NAKŁAD 33.000 EGZ.

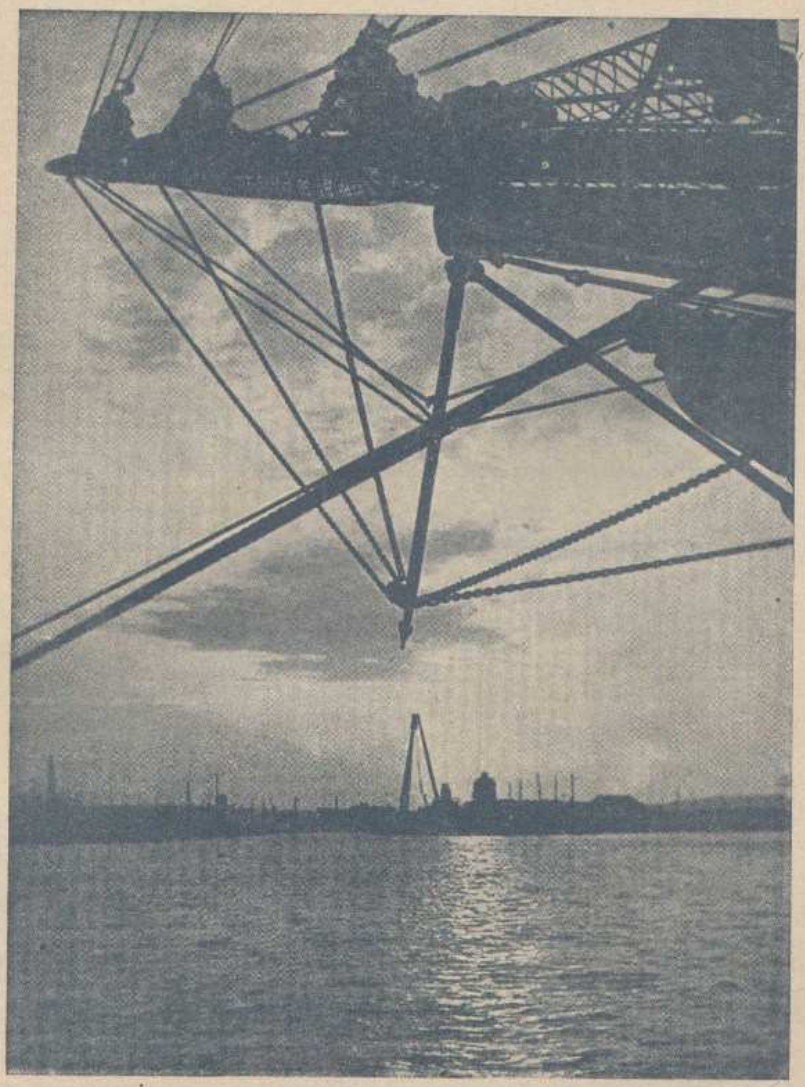
CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY" w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z MOTYWÓW PORTOWYCH GDYNI.

Fot. M. Kusnerz.

MARZEC 1931 r. ZESZYT 3

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

m. X. XII

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN·LIGI·MORSKIEJ·I·RZECZNEJ

Nr. 3 Warszawa, marzec 1931 r. Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Prawda o Pomorzu; 2. Port w Tczewie — **B. Kuźmiński;** 3. Lwów zawsze pierwszy — Wystawa „Polskie morze i Gdańsk w grafice i w literaturze XVII — XX w." — **H. T.;** 4. Wycieczki tratwą turystyczną — **Tadeusz Kutz;** 5. Zagadnienie polepszenia komunikacji morskiej między Francją a Algierem — **T. S.;** 6. Ze wspomnień starego kapitana. — Z chorymi żołnierzami tureckimi z morza Czerwonego do Konstantynopola — **Tadeusz Stecki;** 7. „Djabeł morski" — **J. G.;** 8. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 9. W sprawie aprowizacji statków P. T. T. O.; 10. Polacy, na morze!; 11. Budownictwo okrętowe we Francji — **Olivier Quéant;** 12. Rybacy niemieccy tęsknią za Wielkopolską — **S. S.;** 13. Kronika; 14. Dział Oficjalny L. M. i R. PIONIER KOLONJALNY. 15. Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonjalna — **M. Fularski;** 16. Pozycje kolonjalne w handlu zagranicznym Francji — **R. Wegnerowicz,** Konsul R. P. w Marsylji; 17. Przyczynki do dziejów kolonjalnych Francji. — Protektoraty indochińskie — Bolesław Celiński; 18. Wspomnienia z ekspedycji Szolca-Rogozińskiego do Kamerunu w roku 1882. — Zajęcie Kamerunu przez Niemców — **Leopold Janikowski;** 19. Pionier pracy polskiej w Argentynie — **Marja Biskupska;** 20. Przegląd Kolonjalny — **Fr. Łyp;** 21. Kronika Kolonjalna; 22. Książki i Czasopisma nadesłane.

33 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

PRAWDA O POMORZU

Wobec „argumentów" propagandy niemieckiego imperjalizmu w sprawie pretensyj niemieckich do obszarów, wchodzących w skład Państwa Polskiego i innych ziem b. cesarstwa niemieckiego, (jak np. pretensje do Alzacji i Lotaryngji), nie od rzeczy będzie na tem miejscu omówić „wartość" rzeczową i polityczną tej charakterystycznej, jeśli chodzi o psychikę wojującego niemieckiego nacjonalizmu — akcji.

Wiadomo powszechnie, że Polska odzyskała na podstawie traktatu wersalskiego zaledwie część ziem etnograficznie polskich z zagrabionego przez Prusy obszaru dawnej Rzeczypospolitej. Wiadomo jest również, że na terenie dzisiejszych Niemiec pozostało jeszcze około półtora miljona ludności polskiej i że zarówno na zachód od Pomorza, Poznańskiego i Śląska, jak i na terenie t. zw. Prus Wschodnich — Polacy zamieszkują w zwartych masach.

Pomijając narazie krzywdę, jaka Polsce współczesnej wyrządzona została na konferencji pokojowej w Wersalu, przez pozostawienie po drugiej stronie kordonu granicznego przeszło miljona Polaków, zajmiemy się tutaj stanem naszego narodowego posiadania w województwach zachodnich, a więc na Pomorzu, w Poznańskiem i na Śląsku.

Faktem jest, że w roku 1921 ogólny spis ludności w Polsce wykazał zupełnie jasno, iż w województwie Poznańskiem, na Pomorzu i na Śląsku przeciętny procent ludności polskiej wynosi około 80 (dokładnie 78%). Jest to jeszcze jeden dowód więcej, że kwestjonowanie polskości tych ziem jest możliwe tylko przy tych „sposobach", jakie propaganda niemiecka zawsze rozwijać potrafiła.

Niemcy narazie skoncentrowali swe ataki na Pomorzu polskiem, nazywając je złośliwie „korytarzem gdańskim". Najlepiej zaś odzwierciadla sytuację narodowościową na tym terenie niżej podana tablica, ułożona na podstawie spisu ludności, dokonanego w roku 1921.

Powiat	Ogółem	Polaków	Niemców	Żydów	Innych
Brodnica	61.230	51.547	9.604	—	73
Chełmno	46.823	33.897	12.872	6	48
Chojnice	71.018	57.824	13.129	22	43
Działdowo	23.727	15.496	8.187	10	34
Gniew	27.161	25.635	1.487	15	24
Grudziądz m.	33.516	26.406	6.942	22	146
Grudziądz pow.	43.515	28.940	14.459	—	116
Kartuzy	64.631	59.546	5.037	9	39
Kościerzyna	49.935	40.619	9.280	9	27
Lubawa	58.495	53.979	4.478	10	28
Puck	27.973	24.568	3.344	—	60
Sępolno	27.876	14.381	13.530	40	25
Starogard	62.400	56.168	5.955	137	140
Świecie	83.138	62.867	20.153	22	96
Tczew	35.744	29.280	6.367	14	83
Toruń m.	39.424	34.303	4.920	17	174
Toruń pow.	53.773	28.445	11.236	7	121
Tuchola	34.445	42.409	5.660	13	316
Wąbrzeźno	47.100	32.307	14.671	55	67
Wejherowo	43.755	39.541	4.118	5	91
Ogółem Pomorze	935.679	758.158	175.329	413	1.779
%	100	81	18,7	0,3	

Zestawienie to, sporządzone przed dziesięciu laty, wykazuje czarno na białem polskość Pomorza. Statystyka ta z całą skrupulatnością wykazała także siły napływowego, kolonizacyjnego elementu niemieckiego, który dzisiaj znacznie się zmniejszył. Obecnie spis ludności wykazałby — ponad wszelką wątpliwość — ponad 90% polskość województwa pomorskiego.

Ale kraj nasz posiada na Pomorzu polskiem nietylko argumenty etnograficzne. Argumenty gospodarcze, z uwagi na dostęp Rzeczypospolitej do Bałtyku, są niemniej wymowne. I tak, biorąc pod uwagę chociażby rok 1928, widzimy, że porównanie ruchu towarowego Polski z morzem Bałtyckiem było siedem razy większe, aniżeli Prus Wschodnich z Rzeszą Niemiecką. Można więc powiedzieć, że w roku 1928, biorąc gospodarczo, Polsce Pomorze było siedem razy bardziej potrzebne, aniżeli Niemcom. W roku tym obrót towarowy Polski przez morze Bałtyckie wynosił 10.261.000 ton, a tranzyt niemiecki z Prus Wschodnich do Rzeszy i z powrotem zaledwie 1.490.000 ton. A pamiętać należy, że udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski ma stałe tendencje rozwojowe i w r. 1930 wynosił już ogółem w przywozie i wywozie razem 51,3%.

Konkludując, stwierdzić trzeba, że Niemcy nie posiadają i nie mogą posiadać argumentów rzeczowych przeciw Polsce, jeżeli chodzi o ich komunikację towarową i ludzką z Prusami Wschodniemi, tembardziej, że Polska zagwarantowała Rzeszy traktatowo wolny tranzyt pasażerski i towarowy przez swe terytorjum. Jak sprawnie tranzyt ten się odbywa, świadczy i ta okoliczność, że od dziesięciu lat istnienia tej umowy obywatele Rzeszy Niemieckiej tylko w dwu wypadkach wnosili skargi na stosunki tranzytowe przez terytorjum polskie. Wynika stąd, że stosunki te są świetne i że całkowicie zaspokajają potrzeby gospodarcze Niemiec i Prus Wschodnich.

Jasną jest więc rzeczą, że Niemcom w ich całej akcji przeciw polskiemu Pomorzu chodzi o cele ukryte. Jakie? — Odpowiedź na to pytanie dają dwaj niemieccy mężowie stanu, których testament polityczny stanowił credo zarówno przedwojennych Niemiec, jak i dzisiejszej, republikańskiej Rzeszy.

Stary grabieżca polskich ziem, Fryderyk Wielki, napisał w swych testamentach politycznych dosłownie:

„Ktokolwiek posiadać będzie ujście Wisły i miasto Gdańsk, będzie bardziej władcą Polski, aniżeli ten, kto nią rządzi".

Najbardziej fanatyczy zaś wyznawca prawa pięści i twórca niemieckiego „Drang nach Osten", „żelazny" kanclerz Rzeszy, Otton v. Bismarck, mówił: **„Dla Państwa Polskiego posiadanie Gdańska i Prus Zachodnich** (dzisiejszego Pomorza polskiego — przyp. red.) **jest żywotną koniecznością".**

Zapamiętajmy sobie dobrze te słowa!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

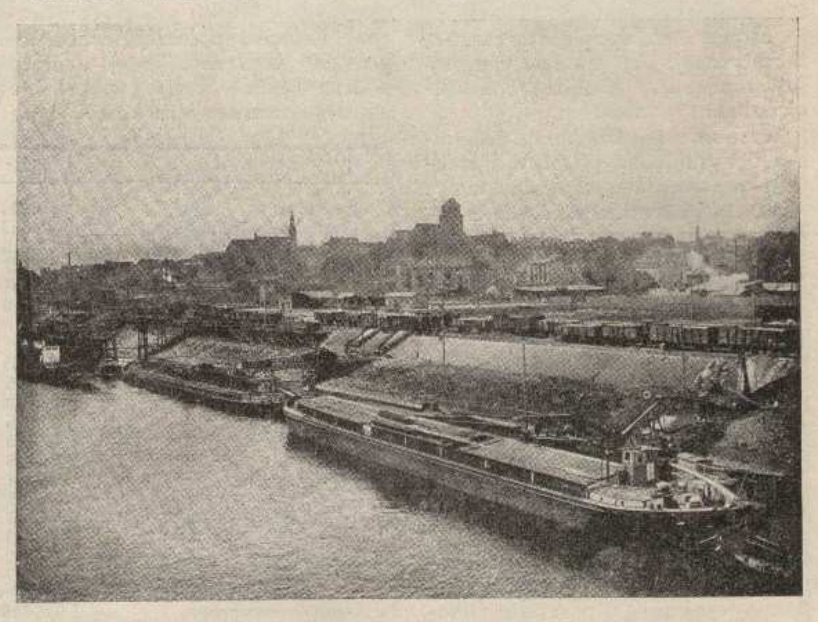
PORT W TCZEWIE

Rozwój Tczewa jako portu morskiego i wogóle jako punktu przeładunkowego datuje się zaledwie od wiosny 1926 r. Bezpośrednim powodem do wykorzystania tego punktu dla eksportu zamorskiego była niedostateczna zdolność przepustowa Gdyni i Gdańska przy otwierającej się nieograniczonej możliwości wywozu polskiego węgla na rynki skandynawskie, spowodowanej strajkiem w kopalniach angielskich.

Wprawdzie zagadnienie budowy portu morskiego w Tczewie istniało już dawniej i sporo artykułów i broszur było napisane na ten temat. Według projektów sam port miał być zbudowany koło Tczewa na t. zw. Tczewskich łąkach, a z morzem połączony nie Wisłą, lecz specjalnie przekopanym kanałem, wychodzącym w morze koło Neufahr. Jednak projekt ten został zaniechany, na co złożyło się wiele przyczyn, a głównie wskutek zdecydowania budowy własnego portu w Gdyni.

Stworzenie z Tczewa portu morskiego w obecnych jego granicach bodajże zawdzięczać należy Inżynierowi T. Nosowiczowi, byłemu Dyrektorowi Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. On to wskazał na praktyczne wykorzystanie drogi wodnej Tczew — Ujście Wisły — Bałtyk dla wywozu węgla do krajów nadbałtyckich. Projektem tym zainteresował 4 kopalnie Dąbrowieckie i przy ich udziale stworzono Towarzystwo „Żegluga Wisła — Bałtyk", mające na celu eksploatację portu i wywóz węgla, możliwie na własnym taborze.

Zafrachtowano w tym celu lichtugi (berlinki typu morskiego), sprowadzono je do Tczewa, załadowano węglem i wysłano do Szwecji. Próba wypadła dobrze, wobec czego przystąpiono energicznie do budowania w porcie urządzeń przeładunkowych, rozszerzając jednocześnie znajdującą się już nad brzegiem Wisły bocznicę kolejową.



Tczew. Port na Wiśle.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Początkowo ładowanie odbywało się dość prymitywnie, przy pomocy ręcznych taczek i wagonetek, następnie uzupełniono to taśmowemi transporterami, aż wreszcie wyposażono port w zupełnie nowoczesny system trzęsących się rynien, poruszanych energją elektryczną. Jedne z nich ustawione są równolegle do torów kolejowych, a wsypywany na nie z wagonów węgiel odprowadzany jest do innych rynien, które ze swej strony odprowadzają go już ponad ładownie statku.

Przy korzystaniu ze wszystkich urządzeń sprawność przeładunkową portu tczewskiego w obecnym czasie można określić na przeszło 2.000 ton na dobę. Wszystkie urządzenia w porcie jak i same tereny portowe są prywatną własnością towarzystwa „Wisła Bałtyk" i ono dotychczas wyłącznie eksploatuje port tczewski. Urządzenia są przystosowane narazie tylko do przeładowywania węgla z wagonów na statki, dlatego też w obecnym czasie Tczew uważany jest tylko jako wywozowy port węglowy.

Cały dotychczasowy obrót portu polegał na wywozie węgla, przyczem węgiel był wywożony w trzech kierunkach:

1) przez ujście Wisły bezpośrednio do państw bałtyckich na lichtugach morskich.

2) Wisłą do Gdańska na berlinkach rzecznych.

3) Wewnętrznemi kanałami do Prus Wschodnich i do Litwy.

Wywieziony do Gdańska węgiel prawie w całości był przeładowany na statki morskie, celem dalszego wywozu zagranicę, względnie szedł jako węgiel bunkrowy.

Ruch statków w porcie był następujący:

(Holowniki nie uwzględniono)

	Lichtugi		Berlinki	
Rok	Ilość	tonaż	Ilość	tonaż
1926	88	35.025	726	115.830
1927	223	83.625	116	20.225
1928	12	4.465	4	1.200
1929	—	—	130	42.000

Jak widać z powyższego, wywóz węgla z Tczewa zagranicę drogą morską był ściśle związany z posiadaniem przez Towarzystwo Wisła — Bałtyk odpowiedniego taboru żeglugowego i z chwilą sprzedania statków i zlikwidowania żeglugi wywóz odbywa się wyłącznie wewnętrznemi drogami wodnemi na berlinkach rzecznych.

Dalsze drogi rozwoju portu można nakreślić w trzech kierunkach:

1) **Jako port drzewny.** Wiadomo, że Rząd zamierza przeznaczyć w przyszłości pewne kwoty na budowę portu drzewnego w Tczewie. Ma on powstać pomiędzy nowym — a starym wałem w Czatkowach. Przy wejściu będzie śluza, izolująca port wrazie wysokiej wody na Wiśle.

2) **Jako port węglowy.** — Istniejące już urządzenia przeładunkowe Towarzystwa Wisła — Bałtyk narazie całkowicie zaspokoją techniczne potrzeby portu dla przeładunku węgla, przyczem wywóz tego artykułu powinien się specjalizować w następujących kierunkach.

a) drogą morską przez ujście Wisły na lichtugach i mniejszych statkach.

b) Wisłą i śródlądowemi drogami do Prus Wschodnich i Litwy, na zwykłych berlinkach rzecznych.

c) Wisłą do Gdańska, celem przeładowania na większe statki lub zaopatrywania ich w węgiel bunkrowy.

