kolonii jaknajwięcej musi pozostawiać pola dla własnej inicjatywy kolonistów. Po tej zaś stronie oceanu selekcja materiału kolonizacyjnego szczególnie w pierwszym okresie akcji kolonizacyjnej musi być niesłychanie surowa. Często jeden tylko łazik — a tacy najchętniejsi są do wyjazdu — potrafi narobić tyle szkody i zamieszania w kolonii, że później wielu mieszkańców trzeba na usunięcie skutków jego destrukcyjnej roboty, ale ta kwestja jak całe zagadnienie organizacji akcji kolonizacyjnej zasługuje na osobne rozpatrzenie.



# KOLONIŚCI POLSCY W BRAZYLJI

Napisał **Bohdan Teofil Lepecki**, redaktor „Polaków zagranicą”

Brazylja jest dzisiaj jeszcze bardzo dziewiczym krajem. Przed 60 laty, kiedy lądowali na jej brzegach pierwsi koloniści polscy, była stokroć pierwotniejsza. Imigranci polscy przechodzili całą gehennę cierpień w tym dzikim i niezorganizowanym kraju. Trzeba było genialnego póra Konopnickiej, aby oddać w „Panu Balcerze” w całej wyrazistości „plagi żywota”, trapiące naszych kolonistów w puszczech Nowego Świata. Wygnała ich z kraju niedza i nadzieja zdobycia własnego kawałka ziemi za dalekiem morzem. Znechęcony przez naganę emigracyjnych i agentów linii okrętowych, jechał do Brazylji najbiedniejszy proletarijat rolny; parobcy dworscy, komornicy, małorolnicy, synowie gospodarscy, otrzymujący po rodzicach w spadku nie ziemię, lecz spłatę pieniężną. Po nieopisanie uciążliwej podróży na ówczesnych niehigienicznych międzypokładach, czekała ich stokroć gorsza wędrówka przez góry, rzeki i puszcze dzicze, do z em. wyznaczonych im przez rząd brazylijski. Po dobrnięciu do celu podróży, zastawali tylko niedźnie sklecone szalasy, nieco prymitywnych narzędzi, trochę żywności i gęste puszcze, które trzeba było pokonać pod grozą śmierci głodowej. Nie mieli odwagi powrotu. Skromne ich zasoby albo rozeszły się w czasie drogi, albo były tak nikłe, że nie starczyłyby na powrót. Rzucić ziemię i uciekać do miast brazylijskich byłoby bezcelowe. I dzisiaj miasta te nie mogą pochłoniąć w eksterm ilości niewykwalifikowane sily roboczej; przed 60 laty było jeszcze gorzej. Nie było innego wyjścia, prócz pozostania na roli. Z ponurą zaciętością zabrał się chłop polski do roboty. Pod ciosami jego siekiery padły odwieczne drzewa, płomienie



Kurytyba, Ulica 15 de Novembro.

strawiły kołace gaszcza podszycia leśnego. Zbudował sobie ludzka siedzibę i zasadził pierwsze poletki kukurydzy i fizonu. Wielu nie wytrzymało prywaty okresu pionierskiego, większość jednak dała sobie radę i wyszła zwycięsko z tej najcięższej próby.

Nadeszły lepsze czasy. Kolonista, odsunawszy od siebie widmo śmierci głodowej, pomyślał o potrzebach wyższego rzędu. Sasiedzi jego — półdżicy cabocle, nie imponowali mu niczem. Fizycznie niedźni, gospodarczo — uwstecznieni, umysłowo — pogrążeni w barbarzyństwie, budzili w nim tylko lekceważenie. Zresztą znajdował się w obcym kraju i to w okresie ciężkiej walki o byt, więc starał się żyć ze wszystkimi w zgodzie. Nie znajdując nie godnego naśladowania u swych sąsiadów, kolonista polski postanowił za wszelką cenę pielegnować tra-

dycje polskie i odrobine kultury, wywiezionej z kraju ojczystego. Przystąpił najpierw do budowy kościoła. Powstawały małe, drewniane kapliczki, potem bardziej już okazałe, murowane gmachy. Sprowadzono pierwszych księży polskich, głównie zakonników. Chłop polski skwapliwie garnął się do kościoła, zaspakajając w nim nie tylko potrzeby religijne, ale i kojąc śpiewami w języku ojczystym tęsknotę za opuszczonym, starym światem. W miarę napływu dalszych partyj kolonistów i przybywania inteligentów, powstawały szkoły polskie. Były to właściwie nędzne imitacje szkół. Prowadzono je bez programów i kontroli. Stan ich zależał od poziomu umysłowego kierowników, a ten był bardzo nierówny. Często nauczycielem był umiejący czytać i pisać kolonista. Ta odrobina wiedzy zdobywana w marnych szkołach wystarczała jednak w zupełności analfabetom i półanalfabetom, przybywającym z kraju, gdzie proletarijat rolny w owych czasach, nie był objęty nauczaniem.

Budowa kościoła i szkoły znamionowała koniec okresu pionierskiego. Dobrobyt kolonisty wzrastał. Gestwę puszczy dziewiczej coraz częściej znaczyły obszerne łany fizonu, kukurydzy, żyta, pszenicy. Zaczęto na większą skalę hodować świnie, krowy i kury. Mięso, którego tak łaknął w starym kraju, stało się jego codziennym pokarmem. Zaczął jeść smacznie i tłusto. Korzystał z każdej uroczystości rodzinnej czy narodowej, aby nahułać się i nautżywać, wetując sobie stokrotnie biedę krajową i niedzę życia pionierskiego. Przekonał się, że nie tylko z kartofli, ale



Osiedle polskiego kolonisty w głębi Parany.



z trzciny cukrowej można pędzić mocną wódkę. Potem zaczął sycić miód i spijać go niczem szlachcic w dawnej Polsce.

Minęło jeszcze wiele lat. Starzy pionierzy schodzili powoli do grobu, na wzdornicy pojawiły się ich dzieci. Bogactwo kolonistów rosło, kraj rozwiął się, miasta, niegdyś marne i opuszczone, zakwitły nowym, bujnym życiem. Kolonista, przyjeżdżający do Kurytyby, Ponta Grossy, czy też innego większego miasta parańskiego, zachwycony był brazylijską kulturą materialną. Dawniej reprezentantem Brazylii był dlań tylko barbarzyński caboclo, teraz widział w mieście ludzi inteligentnych, elegancko ubranych, dwornych, mieszkających w ładnych domkach, mówiących czystym portugalskim. Ośmił się go wspinać, asfaltowane ulice, rzęście oświetlone, pełne bogatych wystaw. Odrobina kultury, wywieziona z Polski, imponująca dzielnemu caboclowi, wydawała mu się czemś nieskończenie małym w Kurytybie. Cywilizacja brazylijska,

blaskotliwa i efektowna imponowała dzielnemu, lecz ciemnemu kolonistcie. Niejeden bardziej zamożny zapragnął, aby syn jego nie był gorszy od Brazylijan z miasta i wysyłał go do szkoły w mieście, a z braku polskiej i do gimnazjum brazylijskiego. Gdyby Polacy zdołali zorganizować w Paranie kilka odpowiednio postawionych szkół średnich, dających prawo wstępu na miejscowy uniwersytet, młodzież polska prawdopodobnie skierowałaby się do nich. Niestety, dwie ist-



niejące „średnie“ szkoły polskie w Paranie (w Kurytybie i Marechal Mallet) stoją zaledwie na poziomie szkół powszechnych i nie dają możliwości przygotowania się do uniwersytetu. Młodzieniec polski, pragnący zdobyć średnie lub wyższe wykształcenie, musi chodzić do szkoły brazylijskiej. Istniejący stan rzeczy potwierdza tylko mniemanie brazylijskie, że Polak potrafi tylko ciężko pracować, jest narodem wyłącznie chłopskim, niezdolnym do podniesienia się w ramach swej organizacji plemiennej, na wyższy poziom kulturalny.

Jaka przyszłość czeka zwycięskich pionierów polskich na płaskowzgórzu parańskim? Żeby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba podkreślić, że ilość Polaków w Paranie waha się od 15 — 17 proc.

Przyszłość ich zależy od ewentualnego dopływu imigrantów z kraju, oraz od tego, czy potrafimy tak zorganizować życie, aby mogli także i swe wyższe potrzeby kulturalne i ekonomiczne zaspakajać w ramach życia plemiennego.

## KRÓLEWSKI INSTYTUT KOLONJALNY W AMSTERDAMIE

Napisał **Wi. Markowski**, b. wicekonsul R. P. w Rotterdamie

Początki Królewskiego Instytutu Kolonialnego w Amsterdamie sięgają końca XVIII w. W r. 1777 bowiem, z inicjatywy Holenderskiego Towarzystwa Przemysłowego, zostało utworzone specjalne biuro „Handel i Kolonie“, którego celem było rozbudzenie wśród szerokiej mas zainteresowania sprawami kolonialnymi. Następnie Towarzystwo to poczęło wydawać od r. 1842 stałe publikacje z dziedziny wiedzy kolonialnej, a wreszcie w r. 1864 postanowiło uporządkować zbiory, jakie uzyskało drogą darowizn, i utworzyć z nich stałą wystawę kolonialną.

Zbiory te umieszczono początkowo na poddaszu domu M. van Eeden'a, sekretarza Hol. Towarzystwa Przemysłowego. Lokal ten jednak okazał się za szczupły i dlatego już w r. 1865 przeniesiono zbiory do parterowych sal dawnego pałacu króla Ludwika w Haarlem, t. zw. „Paviljoen Welgelegen“. W ten sposób powstało Muzeum Kolonialne, które dzięki staraniom dyrektora van Eeden'a (1871 — 1901) i Dr. Greshoff (1901 — 1909) pomyślnie się rozwijało pomimo bardzo szczupłych środków materialnych. Należy bowiem stwierdzić, że Muzeum Kolonialne stało musiałoby walczyć z brakiem funduszy. Doszło w końcu do tego, że Muzeum zmuszone było skreślać najniezbędniejsze nieraz wydatki, a nawet odmawiać przyjmowania nowych zbiorów, gdyż nie posiadało

środków na wynajęcie stosownych pomieszczeń, a dotychczasowe zapochane były dosłownie od piwnic do strychu. Wynagrodzenie nielicznego personelu spadło poniżej minimum egzystencji, sam zaś dyrektor dr. Greshoff począł pracować, nie pobierając niemal żadnego wynagrodzenia. W ten sposób Muzeum Kolonialne utrzymywało się a nawet rozwijało, niemal, że wyłącznie dzięki bezinteresowności i ofiarności swych pracowników. Utrzymanie jednak takiego stanu rzeczy na dłuższą metę było niemożliwe i zdobycie niezbędnych środków stało się naczelnym nakazem.

Z tej przykrej sytuacji wyratowała Muzeum Kolonialne w Haarlem pomoc M. J. T. Cremer'a honorowego ministra kolonii, prezidenta Towarzystwa dla handlu holenderskiego i Dr. H. F. R. Hubrecht'a, członka drugiej Izby Stanów Generalnych. Obaj, całkowicie oddani sprawom kolonialnym, postanowili przede wszystkim stworzyć instytucję, której zakres działania byłby oparty na szerszych podstawach, niż wspomniane Muzeum. Pod nazwą „Instytutu Kolonialnego“, jako rezultat przedwstępnych prac t. zw. Komitetu Studiów, złożonego z Cremer'a, Hubrecht'a i szeregu wybitnych działaczy kolonialnych, zostało utworzone towarzystwo, którego celem według statutów jest: „w ogólności: zbieranie i rozpowszechnianie wia-

domości o koloniach holenderskich, a w szczególności: obrona interesów handlowych, rolniczych, przemysłowych oraz innych, które wypływają z racji posiadania kolonii, tak dla metropolji jak i dla samych kolonij“. W memorjale, jaki „Komitet Studiów“ z okazji ukonstytuowania „Instytutu Kolonialnego“ ogłosił, czytamy: „o potrzebie utworzenia: centralnej instytucji kolonialnej, poświęconej studiom, nauce, handlowi i przemysłowi, instytucji, gdzie uczone, kupiec, żeglarz, rolnik i przemysłowiec mogliby się zetknąć; gdzie urzędnik, podróżnik, badacz mogliby zakomunikować swoje osobiste doświadczenia; instytucji popierającej równocześnie uprawianie poważnych badań naukowych, iak i nabywanie wiedzy praktycznej w dziedzinie aktualnych ekonomicznych zagadnień kolonialnych; w konsekwencji instytucji, w której wiedza i praktyka oddają sobie ręce; organizmu żywego, którego siła wychowawcza powinna szeroko promieniować i wskazywać drogę młodzieży, na której spoczywa szlachetny obowiązek pracy nad rozwojem kolonii i zapewnienia im godnej pozycji w międzynarodowej konkurencji“.

Apel założycieli „Instytutu Kolonialnego“ spotkał się z życzliwym przyjęciem ze strony społeczeństwa. Szereg poważnych instytucji komunalnych, handlowych, bankowych i przemysłowych oraz osób prywat-



nych zadeklarowało udział swój jako członków-założycieli, wpłacając minimum 25.000 florenów. W rezultacie „Instytut Kolonialny” już z końcem 1910 roku miał zapewnioną do dyspozycji kwotę 1 i jedna czwarta miliona florenów, a ponadto miasto Amsterdam ofiarowało tytułem wieczystej dzierżawy teren pod budowę gmachu Instytutu. W r. 1911 i 1912 miasto Amsterdam, rząd i prowincja Północna Holandia obiecały znaczne subwencje, zaś Towarzystwo Przemysłowe i Towarzystwo „Natura Artis Magistra” przekazały Instytutowi Kolonialnemu swoje bogate zbiory, znajdujące się w Amsterdamie i Haarlemie.

Mając zapewnione środki materialne, Instytut Kolonialny w r. 1913 powierzył budowę własnego gmachu architektom J. J. i M. A. Kerken. Budowa była zakrojona na szeroką skalę i miała kosztować 1 i pół miliona florenów. Niestety wojna dokrzyżowała plany. Do 1915 r. prace około budowy, które należało rozpocząć od kosztownego i żmudnego połowania, szły normalnym trybem. W 1916 r. przedsekcja orzekają, że z powodu wzrostu cen materiałów i robocizny, preliminowana kwota 1 i pół miliona florenów będzie niewystarczająca i obliczają koszt budowy na 2 miliony florenów. W 1917 wykończono gmach sekcji, poświęconej higienie tropikalnej. Powolne tempo budowy, idące w parze z bezustannym wzrostem cen spowodowało, że w 1918 r. okazało się, iż budowa gmachu Instytutu Kolonialnego pochłonie 4 miliony florenów. Ogromny deficyt, jaki z tego powodu powstał, rząd postanowił pokryć w połowie z funduszy państwowych pod warunkiem, że druga połowę Zarząd uzyska od osób prywatnych. Ofiarność społeczeństwa nie zawiodła i tym razem; dzięki niej można było w 1923 r. wykończyć znaczną część robót, co pozwoliło na otwarcie wystawy, poświęconej częściowo rozwojowi portu amsterdamskiego a częściowo ogólnym zadaniom Instytutu Kolonialnego. W tymże roku, przypadającym na jubileusz 25-lecia rządów królowej Wilhelminy, Instytut Kolonialny otrzymał przywilej używania tytułu „Królewski Instytut Kolonialny”. W latach 1924 i 1925 wykończano pomieszczenia Generalnego Sekretariatu, Centralnej Biblioteki z Czytelnią oraz Muzeum Handlowego i Etnograficznego, do którego przeniesiono zbiory muzeum w Haarlem. Otwarcie Królewskiego Instytutu Kolonialnego dla publiczności nastąpiło w 1926 r.

Podana powyżej w krótkości historia Królewskiego Instytutu Kolonialnego w Amsterdamie stwierdza jeszcze raz wiele może zdziałać zbiorowa wola społeczeństwa, idąca w parze z bezinteresownością or-

ganizatorów i gorącym oddaniem się idei garstki ludzi dobrej woli.

Królewski Instytut Kolonialny w Amsterdamie postawił sobie dwa główne cele: propagandę kolonialną i obronę interesów kolonialnych Holandji.

I. **Propaganda kolonialna** prowadzona jest przy pomocy: 1) Propagandy pogładowej, 2) Służby informacyjnej, 3) Nauczania w szkołach i 4) Wydawnictw.