3) **Jako port rzeczny:** — Dla wewnętrznego ruchu żeglugowego, szczególnie przy ładunkach, idących frachtem łamanym z Gdyni i do Gdyni.

Niedogodnością obecnego punktu przeładunkowego w Tczewie jest to, że znajduje się on powyżej mostu, wskutek czego mogą doń zawijać jedynie statki, zaopatrzone w składane maszty. Dalszemi niedogodnościami tego portu są liczne mielizny na Wiśle i trudny do utrzymania na odpowiedniej głębokości sam nurt rzeki. Ponadto samo ujście Wisły podlega częstemu zamulaniu i wymaga ciągłego bagrowania.

Z tych też przyczyn widoki na rozwój portu tczewskiego są ograniczone i może on służyć, przynajmniej w najbliższych latach, jedynie jako pomocniczy port morsko-rzeczny.

B. KUŹMIŃSKI.

LWÓW ZAWSZE PIERWSZY

WYSTAWA «POLSKIE MORZE i GDAŃSK w GRAFICE i w LITERATURZE XVI—XX w.»

Stary, kresowy Lwów godnie uczcił jedenastą rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Pragnąc podkreślić, że sprawa morza jest bliska wszystkim ziemiom odrodzonej Polski, bez względu na liczbę kilometrów, dzielących je od wybrzeża Bałtyku, w historycznych murach tego tak zasłużonego w dziejach kultury polskiej miasta zorganizowano imprezę, zasługującą na jak najżywszy poklask i uznanie. Mianowicie staraniem Muzeum Narodowego im. Króla Jana III, Lwowskiego Komitetu Floty Narodowej i Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej urządzona została nader interesująca i bogato reprezentująca się wystawa pod nazwą „Polskie morze i Gdańsk w grafice i w literaturzeXVI — XX wieku".

Uroczystość otwarcia wystawy odbyła się w niedzielę dnia 15 lutego r. b. w lokalu Miejskiego Muzeum Przemysłowego we Lwowie, w obecności przedstawicieli władz, sfer naukowych, stowarzyszeń społecznych oraz reprezentantów państw sprzymierzonych.

W imieniu Wojewody Lwowskiego, który nie mógł osobiście wziąć udziału w otwarciu wystawy, gdyż musiał być obecny na odbywającym się jednocześnie zjeździe samorządowym — przemówił pierwszy radca Kuczyński, podkreślając znaczenie Pomorza dla Polski i dziękując organizatorom wystawy za ich starania.

Następnie zabrał głos jeden z organizatorów wystawy, Dr. Aleksander Czołowski. Mówca przypomniał, że zrozumienie wartości brzegu pomorskiego przez Rząd Rzeczypospolitej datuje się dopiero od roku 1926, kiedy to rozpoczęto intensywną, świadomą celu pracę. Inż. Kwiatkowski był pierwszym Ministrem Przemysłu i Handlu, który pchnął u nas zagadnienia morskie na realne tory a wytyczne, przez niego opracowane, stały się początkiem programu morskiego Polski. Dotychczasowe prace w kierunku wyzyskania skrawka polskiego dostępu do morza przeszły najśmielsze oczekiwania. Mimo to jednak zrozumienie doniosłości morza nie skrystalizowało się jeszcze w umysłach ogółu obywateli w takim stopniu, jak tego wymaga konieczność państwowa. Mając dziś dostęp do morza, stworzyć dla niego musimy własny, narodowy kult przez celową i wytrwałą propagandę.

Wystawa ma na celu zarówno propagandę, jak historyczny przegląd wszystkiego, co odnosi się do dziejów naszych spraw morskich. Materjałów dostarczyło nietylko Muzeum Narodowe, ale także Ossolineum, Bibljoteka im. Baworowskich, Bibljoteka im. Gwalberta Pawlikowskiego, Książnica-Atlas, oraz prywatni zbieracze: p. Eugenjusz Barczak, b. sen. Wysłouch, prof. Romer. Ciekawe dokumenty historyczne dowodzą, że Lwów mimo, iż jest miastem wybitnie lądowem, miał zawsze zrozumienie dla spraw morza i w zabiegach o utworzenie polskiej marynarki niepoślednią odegrał rolę.

Imieniem prezydjum miasta przyjął wystawę i oddał ją do użytku publiczności wiceprezydent Kubala; na wstępie wyraził mówca podziękowanie wszystkim, którzy przyczynili się do urządzenia wystawy a zwłaszcza gorliwemu jej organizatorowi, dyr. Czołowskiemu, autorowi historji marynarki polskiej. Udział Lwowa w rozwoju idei morskiej świadczy, że kresowcy wschodni — ludzie o

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dzisiejsza Gdynia. Okazały gmach Urzędu Pocztowego.

ciekawym umyśle i niespokojnem sercu, wykazują na każdem polu dążność d ekspansji i szukania nowych horyzontów. Dziś, kiedy weszliśmy na tory pracy pokojowej, otwiera się szerokie pole do szukania nowych sukcesów na morzu, do którego dostęp otwiera nam okno na daleki świat.

W końcu zabrał głos rekt. Niemczycki imieniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, stwierdzając, że Lwów, który strzeże naszych granic zarówno wschodnich jak i zachodnich, może być dumny z urządzenia wystawy, i że ten przegląd dziejów polskiego morza powinien być dla nas przestrogą, byśmy unikali błędów naszych ojców i popierali Rząd w jego usiłowaniach rozwoju morskiej ekspansji.

Wystawa dzieli się na 9 działów, o których doskonale informuje zwiedzających „Przewodnik po wystawie", opracowany bardzo starannie i wyczerpująco przez niezmordowanego badacza naszej przeszłości na morzu, D-ra Aleksandra Czołowskiego.

Dział I przedstawia w 2 grupach portrety tych królów polskich i mężów stanu, którzy nie ustawali w zabiegach nad utworzeniem polskiej marynarki wojennej i wyzyskaniem tych wszystkich pożytków, jakie morze każdemu narodowi przynosi. Są tutaj portrety i popiersia: Zygmunta Augusta, Henryka Walezego, Stefana Batorego, Zygmunta III, Władysława IV, arcybiskupa lwowskiego Jana Dymitra Solikowskiego, który wołał przed wiekami: „Każdemu panu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, niźli na ziemskiem. Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim", Jana Karola Chodkiewicza, Stanisława Koniecpolskiego, Krzysztofa Radziwiłła, Jerzego Ossolińskiego.

Dział II obejmuje kartografję ubiegłych wieków i przedstawia najlepiej jak rozległem niegdyś wybrzeżem morskiem Polska rozporządzała. Wśród zebranych map znajdują się prawdziwe „białe kruki", jak np. najstarsza mapa Polski, nakreślona w połowie XVI wieku przez Polaka, Wacława Grodeckiego, a wydana w roku 1570, następnie wielka bardzo rzadka mapa Litwy, wykonana również przez Polaka, Tomasza Makowskiego i wydana staraniem ks. Mikołaja Radziwiłła w Amsterdamie w roku 1613, szereg niezwykle ciekawych i rzadkich map morskich i naszego wybrzeża, plany starego Gdańska, Pucka i t. d.

W dziale III zgrupowano znaczną liczbę pięknych rycin (miedziorytów i akwafort), przedstawiających głównie widoki Gdańska od końca XV wieku do czasów najnowszych.

Dział IV przedstawia modele i wizerunki różnych typów okrętów wojennych i handlowych wogóle, od XIV do XVIII wieku, a w szczególności na Bałtyku z początku XVII wieku. Obok wystawiono rytowane tablice z XVII i XVIII stuleci, przedstawiające bandery wszystkich państw morskich, a między innemi dawne bandery polskie. Obok tych tablic zawieszono obecne bandery morskie Polski.

Dział V obejmuje różnego rodzaju dokumenty i rękopisy. I tutaj niebrak rzadkości muzealnych. M. inn. znajduje się tu np. oryginał memorjału Gdańska, przedłożonego królowi Zygmuntowi Augustowi w roku 1567 ze skargą na działalność kaprów królewskich.

Dział VI daje szereg bardzo rzadkich, starych druków, odnoszących się do spraw morskich Polski. Znajduje się tutaj m. inn. dziełko M. Friedewalda „Accusatio Criminalis" z roku 1570, zawierające oskarżenie Gdańska o wymordowanie kaprów królewskich. Dalej znajduje się łacińska „Informacja" pióra Stanisława Karnkowskiego, biskupa włocławskiego, mówiąca o prawach Prus i Gdańska, wydana w roku 1587 dla króla Zygmunta III. Wystawiono także pierwsze wydanie utworu poetyckiego Sebastjana Klonowicza p. t. „Flis, to jest spuszczanie statków Wisłą" z roku 1598. Druk z 1627 roku ogłasza tajną korespondencję wrogów Polski, znalezioną na szwedzkim admiralskim okręcie, zdobytym w bitwie pod Oliwą. Jest także cenny dziennik Holendra Abrahama Boota: „Journal van de Legatie in dem jaeren 1627", zawierający rycinę i opis tej bitwy.

Dział VII przedstawia, jaki wpływ wywarło odzyskanie morza na polski ruch wydawniczy w zakresie prac tak naukowych, jak literackich i propagandowych, poświęconych wyłącznie morzu.

Dział VIII obejmuje oddzielnie wystawione wydawnictwa perjodyczne, poświęcone sprawom morskim, jakie rozwinęły się równocześnie.

Dział IX zaznajamia wreszcie zwiedzających wystawę z morskim wysiłkiem Polski w ogólnych zarysach, a przedewszystkiem z największem dziełem współczesności — z Gdynią.

W osobnej grupie zebrane są staraniem Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej eksponaty naszej organizacji.

Dział ten obejmuje:

1) wszystkie wydawnictwa Instytutu Wydawn. L. M. i R. (2 gabloty);

2) wszystkie roczniki „Morza", zestawione w podwójnych egz. chronologicznie (I-sze egz. otwarte na winietach tytuł. — II-gie zaś na ważniejszych artykułach, — 1 duża gablota — przedstawia się barwnie i budzi ogólne zainteresowanie);

3) dział Kolonjalny — „Pionier Kolonjalny", ulotki i broszury L. M. i K., dzieła inne z zakresu kolonizacji i emigracji (1 gabl.);

4) dział śródlądowych dróg wodnych: mapy, plany, dzieła fachowe, naukowe, monografje rzek i t. p. (1 gablota);

5) rybactwo morskie; wydawn. L. M. i R., i inne — (1 gabl.);

6) przysposobienie morskie: duża ściana zapełniona fotosami z życia Oddziałów Wiośl.-Żeglarskich, proporcami ich drużyn i banderami Ligi, flagowy code sygnałowy zdobi salę Ligi, w 2 gablotach zaś: dzienniki okrętowe jednostek pływających i literatura żeglarska;

7) afisze: „Polacy na morze", Frontem do morza", „Morze", zajmują jedną dużą ścianę w auli i są rozmieszczone w całym gmachu, ożywiając barwnie wystawę;

8) varja: jedna gablota różnych dzieł z literatury morskiej.

Nadto Oddział Lwowski L. M. i K. urządził wszystkie inne działy wystawy, poza działem historycznym, a więc:

a) Komitetu Floty Narodowej (ulotki flagi i afisze: „Patrz oto okręt..." i „Polska musi mieć silną flotę..."). Ulotki zmieściły się w jednej gabl., afisze rozrzucono po całej wystawie, — ulotki propag. rozdaje się wraz z ulotkami Ligi publiczności.

b) Gdynia: obrazy, fotosy, plany, literatura, ze zbiorów Oddziału Lwowskiego L. M. i K., D-ra Czołowskiego i z magistratu Gdyni (oryg. plany) — zajmuje osobną salę;

c) Polskie Linje Okrętowe: 1) P. Transatl. T-wo Okręt., S. A. Linja Gdynia — Ameryka (model statku, plany statków, prospekty, afisze, obrazy urządzeń okręt. i t. p.).

2) P. P. Żegluga Polska (afisze, prospekty, rozkłady jazdy i t. d.).

3) Polsko-Bryt. T-wo Okręt. (jak 2), — zajmują jeden krużganek w auli, całość barwnie zdobi ściany, broszury i drobiazgi w trzech gablotach.

d) Państwowa Szkoła Morska w Gdyni: zajmuje dużą ścianę swemi fotosami (z życia szkoły w Tczewie, w Gdyni i na statku „Lwów", — Fotosy s. s. „Lwów", „Dar Pomorza" i „Kopernik" —

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

portrety pierwszych dyrektorów Szkoły i kapitana „Lwowa". — Komplet wydawnictw Inst. Wyd. Szkoły w osobnej gablocie.

Całość daje pojęcie o tem, co może zdziałać świadoma swych celów akcja naszych organizacyj społecznych. Byłoby rzeczą niezmiernie pożądaną, aby wystawa lwowska w całości, lub też w najważniejszych częściach, przeniesiona była na wystawę „Polskie morze i ziemia pomorska", którą otwiera w kwietniu na terenie Doliny Szwajcarskiej w Warszawie Warszawski Okręg Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a następnie na podobną wystawę w czerwcu r. b. w Katowicach, urządzaną staraniem Rady Okręgowej Ligi Morskiej i Kolonjalnej Zagłębia Węglowego.

Wystawa lwowska potrwa do połowy marca r. b. *H. T.*

WYCIECZKI TRATWĄ TURYSTYCZNĄ

W roku 1928 i 1929 odbyłem z dwoma towarzyszami trzy wycieczki tratwą własnej konstrukcji. Pierwszą wycieczkę rozpoczęliśmy w Czorsztynie, przepłynęliśmy Dunajec i Wisłę aż do Torunia. Trasa drugiej naszej wycieczki prowadziła z Rytra Popradem, Dunajcem i Wisłą do Kozienic. Trzecią wreszcie wycieczkę odbyliśmy z biegiem Dniestru, rozpoczynając podróż od Rozdołu, a kończąc ją pod Zaleszczykami.

Z wycieczek tych przywieźliśmy pewne doświadczenie w dziedzinie sztuki flisackiej i tyle wspomnień i wrażeń, że radzimy każdemu, komu nie jest obojętne piękno ziemi i wód naszych, kto pragnie spędzić przyjemnie wywczasy letnie, — aby poszedł w nasze ślady i przeżył parę tygodni życiem flisackiem.

Wycieczka tratwą daje ogromne korzyści, zarówno pod względem intelektualnym, jak i zdrowotnym. Płynąc tratwą, zaznajamiamy się przedewszystkiem z topografją wód, krajobrazem naszym, możemy zwiedzać różne osobliwości przyrodnicze i zabytki historyczne, tak gęsto rozsiane nad polskiemi rzekami. O zdrowotnych i sportowych walorach takiej wycieczki nie trzeba wiele mówić: długie przebywanie na wodzie, ciężka praca przy sterach dadzą hart i odporność, rozwiną mięśnie. A niebezpieczeństwa, którym często spojrzy w oczy flisak w czasie swej peregrynacji, wyrobią odwagę, zimną krew i zaradność.

Tratwa pod wielu względami przewyższa łódź. Przedewszystkiem oddaje ona nieocenione usługi tam, gdzie przejazd dla łodzi jest wręcz niemożliwy, a więc wśród skał, mielizn i zbyt szybkiego prądu. Powtóre, na tratwie można urządzić się tak, że przygotowuje się na niej posiłek, sypia się — słowem prowadzi się zupełnie swobodne, niezależne życie. Ile ono ma uroku, oceni tylko ten, kto przeżył w ten sposób kilka tygodni, naprawdę na łonie przyrody, zdala od gwaru i pędu, charakteryzującego życie nowoczesne.

Trzecią zaletą tratwy jest większa, niż na łodzi, swoboda ruchów. Ustawiczne siedzenie wioślarza na ławce łodzi nie jest korzystne dla zdrowia. Natomiast na tratwie można stać, leżeć i poruszać się swobodnie.

Jako czwartą zaletę tratwy należy wymienić jej taniość. Podczas, gdy dobra łódź sportowa kosztuje kilkaset złotych, cena tratwy wynosi około 130 zł., a w dodatku po przybyciu do celu podróży można ją sprzedać za tę samą (jeżeli nie większą) cenę.

Życie na tratwie również wypada bardzo tanio, jeżeli przyrządza się posiłki samemu. Za noclegi także nie trzeba płacić, bo można sobie urządzić zupełnie wygodną sypialnię na tratwie. Dla przykładu przytoczę, że miesiąc pobytu na tratwie podczas naszych wycieczek kosztował nas około 50 zł. od osoby.

Widzimy więc, że wycieczka tratwą jest naprawdę godna polecenia. Koszty jej są minimalne, a korzyści — ogromne.

BUDOWA TRATWY.

Budowa tratwy nie nastręcza trudności i bynajmniej nie wymaga znajomości sztuki ciesielskiej.

Tratwa, którą tu opiszę, jest obliczona na dźwiganie około 700 kg. ciężaru, to jest: 3 ludzi załogi, budy i około 400 kg. bagażu.

Narzędzia do budowy tratwy, to: ostra siekiera, piła i świder.

Tratwę buduje się nad samym brzegiem rzeki, przyczem należy podłożyć pod nią dwa okrągłe, gładkie pniaki które ułatwią spuszczenie jej na wodę.

Pokład.

Piętnaście okrągłych bali, najlepiej jodłowych lub świerkowych, o średnicy 20 — 25 cm., z których najdłuższy ma 8 metrów, a najkrótszy 7½ m., układa się obok siebie tak, jak wskazuje rys. 1.

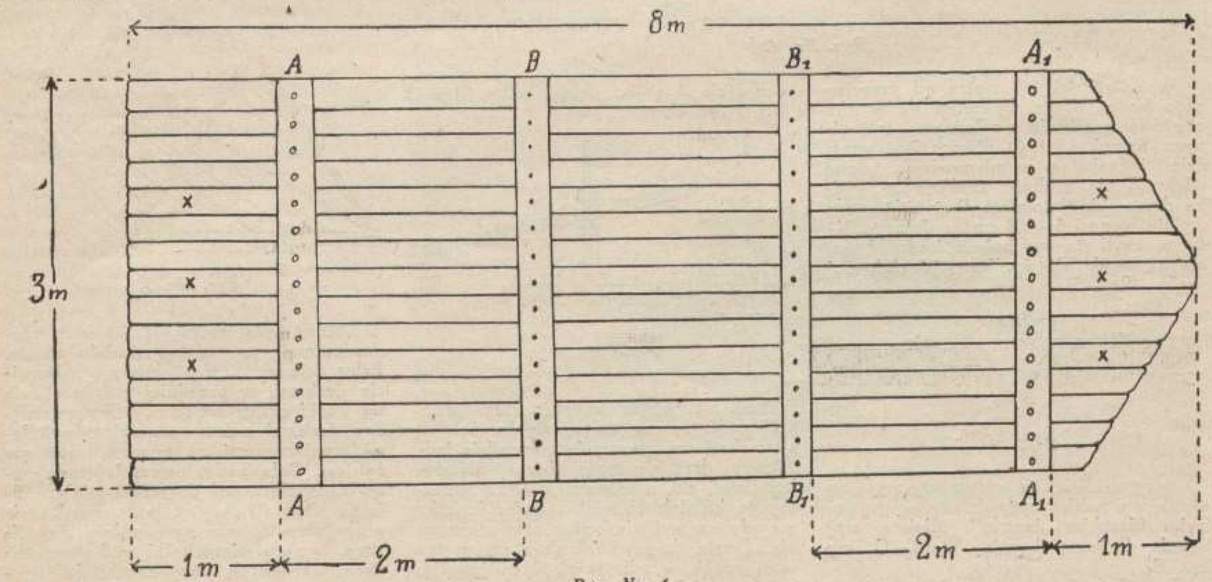
Poszczególne pnie winny ściśle przylegać do siebie. **Nie wolno nigdy pozostawiać najmniejszych odstępów,** gdyż to powoduje osłabienie spoistości tratwy.

Środkowy pień jest najdłuższy, pozostałe coraz to krótsze, tworząc dziób, ułatwiający rozcinanie wody i chroniący pokład przed zalewem przez fale. Krawędzie dziobu należy wyrównać, ścinając ukośnie koniec każdego pnia.

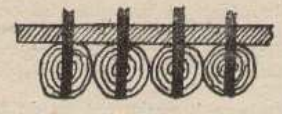
Bale pokładu łączy się w ten sposób: w odległości 1 m. od dziobu i w takiej samej odległości od tyłu kładzie się 2 belki. (Rys. 1 AA i A_1A_1), przybijając je tymczasowo do skrajnych pni. Teraz wiercimy przy pomocy świdra otwory, przechodzące nawylot przez belkę i pnie. Trzeba zwracać baczną uwagę na to, że otwory, muszą być wiercone **pionowo i dokładnie przez środek każdego pnia.** Poprzeczna belka musi być zupełnie prostopadła do krawędzi tratwy.

Teraz trzeba przygotować 30 brzozowych lub osikowych kołków o średnicy nieco większej, niż wywiercone otwory. Kołki te wbija się tak, aby przeszły nawylot przez belkę poprzeczną i pnie. (Rys. 2).

Muszą one wchodzić ciężko, ale jeżeli wbijanie ich postępuje zbyt trudno, tak, że zachodzi obawa pęknięcia poprzeczki, trzeba kołek wyjąć i ociosać go trochę.



Rys. Nr. 1.



Rys. Nr. 2.

Końce kołków, wystające nad poprzeczkę, należy obciąć.

Po przybiciu w ten sposób 2 głównych poprzeczek, trzeba jeszcze wzmocnić tratwę 2 poprzeczkami, oznaczonemi na rys. 1 BB i B_1B_1. Można je przybić w ten sam sposób, jak poprzednie, albo też zapomocą dużych, t. zw. flisackich gwoździ.

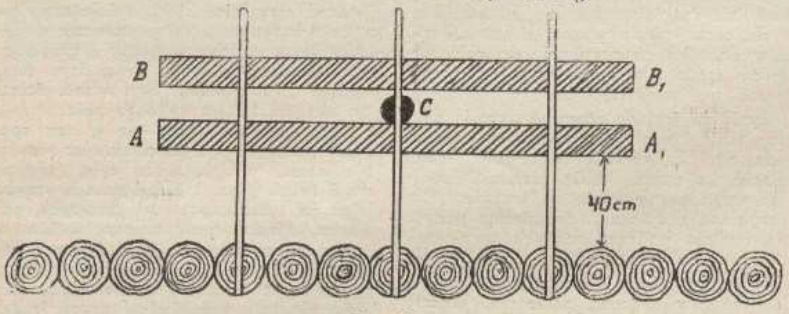
Łączenie bali kołkami jest b. wskazane, gdyż pnie wskutek dłuższego przebywania w wodzie pęcznieją, tworząc spoistą całość.

Pojazdy, czyli drygawki.

Budowa drygawek, t. j. przyrządów, służących do kierowania tratwą, jest stosunkowo najtrudniejszą częścią roboty.

Buduje się dwie pojazdy, zupełnie jednakowe. Przednia służy do sterowania, rola tylnej polega na wyrównywaniu biegu tratwy.

Przednią pojazdę stawia się w odległości 50 cm. od dziobu tratwy. W piątej, ósmej i jedenastej belce wywierca się otwory o średnicy 3 — 4 cm, nawylot pnia. Miejsca tych otworów zaznaczono na rys. 1 krzyżykami. W otwory te wbija się 3 kołki, najlepiej z drzewa akacjowego. Wysokość każdego kołka wynosi około 80 cm., a średnica jest nieco większa od otworu. Potem na belce, mającej około 10 cm. średnicy, odmierzamy dokładnie odległość pomiędzy drążkami, wywiercamy w niej nawylot 3 otwory i wbijamy ją na drążki na wysokość 40 cm. od pokładu. (Rys. 3 AA_1).

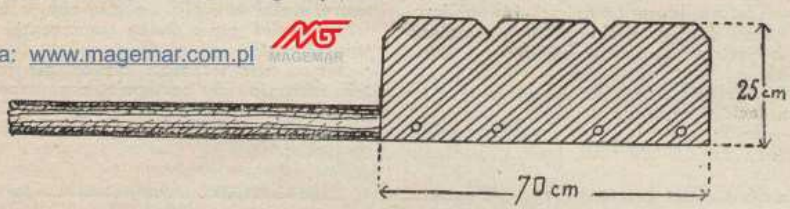


Rys. Nr. 3.

Belka ta powinna wchodzić **bardzo ciasno.**

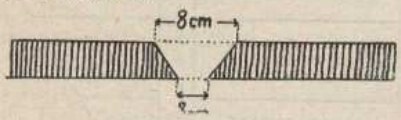
Teraz przystępujemy do zrobienia drąga sterowego. Długość jego wynosi 6 metrów. Na końcu przybija się łopatkę takiego rozmiaru i kształtu, jak wskazuje rys. 4.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rys. Nr. 4.

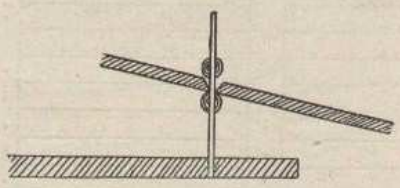
W odległości 1½ metra od przeciwnego końca drąga wywierca się w nim otwór o przekroju podłużnym trójkątnym. Szerokość tego otworu jest wszędzie jednakowa, a mianowicie trochę większa, niż grubość środkowego palika drygawki. Natomiast długość górnego wylotu wynosi 6 — 8 cm., a dolnego 3—4 cm., czyli stanowi koło o średnicy nieco większej, niż środkowy drążek pojazdy. (Rys. 5).



Rys. Nr. 5.

Drąg zakłada się owym otworem na środkowy palik drygawki, zwany w języku flisackim „jarzmo". Miejsce osadzenia drąga wskazuje litera C na rys. 3.

Po założeniu drąga nabija się na wszystkie 3 paliki drugą belkę (Rys. 3 BB_1 i rys. 6).



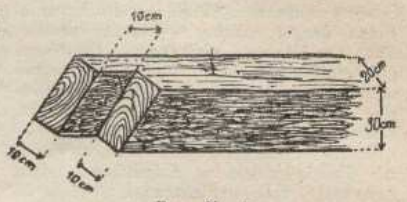
Rys. Nr. 6.

Ponieważ otwór w drągu ma przekrój podłużny, zwężający się ku dołowi, a przekrój poprzeczny jest wszędzie jednakowy, drąg nie może obracać się dokoła swej osi, a jednocześnie, nacisnąwszy go ku dołowi, można wyjąć łopatkę z wody, co jest niezbędne przy sterowaniu. Drugą drygawkę buduje się w ten sam sposób, w odległości 40 cm. od tylnej krawędzi tratwy.

Buda.

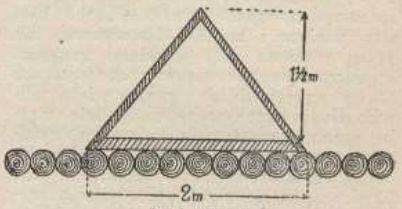
Jeżeli mamy zamiar urządzić sobie życie tak, aby cały czas wycieczki spędzać na tratwie, musimy wznieść budę, w której możnaby nocować i przechowywać bagaże.

Obok środkowych poprzeczek przybijamy do pokładu w odległości 2 m. dwie równoległe belki. Długość każdej z nich wynosi 2 m., wysokość 30 cm., a szerokość 20 cm. Z przyciętych ukośnie końców belek wycinamy kawał drzewa, tak, że zakończenie ich posiada wygląd, uwidoczniony na rys. 7.



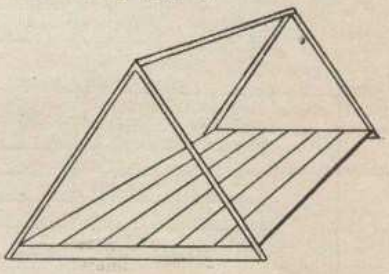
Rys. Nr. 7.

Do belek przybija się dopasowane do wycięcia listwy o przekroju 10 x 10 cm. Listwy te biegną ukośnie i łączą się na wysokości 1½ m. nad pokładem (rys. 8). **Wyższej budowy nie radzę robić,** gdyż przy silniejszym wietrze, wiejącym z dołu rzeki, odgrywa ona rolę żagla i powstrzymuje bieg tratwy.



Rys. Nr. 8.

Takie same listwy przybija się do drugiej belki i wierzchołki trójkątów łączy się cieńszą listwą. Teraz kładzie się podłogę z desek, **przylegających ściśle do siebie.** W ten sposób powstaje szkielet budy (rys. 9).



Rys. Nr. 9.

Ściany budy obija się deskami, **zachodzącemi na siebie dachówkowato.** Tylną ścianę również obija się całkowicie deskami, w przedniej zaś zostawia się wąski otwór wejściowy. Szpary między deskami należy pozatykać pakułami, zmieszanemi ze smarem, zwanym pakiem. Całą budę, celem lepszego zabezpieczenia przed deszczem i falą, obija się papą. Wewnątrz budy urządza się przy tylnej ścianie parę półek, a w listwę, łączącą wierzchołki trójkątnych listew, wkręca się parę haków do wieszania garderoby i woreczków z pro-



Rys. Nr. 10.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

wiantem. Podłogę wyścielamy słomą, na niej kładziemy duży siennik i mamy zapewnione wygodne legowisko i schronienie w razie niepogody.

Na pokładzie przed budą umieszcza się duży płat wyciętej darni, służący do rozkładania ognia.

Na tem kończymy budowę tratwy, której schemat przedstawia rys. 10.

KILKA RAD DLA POCZĄTKUJĄCYCH FLISAKÓW.

Myli się ten, kto sądzi, że podczas jazdy tratwą będzie mógł siedzieć z założonemi rękami i że całą pracę będzie wykonywał za niego prąd rzeki. Tak bynajmniej nie jest: praca na tratwie jest cięższa, niż przy wiośle w zwyczajnej łodzi. Jeszcze na górskich potokach, gdzie wartki prąd lekko i szybko niesie tratwę — jest pół biedy. Zato na wielkich rzekach, gdzie nurt wije się kręto od brzegu do brzegu, kluczy pomiędzy mieliznami i płynie bardzo wolno — tam czeka flisaka praca nielada. Jeden błędny ruch sterem, silniejszy podmuch wiatru, może zapędzić tratwę pomiędzy mieliznę i łachy, powodując nieraz kilkugodzinną stratę czasu.

Na to musi być przygotowany każdy, kto po raz pierwszy wybiera się na wycieczkę tratwą. W pierwszych dniach będzie bardzo ciężko, później jednak praca przy sterach zautomatyzuje się.

Wyruszając w drogę, trzeba pamiętać o zabraniu 2 drągów do odpychania tratwy od wybrzeży lub osłabienia siły zderzenia w razie wpadnięcia na jakąś przeszkodę. Poza tem na pokładzie winny znajdować się: kotwica lub duży kamień, uwiązany na linie, przynajmniej 2 zapasowe belki poprzeczne, gwoździe flisackie, parę zapasowych palików do drygawek i mocna lina do przywiązywania tratwy podczas postojów. Narzędziem, bez którego żaden flisak obejść się nie może, jest siekiera. Nie wolno także zapominać o zabraniu mapy, obejmującej dany szlak wodny, kompasu i zegarka.

Jeżeli chodzi o samo prowadzenie tratwy, potrzeba do tego 2 sterników: pierwszy, obsługujący przednią drygawkę, nadaje jej właściwy kierunek; rola drugiego polega na wyrównywaniu biegu, t. j. pilnowaniu, aby oś tratwy była zawsze równoległa do nurtu rzeki.

Wyszukiwanie nurtu na większych rzekach jest rzeczą dość trudną i wymaga pewnego doświadczenia w tym kierunku. Nurt odznacza się ciemniejszą barwą wody i drobną, krótką falą. Jaśniejsze plamy oznaczają mielizny, których kontury określa nieco wyższa fala.

Na bardziej uczęszczanych szlakach wodnych nurt oznaczają t. zw. bakany, t. j. blaszane stożki, oświetlane w nocy. Są one białe lub czerwone. Od bakanu czerwonego trzeba płynąć nalewo, od białego zaś — naprawo.

Czasami nurt wskazują długie tyki. Od tych, które zaopatrzone są w wiechę, należy płynąć nalewo.

Z innych znaków ostrzegawczych należy wymienić 2 skrzyżowane patyki, umieszczone blisko powierzchni wody. Oznaczają one podwodne pnie, dla tratwy nierównie groźniejsze, niż mielizny, gdyż zepchnięcie jej z takiego pnia jest rzeczą bardzo trudną.

Przed odbiciem od brzegu należy dobrze rozpatrzeć się, gdzie jest nurt i starać się wpłynąć nań jak najprędzej. W tym celu pracuje się jednocześnie przednią i tylną drygawką, posuwając tratwę bokiem.

Podczas jazdy na górskich rzekach, gdzie każdej chwili grozi rozbicie się na skałach, trzeba pilnie zważać, aby tratwa szła wciąż dziobem naprzód i żeby oś jej była zawsze równoległa z nurtem. Trzeba także, aby ktoś z „załogi" stał na przodzie tratwy z drągiem, przygotowanym do odepchnięcia się od ewentualnej przeszkody. Z tyłu, tuż nad krawędzią tratwy, musi leżeć kotwica lub kamień, tak umieszczony, aby sternik, obsługujący tylną drygawkę, mógł wrazie niebezpieczeństwa odrazu strącić go nogą do wody i w ten sposób osłabić siłę zderzenia.

Jeżeli zderzenie jest nieuniknione, można osłabić je przy pomocy wiosła drygawki. Środka tego trzeba używać tylko w ostateczności, ponieważ zabieg taki kończy się zazwyczaj połamaniem cienkich drążków pojazdy.

Wrazie utknięcia na mieliźnie, trzeba przenieść wszystkie cięższe rzeczy na tył tratwy i podważać ją drągami z boków, spychając na głębszą wodę.

Bardzo przykrym wypadkiem dla flisaka jest wpadnięcie w wir, z którego wydostanie się jest połączone często z dużemi trudnościami. W tym wypadku trzeba robić silnie obiema drygawkami, starając się odepchnąć tratwę ku obwodowi wiru. Można też przednią drygawkę wykręcić tak, aby łopatka wiosła była z boku tratwy i wykonywać krótkie, lecz silne ruchy drągiem od obwodu do środka wiru. Podczas tego sternik, obsługujący tylną drygawkę, stara się długiemi ruchami wiosła oddalić tratwę od środka wiru.

Sama praca pojazdą polega na tem, że zanurza się ją do wody mniejwięcej na ¾ łopatki i wykonywa się krótki, szarpiący ruch. Potem wyjmuje się łopatkę z wody i ruch ten powtarza się dopóty, dopóki tratwa nie przyjmie pożądanego kierunku.

Sternik, obsługujący przednią drygawkę, musi mieć oczy na wszystko otwarte i napiętą uwagę. Ujrzawszy zdaleka jakąś przeszkodę lub zakręt nurtu, musi odrazu przystąpić do pracy przy sterze, a nie czekać, aż tratwa zbliży się do przeszkody, bo wówczas może już być zapóźno.

Sternik pierwszej drygawki jest najważniejszą osobą na tratwie, niejako jej kapitanem. Dlatego na to stanowisko trzeba wybierać człowieka, obdarzonego wybitnym zmysłem orjentacyjnym i odznaczającego się zimną krwią i szybkością decyzji, a przytem posiadającego pewne wiadomości z dziedziny żeglarstwa i hydrografji.

ORGANIZACJA WYCIECZKI.

Uczestnicy wycieczki winni stosować się do ogólnych zasad, przyjętych przy organizowaniu wycieczek o charakterze sportowo - turystycznym. Przedewszystkiem więc należy ustalić cel wycieczki, ułożyć jej plan i trasę, z którą należy zapoznać się dokładnie przez przestudjowanie odpowiednich przewodników, wynotować wszystkie rzeczy, godne widzenia. Oznaczanie zgóry ilości przebytych kilometrów na każdy dzień, co się praktykuje przy innych wycieczkach, w naszych warunkach mija się z celem. Nie mówiąc już o różnych możliwych wy-



Tak wygląda tratwa turystyczna.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

padkach, cały szereg mało napozór znaczących przyczyn, jak np. zmiana stanu wody, silniejszy wiatr i t. p., mogą obrócić w niwecz nasze projekty.

Ustaliwszy miejscowość, z której mamy zamiar rozpocząć wycieczkę, należy porozumieć się listownie z miejscowym urzędem gminnym, oddziałem Polsk. Tow. Krajoznawczego, Ligi Morskiej i Kolonjalnej, lub innej pokrewnej instytucji, czy na miejscu znajduje się tartak albo składnica, w której możnaby nabyć drzewo, potrzebne do budowy tratwy. Później trzeba porozumieć się z tartakiem, co do ceny drzewa. Korespondencja taka zabiera dużo czasu, to też trzeba pomyśleć o niej jak najwcześniej, a uniknie się przykrych rozczarowań zaraz na początku wyprawy.