Do propagandy pogładowej należą: Muzeum Kolonialne, Muzeum Etnograficzne, wystawy stałe, czasowe i ruchome, zbiory fotografii, filmów i przezroczny. Wspaniałe urządzone i wyposażone muzea kolonialne i etnograficzne stanowią przedmiot ciekawości zwiedzających Amsterdam. Część zbiorów tych muzeów wysyłana była na wystawy w Sztokholmie (1919), Madrycie (1921), Bazylei (1922), Kopenhadze (1922), Brukseli (1923 i 1924), Mediolanie (1924 i 1925), Lozannie (1925), Antwerpii (1930) i Parwzu (1931). Corocznie urządzone są ruchome wystawy w miastach holenderskich i stałe stoisko na Targach w Utrechcie, które pozwala zwiedzającym zapoznać się z rozwojem kolonii i ich produktami. Bogate zbiory fotografii, przezroczny oraz oryginalne zdjęcia filmowe dają dokładny obraz życia w koloniach i przebieg produkcji szeregu wytworów kolonialnych. Zbiory te służą do ilustrowania odczytów o koloniach oraz stanowią pomoce szkolne przy wykładach w szkołach wszystkich stopni.

**Służba informacyjna** dostarcza wszelkich informacji ogólnych z dziedziny wiedzy kolonialnej, a w szczególności z zakresu handlu, przemysłu etnografii i higieny tropikalnej. Informacji udziela się bądź pisemnie, bądź ustnie. W tym celu sekcja muzeum handlowego rozporządza specjalnym biurem informacyjnym (t. zw. Pomocnicza Komisja dla służby informacyjnej), założonym w 1917 r. i podzielonym na trzy wydziały: 1) informacji bieżących, 2) publikacji, 3) badań naukowych. Przy sekcji muzeum handlowego działa zarazem biuro informacyjne dla osób poszukujących zalecia w koloniach. Biuro to udziela informacji oraz porad osobom, które pragną uzyskać zalecenia kolonialne, lub które zamierzają wyjechać do Indji Holenderskich.

**Nauczanie w szkołach.** Na skutek starań Królewskiego Instytutu Kolonialnego zostały utworzone przy uniwersytecie w Amsterdamie katedry higieny tropikalnej, etnografii, antropologii, zaś przy uniwersytecie w Utrechcie katedra indologii, połączona z kursami z dziedziny uprawy roślin tropikalnych. Ponadto w Wyższej Szkole Handlowej w Rotterdamie odbywają się stałe wykłady o Indjach. Celem rozpowszechnienia

wiedzy kolonialnej w szkołach średnich, z inicjatywy Instytutu Kolonialnego powołany został do życia w 1917 r. komitet kursów i wykładów o Indjach. Komitet ten, jednocząc szereg domniejszych towarzystw, szerczących wadomości o koloniach, wyłonił ze swego grona komisję, która w 1918 r. opublikowała memoriał w sprawie nauczania w szkołach o koloniach. Wiele postulatów wysuniętych przez komisję, zostało zrealizowane przez naczelne władze szkolne. Między innymi, począwszy od 1920 r., odbywają się w Amsterdamie w okresie zimowych ferii świątecznych kursy dla geografów. Z tych kursów wyszła myśl założenia wydawnictwa periodycznego „Indie's iange kracht” (Młode siły Indji), wydawanego przez Instytut Kolonialny. Czasopismo to podaje w zwięzłej formie, w jasny i przystępny sposób wszelkie wiadomości z życia ekonomicznego kolonii.

Prócz kursów wakacyjnych dla geografów, istnieją periodyczne kursy i sporadyczne wykłady, urządzone przez personel Instytutu Kolonialnego, w szczególności kursy indologii, przeznaczone dla osób, pragnących poświęcić się karierze handlowej, rolniczej, bankowej i t. p. Na tych kursach wykładane są: geografia, etnografia, język malajski, higiena tropikalna, warunki ekonomiczne, nauka o produktach kolonialnych i zarzys stosunków politycznych w koloniach.

W szkołach powszechnych wiadomości o koloniach szerzą nauczyciele, kończący kursa, urządzone przez Instytut Kolonialny; ogromna pomoc przy nauczaniu w szkołach stanowią t. zw. kolekcje szkolne (w liczbie 3300), początkowo udzielane bezpłatnie, obecnie za bardzo niską opłatą.

**Publikacje.** Biblioteka Centralna Instytutu Kolonialnego liczy przeszło 30.000 tomów i otrzymuje 1450 periodyków. Przy bibliotece jest czynna publiczna czytelnia połączona z wypożyczalnią książek, oraz ogromny zbiór kart topograficznych z kolonii. W dyspozycji komitetu kursów i wykładów o Indjach znajduje się biblioteka ruchoma.

Jako własne publikacje Instytutu Kolonialnego i spokrewnionego towarzystw (Król. Holend. T-wa Geograficznego, Holend. T-wa Botanicznego, Holend. T-wa Entomologicznego Fundacji van Eeden, Fundacji Greshoff-Rumphus), figurują liczne dzieła, rozprawy i monografie z dziedziny handlu, przemysłu, uprawy roślin tropikalnych i etnografii, dalej szereg biuletynów poszczególnych sekcji Instytutu Kolonialnego. Na szczególną uwagę zasługują publikacje Instytutu Kolonialnego z dziedziny higieny tropikalnej. Bardzo ciekawy jest też wydany przez Instytut



Kolonjalny Zbiór Prawa Zwyczajowego Indyj Holenderskich (t. zw. „aat”), który śmiało może być uważany za pierwszą próbę, świetnie zreszta udaną, zebrania w sposób systematyczny pojęć prawnych i instytucji prawa zwyczajowego tubylców. Redakcja tego zbioru spoczywa w rękach prof. Uniwersytetu w Lejdzie M. C. van Vollenhoven.

Jednym ze świeżo powołanych do życia przez Instytut Kolonialny komitetów jest komitet kolonialnych studiów historycznych, który ma wydawać własne publikacje z dziedziny historii Indyj Holenderskich.

Wreszcie należy wspomnieć o konkursach, jakie Instytut Kolonialny od czasu do czasu urządza na napisanie najlepszej pracy o koloniach.

Drugim zadaniem Instytutu Kolonialnego, jak to wyżej wspomniiano, jest **obrona interesów kolonialnych** i w tym kierunku spotykamy się z rozległą działalnością trzech sekcji Instytutu Kolonialnego: Sekcji Muzeum Handlowego, Sekcji Etnograficznej i Sekcji Higieny Tropikalnej.

W pierwszym stadium organizacyjnym nie przeprowadzono ścisłej granicy między działalnością tych trzech sekcji. Z czasem jednak obrona interesów materialnych podporządkowana została sekcji Muzeum Handlowego i Higieny Tropikalnej, zaś obrona interesów moralnych sekcji Etnograficznej.

Muzeum Handlowe ma za zadanie ułatwić zainteresowanym zapoznanie się z naturą i znaczeniem produktów kolonialnych, uprawą tychże, eksploatacją kopalń i lasów, i t. p. Ponieważ zdawano sobie sprawę w Instytucie Kolonialnym z doniosłości zadania, jakie ponadto spoczywa na tej sekcji w dziedzinie zdobywania względnie utrzymywania tak w Holandji, jak i zagranicą, rynków zbytu na produkty kolonialne, dlatego dla tem skuteczniejszego osiągnięcia tego celu, równoległe z akcją propagandową prowadzone są odpowiednie studia i badania tak w kraju, jak zagranicą, tudzież dokonywane doświadczenia laboratoryjne. Badania w laboratoriach produktów kolonialnych, wyprawy naukowe w głąb kolonii, podróże propagandowe zagranicą dały bardzo dobre wyniki i pozwoliły zebrać wiele cennych materiałów oraz pogłębić stosunki handlowe z zagranicą.

Utworzona w 1917 r. przy Muzeum Handlowym wyżej wspomniana pomocnicza komisja dla służby informacyjnej ma za zadanie: 1) zbieranie i pogłębianie wiadomości z dziedziny uprawy i eksploatacji produktów kolonialnych (roślinnych, zwierzęcych i kopalnianych) oraz z dziedziny przemysłu i handlu kolonialnego, 2) praktyczne zastosowanie tych wiadomości i rozpo-

wszechnianie ich wśród zainteresowanych. Działalność tej Komisji podlega kontroli Dyrektora Instytutu Kolonialnego i dzieli się na trzy wydziały: a) wiadomości bieżących, b) publikacji, c) badań naukowych. Pomocnicza komisja dla służby informacyjnej współpracuje ze wszystkimi władzami i instytucjami naukowymi oraz z szeregiem pokrewnych towarzystw prywatnych.

**Sekcja Etnograficzna.** Początkowo myślano użyć zbioru etnograficznego, jako pewnego rodzaju uzupełnienia Muzeum Handlowego. Zbiory te miały dać w sposób jasny i popularny obraz życia rodzinnego i społecznego każdej z ras, zamieszkanej w Indiach Wschodnich i Zachodnich. Niebawem zauważono, jak wielkie zadanie postawiono przed sobą do rozwiązania i w konsekwencji uznano za konieczne stworzenie specjalnej sekcji etnograficznej. Ponieważ pole działania było nazbyt wielkie, by temu mogła podolać jedna osoba czy nawet sekcja, zdecydowano na wzór Instytutu w Batak, (założonego w 1908 r. celem dokładnego badania ludności w okręgu Batak), utworzyć szereg podobnych instytutów. W ten sposób powstały instytuty dla badania okręgów: Bali, Atjeh, wschodniej i zachodniej części Sumatry, Menang-Kaban i Moluków. Każdy z tych instytutów stanowi samodzielna jednostka, współpracująca jedynie ściśle z Król. Instytutem Kolonialnym, który ułatwia studia przez udzielenie swoich zbiorów, biblioteki, laboratorium i t. d. tudzież ułatwia wzajemne stosunki między poszczególnymi Instytutami. Całokształtem prac kieruje i nad nimi czuwa dyrektor Sekcji Etnograficznej Instytutu Kolonialnego, który zasiada w zarządach poszcze-

gólnych instytutów w charakterze sekretarza tychże.

Sekcja Etnograficzna bierze również udział w pracy propagandowej, urządzając w tym celu odczyty, kursy, wystawy oraz wydając własne publikacje.

Ostatnia sekcja, która bierze żywy udział w obronie interesów kolonialnych, jest **Sekcja Higieny Tropikalnej**. Utworzona została przedewszystkiem celem wypełnienia luki w ogólnej nauce higieny. Dlatego też Sekcja Higieny Tropikalnej umieszczona została początkowo w jednym budynku z laboratorium higieny Uniwersytetu w Amsterdamie. Od 1917 r. Sekcja Higieny Tropikalnej mieści się we własnym gmachu tuż obok głównego budynku Król. Instytutu Kolonialnego. Prócz licznych sal wykładowych, w budynku Sekcji Higieny Tropikalnej znajdują się laboratoria patologii, bakterjologii, serologii, zoologii i chemii, sala operacyjna, biblioteka wraz z czytelnia i t. d. Nauka odbywa się w najsłabszym kontakcie z Uniwersytetem amsterdamskim i udzielana jest bądź przyszłym lekarzom, higienistom i urzędnikom sanitarnym, bądź stanowi: uzupełnienie studiów osób, które już pracowały pod zwrotnikami. Sekcja Higieny Tropikalnej współpracuje z instytucjami medycznymi Indji Hol. oraz krzewi zasady higieny wśród ludności. W tym celu profesorowie tej sekcji wykładają również w Indo-Holenderskiej Rządowej Akademii, w Wyższej Szkole Handlowej w Rotterdamie i t. d. Ponadto Sekcja Higieny Tropikalnej zbiera materiały z dziedziny higieny w krajach podzwrotnikowych, wydaje odpowiednie publikacje, tudzież organizuje odczyty w kraju i zagranicą z zakresu swej działalności.

## KRONIKA

### KONIEC AKCJI TOWARZYSTWA KOLONIZACYJNEGO Z WARSZAWY NA TERENIE PARANY

Dziennik „O Dnia z 16.IX. r. b. zamieszcza dekret 1915, który unieważnia koncesję 80.000 hektarów ziemi, nadanej przez rząd parański, w r. 1930 Towarzystwu Kolonizacyjnemu z Warszawy. Dekret ten brzmi:

„Interwentor Federalny Stanu Parana, uważając, że Towarzystwo Kolonizacyjne z Warszawy z ograniczoną poręką, koncesjonariusz obszaru 80 tysięcy hektarów ziemi do kolonizowania w muncypjum Guarapuawa, na mocy kontraktu, zawartego z rządem stanu dnia 18 lutego 1930 r., do tej pory nie spełniło żadnych zobowiązań, które zaćagnęło; zważywszy, że do obecnej chwili, żaden kolonista nie został osadzony na ziemiach koncesjonowanych, dalej, zważywszy że nie została spełniona druga klauzula, wspomniany kontrakt popada w nieważność, stosownie do 22 klauzuli, ponadto zważywszy, że kontrakt koncesji kolonizacyjnej, o któ-

raża chodzi, został już poddany zbadaniu przez Radę Doradcą Stanu, która w swym orzeczeniu Nr. 332 z dnia 21 stycznia r. b. osądziła za popadły w nieważność (caduco), z powodu niespełnienia zobowiązań ze strony koncesjonariusza, której orzeczenie zostało usankcjonowane dekretem interwentora, postanawia:

Art. 1. Ogłasza za nieważny (caduco) co do wszystkich skutków kontrakt koncesji na kolonizację obszaru 80.000 hektarów ziemi w muncypjum Guarapuawa, zawarty dnia 18.II.1930 roku z Towarzystwem Kolonizacyjnym z Warszawy O. P., z powodu niespełnienia zobowiązań kontraktowych, a specjalnie drugiej klauzuli, przyczem wraca na własność stanu cały obszar koncesjonowany, na którym nie został osadzony żaden kolonista.

Art. 2. Odwołuje się zarządzenie, sprzeczne z niniejszym  
Palac Rządu Stanu Parana w Kurytybie — 15 września 1933 r. 45-ty Replik.  
(—) Manoel Ribas

(—) A. Drumond des Reis“



## WSPOMNIENIA Z PODROŻY AFRYKANSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

Wstąpiwszy w progi pałacu, posłaliśmy do króla z zapytaniem, czy zechce przyjść do nas, czy też oczekuje naszej wizyty. Odpowiedział, że wkrótce przybędzie. Przygotowano absynt i wodę, jego królewska mość bowiem bardzo lubi ten napój. W pół godziny otoczony ministrami oraz kilku ulubionymi dziećmi, wszedł do sali. W orszaku znajdowała się tylko jedna żona. Jest tyle tych pań, że król musiał ustanowić dyżury. Co tydzień więc jest na służbie inna i ta ma obowiązek asystować swemu panu przy wszelkich zebraniach uroczystościach i zabawach. — Po zwykłych przywitaniach, król zajął miejsce na fotelu. Był to starzec przeszło 100-letni, dobrego wzrostu o siwym niewielkim zarosnięciu twarzy brodę pozaplataną miał w małe warłoczki. Ubrany był w długą jedwabną spódnicę, na ramionach miał zarzucony rodzaj dużego szalu z ciężkiej materji, na głowie admirałski kapelus francuski z ponsową kitą, bogato wyszywany złotem. Piersi odkryte, zawieszane były koralami i różnemi amuletami, jak ziarna owoców, zęby, kostki drobne, może trofea z pomordowanych nieprzyjaciół — na rękach srebrne pierścienie, na nogach takież bransolety, w uszach kolczyki. Widocznie król nie lubił złota, może dlatego że miał własnie jego kopalnie, srebro zaś kupował uważał je więc za cenniejszą ozdobę. O obuwiu nie wspominał, gdyż to jest zbytek, przez królów murzyńskich nieaprobowany. Podziwiali zawsze nasze buty nie mogąc zrozumieć, po co biał kładą na nogi wołowe skóry, kiedy człowiek ma swoją własną; prawda, że przyzwyczajeni są od dziecka używać tylko swych naturalnych podeszew i mają je tak grube, że, chodząc np. w górach, po drogach skalistych, ostrych kamieniach nie doznają żadnej przykrości.

Król był nałogowym pijakiem, co widać było po jego zniszczonej bardzo twarzy. Z okrągłej tabakerki zażywał ciągle tabakę, sypiąc ją na duży palec i tak wciągając do nosa. Przy podobnym sposobie zażywania, znaczna część proszku rozsypuje się po wąsach i brodzie. Stojący za krzesłem jeden z ministrów uważał na to i trzymanym w rękę ręcznikiem obcierał ciągle twarz królewska. Jeżeli król



Łódź królewska na rzece Opobo, Afryka.

splunie, w tej chwili dyżurna żona zacierą ślinę nogami.