Po zbudowaniu tratwy trzeba wystarać się w najbliższym urzędzie wodnym o pozwolenie na spław drzewa w celach sportowych. Zaświadczenia takie wydawane są bez żadnej opłaty.

Ekwipunek osobisty flisaków.

Odzież. Każdy uczestnik wycieczki tratwą*) powinien zaopatrzyć się w „combinaison" drelichowe i w kostjum kąpielowy. Flisacy narażeni są ciągle na zamoczenie, to też najlepiej płynąć w kostjumie kąpielowym, przywdziewając drelichy tylko w chłodne dni. Niezbędny też jest ciepły sweter i płaszcz nieprzemakalny. Jako nakrycie głowy najlepszy jest kapelusz słomkowy lub lekka czapka sportowa. Oprócz zwykłych trzewików przydadzą się bardzo skórzane sandały. Nie wolno zapominać o ciepłej bieliźnie i wełnianych skarpetkach.

Pościel. Jeżeli mamy zamiar spędzać noce na tratwie, trzeba zapewnić sobie jak najwygodniejszy nocleg. Należy sporządzić jeden duży siennik dla wszystkich uczestników. Kładzie go się wewnątrz budy na warstwie słomy. Pozatem należy zaopatrzyć się w kilka prześcieradeł i poduszek z grubego płótna, które również napełnia się słomą. Wreszcie trzeba zabrać ciepłe koce wełniane, przynajmniej po dwa na osobę.

Sprzęt kuchenny. Gorące posiłki najlepiej przyrządzać na maszynce spirytusowej. T. zw. „Primusa" nie radzę używać, gdyż łatwo się on zanieczyszcza, a rozpalanie jego na wolnem powietrzu grozi wybuchem.

Pozatem trzeba się zaopatrzyć w kilka aluminjowych talerzy, garnków i kubków, rondel, patelnię, imbryk do herbaty, duży garnek t. zw. kamienny i parę noży, łyżek i widelców.

Prowiant. Sprawa zaprowiantowania śpiżarni na tratwie jest b. ważna dla flisaka. Musi on się obficie odżywiać pokarmami nietylko zdrowemi, ale i urozmaiconemi. Przeciwko temu ostatniemu warunkowi grzeszą niemal wszyscy turyści, pozostawieni własnemu przemysłowi na tem polu. Dlatego dobrze byłoby, gdyby jeden z członków wyprawy poświęcił się dla dobra współtowarzyszów i zapoznał się nieco z tajnikami sztuki kulinarnej.

W każdej wsi nadbrzeżnej można dostać mleko, masło, jaja, ser, ziemniaki i niektóre pospolitsze jarzyny i owoce. Natomiast mąkę, kaszę, makaron, suszone owoce, herbatę, kawę, korzenie i sól należy zabierać z domu lub zakupywać w większych miastach. Polecenia godne są konserwy zupne i proszki do legumin, bardzo smaczne i pożywne, a przytem łatwe do przyrządzenia. Mięsa należy jadać mało, ale niewolno zupełnie wykreślić go z naszego menu flisackiego. Świeże mięso można zastąpić konserwami, drobiem (o który zawsze łatwo) i rybami.

Palacze niech pamiętają, że w miejscowościach prowincjonalnych bardzo trudno o lepsze gatunki wyrobów tytoniowych, należy je więc zabierać z sobą.

Apteczka. Na tratwie musi koniecznie znajdować się mała apteczka, zaopatrzona w nast. środki: bandaże, wata hygroskopijna, wata żelazna, gaza i ceratki opatrunkowe, plaster angielski, jodyna, płyn Burowa, rycyna w kapsułkach, krople Walerjana, Hoffmana, Inoziemcowa, Króla Duńskiego, nadmanganian potasu, proszki od bólu głowy, aspiryna, chinina i pudełko białej waseliny.

*

Zaopatrzeni we wszystkie wyżej wymienione rzeczy, możemy rozstać się ze stałym lądem i powierzyć swe losy falom rzeki, która powiedzie nas krętym szlakiem przez piękne ziemie naszego kraju i da nam mnóstwo nowych niezapomnianych wrażeń.

TADEUSZ KUTZ.

*) Oczywiście niezbędnym warunkiem do wzięcia udziału w wycieczce tratwą jest umiejętność pływania.

ZAGADNIENIE POLEPSZENIA KOMUNIKACJI MORSKIEJ MIĘDZY FRANCJĄ A ALGIEREM

Podróż, którą Prezydent Francji odbył niedawno do Algieru z powodu stulecia zdobycia tego kraju, wykazała, że komunikacja między Francją a Algierem nie jest zupełnie zadawalniająca. To też p. L. Rollin, minister marynarki handlowej, natychmiast po powrocie do Paryża, wystąpił z żądaniem, aby stocznie okrętowe przystąpiły do budowy 2 statków szybkobieżnych, pocztowych „Franco-Algerienne", rząd zaś zdecydował pokryć ten wydatek z sum konieczności państwowych.

Sprawa ta nie jest wcale nowa. Mówi się o niej od lat dwudziestu. Chodzi bowiem o skrócenie czasu trwania podróży, co podczas pokoju przyśpiesza obroty handlowe, a w czasie wojny zapewnia jak najszybszy przewóz wojska. Obecnie maksymalna szybkość statków, obsługujących linję Francja—Algier, w zasadzie wynosi 18 mil morskich, w praktyce zaś nie przekracza 15. Wobec tak niedużego przebiegu nie można tego uważać za szybkość dostateczną. Konieczne staje się osiągnięcie szybkości do 30 mil na godzinę, co — oczywiście— powoduje wzrost kosztów eksploatacyjnych, gdyż przy szybkości 30 mil konsumcja paliwa będzie 8 razy większa, niż przy szybkości 15 mil na godzinę. Z punktu widzenia wojskowego kwestja ta nie ma znaczenia, niepodobna bowiem liczyć się z wydatkami, gdy chodzi o potrzeby obrony narodowej. Inaczej jednak się rzecz przedstawia z punktu widzenia handlowego, gdyż, powiększając szybkość do 30 węzłów, należy, aby pokryć wypływające z tego koszty, podnieść taryfę do takiej wysokości, że przejazd oraz przewóz ładunków stałyby się prawie niemożebne.

Natomiast, użytkując tylko pewną część siły maszyn — przy przewozie ładunków i pasażerów, możnaby osiągnąć znaczne zmniejszenie zużycia paliwa, a jednocześnie przekroczyć szybkość około 24 mil na godzinę, co już byłoby wystarczające dla potrzeb handlowych. Przy tej szybkości statki, wychodzące z Algieru o godzinie 14-ej do Marsylji, a o 16-ej z Port-Vendres, przybywałyby do portów przeznaczenia o godz. 7-ej; pasażerowie byliby w Paryżu przed końcem tego samego dnia.

Rozwiązawszy w ten sposób problem szybkości, zastanowić się należy nad tem, jaką pojemność transportową dać może statek. Dochodzimy tutaj do następujących wniosków: 1) urządzenie kabin powinno być wzorowane na wagonach sypialnych; powinno dawać maximum komfortu przy mniejszej przestrzeni; 2) należałoby urządzić pokład spacerowy z fotelami, przyczem pokład ten powinien być zakryty oknami. Ponieważ przejazd przy szybkości 24 mil na godzinę nie trwałby dłużej, niż 15—17 godzin, zależnie od portu przeznaczenia, Port-Vendres lub Marsylja, wielu pasażerów zadowoliłoby się fotelami, mogącemi być jednocześnie bujakami lub leżakami. Poza tem podróżni w czasie przejazdu nie potrzebowaliby więcej, jak jednego posiłku, który na żądanie mógłby być podawany na miejscu, tak, jak to się robi w wagonach pulmanowskich. W ten sposób zmniejszyłoby się na statku znacznie przestrzeń, zajmowaną przez sale jadalne.

Wymienione zmiany dałyby nietylko dużo rozporządzalnej przestrzeni, ale pozwoliłyby również na zredukowanie poważnych wydatków w związku z budową i eksploatacją statku. Dzięki osiągniętym w ten sposób oszczędnościom, oraz dzięki powiększeniu ilości miejsc, cena przejazdu mogłaby pozostać bez zmiany.

Jako siła popędowa byłyby zastosowane motory, które zajmują znacznie mniej miejsca od maszyn parowych, a tem samem pozwalają na powiększenie ładowni, co stanowi ważny element przy eksploatacji statków. Motory mają oprócz tego jeszcze inne, bardzo ważne dogodności, a mianowicie: mniejsza ilość załogi maszynowej i czystość.

Statki takie o sile maszyn 30.000 HP. i o pojemności 5000 ton rej. brutto, mniej więcej takie, jak statek „President", spełniałyby znakomicie zadanie szybkiego połączenia między Francją a Algierem. W razie zaś mobilizacji mogłyby przewozić oddziały wojskowe, bez żadnych przeróbek w urządzeniu. Nadwyżka sił motorów byłaby w takim wypadku użyta poto, aby doprowadzić szybkość statku do 30 mil na godzinę.

Jednem słowem zadanie jest stosunkowo łatwe do rozwiązania, pod warunkiem, że zerwie się ze staremi błędami. Statki tej linji winny być traktowane, jako najszybsza komunikacja, na których spędza się kilka godzin. Nie powinny zaś być pływającemi pałacami, na których spędza się tygodnie w podróżach do dalekich krajów.

T. S.

Według „L'Illustration".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZE WSPOMNIEŃ STAREGO KAPITANA

Z CHORYMI ŻOŁNIERZAMI TURECKIMI Z MORZA CZERWONEGO DO KONSTANTYNOPOLA

W sierpniu 1910 r., wracając z Dalekiego Wschodu na statku „Niżnij - Nowgorod" rosyjskiej Floty Ochotniczej, zawinąłem do Hodejdy (Morze Czerwone), skąd miałem zabrać 200 tureckich żołnierzy i kilku oficerów do Konstantynopola. Wojska tureckie, stacjonujące w Adanie (Południowa Arabja) z powodu braku dobrej wody, zapadały na malarję, która strasznie wycieńczała ludzi, i w konsekwencji tego musiano ich wysyłać do Europy, celem poprawy zdrowia. Otóż taki właśnie transport chorych miałem wówczas zabrać na statek.

Po przybyciu wczesnym rankiem do Hodejdy, zjawił się na statku ajent kompanji, który zakomunikował mi, że będzie wszystkiego 170 żołnierzy, 4 oficerów, w tej liczbie jeden w randzie generała brygady i lekarz wojskowy. W godzinę potem podeszły barki z chorymi. W Hodejdzie niema żadnego portu, z powodu płytkości zaś wód przybrzeżnych statek zatrzymuje się w odległości 3 — 4 mil od brzegu. Kiedy zaczęto wysadzać ludzi z barek na statek, przybiegł do mnie mój starszy oficer, wołając: „Panie Kapitanie, to prawie trupy; sami nie mogą iść po trapie i znoszą ich na plecach". Na takie dictum wyszedłem z kajuty, aby się samemu przekonać o stanie zdrowia moich pasażerów. Oficerowie tureccy już byli na pokładzie i dyrygowali wciąganiem zupełnie wycieńczonych żołnierzy, których wnoszono na plecach. Generał, do którego się zwróciłem, upewnił mnie, że nie będę miał żadnych trudności w Konstantynopolu z powodu chorych, nawet gdyby który z nich umarł po drodze, ponieważ to nie pierwszy transport, i przyczyny choroby są znane. Chodziło mi właśnie o to, żeby w Konstantynopolu mieć czysty patent zdrowotności. Co się tyczy Kanału Suezkiego, to byłem przygotowany do przejścia go pod flagą kwarantanny, a węgiel w Port Saidzie i tak mogłem ładować.

Wieczorem tegoż dnia wyszedłem z Hodejdy. Generał, z którym się bliżej poznałem, okazał się bardzo miły; mówił dobrze po francusku. Był to mężczyzna suchy, zgrabny i mimo swoich 60 lat i przebywania w tak malarycznym klimacie przedstawiał się fizycznie bardzo dobrze. Coprawda często jeździł do Konstantynopola, jak mi o tem mówił.

Już na trzeci dzień podróży moi chorzy zaczęli się czuć lepiej, dzięki morskiemu powietrzu, dobrej wodzie i strawie.

Pod samym Suezem nie zauważyłem na pokładzie mojego generała, więc zapytałem lokaja, gdzie się podział. Usłyszałem w odpowiedzi, że jest niezdrów i leży w kajucie. Ponieważ przy rewizji sanitarnej w Suezie, zarówno załogę, jak i pasażerów, wywołują na pokład celem oględzin lekarskich, przeto poszedłem do niego z zapytaniem, jak się czuje i czy będzie mógł wyjść do oględzin lekarskich, na co mi odpowiedział, że wprawdzie czuje się źle z powodu zaburzeń żołądkowych, na oględziny lekarskie wyjdzie jednak na pokład.

Kanał Suezki, jak było do przewidzenia, musiałem przechodzić pod flagą kwarantanny. W Suezie sprawy sanitarne należą do międzynarodowej komisji. Każde z większych państw wyznacza swojego lekarza na pewien okres czasu, z których jeden pełni funkcje dyrektora; w tym czasie był dyrektorem Polak, bowiem Austro - Węgry miały wówczas swoją kolej. Żeby dłużej utrzymywać te synekury przedstawiciele poszczególnych państw zmuszali zawsze, przy każdym, niby to podejrzanym wypadku, przechodzić kanał bez komunikacji z lądem; że była to tylko komedja, dowodzi fakt, że węgiel można było ładować do bunkrów, a ludzie ładujący go, niby to nie stykali się z załogą. Ale zawsze był to pretekst do utrzymania Międzynarodowej Komisji Sanitarnej o pięknie uposażonym personelu.

Do Port - Saidu podszedłem wieczorem i zaraz rozpocząłem ładowanie węgla. W normalnych wypadkach uciekałem zawsze na ląd, chroniąc się od kurzu; tym razem musiałem zostać na statku i łykać bezustanku pył węglowy. W dodatku wściekle gorąco nie pozwoliło całą noc oka zmrużyć. Odejście naznaczyłem na godz. 6 rano. Gdy rano wstałem, starszy oficer zameldował mi, że wszystko gotowe, i że pilot na mostku czeka na mnie.

Gdy tylko wszedłem na mostek, nadbiegł wystraszony lokaj ze słowami „Panie kapitanie, pasza *) umarł!" Zdumiałem się naprawdę.

Naturalnie musiałem odłożyć odejście statku, poprosiłem pilota, aby dał zaraz znać o wypadku memu agentowi i władzom sanitarnym. Sam zacząłem dochodzić, co się stało generałowi. Okazało się, że lekarz turecki dał generałowi oleju na pół szklanki konjaku, a ponieważ w kajucie powietrze było ciężkie i upał szalony — generał dostał apopleksji. Po przybyciu władz sanitarnych, skonstantowano śmierć na udar serca i zapytano mnie, czy wezmę ciało. Odpowiedziałem na to, że o ile turecki attaché wojskowy obstaluje trumnę metalową i zostanie ona dobrze zalutowana, jak to jest przyjęte przy przewozie nieboszczyków; to będę czekał aż całą sprawę załatwią. Agent turecki zaproponował mi, abym zrobił to na swój rachunek, w Konstantynopolu zaś koszty zostaną mi zwrócone. Nie miałem jednak do tej propozycji zaufania i odpowiedziałem odmownie, prosząc jednocześnie władze sanitarne o zabranie trupa na ląd do kwarantanny. Lekarz sanitarny, Grek, starał się mnie zastraszyć, że mogę mieć nieprzyjemności z tego powodu, ponieważ zmarły jest dygnitarzem wojskowym. Odpowiedziałem mu, że w danym wypadku jest to dla mnie tylko trup. Na dowód zaś tego, że chciałem ciało generała zawieźć do Konstantynopola, ofiarowałem się czekać do czasu załatwienia całej sprawy. Ponieważ zaś agent turecki odmówił z powodu braku kredytów zakupienia trumny metalowej, przeto zmuszony jestem prosić władze sanitarne o zabranie trupa; innego wyjścia nie widzę.

W godzinę potem podeszła barka i kilku zdrowych żołnierzy zniosło na nią ciało generała, poczem barkę odholowano do kwarantanny. Jak się dowiedziałem, złożono tam ciało do dołu, napełnionego wapnem.

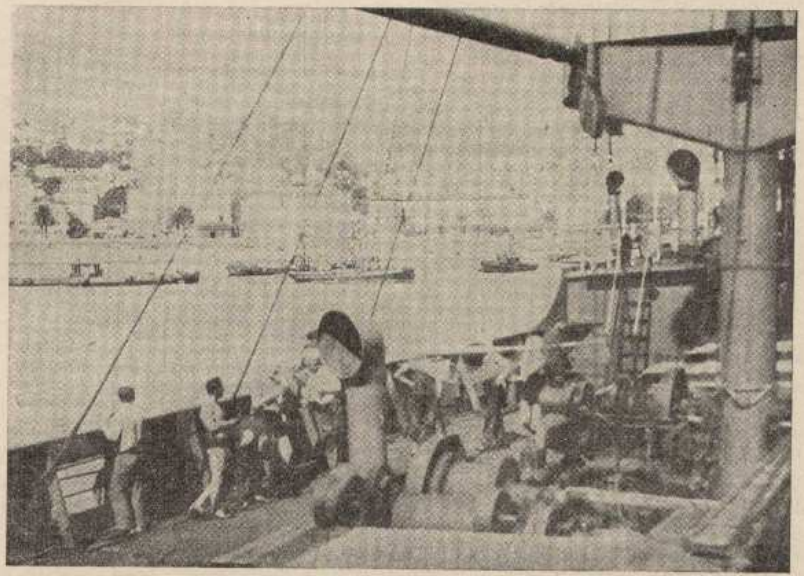
W godzinę potem wyszedłem na morze.

Po przybyciu do Konstantynopola miałem przykrą misję powiadomienia o śmierci generała jego brata, który, nic nie wiedząc o wypadku, przyjechał na jego spotkanie.

Żołnierze zaś tak się poprawili, że wszyscy o własnych siłach zeszli ze statku.

TADEUSZ STECKI.

*) generał.



W połowie lutego r. b. zawinął do portu Funchal na Maderze statek „Niemen", należący do P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni, który płynie z ładunkiem węgla do portu Colon na rzece La Plata w Ameryce Południowej (Urugwaj). Kapitan statku p. Leon Rusiecki zameldował się u bawiącego na wywczasach w Funchalu Marszałka Piłsudskiego. Prasa miejscowa powitała pojawienie się bandery polskiej w porcie bardzo przychylnie. Ilustracja nasza przedstawia s/s „Niemen" w porcie Funchal.