Rozpoczęły się przemowy przez tłumacza faktorii francuskiej murzyna Kastora. Etykieta nie pozwala mówić wprost do króla, tłumacz więc zwracał się do pierwszego ministra, stojącego obok, ten zaś dopiero powtarzał nasze słowa monarsze. Kastor opowiadał że kraj nasz leży bardzo, bardzo daleko na północy, że dotąd biał z tamtych stron nie przyjeżdżali do braci czarnych. My, płynąc w innym kierunku, usłyszawszy o potędze, sławie i mądrości Amatifu, zboczyliśmy z drogi, aby go poznać i t. p. Przybyły zaś razem z nami Francuz, p. Bretignier, przywozi zwykły podarek roczny t. j. 6.000 franków.

Przemowa ta zaimponowała królowi i polechała jego młość własną. Odpowiedział za pośrednictwem ministra, że szczęśliwy i dumny jest z naszej wizyty, i że postara się, o ile jego możność pozwoli, uprzyjemnić nam gościnę w jego państwie; możemy rozkazywać, jak u siebie. Powiedzie waszym białym braciom, że Amatifu jest ich przyjacielem i t. p. Obustronne komplementy i mowy, przy pokrzepianiu się absyntem trwały z godzinę, poczem wydobyto podarki. Król dostał dwa dywany i kilka ogromnych butli wódki, zwanej lik erem anyżowym francuskim. Zaśmiały się oczy królewskie na widok tak ponętny. Kazał zaraz nalać sobie szklanekę tego nektaru, który smakował mu bardzo, dał więc spróbować go wielkim ministrom, następnie dzieciom, wypił drugą szklanekę i welce zadowolony, gładząc się ręką po piersiach, kazał odnieść butle do swego mieszkania, wreszcie, odebrawszy pieniądze, podał każdemu rękę, dziękując za przybycie i oddalił się.

Ludzie nasi zajęli się przygotowaniem posiłku; król kazał dostarczyć kóz i kur, ile nam tylko będzie potrzeba. Zaprosiliśmy go na obiad, lecz podziękował, prosząc tylko, o czarną kawę, ponieważ jest niezdrów. Kastor objaśnił, że król rzeczywiście jest słaby, gdyż jest już napół pijany i że musi dziś jeszcze, ze swoim ministrami i ulubionymi żonami wypić wszystką wódkę, którą dostał w upominku.

Aby nie wzbudzić zazdrości w następcy tronu, trzeba mu było jeszcze przed wieczorem złożyć wizytę. Pałace jego zabudowane w czworobok były większe i napozór bogatsze od królewskich: przy każdym wejściu stały fetysze t. j. wyobrażenia bożków z drzewa lub gliny. Przeszedłszy kilka dziedzińców i domów dostaliśmy się nareszcie do pokoju w którym na fotelu leżał starzec, gorzej wyglądający od swego ojca. Nie pił nic z powodu choroby. Podniesiono go, gdyśmy weszli, na prośbę jednak nasza położył się. Po przywitaniu i przemowach, doreczyliśmy mu podarki i pożegnaliśmy się, aby nie męczyć chorego.

Nareszcie mogliśmy odpocząć po całodziennej podróży i jeszcze więcej męczących przyjęciach i powitaniach. Każdy udał się na spoczynek do przeznaczonych dla niego pokoi. Twarde bambusowe kanapy, jakkolwiek pokryte drogą tkaniną, nie były zbyt wygodnem postaniem. Do snu kołysała nas





Typy Murzynek ze Złotego Wybrzeża.

muzyka i śpiew, jeżeli można tak nazwać głośne, buczące uderzenia bębna drewnianego „tam - tam“, oraz krzykliwe śpiewy przerywane klaskaniem kilkuset rąk zebranej na placu ludności. Chciano nam w ten sposób okazać swą życzliwość i radość z przybycia, nie domyślano się jednak, jak błogosławiliśmy wykonawców tej owacji. Wreszcie znużenie wzięło górę i zasnąłem.

Budzę się nad ranem, śpiewy trwają ciągle; wtem spostrzegam jakąś czarną postać, stojącą w głowach mego łóżka. Zdziwiony rzucam pytanie:

— Co tu robisz? Czego chcesz?

— Sango — brzmiała odpowiedź — mój pan, król Amatifu, rozkazał mi czuwać nad tobą noc całą, spełniać wszelkie żądania; cały dwór królewski, nie wyłączając żon i córek jest do waszego rozporządzenia.

Muszę przyznać, że byłem zdziwiony owym rysem oryginalnej gościnności afrykańskiej, później miałem jednak sposobność przyzwyczaić się do tego.

Rano dowiedziałem się, iż każdy z nas miał podobną honorową asystę i z podobnemi instrukcjami.

O wschodzie słońca wyszliśmy zwiedzić wieś. Domy wszystkie wyglądały bardzo porządnie, wewnątrz panowała czystość wzorowa. Przy głównej ulicy, pomiędzy domami, stał duży budynek bez ścian frontowej; umieszczone były w nim wysokie bębny, zapewne trofea wojenne, w rogach domu zaś leżały stosy czaszek ludzkich; na środku stały wysokie naczynia, napełnione masą brunatną — była to skrzepla krwi ofiar jakiejś katastrofy czy wojny. A krwawe katastrofy zdarzają się tu czasem, np. po śmierci króla zabijają wszystkie jego żony! Ów barbarzyński zwyczaj uświęcony tradycją, to niejako prawo religijne, którego niedopełnienie jest uważane za krzywdę, wyrządzoną nieboszczykowi i pozostałej rodzinie. Murzyni wierzą w nieśmiertelność duszy. „Jakże to — powiadają — król potężny mógłby się pokazać u wielkiego fety-

sza bez licznej świty, jak gdyby jaki żebrak“. Wiedzą oni, że Europejczycy przeszkadzaliby spełnieniu morderstwa, to też gdy np. umrze starzec Amatifu, w pierwszej chwili zatają śmierć, wyprowadzą związanych 66 biednych ofiar potajemnie do lasu, spełnią wyrok, zakopią ciała i wtedy dopiero ogłoszą ludowi, iż władca nie żyje. Jeżeli Francuzi przybędą i zapytają się, gdzie są żony królewskie, murzyni odpowiedzą z ubolewaniem: „Dawniej gdyśmy jeszcze nie znali białych, postępowaliśmy źle, zabijając nieszczęśliwe kobiety, dziś jest inaczej, my już nie barbarzyńcy, lecz przyjaciele białych. Ale cóż, żony zmarłego, pamiętając dawne obrządki, nie dowierzały nam i na pierwszą wiadomość o śmierci przestraszone, puciekwały w lasy, w głąb kraju“. Cóż na to odpowiedzieć? Setki jeszcze lat upłyną, zanim cywilizacja, przenikając w głąb tajemniczych lądów Afryki, wniesie tam inne pojęcia, złagodzi obyczaje. Są gorsze kraje niż Assini: Dahomej Aszanti, gdzie corocznie spada po parę tysięcy głów, dla zabawki krwiożerczych tyranów.

Udaliśmy się następnie do lasu, by zwiedzić miejscowe cmentarze. Są one nadzwyczaj ciekawe. Jeżeli umrze mężczyzna lub kobieta, ludność oznajmia o śmierci krzykiem i płaczem, dla uczczenia zaś zmarłego dają geste salwy z broni, poczem ubranego odświętnie trupa wynoszą do lasu i tam zakopują, a na mogile stawiają figurkę z drzewa lub gliny, starannie odrobioną, na łokieć wysoką, najczęściej w pozycji siedzącej. Figurki owe ozdabiają się stosownie do godności zmarłego: figurka na grobie króla np. ma rodzaj korony, inne figurki są w kapeluszach, inne wreszcie bez nakrycia głowy. Obok cmentarzy są małe placzki, otoczone krzewami; tam pozostałe rodziny noszą umarłym pożywienie i napoje w miseczkach. Oczywiście — nie brak zwierząt i mrówek, które opróżniają miseczki, Murzyni jednak wierzą, iż to duchy przybywają i zadowolone z pamięci o nich spożywają pozostawiony posiłek.

C. d. n.



# SPRAWY KOLONJALNE NA ZACHODZIE

Napisał **Dr. Jan Rozwadowski**, Warszawa

Kwestje kolonialne i antagonizmy z nich wynikające, choć pozostają ukryte i nie występują na terenie międzynarodowym w sposób wyraźny i jaskrawy, jednakże są osiá, dookola której obraca się dzisiejsza polityka międzynarodowa.

Antagonizm francusko-włoski, który w znacznym stopniu ciąży nad układem stosunków politycznych w Europie, ma swoje źródło w afrykańskich zagadnieniach kolonialnych. Postawa Japonii na Dalekim Wschodzie i jej zbrojna demonstracja w Chinach i Mandżurji biorą również początek z japońskich roszczeń kolonialnych. W obydwu tych krajach, cierpiących na przeludnienie, problemy populacyjne zostały wysunięte na jedno z naczelnych miejsc w ich polityce państwowej. Włochy i Japonia wybrały dwie drogi, zmierzające do rozwiązania zagadnienia nadmiaru ludności: pierwsza — kolonizacja wewnętrzna i doprowadzenie do kultury r lnej nieużytków, druga — zdobycie nowych terenów kolonialnych i ich kolonizacja, przygotowanie pod osadnictwo i skolonizowanie kolonii, już przez te państwa posiadanych oraz osadnictwo na słabo zaludnionych terytoriach państw obcych, zwłaszcza w Ameryce Południowej.

Nas tutaj interesuje tylko ta druga droga, mająca, zdaniem opinii włoskich i japońskich, doprowadzić do zlagodzenia kwestji przeludnienia oraz do ugruntowania ekspansji tych narodów na obcych ziemiach. Stosunki demograficzne Polski w zupełności przypominają także stosunki, istniejące we Włoszech i Japonii, z tą chyba różnicą, że problemy populacyjne występują u nas w sposób znacznie ostrzejszy, aniżeli gdzie indziej, ponieważ nie jesteśmy w stanie pokryć całego zapotrzebowania na ziemię w kraju wobec braku wolnych terenów w Państwie oraz nie posiadamy, jak Włochy i Japonia, własnych obszarów kolonialnych.

Przez wprowadzenie do „Pioniera Kolonialnego” nowego działu, zatytułowanego „Sprawy kolonialne na Zachodzie” pragniemy śledzić posunięcia międzynarodowej polityki kolonialnej z punktu widzenia tendencji niektórych krajów, zmierzających do zdobycia terenów kolonialnych.

Poza tem pragniemy śledzić specjalnie politykę niemiecką, obliczoną na odzyskanie przez Rzeszę jej przedwojennych posiadłości zamorskich, ponieważ polityka ta, wprawdzie niezdarna i niezgrabna, wprowadza do spraw kolonialnych zadrażnienia oraz momenty sensacji (co ostatnio znalazło swój wyraz w sposób dosadny i jednocześnie humorystyczny w wystąpieniu Hugenberga na konferencji londyńskiej, przez którego usta Niemcy domagały się zwrotu kolonii, ale i odstąpienia dla ich kolonizacji obszarów na wschodzie Europy), ale jako uporczywa i dążąca do celu nieraz krętymi drogami, może przynieść różne niespodzianki.

W dn. 3 października r. b. odbyło się w Sarrebruck zebranie Niemieckiej Ligi Kolonialnej, na którym wygłosił przemówienie dotychczasowy przewodniczą-

cy dr. Kloeveborn i oświadczył, że według tezy niemieckiej, z chwilą przyznania Niemcom równości praw (Gleichberechtigung), co zostało już dokonane przez mocarstwa i Ligę Narodów, zostało im przyznane tem samym prawo do zwrotu i posiadania dawnych kolonii.

Kierownictwo niemieckiego ruchu kolonialnego objął gen. von Epp, sztabowy hitlerowiec, komisarz Rzeszy w Bawarii, co świadczy, że ruch hitlerowski przywiązuje dużą wagę do zagadnień kolonialnych.

W Wiedniu został zorganizowany austriacki Związek Kolonialny, który za główny cel swej działalności obrał propagandę za uzyskaniem przez Austrię kolonii zamorskiej. Zainteresowania nowopowstałego Związku idą w kierunku Afryki, a program jego działalności najbliżej przyszłości przewiduje powołanie do życia Instytutu Kolonialnego, złożonego z fachowców, który wyśle do Afryki komisję dla zbadania tamtejszych możliwości w dziedzinie osadnictwa rolnego.

Dla nikogo już dzisiaj nie jest tajemnicą, że kryzysu gospodarczego nie będzie można opanować przy pomocy ułtarych i przestarzałych środków, wyciąganych z lamusa kapitalistycznego systemu produkcji i wymiany. Dowiodły tego aż nadto, zbierające się w różnym czasie i miejscu, światowe konferencje gospodarcze, które, dyskutując w ramach starych i zbankrutowanych już, przedwojennych formuł ekonomicznych, nigdy nie potrafiły nawet w najmniejszym stopniu wpłynąć na zlagodzenie światowego kryzysu. Bo na cóż się przyda regulowanie nawet w skali międzynarodowej cel i kontyngentów towarowych, skoro konsument nie jest w stanie ani opłacić cel, ani skonsumentować produkowanych towarów? Przyczyna, która zaktualizowała w Europie zagadnienie nadmiaru ludności oraz związane z tem proletaryzowanie się szerokich mas ludności, jest zamknięcie terenów emigracyjnych, Europa nie przezwycięży kryzysu o ile przedtem nie rozwiąże swego problemu populacyjnego.

Oblicze Europy w dziedzinie produkcji i konsumpcji wygląda w sposób następujący: konsumpcja w krajach o wysokim przyroście naturalnym stale maleje, techniczne zaś możliwości produkcyjne w krajach o słabym przyroście naturalnym stale wzrastają. O ile Państwa nie zdołają się na odwagę cywilną i nie chwycą się środków radykalnych, to z jednej strony konsumpcja będzie się ograniczała do zaspakajania jedynie prymitywnych i mezgednych potrzeb życiowych z drugiej zaś produkcja będzie malała do minimum; stan taki pociągnie za sobą zanik życia gospodarczego.

Coraz częstsze są głosy że środkiem na uzdrowienie stosunków gospodarczych jest oddanie do dyspozycji krajów, cierpiących na nadmiar ludności, terenów zamorskich i że Afryka jest predestynowana do odegrania roli zbawcy Europy.

Francuski mąż stanu Caillaux powiedział: kiedy stara Europa skonsumuje

rezerwy, nagromadzone w okresach pomyślności gospodarce, ludność jej zacznie głodować, wskutek czego stanie się ona terenem konfliktów i przewrotów o charakterze rewolucyjno-socjalnym. Istnieje jedyny środek — powada Caillaux — na ich uniknięcie: dostarczenie fabryce europejskiej nowych konsumentów oraz nowych źródeł surowców, które należy szukać na t. zw. czarnym lądzie. Prot. Guernier z Instytutu Wyższych Nauk Marckańskich bardziej wypukła myśl Caillaux i powiada, że z chwilą, kiedy Ameryka zamknie swe wrota Europa w Afryce powinna znaleźć tereny, na które mogłaby bez ograniczeń kierować nadwyżkę swej ludności oraz produkcji. Na to, aby Afryka stała się klientem Europy, trzeba ją zaopatrywać nie tylko w maszyny, ale i w ludzi.

Idej tej można jedynie przytknąć. Wymaga ona jednak bardziej konkretnego sprecyzowania.

Dotychczasowy sposób władania kolonjami oparty jest na systemie politycznym o pierwiastkach imperialistycznych i prestiżowych państw, będących posiadaczami terenów kolonialnych. Ten system polityczny trwa w niezmiennym stanie od szeregu stuleci, pomimo, że oblicze Europy pod względem politycznym, ustrojowym, gospodarczym i populacyjnym gruntownie się zmieniło. Stan ten wywołał paradoksalną sytuację, przy której obrzymie obszary ziemi, wchodzące w skład imperjów kolonialnych, nie są wykorzystane, ponieważ metropolje — wskutek czy to słabości własnego organizmu państwowego, czy braku własnego elementu ludzkiego czy posiadania nadmiernej ilości terenów w stosunku do wielkości własnego terytorium państwowego — nie są w stanie wyzyskać dobrodziejstw gospodarczo - ekonomicznych, wynikających z faktu posiadania kolonii. Kolonie są traktowane, albo jako bazy militarne, albo jako obiekty dla spekulacji gospodarczej, nieopartej o uczciwą i rzetelną pracę ludzką.

Dzieje się to wówczas kiedy poszczególne kraje z powodu nadmiernego przyrostu naturalnego cierpią na przeludnienie, co wywołuje pauperyzację szerokich mas ludności, kiedy ludność tych krajów dusi się w ciasnych granicach własnego terytorium i nie ma możliwości znalezienia warsztatów pracy.