«DJABEŁ MORSKI»

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Bardzo bogata powojenna literatura morska nie znajdowała, jak dotychczas, dostępu na nasz rynek księgarski. Rzadko które z dzieł o charakterze morskim (nie mówiąc już o książkach czysto naukowych) — pamiętniki, opisy podróży, sceny z wielkiej wojny, fragmenty historyczne i t. p. doczekało się przekładu na język polski. Tłumaczono różne bezwartościowe powieścidła, tłumaczono wiele niepotrzebnego balastu, ale jakoś z małemi wyjątkami nasza „literatura morska" przedstawia się opłakanie.

To, co się dotychczas ukazało, można wyliczyć na palcach: „Ludzie Morza", „Ludzie Głębin", „Sam jeden naokoło świata — Slocum" i „W pogoni za słońcem — Gerbault" (Gł. Ks. Wojskowa), tuzin „Żółtych książeczek", należących do cyklu morskiego Tow. Wyd. „Rój", kilka mniejszych broszur, może tam jeszcze jakiś drobiazg na prowincji — ot i wszystko.

A tymczasem w samem tylko wydawnictwie Payota wyszło 18 książek historyczno-morskich o tak sensacyjnych tytułach, jak „Piekło pod Wodą", „Czarny Okręt", „Sześć lat podwodnego pływania", „Skandal Jutlandzki", „Zakorkowanie Zeebrugge", „Okręty — Pułapki", „Bitwa jutlandzka w opowiadaniach świadków", „Marynarka rosyjska w czasie wojny i rewolucji", „Wielka Flota", „Bitwa pod Skagerrakiem", „Ostatni Korsarz", „Wojna podmorska", „Scapa Flow", „Pamiętniki Scheera" i t. d. Szczególnie w Niemczech roi się od bardzo ciekawych wydawnictw morskich, gdyż w kraju tym tradycje dawnej cesarskiej marynarki są troskliwie pielęgnowane i używane do „odwetowej" polityki. Ale i w Anglji, Włoszech, Ameryce, Austrji (która wszak niewiele miała z morzem wspólnego) i Francji (wspaniałe opowiadania historyczne kom. Chack'a) — książek morskich nie brak.

To też witamy z radością tłumaczenie „Djabła Morskiego" („Ostatni Korsarz") von Lucknera, które ukazało się ostatnio na półkach księgarskich*). Mimo, iż opowiadanie to dotyczy marynarki niemieckiej, to jednak powiedzieć trzeba, że tam, gdzie chodzi o bohaterstwo, czy niepowszedni wyczyn żeglarski, narodowość nie ma znaczenia. W tych wypadkach można uczyć się i od wrogów. Natomiast niektóre progermańskie ustępy z książki Lucknera, ukazują nam prawdziwe oblicze Niemiec i mogą być cenną dla nas przestrogą.

Luckner — człowiek bezwarunkowo niepowszedni — autentyczny hrabia, potomek starej rodziny niemieckiej, której jeden z członków został marszałkiem i dowódcą północnych wojsk francuskich w r. 1792, — od dziecka czuł nieprzeparty pociąg do morza. Mając lat kilkanaście, uciekł z domu i zaciągnął się w charakterze chłopca okrętowego na trójmasztowiec rosyjski „Niobe". Potem przez szereg lat pływał na różnych żaglowcach; był bokserem, pomocnikiem latarnika (wyrzucono go za romans z córką tego ostatniego), cowboyem, myśliwym, włóczęgą bezdomnym, znów marynarzem. Topił się niejednokrotnie, opłynął przylądek Horn, smażył się na podzwrotnikowem słońcu, asystował przy wielu wypadkach morskich, złamał obie nogi, wreszcie, mając chwilowo dość włóczęgi — powrócił do kraju.

Tu w nieprzepartym porywie ambicji ten nieuk, kłamca i awanturnik, uciekinier z trzeciej klasy gimnazjum, nieumiejący dobrze nawet tabliczki mnożenia, postanowił sobie, że nie stawi się inaczej przed rodziną, jak w mundurze oficera marynarki wojennej.

Nadludzkim wysiłkiem dwudziestoletni chłopak bierze się do nauki, obracając na ten cel zaoszczędzone w czasie ostatniej podróży trzy tysiące marek. Zdaje maturę, egzamin na oficera marynarki handlowej, poczem wstępuje jako ochotnik do marynarki wojennej. Po rocznej służbie udaje mu się szczęśliwie złożyć egzamin na podporucznika rezerwy. Melduje się najpierw u admirała który okazuje się jego rodzonym wujem, a potem syt chwały jedzie do domu, gdzie wszyscy oddawna mają go za zaginionego.

Radość z jego odnalezienia jest ogromna, ale Luckner — duch niespokojny, niedługo zażywa rozkoszy domowego ogniska. Morze wycisnęło na nim piętno „człowieka wolnego". Jego energja i znajomość sztuki żeglarskiej, zwracają nań uwagę władz, a nawet samego Wilhelma II. Zainterpelowany przez cesarza odpowiada mu śmiało, nie wahając się przyznać, że najprzykrzejszą chwilę życia spędził na pokładzie S. M. S „Panther", skąd go zgłodniałego i zchorzałego jakiś porucznik bezlitośnie wyrzucił, jako podejrzanego włóczęgę. Wilhelm, lubiący udawać wspaniałomyślnego, mianuje Lucknera dowódcą tejże „Pantery" (słynnej z incydentu agadirskiego kanonierki).

Następuje wojna. Luckner jako kapitan-porucznik dowodzi basztą na pancerniku „Kronprinz" i bierze udział w bitwie pod Jutlandem. Potem otrzymuje dowództwo krążownika korsarskiego „Seeadler" i na nim wypływa w świat.

„Seeadler" był to zwykły żaglowiec z motorem pomocniczym (2000 ton — 64 ludzi załogi), uzbrojony w dwie armatki starego typu. Luckner przedziera się na nim przez linję blokady sprzymierzonych, opływa Anglję od północy i wychodzi na Atlantyk. Niebawem rozpoczyna swe rzemiosło korsarskie, topiąc nietylko żaglowce, ale i parowce, niekiedy silniej od siebie uzbrojone.

Okoliczności i przygody są zbyt barwne i jest ich zbyt wiele, aby tu choć w części mogły być opisane. Dość powiedzieć, że, topiąc wciąż okręty państw sprzymierzonych, Luckner wymyka się polującym nań krążownikom, opływa przylądek Horn, wydostaje się na Ocean Spokojny, wreszcie na skutek trzęsienia podmorskiego, „Seeadler" zostaje wyrzucony na ląd na małej wysepce Mopelja. Luckner pozostawia tam załogę, a sam z pięcioma towarzyszami, na malutkiej motorówce puszcza się w długą i niebezpieczną podróż, w celu schwytania większego okrętu. Udaje mu się z początku wprowadzić w błąd władze angielskie, koniec końcem jednak schwytany, zostaje wysłany do Nowej Zelandji. Dwukrotnie próbuje ucieczki, używając do tego genjalnych iście pomysłów. Wreszcie zawieszenie broni uwalnia go z wygnania, podczas gdy reszta załogi z Mopelji znajduje chwilową gościnę w Chile.

„Nie możemy żyć bez świeżego powiewu morskiego. Jeżeli nam to okno zamkną, naród spleśnieje, jak w więzieniu. Pozostańmy wierni falom, które biją o brzegi, pozbawione okrętów. Ich skarga nas wzywa: potrzebujemy morza".

Tak kończy Luckner swą książkę, a słowa te mogą być z korzyścią zastosowane i do nas. Albowiem i my niepatrznie utraciliśmy swego czasu flotę i morze, a dziś nie czynimy jeszcze dość, by stać się godnymi tego wielkiego skarbu, by naszą „wolność morską" z trudem i częściowo odzyskaną, móc obronić.

J. G.

*) Nakładem Tow. Wyd. „Rój" — Warszawa.



Niemiła przygoda eleganckiego yachtu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

FRANCJA.

Budżet marynarki. Do preliminarza budżetowego na rok 1931-32 wstawiono kwotę 2.9 miljardów franków na potrzeby marynarki wojennej. W porównaniu z poprzednim okresem budżetowym oznacza to powiększenie wydatków o 134 miljony franków. W rubryce wydatków na budowę jednostek dadzą się ująć zgrubsza następujące zmiany w poszczególnych pozycjach: płace robotnicze nowy preliminarz podnosi o 11 miljonów fr., kontynuowanie dotychczasowych zamówień wykazuje zmniejszenie się wydatków o 37 miljonów fr., łodzie podwodne obrony przybrzeżnej zwiększenie o 23 miljony fr., pozostałe wydatki mniej o 5 miljonów fr.

W nowym okresie budżetowym rozpocznie się stopniowe przechodzenie poszczególnych jednostek wojennych, wybudowanych już po wojnie, do rezerwy. W I eskadrze, mającej swą bazę w Tulonie, wszystkie 6 pancerników będą miały zmniejszoną gotowość bojową. 1 dywizja (3 krążowniki 10.000-tonowe) podejmie najpierw podróż ćwiczebną na Atlantyku. W II eskadrze, stacjonowanej w porcie Brest, przechodzą do rezerwy 3 pancerniki klasy „Voltaire".

Oddziały obrony wybrzeży będą zreorganizowane również pod kątem widzenia redukcji personelu. Wydatki na fortyfikację wybrzeża, która obejmuje narazie wybrzeża morza Śródziemnego, będą, poczynając od nowego okresu budżetowego, wyłączone w specjalną pozycję wydatków na fortyfikacje graniczne.

Personel francuskiej marynarki wojennej obejmuje obecnie: a) podlegający Ministerstwu Marynarki — 53.750 stanowisk i 470 spensjonowanych, ale nadal zatrudnionych urzędników; b) podlegający Ministerstwu Lotnictwa — 5.000 stanowisk, w tej liczbie 166 oficerów korpusu marynarki.

Zmiany w dyzlokacji floty. Łodzie podwodne „F u l t o n" i „J o e s s e l", stacjonowane na Madagaskarze, zostały odwołane z tego posterunku. Wyspa ta nie ma obecnie żadnej stałej ochrony ze strony marynarki wojennej. Czasopismo angielskie „The Naval and Military Record", donosząc o tem, pisze, że jest to sprzeczne z rozporządzeniem Prezydenta Republiki z dnia 12 września 1929 roku o ochronie kolonij i że będzie musiało być przyśpieszone wykończenie znajdujących się obecnie w budowie okrętów patrolowych (awizo), przeznaczonych do służby na wodach kolonjalnych.

DOMINJA BRYTYJSKIE.

Kanonierki indyjskie. Kanonierka „H i n d u s t a n", wybudowana ostatnio przez stocznię „Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd" na zamówienie rządu indyjskiego, jest 57 jednostką tego rodzaju, jakie wyszły z tych zakładów. Podczas prób kanonierka osiągnęła szybkość 17 węzłów.

„H i n d u s t a n" jest znacznie większy od obu pozostałych kanonierek indyjskich, wybudowanych w roku ubiegłym w Wallsend, które zostały nazwane „S c a r b o r o u g h" i „F o l k e s t o n e". Jest to właściwie pierwszy okręt naprawdę bojowy, wybudowany dla marynarki indyjskiej, po wprowadzeniu w życie jej nowych podstaw organizacyjnych.

WŁOCHY.

Niszczyciele łodzi podwodnych. Z Genui donoszą, że koło Varazze odbyły się pierwsze próby nowego niszczyciela łodzi podwodnych. Jest to motorówka długości 16 m. i o wyporności 17 ton. Napęd stanowią 2 motory o mocy 750 HP każdy. Osiągnięta przy pełnem obciążeniu łodzi szybkość wyniosła podobno 45 węzłów. Byłaby to szybkość rekordowa dla tego rodzaju jednostek.

NIEMCY.

Budowa nowych jednostek wojennych. Dnia 24 stycznia r. b. spuszczono na wodę na stoczni marynarki wojennej w Wilhelmshaven nowy okręt szkolny artyleryjski „Ersatz Drache", oraz dwa okręty „ochrony rybactwa" „A" i „B". Pierwszy otrzymał nazwę „B r e m s e", dwa pozostałe zaś „E l b e" i „W e s e r".

HOLANDJA.

Plan rozbudowy floty wojennej. Rządowy projekt ustawy o powiększeniu holenderskiej floty wojennej został przyjęty przez obie izby. Projekt przewiduje budowę 2 krążowników, pewnej liczby kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, na co przeznaczona została suma 120.000.000 guldenów. Wykonanie tego programu budowy ma potrwać 10 lat.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI PÓŁNOCNEJ.

Rozbiórka okrętów. Kierownictwo marynarki skreśliło ze stanu floty 58 kontrtorpedowców, których kotły znajdowały się w złym stanie. Jednocześnie sprzedano na rozbiórkę 31 łodzi podwodnych, a mianowicie: „N 1" i „N 2" (zbudowane w roku 1917), „H 4", „H 5", „H 6", „H 7", „H 8", „H 9", „O 1", „O 2", „O 11", „O 12", „O 13", „O 14", „O 15" i „O 16" (zbudowane w roku 1918), „R 21", „R 22", „R 23", „R 24", „R 25", „R 26" i „R 27" (z roku 1919), wreszcie „S 2", „T 1", „T 2", „T 3", „S 49", „S 50" i „S 51" (z roku 1920).

Krążownik „C h i c a g o", znajdujący się w budowie na stoczni państwowej w Mare Island (Kalifornja) ma być wykończony w dniu 13 marca r. b.

Lotniskowce. Kongres uchwalił ostatnio rozpoczęcie budowy nowego lotniskowca o wyporności 13.800 ton. Jako pierwszą ratę na ten cel przeznaczono kwotę 600.000 dolarów.

Admiralicja doszła do przekonania, że utrzymanie lotniskowców „L e x i n g t o n" i „S a r a t o g a", posiadających wyporność 35.000 ton, kalkuluje się zadrogo i że za koszty te będzie można wybudować i utrzymywać 3—4 mniejsze lotniskowce.

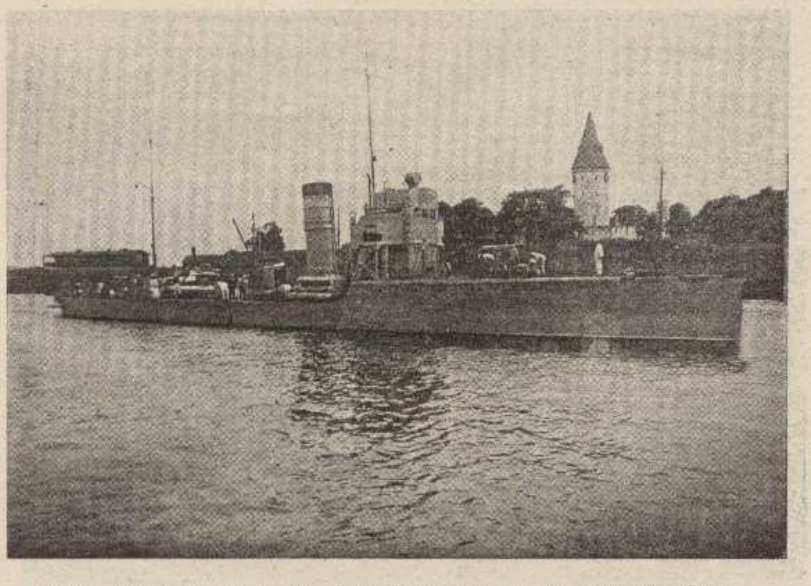
Załoga lotniskowców „S a r a t o g a" i „L e x i n g t o n" składa się z 2.122 ludzi. Dla okrętów tego samego typu, jednak o wyporności 13.800 ton, potrzebna będzie następująca załoga: 45 oficerów, 114 lotników w randze oficerskiej, 36 pilotów, 813 specjalistów lotniczych, 518 marynarzy, razem 1.526 ludzi.

Koszty budowy takiego lotniskowca o wyporności 13.8 0 ton wyniosą 19.000.000 dolarów. Obliczony on jest na 75 aparatów lotniczych.

W SPRAWIE APROWIZACJI STATKÓW P. T. T. O.

W wychodzącym w Detroit „Dzienniku Polskim" ukazała się dłuższa notatka o nowej polskiej linji okrętowej Gdynia — Ameryka, w której czytamy m. inn. następujące słuszne uwagi:

„...Do tej pory te statki pasażerskie,



Polski torpedowiec O. R. P. „Podhalanin" wchodzi do portu gdańskiego.
Fot. inż. Załęski

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

które przeszły na własność Gdynia — America Line, są po staremu prowiantowane w Kopenhadze. Przyjęto na statki tylko po kilku kucharzy polskich, ale w Polsce nie kupuje się prowiantów. Pojmujemy doskonale, że w Polsce nie można kupować grape-fruits i pomarańcz. Nie można nabywać selerów amerykańskich. Nawet piwa, które wytrzymałoby transport morski, nasze browary polskie jeszcze nie umieją wyrabiać, bo to musi być specjalny gatunek piwa. Haberbusch i Schiele w Warszawie robi podobno dopiero próby wyrabiania takiego piwa na transport morski. Ale polskie wódki, polskie likiery i nalewki, nawet polskie owoce, powinny się znaleźć na tych polskich okrętach. Tak samo polskie wędliny, słynne półgęski i słynna kiełbasa krakowska, powinny zastąpić tłuste, zbyt tłuste wędliny duńskie i północno - niemieckie. Ryb wędzonych dostarczą rybacy z Helu w każdej ilości. Polskie mięso, polska mąka, polskie jaja — to wszystko musi być kolejno wprowadzane na polskie okręty. Fachowe uwagi, co do wytrzymałości transportowej, będą z pewnością uwzględniane przez polskich producentów z największą gotowością. W barze powinny być polskie cukierki i polska czekolada. Doniosłość propagandowa wprowadzenia tych ostanich będzie olbrzymia. Polak amerykański, gdy na polskim statku pozna polskie wyroby cukierkowe, stanie się i stałym ich konsumentem i propagatorem po powrocie do Stanów Zjednoczonych. Wzorem innych statków należy pomieścić reklamowe gablotki z zabawkami polskiemi i z polskiemi wyrobami galanteryjnemi. Nie należy lekceważyć nawet groszowych zysków, ponieważ z nich właśnie po pewnym czasie powstają miljony. Jesteśmy pewni, że mieszany zarząd duńsko-polskiej linji zrozumie intencje i potrzeby gospodarcze Polski i poprze je systematycznie".

Niestety — statki Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego nie są dotychczas aprowidowane w Polsce. Niewątpliwie Dyrekcja Towarzystwa zwróci na tę sprawę baczniejszą uwagę, zwłaszcza, że pokrywa się to z oczywistym interesem Linji, bowiem artykuły spożywcze są w Kopenhadze średnio o 30 — 40 procent, a w Nowym Jorku nawet o blisko 100 proc. droższe, niż w Polsce.



Gdynia. Ładowanie na statek beczek z masłem eksportowem.

POLACY, NA MORZE!

Jak już pisaliśmy w poprzednim numerze, pod tem hasłem organizuje Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej pierwszą na większą skalę wystawę propagandową p. n. „POLSKIE MORZE i ZIEMIA POMORSKA" w pięknym ogrodzie i salach Warsz. Tow. Łyżwiarskiego, Dolina Szwajcarska, ul. Szopena, w dniach od 18 kwietnia — 1 czerca r. b.

Pomimo niesłychanie trudnych warunków chwili obecnej i ciężkiego kryzysu ekonomicznego, sądząc z dotychczasowych rezultatów prac organizacyjnych, uda się niewątpliwie stworzyć całość o nieprzemijającej wartości dydaktycznej i propagandowej.

Na apel dyrekcji wystawy odpowiedziały zgodnie wszystkie czynniki, bądź to rządowe, bądź prywatne i społeczne, wyrażając gotowość jak najdalej posuniętej współpracy, co znakomicie przyczyni się do zgrupowania możliwie jak największej ilości cennych eksponatów, dających pełny obraz naszego dorobku w dziedzinie morskiej.

Wystawa ma na celu przedewszystkiem rozbudzenie w jak najszerszych sferach zamiłowania do morza, uświadomienie ich o konieczności władania morzem, propagandę stworzenia potężnej floty wojennej, wykazania naszych poczynań kolonizacyjnych i pracy społecznej wśród licznych rzesz wychodźców polskich.

Będzie ona też wyrazem entuzjazmu młodzieży dla spraw morskich, grupując w dziale szkolnym prace uczniowskie, zadziwiające wręcz precyzją wykonania modeli statków, łodzi i t. p. Cały szereg takich modeli, wykonanych przez warsztaty szkutnicze Ligi Morskiej i Kolonjalnej, będzie pływało na prowizorycznym basenie w centrum terenu wystawowego.

W ramach całości będą się mieściły poszczególne ekspozycje specjalne, jak: wystawa obrazów pejzażu morskiego, wystawa Pomorza, jego kultury, zabytków i t. p., wystawa propagandowa ryb, organizowana pod auspicjami Związku Organizacyj Rybackich Rzeczypospolitej Polskiej.

Poważny udział zapowiedział Związek Pionierów Kolonjalnych.

Oddział propagandy marynarki wojennej L. M. i K. zamierza budować pawilon własny, w którym zobrazuje rozwój naszej marynarki wojennej.

Literatura piękna i propagandowa znajdzie się w specjalnym dziale wydawnictw, organizowanym fachowo i przy udziale najwybitniejszych firm wydawniczych całego kraju.

W kiosku sprzedażnym będzie można nabyć wszystkie wydawnictwa, dotyczące morza i Pomorza.

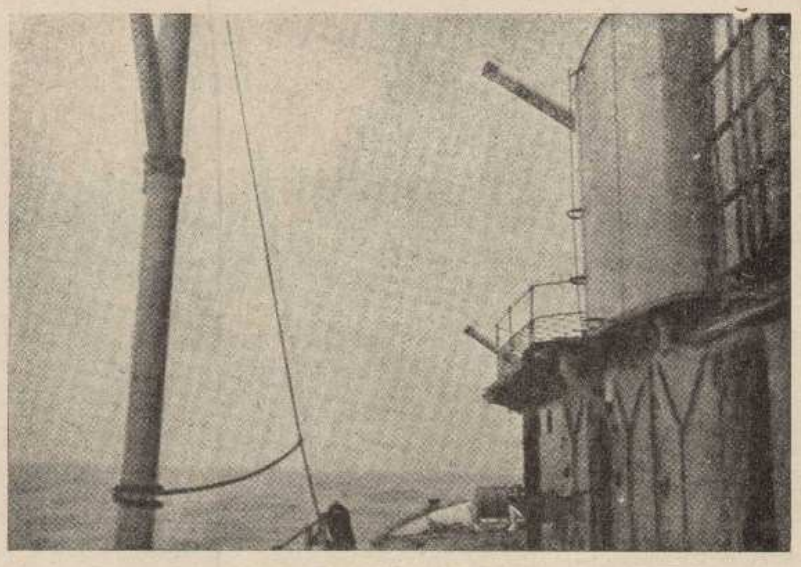
Niemniej zasobnie i interesująco zapowiada się dział przemysłowo - handlowy, do którego zgłaszają się najpoważniejsze placówki przemysłowe i handlowe w kraju.

Jak się dowiadujemy, francuski przemysł morski, dostarczający wyekwipowania polskiej marynarki wojennej, postanowił wziąć udział w wystawie i prawdopodobnie wystąpi w formie interesującej zarówno fachowców, jak i szerokie sfery publiczności. Jednocześnie dyrekcja nawiązała kontakt z podobnym przemysłem angielskim.

Jak widać z powyższego, całość zapowiada się pod każdym względem dobrze i może liczyć na wielkie powodzenie, tembardziej, że cena wstępu 1 złoty umożliwi wszystkim zwiedzenie wystawy. Zaznaczyć należy, że młodzież szkolna korzystać będzie z biletów ulgowych po 50 gr. Zbiorowe zaś wycieczki — po 25 gr.

Dyrekcja, pragnąc uczynić wystawę jak najbardziej atrakcyjną, urządza park rozrywkowy, kino, angażuje orkiestrę marynarki z Gdyni i projektuje cały szereg niespodzianek.

Na terenie oprócz restauracji i kawiarni wystawowej funkcjonować będzie specjalna restauracja rybna, mająca na celu szeroką propagandę spożycia ryb, zwłaszcza morskich, w sezonie letnim.



Salwa z dział na O. R. P. „Wicher".

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Stocznie francuskie w ciągu ostatnich tygodni roku ubiegłego wykończyły kilka dość ciekawych statków. Pomimo trwającego wciąż ogólnego kryzysu, francuski przemysł okrętowy wykazał w 1930 roku dużą żywotność, co uwidoczniło się w jakości budowanych statków, choć spadła ich ilość. Działalność przemysłu okrętowego była bardzo różnorodna: w roku ubiegłym ze stoczni francuskich wyszły stopniowo: największy francuski motorowiec, pędzony silnikami Diesla („Lafayette"), największy statek rybacki we Francii, pędzony również silnikami Diesla („Heureux"), cztery awizo pocztowe, opisane poprzednio, o zupełnie nowym typie, wielkie motorowce pasażerskie („Felix Roussel" i „Jean Laborde"), turbinowy statek towarowy („Sidi Okba"), zbiornikowiec na ropę („Brumaire") i statek kablowy („Ampére"). Są to wszystko wielkie statki handlowe z roku ubiegłego. Ostatnio zostały wykończone: statek kablowy „Ampère" i motorowiec pasażerski „Jean Laborde". Oba były zbudowane na stoczni „Chantiers de la Ciotat de la Société Provençale de Constructions Navales".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statek kablowy „Ampère", zbudowany przez stocznię „Société Provençale de Constructions Navales" na zamówienie francuskiego Ministerstwa Poczt, Telegrafów i Telefonów.

Statek „Ampère" jest zbudowany na zamówienie rządu francuskiego (Ministerstwo Poczt, Telegrafów i Telefonów) i przeznaczony do wykonywania napraw telegrafu podmorskiego i zakładania kabli podwodnych. Ma on dwie śruby, długość między pionami 82 m., szerokość 12,5 m., wysokość od stępki do pokładu górnego 8 m., wyporność z pełnem wyposażeniem 3.915 ton i nośność 1.900 ton. Napędu udziela mu silnik, składający się z dwóch maszyn o potrójnem rozprężeniu i o mocy 2.400 koni mech. Szybkość statku wynosi 12,5 węzłów. Pary dostarczają trzy kotły typu Prudhon-Capus. Dodać należy, że ten rodzaj kotłów ma coraz większe zastosowanie na nowych statkach francuskich, poruszanych parą. Wiadomo powszechnie, że kotły Prudhon-Capus były ustawione na s. s. „L'Ile de France" w 1927 roku. „Ampère" jest zaopatrzony w dwie potężne maszyny parowe do wyciągania kabla i jego naprawy. Maszyny te znajdują się na przodzie statku, podczas, kiedy maszyny główne są z tyłu. Kable przewozi się w trzech pudłach, obliczonych na ciężar 600 ton.

„Jean Laborde", zbudowany również przez „Société Provençale de Constructions Navales", jest statkiem pasażerskim, poruszanym silnikami Diesla i przeznaczonym na linję oceanu Indyjskiego, jaką utrzymuje tow. „Messageries Maritimes". Jest to czwarty statek motorowy, należący do tego towarzystwa, które posiada oprócz tego jeszcze trzy motorowce w budowie. Tabor motorowy „Messageries Maritimes", liczy więc 7 jednostek. „Jean Laborde" ma długość między pionami 141,12 m., szerokość 18,8 m., wysokość od stępki do górnego pokładu 12.35 m., wyporność 14.450 ton i nośność 5.918 ton. Szybkość jego dochodzi do 15 węzłów. Całe urządzenie kuchenne jest elektryczne. Chłodnie dla przewozu łatwo psujących się towarów obejmują przestrzeń 300 m. sześc., a chłodzone pomieszczenia na żywność zajmują 264 m. sześc. Maszyny chłodnicze zostały dostarczone przez „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest" i przez „Bacalan Reunis".

„Jean Laborde" ma 4 luksusowe pomieszczenia pasażerskie i 5 półluksusowych, poza tem może on zabrać 127 pasażerów I-ej kl., 90 — II-ej i 72 — III-ej.

Napędu udziela silnik, składający się z 2 motorów typu Burmeister & Wain, czterotaktowych o działaniu zwykłem, rozwijających moc 6.400 koni mech. Motory te były zbudowane w zakładach Schneider & Co. w Creusot. Każdy z motorów działa na swą śrubę. Firma Schneider & Wain dostarczyła również 4 silniki pomocnicze tego samego typu Burmeister & Wain, poruszające każdy dynamomaszynę o mocy 300 kilowatów. Zasługuje na uwagę, że te cztery maszyny elektryczne są podzielone na dwie grupy, składające się każda z dwóch maszyn. Jedna z tych grup została umieszczona przed komorą maszyn głównych, a druga za komorą. Na takie umieszczenie wpłynęły względy bezpieczeństwa podczas używania statku.

W czasie prób z maszynami głównemi otrzymano zupełnie zadawalniające wyniki. Mianowicie zużycie paliwa na 1 konia mechanicznego dało około 175 gr., a warunki dostawy opiewały na 188 gr. „Jean Laborde" rozpoczął służbę w lutym r. b. na linji madagaskarskiej. Sylwetka jego, zarówno jak sylwetki „Eridan" i „Felix Roussel", jest bardzo charakterystyczna, posiada on bowiem dwa czworokątne kominy.

W dniu 12 grudnia r. ub. został połżony w Dunkierce pierwszy nit wielkiego doku pływającego na 12.000 ton, przeznaczonego dla izby handlowej w tym porcie, o czem była wzmianka poprzednio. Założenie odbyło się na stoczni „Ateliers et Chantiers de France".

Na stoczni „Les Chantiers et Ateliers Augustin Normand" odbyło się w dniu 12 grudnia r. ub. spuszczenie na wodę łodzi podwodnej „Amphitrite" o wyporności 630 ton. Łódź jest zamówiona przez francuską marynarkę wojenną i należy do jednej serji z identycznemi 5 jednostkami. Trzy łodzie z tej serji „Diane", „Deduse" i „Amphitrite" są już w budowie i zostały spuszczone, czwarta „Orphée" jest jeszcze na pochylni, a piąta jest budowana pod tymczasową nazwą „Q. 174".

Stocznia „Chantiers et Ateliers Augustin Normand" otrzymała jednocześnie od francuskiej marynarki wojennej zamówienie na dwa silniki Diesla typu Wickers-Normand dla dwóch łodzi podwodnych, budowanych na stoczniach rządowych (dwa motory inżekcyjne o mocy 650 koni mech. i dwa motory o mocy 900 koni mech).

Olivier Quéant.

RYBACY NIEMIECCY TĘSKNIĄ ZA WIELKOPOLSKĄ

Przy przeglądaniu tegorocznego kalendarzyka rybackiego p. t. „Taschenbuch für Fischer und Teichwirte 1931", wydanego przez L. Neumanna w Neudamm, rzuca się w oczy mapka Niemiec, na której w myśl odwiecznego „Drang nach Osten" cała nasza Wielkopolska jest oddzielona grubą linją czerwonych kropek! Oczywiście taksamo i cały Śląsk. Prócz tego nasza Warta oznaczona przez p. Neumann'a koło „Tschenstochau", jako „Warta", koło Poznania optuje najwyraźniej na korzyść Niemców, jest rzeką niemiecką i nosi już nazwę: „Warthe"!

Jedynym naszym portem jest „Putzig", o Gdyni widocznie jeszcze nic nasi zacni sąsiedzi nie słyszeli! A szkoda, bo to podobno bardzo miłe „miasteczko", choć niepotrzebnie takie „ruchliwe"; widocznie p. Neumann jest z urodzenia historykiem i daje pierwszeństwo Puckowi, bo szanuje jego „rodowód", sięgający XII wieku!

S. S.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA

GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY GDYNI W STYCZNIU R. B.

W miesiącu styczniu pomimo niesprzyjających, jak zwykle w tym czasie warunków nawigacyjnych, ruch w porcie gdyńskim był stosunkowo ożywiony.

Notowany był wzrost ilości statków i tonażu na wejściu, jak również zwiększył się obrót towarowy w stosunku do grudnia r. ub.

Zawinęło do portu 189 statków o pojemności 175.268 ton rej. netto wobec 182 statków i 169.204 t. r. n. w grudniu.

Wzrósł przywóz na 30.752 ton wobec 21.654 t. w grudniu. Przywieziono w tem 22.010 ton — złomu, 1.625 t. — rudy, 1050 t. — tomasyny, 4.000 t. — saletry wapiennej, 215 t. — tytoniu, 281 t. — bawełny; po raz pierwszy śledzie i dorsze mrożone—339 t., 205 t. — pierwsza partja orzeszków ziemnych z Indyj dla Olejarni Gdyńskiej.

Wyszło z portu 194 statki o pojemności 181.776 ton rej. netto wobec 181 staków i 170.044 t. r. n. w grudniu.

Wywóz — 292.569 ton wobec 291.066 ton w grudniu, w tem — 263.175 ton węgla eksportowego (262.772 ton w grudniu), 17.448 ton węgla bunkrowego (11.365 ton w grudniu), 1.240 ton koksu, 2.170 ton cukru do Anglji, Estonji i Łotwy, 1.189 ton żyta do Belgji, Danji, Finlandji. Rekordową ilość bekonów 4.420 ton i węglin 622 ton do Anglji, wreszcie nieznaczne ilości artykułów chłodzonych — masło, jaja, drób bity.

Tranzytem rumuńskie wytłoki buraczane — 783 ton do Stanów Zjedn. Am. i 895 ton makuchów słonecznikowych do Danji. 203 ton cynku do Anglji, nieznaczne ilości rur żeliwnych i radjatorów do Łotwy, i drobnica.

Obrót ogólny wynosił w styczniu 383 statków o pojemności 357.044 ton rej. netto, 11 pasażerów przyjezdnych i 1881 odjeżdżających i 323.321,6 ton towarów.

USTAWIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W GDYNI.

24-go b. m. pływający dźwig Stoczni Gdańskiej ustawił na nabrzeżu Polskiem w Gdyni wykonane na stoczni i przeznaczone dla tego wybrzeża 2 dźwigi elektryczne, portalowe. Są to dźwigi na drobnicę, które będą obsługiwały linję nabrzeża przed magazynami dodatkowo obok już istniejących tu dźwigów.

PRZYWÓZ BAWEŁNY PRZEZ GDYNIĘ.

Przywóz bawełny przez Gdynię ma stałą tendencję rozwojową. Część tej bawełny idzie bezpośrednio z Aleksandrji (Egipt) na statkach „Svenska Orient Linien". Zaczynają także przybywać transporty bawełny amerykańskiej. Ostatnio na statku „Toronto" przybyło z Galwestone 600 bel bawełny. Wreszcie pojawiły się w porcie także niewielkie próbne partje bawełny z portów europejskich, przywożone na statkach linji łącznikowej „Det Forenede".

URUCHOMIENIE OLEJARNI W GDYNI.

Dnia 17 lutego nastąpiło oficjalne uruchomienie olejarni gdyńskiej, która, jak wiadomo, jest własnością spółki gdańskiej. Na mocy specjalnej umowy z Rządem, spółka ta zobowiązała się uruchomić olejarnię w Gdyni kosztem inwestycyj w wysokości 8 milj. złotych. Jeszcze przed uruchomieniem olejarni duży śpichrz jej służył jako elewator eksportowy, podczas gdy w normalnym czasie sezonu przeróbki nasion importowych ma on służyć jako śpichrz importowy. Dzięki olejarni pojawiły się poraz pierwszy w Gdyni surowce dla fabrykacji oleju — orzechy ziemne (araszydy), których pierwsza partja przybyła już w styczniu. Działalność olejarni zapowiada się znakomicie, gdyż będzie ona obsługiwała w stosunku do innych olejarni niezwykle wielki rynek wewnętrzny, a oprócz tego będzie reeksportowała makuchy i inne odpadki drogą morską w ogólnej ilości kilkudziesięciu tysięcy ton rocznie.

PORADNIA BUDOWLANA W GDYNI.

Wydział techniczny magistratu miasta Gdyni uruchomił poradnię budowlaną, której zadaniem jest udzielanie porad i opinjowanie projektów budowlanych tak pod względem technicznym, jak i finansowym, oraz sprawa wyboru miejsca budowy w zgodności z przepisami budowlanemi, wyboru materjałów budowlanych, robocizny, sprawach gospodarczych i parcelacyjnych. Poradnia ta nie ma charakteru urzędowego i nie tamuje w niczem zarządzeń władz budowlanych.