Elementarne zasady sprawiedliwości oraz solidaryzmu społecznego wymagają gruntownej rewizji międzynarodowej polityki kolonialnej. Tereny kolonialne muszą być przydzielone tym krajom, które z uwagi na ich stan przeludnienia oraz stosunki gospodarcze terenów takich potrzebują, ponieważ bez nich nie będą się mogły normalnie rozwijać. Leży to w interesie całej Europy, o ile chce ona uniknąć w przyszłości wstrząsów socjalnych lub podważenia jej struktury gospodarczej i politycznej.

Zagadnienie masowej pracy białych w Afryce wiąże się ściśle z możliwościami ich aklimatyzacji oraz masowego osadnictwa rolnego na tym terenie. Problemem tym zajmujemy się w następnym numerze, dając analizę dwuletnich poczynań włoskich, zakreślonych na wielką skalę i zmierzających do przygotowania Trypolitani i Cyrenaiki pod masowe osadnictwo rolne.



# PRZEGLĄD KOLONJALNY

Napisał **Franciszek Lyp**, Warszawa

## BECZUANA

### Skutki ukarania białego przez tubylców.

W protekt racie angielskiej w Bezcuanie zdarzył się wypadek, który poruszył prasę całej Afryki Południowej, Środkowej i Wschodniej, oraz wywołał oburzenie wszystkich białych tam zamieszkałych.

Pewen Europejczyk, nazwiskiem Mac Intosh, został, za jakąś niepodaną przez prasę przewinę, postawiony przed trybunałem tubylczy plemienia Bamangwato i skazany na chłostę, którą mu uatychemast czarni wymierzali.

Mac Intosh jest zresztą, znanym piżakiem i awanturnikiem w najgorszym tego słowa znaczeniu.

Biał w Afryce zawrzeli z oburzenia. Wypadek to bowiem niebывały, aby czarni sadzili i karali białego.

Tshekedi, kacyk plemienia Bamangwato, sprawca sądenia i ukarania białego, został przez Wysokiego Komisarza W. Brytanji natychmiast złożony ze swego stanowiska i zesłany do Francistown, gdzie władze przydzieliły mu pod uprawę kawałek ziemi na bezterminowy pobyt.

Kacyk zażądał pozwolenia udania się do Londynu, aby przedłożyć swą sprawę wprost rządowi angielskiemu, na co otrzymał odpowiedź wysokiego komisarza, że sprawa jego wyjazdu została skierowana do Sekretariatu Kolonii i Urzędu Domniów. Matka kacyka, wdowa po sławnym angielskim królu Khamie, zwróciła się wprost do króla angielskiego o przywrócenie władzy jego synowi.

Jednak sprawa kacyka nie przedstawia się pomyślnie. Sady tubylcze nie mają prawa sądenia białych, a tembardziej wykonywania nad nimi wyroków. Kacyk o tem w edział i w na jego jest bezsporna. Jak na st sunki afrykańskie wykroczenie kacyka jest wielkie i zapewne władze pociągają go do odpowiedzialności.

Plemię Bamangwato, nie czekając na wynik ewentualnego udania się Tshekedi do Londynu, ani też na wynik dochodzeń władz, wybrało po dwudniowych naradach nowego naczelnika Seregołę, zwróciło się do władz o jego zatwierdzenie.

Jak w ostatniej chwili doniosła prasa angielska — król angielski, polecił przywrócić do władzy kacyka Tshekedi, który powrócił już do swego plemienia.

Jest to wypadek w historii Afryki niebывały. Wywołał on ogromne poruszenie w społeczeństwie południowo-afrykańskim.

## UGANDA

### Dochody z rezerwatu

W zaci dnię Ugandzie utworzono kilka wielkich rezerwatów, znanych z największej w Afryce ilości słoni. Leżą one w dystryktach: West Mańi, Bunyoro, Toro i Ankole.

Rezerwaty te są pod nadzorem Uganda Game Department (Departament Zwierzyny Ugandy), w którym spełnia czynności także Elephant Control Department (Departament Kontroli Słoni).

W r. 1932 pełniło w rezerwach tych służbę 2 białych i 15 czarnych. Koszty utrzymania służby leśnej i rezerwatów oraz urzędów wynosiły 4.380 funtów szterlińskich, a przychody, głównie z pozwoleń na polowanie, sprzedaży kości słoniowej, rogów nosorożców i zębów hipopotamów wynosiły 16.496 funtów szterlińskich. Rezerwaty więc, służą do ochrony zwierzyny przed jej wytopieniem, są jednocześnie przedsiębiorstwami dochodowymi.

## NIGERJA

### Konkurencja samochodów z koleją.

W ciągu ostatnich dwu lat transporty kolejowe w Nigerji zmniejszyły się poważnie. Początkowo przypisywano to kryzysowi. Przy bliższym jednak badaniu okazało się, że głównym powodem zmniejszenia się przewozów kolejowych jest transport towarów samochodami i ciężarówkami z głębi kraju do portów nigerijskich.

Wobec tego rząd nigerijski wyznaczył specjalną komisję do zbadania tej sprawy i obmyślenia środków zaradczych, aby uchronić koleje od strat.

Jak z tego widać samochody ciężarowe nie tylko w Europie ale i w Afryce wysuwają się jako groźny konkurent kolei.

## KONGO BELGIJSKIE

### Wzrost uprawy bawełny

W roku bieżącym produkcja bawełny w Kongo Belgijskim jest dwa razy większa aniżeli w roku ubiegłym. Wynosi ona 15.000 ton włókna, podczas gdy w r. ub. wynosiła niespełna 8.000 ton. Bawełna uprawiana jest w Kongo głównie na wschodzie kolonii w dystrykcie Kivu (nad jeziorem Kivu) i w dystrykcie Lomani; przez oba dystrykty jest przeprowadzana obecna kolej która ma zapewnić plantatorom przewóz bawełny i w ten sposób zachęcić ich do powiększenia plantacji.

### Zabieganie o turystów

Obecnie prowadzona jest intensywna propaganda, mająca na celu ściąganie turystów do Kongo Belgijskiego. W propagandzie tej biera głównie udział przedsiębiorstwa hotelowe i komunikacyjne t.j. kolej oraz przedsiębiorstwa autobusowe, komunikacji rzecznej na wielkich jeziorach, jak również kongoleńska linja powietrzna.

Kongo Belgijskie posiada dobrze rozbudowaną sieć komunikacyjną, wiele i doskonale urządzonych hoteli, położonych w interesujących miejscowościach, oraz szereg atrakcyjnych jak np. parki narodowe, kopalnie złota, miedzi, węgla, olbrzymie puszcze podzwrotnikowe, rozległe stepy ogromne rzeki, wodospady, jeziora oraz góry, których szczyty pokryte są wiecznym śniegiem lub dymią wulkanami — a na tem tie polowania na wszelkiego rodzaju zwierzynę krajów gorących.

Kompanie przewozowe udzielają obecnie na terenie Kongo Belgijskiego każdemu turystyce 25 proc. zniżki cen biletów (koleje, autobusy, statki), oraz bezpłatny przejazd dla przewodnika, jadącego z grupą 12 turystów.

## ANGOLA

### Interesujące doświadczenie

W Quilungo (Angola) przeprowadzono

próbę wydajności nowego materiału opałowego t. zw. lupków bitumicznych. Z 1.000 kg. lupku bitumicznego otrzymano, po wyprażeniu go w retortach: 706 kg. koksu, 275 kg. ropy, a z wyrafinowanej ropy 80 kg. nafty.

Ponieważ lupki te w Quilungo znajdują się w wielkich pokładach na dużej przestrzeni, przeto możliwe jest rozwinięcie się w Angoli produkcji tych materiałów opałowych.

## UNJA

### POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA Posucha.

Nieznana dotychczas posucha nawiedziła część Unji. Ucierpięły głównie okręgi hodowlane w których padło — z braku wody — około 10 milionów owiec. Straty hodowców są ogromne. Podobno w historii Unji tak katastrofalna posucha jeszcze się nie zdarzyła.

## FRANCUSKA AFRYKA

### RÓWNIKOWA

### Rudy miedzi i cynku

W Afryce Równikowej buduje Francja kolej z Pointe Noire do Brazzaville t. zw. kolej „Kongo-Ocean”. Istniało przekonanie, że kolej ta budowana jest po to, aby stworzyć konkurencję już dawniej wybudowanej w Kongo Belgijskim kolei z Matadi do Leopoldville. Przekonanie to utrwalało się tembardziej, że obie koleje mają swe końcowe stacje prawie w jednym miejscu t.j. nad rzeką Kongo tylko po przeciwnych jej brzegach.