PODRÓŻ „KOŚCIUSZKI" DO NEW YORKU.

Po zimowym remoncie statek „Kościuszko" wyruszył w dniu 4 marca w podróż do Kopenhagi, Halifaksu i New Yorku. Statek prowadzi kapitan Józef Borkowski.

POCZĄTKI BUDOWNICTWA POLSKICH KUTRÓW RYBACKICH.

W warsztatach rybackich, założonych przy slipie do naprawy kutrów rybackich w Gdyni, rozpoczęto budowę dwuch dużych kutrów rybackich, przeznaczonych do połowów na pełnem morzu. Budowa ta została umożliwiona dzięki finansowemu poparciu Morskiego Instytutu Rybackiego.

Będą to pierwsze większe motorowe statki rybackie, całkowicie krajowego wyrobu, z krajowemi motorami „Perkun".

DOŚWIADCZALNA STACJA MORSKA NA HELU.

Jeden z domów nowowybudowanej kolonji rybackiej na Helu został oddany pod doświadczalną stację morską, której kierownictwo obejmuje Państwowy Naukowy Instytut Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy (Dział Ekonomji i Organizacji Rybactwa).





Kontrasty gdyńskie. Nędzne baraki obok nowoczesnych kamienic. Na zdjęciu prawem bloki mieszkaniowe dla robotników, budowane przez Magistrat m. Gdyni kosztem 2.500,000 zł.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

RUCH OKRĘTOWY I OBRÓT TOWAROWY GDYNI W R. 1930

Według prowizorycznych danych Urzędu Morskiego, działalność portu gdyńskiego w 1930 roku wyraziła się w liczbach następujących:

Ruch statków:

Weszło	statków	n. t. r.
1930	2.238	2.029.823
1929	1.541	1.445.288
Wzrost ruchu	697	584.534
Wyszło		
1930	2.230	2.044.000
1929	1.552	1.457.685
Wzrost ruchu	678	586.315

Zestawienie to nie obejmuje ruchu statków żeglugi przybrzeżnej.

Według bander ruch statków przedstawiał się, jak następuje:

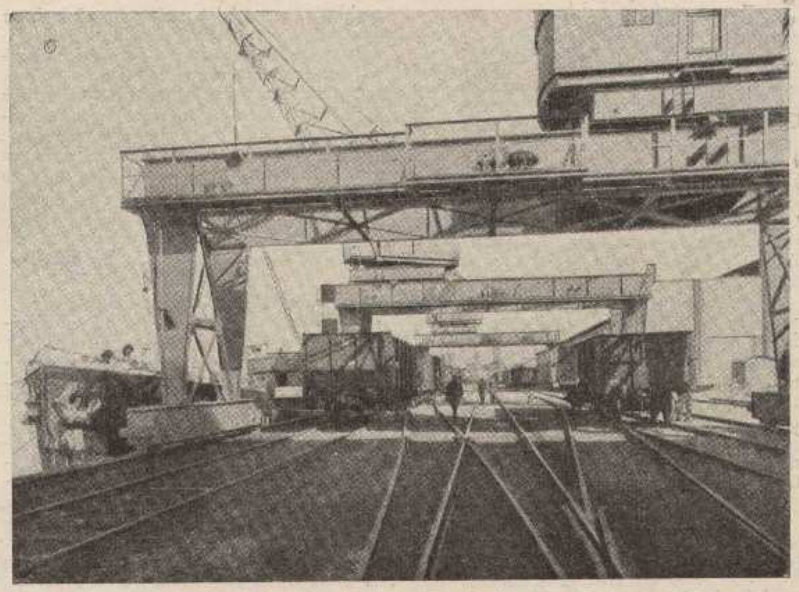
	Przyszło:		Wyszło:	
	statków	n. t. r.	statków	n. t. r.
Polska	25	34.076	23	30.603
W. M. Gdańsk	5	2.097	5	2.097
Anglja	4	6.249	5	7.327
Austrja	1	194	1	194
Czechosłowacja	2	418	2	418
Danja	11	9.549	11	9.134
Finlandja	4	2.597	4	2.597
Estonja	3	1.780	3	1.780
Francja	4	11.102	4	11.102
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	14	13.086	14	10.556
Niemcy	32	20.061	34	22.416
Norwegja	13	8.064	14	8.871
Persja	1	116	1	116
Stany Zjedn. Am.	4	12.303	4	12.303
Szwecja	68	47.825	67	46.920
Razem	192	170.202	193	167.019

Obrót towarów (w tonach):

	1929	1930
	Przywóz	
Ogółem	**329.644**	**506.202**
Rudy	18.180	39.605
Złom	49.582	274.404
Fosforyty	22.600	13.835
Piryty	—	10.973
Saletra	39.299	14.000
Tomasyna	134.203	85.315
Ryż surowy	56.665	46.864
Bawełna i odpadki	205	564
Inne towary	8.910	20.642
	Wywóz	
Ogółem	**2.492.858**	**3.120.262**
Węgiel: eksportowy		2.806.662
„ bunkrowy		145.736
„ razem	2.447.895	2.952.398
Koks	—	8.871
Drzewo	—	2.058
Cukier	23.577	89.765
Ryż łuszczony	4.109	7.128
Mąka ryżowa	1.008	9.309
Masło	—	1.469
Jaja	—	484
Bekony	—	11.197
Wędliny	—	1.058
Zboże	—	8.259
Wytłoki buracz.	1.196	15.196
Makuchy	—	1.023
Inne towary	14.975	12.067

W porównaniu z rokiem poprzednim eksport wzrósł o 622.369 ton, import o 181.205 ton, a obrót ogólny o 804.274 ton.

Czytelników interesujących się bliższemi szczegółami, dotyczącemi pracy portu gdyńskiego, odsyłamy do artykułu p. Wł. Gieysztora w zeszycie 5 „Polski Gospodarczej".



Nabrzeże Polskie w basenie Marszałka Piłsudskiego w porcie gdyńskim.

SCHRONISKO RYBACKIE PRZY WIELKIEJ WSI.

W najbliższym czasie Urząd Morski w Gdyni rozpoczyna budowę schroniska rybackiego na wybrzeżu otwartego morza, przy Hallerowie.

W pierwszej kolei wybudowany będzie dom mieszkalny i budynki gospodarcze dla kierownictwa budowy portu, następnie, po przeprowadzeniu dodatkowych studjów, ma się przystąpić do budowy właściwego portu.

NAUKOWE BADANIA JEZIORA ŻARNOWIECKIEGO.

Z ramienia działu Ekonomji i Organizacji Rybactwa Naukowego Instytutu Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy przeprowadza się obecnie naukowe badania jeziora Żarnowieckiego na Pomorzu. Jezioro to, jedno z największych i najgłębszych w Polsce, znajduje się w powiecie morskim, niedaleko morza, przy samej granicy niemieckiej. Badania mają za zadanie zrobić kilka przekrojów dna, wymierzyć głębokość, ustalić skład chemiczny wody oraz zbadać ogólne warunki możliwości rozwinięcia intensywnej gospodarki rybackiej na jeziorze.

CIEKAWA ANKIETA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Z okazji uroczystości kopernikowskich odbyło się ostatnio w sali posiedzeń Rady Miejskiej posiedzenie Towarzystwa Naukowego w Toruniu, na którem interesujący wykład o obrzędach dorocznych ludu pomorskiego wygłosiła dr. B. Stelmachowska. W wykładzie tym omówiła prelegentka wyniki ciekawej ankiety, przeprowadzonej przez Instytut Bałtycki w Toruniu, a dotyczącej roku obrzędowego ludu pomorskiego. Rozesłano ogółem 537 kwestjonarjuszy, obejmujących 17 zagadnień, ujętych w 153 pytania. Zwrócono z tej liczby 510 kwestjonarjuszy, w przeważnej ilości wypadków bardzo starannie i drobiazgowo wypełnionych. Dało to bardzo poważny przyczynek do historji Pomorza i jego mieszkańców, niezbicie stwierdzający ścisły związek pomiędzy obrzędami ludu pomorskiego a obrzędami ludowemi w innych dzielnicach Polski, co świadczy o prapolskim charakterze ziemi pomorskiej.

WŁOSI O GDAŃSKU.

W „Gazetta del Mezzogiorno", wychodzącej w Bari ukazał się ostatnio artykuł p. t. „Niespokojny port", omawiający stosunki polsko-gdańskie. Artykuł ukazał się, jako korespondencja z Gdańska. Po krótkiem omówieniu na wstępie sytuacji Gdańska w okresie porozbiorowym Polski autor przechodzi do chwili obecnej. Gdańsk, dzięki polskiemu zapleczu, jest „przedmiotem zazdrości wszystkich portów świata". Przeładunek towarów w porcie gdańskim wzrósł w porównaniu z maksymalnym ruchem przedwojennym czterokrotnie. Mimo takiego, nienotowanego gdzieindziej rozwoju ruchu portowego, potężne zaplecze polskie może dać zajęcie 3 — 4 portom tej zdolności przeładunkowej, jaką ma Gdańsk. Żale Gdańska, wytaczane przed forum Ligi Narodów — konkluduje autor—„stoją w sprzeczności z najbardziej żywotnemi interesami W. M. Gdańska".

ECHA UDZIAŁU POLSKI W WYSTAWIE MORSKO-KOLONJALNEJ W ANTWERPJI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu otrzymało w drodze oficjalnej przez Komisarza Rządu dla Działu Polskiego na Międzynarodowych wystawach w Belgji w 1930 r. — dwa dyplomy „hors concours" oraz medal pamiątkowy przyznane Działowi Administracji Morskiej Polski przez Najwyższy Sąd Odznaczeń przy Międzynarodowej Wystawie Morskiej i Kolonjalnej w Antwerpji z tytułu oficjalnego udziału Polski w tej wystawie.

Dyplomy zostały przyznane za eksponaty, które dotyczyły:

w klasie 84 — Hydrografji Morskiej, robót na morzu, umocnień wybrzeży, regulacji i bezpieczeństwa, planów i modeli, materjałów urzędowych i biurowości;

w klasie 87 — administracji i eksploatacji portów i dróg wodnych śródlądowych, służby administracyjnej, ustawodawstwa i przepisów, pilotażu, ceł, policji i nadzoru, taryf, organizacji i zaopatrzenia, urzędów żeglugowych, biurowości, statystyki.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ANGLJA.

NOWY OLBRZYM OCEANICZNY.

Na stoczni w Clydebank znajduje się obecnie w budowie okręt pasażerski o pojemności 73.000 ton, zamówiony przez „Cunard Steam Ship Company, Ltd.". — Wielkość tego okrętu charakteryzują następujące wymiary: długość kadłuba 310 metrów, wysokość pokładu szalupowego nad poziomem morza 20.7 metr., długość tego pokładu 198 metrów, długość pokładu spacerowego — 218 metrów, duża średnica poszczególnych kominów — 11.58 metr.

Nowobudujący się olbrzym będzie większy o 13.000 ton od „Leviatana", który dotychczas trzymał prym, co do wielkości. Do pierwszej dziesiątki olbrzymów należą ponadto „Majestic" (56.621 t.), „Berengaria" (52.226 t.), „Olympic" (46.439 t.), „Bremen" (49.804 t.), „Europa" (46.000 ton), „Aquitania" (45.647 t.), „Ile de France" (43.153 t.), „Paris" (34.569 t.) i „Homeric" (34.351 t.).

FRANCJA.

NOWY FRANCUSKI OLBRZYM TRANSATLANTYCKI.

Jak donosi „Lloyd's List" z dn. 25 lutego r. b. francuskie towarzystwo okrętowe „Compagnie Générale Transatlantique" ma zamiar wybudować olbrzymi okręt transatlantycki, który ma być gotowy z wiosną 1934 r. Będzie on największym oraz najszybszym statkiem na świecie. Koszt budowy tego olbrzyma wyniesie ni mniej ni więcej tylko 30.000.000 dolarów. Długość statku 1100 stóp. Będzie on posiadał 4 śruby, poruszane za pomocą turbo-elektrycznych maszyn. Statek będzie wyposażony w 30 kotłów typu Penhoët, takich samych, jakie posiada francuski kontrtorpedowiec „Verdun", który pobił wszystkie rekordy świata, osiągając szybkość ponad 40 mil. Urządzenie na tym statku przewidywane jest na 3000 pasażerów i załogi; kabiny luksusowe I-ej klasy będą mogły zmieścić 900 osób. Turbo-elektryczne maszyny o mocy 120.000 H.P., dadzą statkowi możność rozwijania szybkości ponad 30 mil na godzinę, co pozwoli na przebywanie przestrzeni pomiędzy Hawrem a New-Yorkiem w ciągu czterech i pół dni. Obstalunek na ten statek otrzymała stocznia Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoet. Nazwa statku jeszcze nie jest wiadoma; T-wo ogłasza, że byłoby wdzięczne za poddanie mu myśli, co do nazwy tego statku.

RÓŻNE.

AKADEMJA MORSKA W WARSZAWIE.

W dniu 1 marca r. b. odbyła się w Warszawie w lokalu Oficerskiego Kasyna Garnizonowego wielka akademja morska, zorganizowana przez Obóz Mocarstwowy z okazji 11-ej rocznicy powrotu Polski nad Bałtyk.

Salę Kasyna Garnizonowego wypełnili szczelnie zaproszeni goście z przedstawicielami Rządu i Wojska, p. Wiceministrem Przemysłu i Handlu, Dr. Franciszkiem Doleżalem i p. Generałem Stanisławem Kwaśniewskim na czele.

Przewodnictwo akademji objął p. Generał Gustaw Orlicz-Dreszer. Poza tem do Prezydjum Akademji weszli p. p.: poseł Morawski i poseł Podoski oraz 2 przedstawiciele ludu kaszubskiego, rybacy z Jastarni p. p.: Szombork i Konkol.

Akademja rozpoczęła się Hymnem Państwowym, który odegrała orkiestra 21 p. p.

Następnie słowo wstępne wygłosił przewodniczący akademji, p. Gen. Orlicz - Dreszer, wykazując w jędrnem, zwartem przemówieniu historyczne prawa Polski do dostępu do morza, znaczenie tego dostępu dla naszego Państwa, oraz obowiązki, jakie z tego tytułu spadają na każdego obywatela Rzeczypospolitej.

Odczyt p. t. „Zagadnienie morza w Polsce" wygłosił redaktor „Morza", p. Henryk Tetzlaff.

O „Duchu mocarstwowym nad Bałtykiem" mówił Komendant Główny Legji Mocarstwowej, p. Rowmund Piłsudski.

Następnie przemawiali przedstawiciele poszczególnych organizacyj społecznych Obozu Mocarstwowego. Szczególnie owacyjnie przyjmowane były przemówienia przedstawicieli Kaszubów, p. p.: Szomborka i Konkola.

W części koncertowej akademji wzięli udział p. p.: Irena Wieczorkówna, St. Kowalski, artysta Opery Warszawskiej oraz orkiestra 21 p. p.

Z YACHT - KLUBU POLSKI.

W dniu 14 lutego r. b. odbyło się w Warszawie doroczne walne zebranie Oddziału Śródlądowego Yacht-Klubu Polski, na którem dokonano wyboru nowego zarządu w składzie: W. Szadurski — komandor, K. Lange — wicekomandor, P. Bomas — sekretarz, M. Niedźwiałowski — skarbnik, H. Hoch — kapitan portu i M. Marek — gospodarz.

Z ODDZIAŁU MORSKIEGO YACHT KLUBU POLSKI.

Ostatnio odbyło się w Gdyni pod przewodnictwem komandora Unruga doroczne walne zebranie oddziału morskiego Yacht - Klubu Polski. Ze sprawozdania, złożonego na zebraniu, wynika, że Yacht-Klub Polski w Gdyni rozporządza już 11 yachtami żaglowemi i liczy 33 członków czynnych.

W wyniku przeprowadzonych wyborów do zarządu Yacht-Klubu wybrani zostali: komandorem Yacht-Klubu — kmdr. Unrug, wicekomandorem — dyr. Rummel, sekretarzem — p. Listopad, gospodarzem portu i klubu — p. M. Ziabicki, członkami zarządu pp. Tomaszewski i Pistel.

Walne zebranie położyło nacisk na działalność Yacht-Klubu w 1931 roku, stwierdzając, że Yacht-Klub Polski w Gdyni winien stanąć pod względem organizacyjnym na coraz pewniejszych podstawach, by mógł odegrać ważną rolę w rozwoju morskiego sportu żeglarskiego.

ŻEGLARSKA NAGRODA TURYSTYCZNA.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej we Włocławku ufundował wędrowny puhar, przeznaczony na nagrodę w turystyce żeglarskiej.

ODCZYT O MEKSYKU.

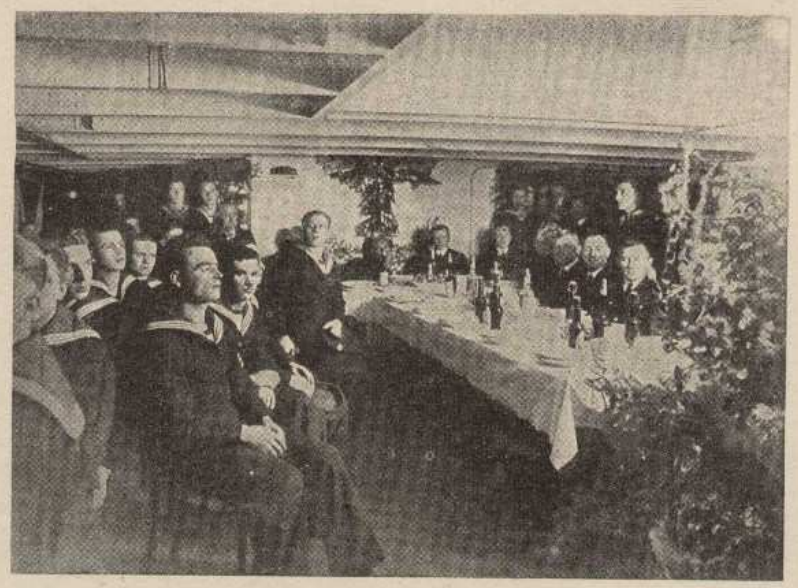
W dniu 26 lutego w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. Wacław Jarra wygłosił odczyt p. t. „O Meksyku i jego znaczeniu gospodarczem dla Polski".

POGŁĘBIENIE KRYZYSU W ŻEGLUDZE MORSKIEJ.