Wydawało się dziwne, że Francja wkłada w budowę tej kolei ponad milion franków dla wątpliwych wyników konkurencyjnych, gdyż kolej belgijska w zupełności wystarczy dla obrotu towarowego Kongo Belgijskiego i Francuskiego.

Budowa trwa już dwa lata i dopiero obecnie, gdy jest na ukończeniu okazuje się, że właściwym jej przeznaczeniem jest transport rud miedzi i cynku z kopalni, które mają być wkrótce wybudowane we Francuskiej Afryce Równikowej. Rudy te zostały odkryte już dawniej, ale wiadomość o tem była trzymaną w tajemnicy. Tyko o odkryciu złota dowiedziano się poprzednio.

Nowo odkryte pokłady rud znajdują się w niewielkiej od siebie odległości, zajmują jednak powierzchnię kilku tysięcy kilometrów kwadratowych. Kopalnie buduje „Compagnie Miniere du Congo Francais”, która od wielu lat prowadzi poszukiwania rud w kolonjach francuskich.

## TANGANIKA

### Nowe przedsiębiorstwo przemysłowe

W Dar-es-Salam został założony browar, który rozpoczął już produkcję. Zdarzenie — zdawałoby się — małej doniosłości, a jednak przy bliższej ocenie tego faktu okazuje się, że ma ono duże znaczenie, zwłaszcza dla handlu europejskiego. Poprzednio założono już browar w Kenji. Oba te browary, na zasadzie umowy, działają wspólnie i zdolne są zaspokoić całe zapotrzebowanie piwa w kolonjach Wschodniej Afryki, oraz wyprzeć w zupełności import piwa europejskiego.





## Łasztawa Pani i Łasztawy Panie!

Przeprowadziliśmy się.

Łasztawa ta nie polega jedynie na wynajściu większego lokalu przy innej ulicy, ale przede wszystkim na wprowadzeniu do naszego sklepu wielu pięknych przedmiotów, dotychczas przez nas nie posiadanych. Staraliśmy się uaktywić w pierwszorzędnych wytwórcach Taryza i Wiednia to wszystko, co jest niezbędne pięknej współczesnej Pani i wytwórcemu Panu, a z przedmiotów wytwórczości krajowej ucyfrowaliśmy wybór, kierując się wymaganiami wody i sułaku.

Prosimy tedy uprzejmie o zainteresowanie się naszą wystawą, która niewątpliwie zachęci Łasztawych Panistwa do odwiedzenia naszego magazynu, gdzie obok cen przystosowanych do dzisiejszych warunków, uprzedzającej obsługi, znajdziecie uapewno te przedmioty, których szukacie.

**W GOLİNSKA SP. Z O. O. WARSZAWA, MAZOWIECKA 2  
MAGAZYN WYKWINTNEJ GALANTERJI. TEL. 207-63.**

CZŁONKOM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALN. UDZIELAMY RABATU

**ŁODZIE** WIOSŁARSKIE, WYŚCIGOWE, PÓŁWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE  
ZAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T. P. ORAZ  
WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA  
**WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAŃ** DROGA 10-TEL.FON-  
DEBINSKA 10. 3354  
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

## LIGA MORSKA I KOLONJALNA

**WYDAJE PRACĘ ZBIOROWĄ  
DWUNASTU AUTORÓW  
O POLSKICH ZAGADNIENIACH  
MORSKICH I KOLONJALNYCH**

MYŚLI — CYFRY — FAKTY — PROGRAM  
15 artykułów — 200 stron  
— Format dużej ósemki

Dla członków L. M. i K. cena książki w przedpłacie  
**TYLKO ŻEŁTYCH TRZY**

Przedołatę, zamówienia zbiorowe i należności przyjmują:

**Biuro Zarządu Głównego L. M. i K.  
Warszawa, Włdok, 10, (Konto P. K. O. Nr. 367)**

oraz wszystkie Okręgi i Oddziały

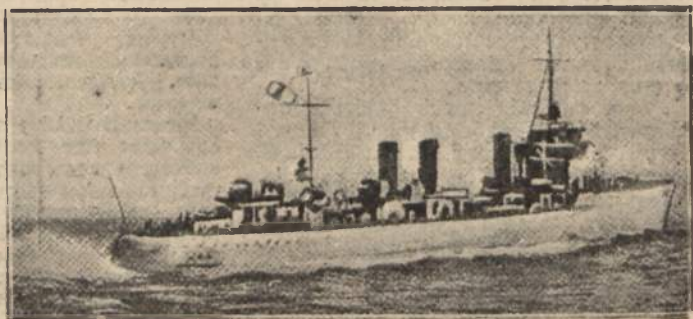
**LIGI  
MORSKIEJ I KOLONJALNEJ**

## PENHOËT

**Budowa  
OKRĘTÓW wojennych  
i STATKÓW handlowych**

wszeikich typów i rozmiarów

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



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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Włdok 10 Telefon: red. 290-18, adm. 533-88.

Wydawca **Liga Morska i Kolonialna**

Redaktor **Henryk Tetzlaff**

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



# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. 0.25	Przewodnik po Gdyni i wybrzeżu	„ 1.—
Czy chcesz zostać bogatym?	„ 0.25	Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej	„ 1.50
Gen. G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej	„ 0.25	Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tle kryzysu	Zł. 0.50
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb	„ 0.50	Rostkowski F. — Zadania Polski na Atlantyku	„ 0.50
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna	„ 1.—	Rummel J. — Gdynia port polski (1927 rok)	„ 2.50
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach	„ 4.—	Uziębło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	„ 0.50
Jarzyna A. — Peru	„ 1.50	Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki handlowe	„ 1.20
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żegludzie śródlądowej w Polsce	„ 0.75	Zaruski M. Sonety Morskie	„ 1.—
Kalendarz morsko-kolonjalny 1933 rok	„ 1.50	Współczesna żegluga morska	„ 1.—
Koźmiński-Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	„ 1.—	Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki	„ 0.25
Krzywlec B. — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie	„ 1.20	Zieliński St. — Mały słownik pomierów polskich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów), zeszyt	„ 0.50
Kwiatkowski E. — Trzymajmy się morza	„ 0.50	<b>Gry towarzyskie</b>	
Lepecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo	„ 3.—	Bitwa morska (dla członków Ligi M. i K. zł. 4.—)	5.—
Łyp Fr. — Wadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	„ 1.20	Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.80)	„ 3.—
Łyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli	„ 4.—	<b>Pocztówki</b>	
Na Święto Morza — praca zbiorowa	„ 1.—	Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlowa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)	„ 4.—
Plutyński A. Bezdziętne Niemcy a Polska	„ 1.20	<b>Bandery i banderki LM. i K. po 3.50 i po 1.50.</b>	
Program Kolonjalny Ligi Morskiej	„ 0.50		

## Wydawnictwa komisowe

Bulowski L. — Kolonie dla Polski	„ 4.—	Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji	„ 0.50
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I	„ 12.50	Skarzyński S. — 25770 klm. ponad Afryką	„ 6.—
„ — Obrona Pomorza	„ 10.—	Sotkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	„ 1.50
„ — Przeciw propagandzie korytarzowej	„ 5.—	Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą	„ 2.50
Dziesięcioro o Pomorzu	„ 0.50	Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku	„ 6.—
Gładrich Wł. — O Polsce na morzu	„ 2.80	Siebenelchen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię	„ 7.50
Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary	„ 4.—	„Wilk“ — pierwsza polska łódź podwodna (pł. akwareli Marin'a) sztuka	„ 0.30
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia	„ 2.50	Hymn Pomorski — Nuty	„ 2.—
Gustowski L. — Garść myśli morskich	„ 1.—	(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela). Pozatem Administracja „Morza“ posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza“ za lata ubiegłe, w płóciennnej oprawie po cenie zł. 15.—	
Haiman Mieczysław — Polacy wśród pionierów Ameryki	„ 8.—		
„ — Historia udziału Polaków w Amerykańskiej Wojnie Domowej	„ 7.—		
„ — Polacy w walce o niepodległość Ameryki	„ 7.—		
„ — Polacy w Ameryce	„ 1.50		
Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo krajów podzwrotnikowych	„ 2.50		

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

w Warszawie, ul. Widok 10.



# Z ALGIERU



1. Karawana w pustyni
2. Ulica w Algierze
3. W obozie Kabylów