Według statystyki brytyjskiej „Chamber of Shipping" w poszczególnych krajach były ostatnio unieruchomione wskutek katastrofalnego spadku frachtów morskich następujące ilości tonażu:

	t. r. br.	% całej floty handlowej	
Wielka Brytanja	2.549.000	1.I.31	12
St. Zjednoczone	2.309.000	1.X.30	22
Norwegja	533.000	1.I.31	14
Włochy	477.000	1.XI.30	15
Niemcy	444.000	1.XII.30	10
Holandja	325.000	1.I.31	11
Japonja	296.000	15.XI.30	7
Francja	200.000	15.X.30	6
Szwecja	126.000	1.I.31	9
Australja	120.000	1.VII.30	
Hiszpanja	103.000	1.X.30	8
Danja	100.000	1.I.31	10
Grecja	47.000	1.XI.30	3
Razem	7.629.000		

Włączając do tego obrachunku tonaż, unieruchomiony w innych krajach,



Wilja marynarzy na O. R. P. „Bałtyk" w Gdyni. W obecności Dowódcy Floty — Komandora Unruga i Dowódcy okrętu Kpt. Adamowicza odbyła się wspólna wieczerza wigilijna dla Szkoły Specjalistów Morskich i załogi.

nieobjętych powyższą tabelką, otrzymamy ogólną liczbę tonażu, pozbawionego pracy 8.405.000 t. r. b., co stanowi ponad 12% całego tonażu światowego.

GIGANTYCZNE REGATY FIŃSKICH ŻAGLOWCÓW HANDLOWYCH.

W chwili obecnej w drodze z Australji do Europy znajduje się osiem żaglowców fińskich, które prawie jednocześnie opuściły porty australijskie, wioząc ładunki zboża.

Są to następujące statki: „Viking" — o pojemności 2.670 ton, żaglujący z Fort Lincoln z 4.000 ton zboża, „Ponape" — 3.200 ton, „Favell" — 2.200 ton, „Melbourn" — 4.250 ton, „Archibald Russel" — 2.385 ton, „Lawhill" — 2733 tony, „Herzogin Cecilie"—3.242 t. i „Penang" — 2.039 ton.

Z wyjątkiem „Penangu", który jest stalową czteromasztową fregatą, wszystkie wymienione żaglowce są stalowemi czteromasztowemi barkami.

Wyścig ten jest śledzony przez wszystkich żeglarzy świata z niezwykłem zainteresowaniem, zarówno ze względu na olbrzymią długość trasy, na której się rozgrywa, jak i na rzadko dziś spotykaną naraz ilość statków żaglowych, biorących udział w biegu.

Ambicją załogi wszystkich statków jest mieć najlepszy czas, to też nie żałują one wysiłków, by z konkurencji wyjść z honorem.

Podczas podobnych regat w roku 1927 pierwsze miejsce zdobył żaglowiec „Hougomount", który przestrzeń między Port Lincoln w Australji a Falmouth w Anglji przebył w ciągu 124 dni.

O przebiegu tamtych regat „Morze" pisało w numerze 7, lipcowym, z 1927 roku.

PRÓBA REGULACJI PODAŻY STATKÓW NA BAŁTYKU.

W pierwszej połowie lutego r. b. odbyły się w Helsingborgu i w Kopenhadze dwa zebrania przedstawicieli armatorów: duńskich, niemieckich, angielskich, holenderskich, norweskich i szwedzkich, którzy zastanawiali się nad możliwością regulacji zaofiarowania tonażu w portach bałtyckich i Białego morza podczas nadchodzącego sezonu żeglugowego. Obrady doprowadziły do opracowania szeroko zakreślonego planu unieruchomienia pewnej ilości statków, aby w ten sposób zapobiec nadmiernej podaży statków, a co za tem idzie utrzymywaniu się stawek frachtowych na katastrofalnie niskim poziomie. Plan ten przedłożony ma być do rozpatrzenia związkom armatorów poszczególnych krajów, których przedstawiciele brali udział w naradach.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIAŁ OFICJALNY L·M i R·Z·

WYSTAWA PROPAGANDOWA „POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA".

W kwietniu r. b. na terenie Doliny Szwajcarskiej w Warszawie urządzona zostanie przez Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej, pierwsza na większą skalę zakrojona wystawa propagandowa „Polskie Morze i Ziemia Pomorska".

Wystawa ma na celu uplastycznienie naszego dorobku morskiego uświadomienie najszerszemu ogółowi konieczności władania przez nas morzem, wskazanie na potrzebę obrony polskiej kultury na Pomorzu, wreszcie zadokumentowanie niezłomnej woli całego Narodu Polskiego władania własnym dostępem do morza.

Przewodnictwo Komitetu Honorowego, w skład którego wchodzą wybitni fachowcy, jak również przedstawiciele Rządu, instytucyj komunalnych i społecznych, objął niestrudzony propagator spraw morskich, inż. Eugenjusz Kwiatkowski, b. minister Przemysłu i Handlu.

Bogaty i interesujący program wystawy obejmie:

I. Dział Statystyczno - Naukowy i Propagandowy: a) Marynarka Wojenna, b) Marynarka Handlowa, c) Budownictwo Morskie i Rzeczne, d) Budowa dróg wodnych, e) Rybactwo.

II. Dział Emigracyjno - Kolonjalny: a) rozmieszczenie polaków na globie, b) istniejąca kolonizacja polska, c) podróże polskie, d) wystawa egzotyczno-kolonjalna.

III. Dział przemysłowo - handlowy, obrazujący przemysł wytwórczy i przetwórczy, związany z morzem, żegluga i osobne działy utworzą: wystawa Pomorza, fauna i flora, archeologja, historja, szkolnictwo i kultura polska na Pomorzu, 2) wystawa obrazów marynistów polskich oraz 3) wystawa szkolna.

W ogrodzie Doliny urządzony będzie basen z pływającemi modelami statków, wykonanemi we własnych warsztatach Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz będzie wzniesiony naturalny model latarni morskiej.

Na dekorację i rozplanowanie wystawy rozpisany został konkurs z nagrodami pieniężnemi, którego warunki są do przejrzenia w Związku Słuchaczów Architektury (Koszykowa Nr. 55).

Przy wystawie urządzony będzie specjalny park rozrywkowy.

Niemal wszystkie Oddziały Ligi w całym kraju ochotnie stanęły do pracy organizacyjnej wystawy, co znakomicie usprawnia bieg przygotowań — słowem wszystko składa się na to, że wystawa „Polskie Morze i Ziemia Pomorska" będzie naprawdę największą atrakcją wiosennego sezonu stolicy.

Bliższe informacje otrzymać można w biurze Zarządu i Dyrekcji Wystawy w lokalu L. M. i K. Nowy Świat Nr. 35, III p., telefon 615-63, Dyr. J. Guranowski, Okręg Warszawski L. M. i K., gdzie również przyjmowane są zgłoszenia osób i firm, które pragną być reprezentowane na wystawie.

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU W KATOWICACH.

W dniu 4 lutego b. r. pod przewodnictwem radcy Dr. Górnisiewicza odbyło się w sali Rady Miejskiej w Katowicach walne zgromadzenie członków Ligi M. i K. oddziału katowickiego. W imieniu ustępującego Zarządu prezes mec. Rostek złożył sprawozdanie, z którego wynika, że oddział katowicki Ligi M. i Kol. rozwija się nader pomyślnie, czego dowodem jest znaczny wzrost liczby członków oddziału, a mianowicie o przeszło 90% tak, że obecnie oddział liczy 597 członków. Jak wynika ze sprawozdania kasowego, oddział utrzymuje się z własnych funduszów, bez jakichkolwiek subwencyj, co należy zapisać na dobro gospodarki Zarządu.

Po przyjęciu do wiadomości sprawozdania z działalności Zarządu, na wniosek przewodniczącego komisji Rewizyjnej p. T. Kowalczyka, walne zgromadzenie udzieliło ustępującemu Zarządowi absolutorjum, poczem wybrano nowy zarząd, w którego skład weszli: 1. adw. A. Rostek, 2. Kmdr. Dyrna, 3. mjr. Różycki, 4. prof. Dąbrowski, 5. pani Ludyga-Laskowska, 6. inż. Józef Oksza-Grabowski, 7. pani Starorypińska, 8. inż. Elandt, 9. dr. Górnisiewicz, 10. p. St. Domański, 11. dyr. Dyczka, 12. red. Woyno, 13. p. Żyła, 14. inż. Suszyński, 15. inż. Wyszyński.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano p.p.: dyr. Kowalczyka, Starorypińskiego i dyr. Baczyńskiego.

W wolnych wnioskach Walne Zgromadzenie uchwaliło rzezolucję, wzywającą Sejm Śląski, by przy układaniu budżetu na rok 1931/32 przyjął pod uwagę uchwałę poprzedniego Sejmu Śl. w sprawie popierania rozbudowy floty wojennej i wstawił do opracowanego obecnie budżetu kwotę zł. 250.000 na budowę polskiej floty wojennej.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Oddział w Brasławiu. Na Walnem Zebraniu w dn. 1 lutego r. b. wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym pp.: Dr. Kołosowski Zygmunt — Prezes; Michniewicz Leon — Sekretarz; Łukaszewicz Menard — Wiceprezes; Kaczmarczyk Bronisław — Skarbnik; członkowie: Bolesław Mackiewicz, Aleksy Wasilewski, Inż. Józef Chmielewski.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Michał Straszewski, Aleksander Kamieniecki, Leon Bielak, zastępcy pp.: Władysław Krajewski i Stefan Bielak.

Oddział w Sosnowcu. Na Walnem Zebraniu w dn. 15 lutego r. b. wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym pp.: Inż. Leon Rudowski — Prezes; członkowie pp.: Antoni Barański, Czesław Cembrzyński, Jan Dobrowolski, Mieczysław Dobromęski, Józef Kwiatkowski, Tadeusz Krzyżanowski, Gwidon Nowacki, Inż. Tadeusz Rudzki, Inż. Imogorzewski i Roman Ufel. Zastępcy pp.: Stanisława Golnikowa, Stefan Arnold, Henryk Warszawski, Maksymiljan Wołkowicz i Zygmunt Illeczko.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Arkadjusz Zygmuntowski, Stanisław Bański i Siwerski. Zastępcy pp.: Konstanty Strzelecki i Konstanty Sierpiński.

Oddział w Nieledwi. Na Walnem Zebraniu w dniu 30.12.1930 r. wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym: Prezes — Witold Rzewuski, Wiceprezes — Marja Kucharska, Skarbnik — Władysław Sałasz, Sekretarz — Włodzimierz Łuczycki, oraz zastępcy pp.:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Z balu reprezentacyjnego L'gi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie, który odbył się w dniu 10.II.1931 w salach Rady Miejskiej. Grupy uczestników balu z Szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej Kontradmirałem J. Świrskim pośrodku.

Wanda Kubarzewska, Marja Modzelewska, Wincenty Matyjewicz.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Igna Krotkie, Włodzimierz Oleszczuk i Franciszek Pfaffenhausen, oraz zastępcy pp.: Władysław Różański i Stanisław Mailany.

KOŁO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ PRZY PAŃSTW. GIMNAZJUM IM. BERGERA W POZNANIU.

Dnia 10 grudnia 1929 r. zostało zawiązane przy Gimn. Bergera z inicjatywy i pod opieką Kuratora Prof. D-ra Wł. Kowaleńki koło L. M. i K. Koło rozpoczęło swą pracę urządzeniem w auli gimnazjalnej publicznego obchodu dziesiątej rocznicy odzyskania dostępu do morza. Na rok szkolny 1930/31 ukonstytuował się zarząd Koła w następującym składzie.

Kurator Koła p. prof. dr. Kowaleńko, przewodniczący Mieczysław Szczytowski, sekretarz Stan. Mackiewicz, skarbnik adam Bugżel.

W kole pracują następujące sekcje: 1) historyczno-geograficzna, 2) kolonjalna, 3) turystyczna, 4) artystyczna.

W związku ze znanem wystąpieniem Treviranusa Koło zebrało 90 zł., które przekazało Zarządowi Okręg. L. M. i K z przeznaczeniem na łódź podwodną.

Celem zainteresowania morzem, Koło rozpisało konkurs na najlepszą pracę o morzu, wyznaczając dwie cenne nagrody. Koło projektuje w lecie wycieczkę na Bornholm.

Do Koła należy 100 uczniów. Wygłoszono 10 referatów z dziedziny morskiej lub z morzem związanej.

JEDNODNIÓWKA PROPAGANDOWA LIGI NA ŚLĄSKU.

W związku z „Tygodniem Bandery", który Okręg Śląski organizuje w czerwcu b. r. podczas „Wystawy Morskiej", Rada Okręgowa Zagłębia Węglowego L. M. i R. w Katowicach uchwaliła wydać „Jednodniówkę Propagandową", która jednocześnie będzie zawierała sprawozdanie z 5-letniej działalności L. M. i R. na terenie Śląska.

Cena jednodniówki będzie wynosiła Zł. 1.50 dla wszystkich członków L. M. i R.

Zamówienia na to wydawnictwo należy kierować bezpośrednio do Okręgu Zagłębia Węglowego L. M. i R. w Katowicach, ul. Plebiscytowa 1, II p.

SUBWENCJE, WPŁACONE NA LIGĘ MORSKĄ I RZECZNĄ DO CENTRALI W WARSZAWIE.

za czas od 1.X do 31.XII 1930 r.

Obywatelski Komitet X-lecia Cudu n/Wisłą	55.— zł.
Warszawskie T-wo Ubezpieczeń	100.— „
Rada Szkolna Lubaczów	45.25 „
T. Pijanowski	10.— „
Wpłacone bezimiennie	126.— „
Gmina Jeziorna	135.— „
Gmina Korytnica	38.— „
	609.25 zł.

WYKAZ SUM, WPŁACONYCH NA FUNDUSZ STYPENDJALNY SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI (DAWNIEJ W TCZEWIE)

od 1.X do 31.XII 1930 r.

Oddział L. M. i R. Wilno	240.— zł.
W. Rosnowska — Antoniny	60.— „
Oddział L. M. i R. Strzemeszyce	15.— „
Oddział L. M. i R. Niemce	10.— „

OFIARY NA ŚWIETLICĘ W GDYNI.

od 1.X do 31.XII 1930 r.

T. Wierzchlejski Myszków	25.— zł.

OFIARY NA ŁÓDŹ PODWODNĄ.

za czas od 1.X do 31.XII 1930 r.

Ign. Palczyński	10.52 zł.
Koło Stud. Sekc. Inż. Wodnej	102.— „
Elektrownia warszawska, obsługa maszyn	180.— „
E. Kłopotowski	2.— „
Rudolf Krzyżanowski	80.— „
Oddział L. M. i R. Strzemeszyce	120.— „
	494.52 zł.

OFIARY.

Pan Niewiadomski Jan, kierownik Urzędu Hipotecznego w Łasku, złożył, zamiast życzeń noworocznych, na cele tamtejszego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej zł 50, za co Zarząd Oddziału tą drogą składa serdeczne podziękowanie.



Z życia Oddziału L. M. i K. w Sosnowcu. Na wycieczce w Maczkach latem r. ub.
Fot. J. Płazak.



„Czarna kawa z tańcami" Oddziału L. M. i K. w Sosnowcu w dniu 1.II.1931 w sali Kasyna zakładów „Babcock-Zieleniewski"
Fot. J. Płazak.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ski 55% rocznego przyrostu naturalnego!

Należy podnieść, że znaczną część tej miljonowej prawie masy emigrantow stanowili ludzie w pełni sił i że na utrzymanie i wychowanie ich została zużyta duża część bogactwa społecznego. Gdybyśmy tylko wzięli pod uwagę przeciętny, przyjęty np. przez Brazylję, koszt wychowania człowieka do lat 20—1000 dol., to już otrzymamy zawrotne sumy pieniędzy, nie licząc tej ilości kapitału, jaki został wywieziony z Polski w gotówce, w naturze, w opłatach, pobranych przez obce linje okrętowe za przejazd. Ponadto kraj traci swoich obywateli w okresie, gdy powinni oni zacząć składać swą daninę dla państwa w postaci podatków, służby wojskowej, zdolności osobistej i pracy. Pozbywał się przytem najdzielniejszych obywateli, gdyż tacy przedewszystkiem podejmują ryzyko wyjazdu na obczyznę, i tylko tacy są wpuszczani na teren państw, stosujących kwalifikacje fizycznej i moralnej zdatności emigrantów.

Jednem słowem, pozbawiając się masy obywateli na korzyść obcych, dostarczając im tanich rąk roboczych, nie otrzymaliśmy wzamian nic lub bardzo niewiele.

Korzyści, jakie nasz kraj osiągnął z dotychczasowej emigracji, streszczają się głównie w przesyłaniu do Polski oszczędności, których napływ zmniejsza się znacznie z roku na rok, w zakupieniu przez emigrantów pożyczek, które w przeważnej części musiały być zwrócone w odpowiedniej wartości, w pewnej ilości wpływów politycznych, jakie środowiska polskie zagraniczne wywierały na opinję zagraniczną.

Jeśli idzie o dalsze losy tych, którzy kraj nasz opuścili nazawsze, to z reguły wszędzie, bez względu na to, pod jaką szerokość geograficzną rzucił los naszego wychodźcę, stanowił on i stanowi dotąd element najciężej pracujący, pionierski, pozbawiony prawie zupełnie wpływów politycznych, przeciętnie mało zamożny, słabo lub wcale niezorganizowany.

Rozpraszając się po wszystkich niemal krajach świata, emigrując samopas na ślepo, lub pod wpływem niezdrowej agitacji emigracyjnej, wychodźcy nasi nigdzie nie stworzyli poważniejszego skupiska, któreby posiadało cechy pewnej samodzielności kulturalnej - gospodarczej lub politycznej. Tam, gdzie stworzyli oni większe zgrupowania istnieje poczucie narodowe i związek z Polską (coraz to luźniejszy), zniknęli natomiast zupełnie na terenach, gdzie byli izolowani lub słabi liczebnie.

Ogólnie więc możemy powiedzieć, że okres 10 lat naszej emigracji to okres wielkiego deficytu w znaczeniu interesu państwowego i narodowego.

Czy to jednak znaczy, że stwierdziwszy straty, jakie ponosimy skutkiem emigracji, należy ją ograniczyć lub zamknąć? Nie pozwala na to nasza sytuacja gospodarcza, kraju rolniczego, posiadającego 65 proc. gospodarstw małorolnych, słabo rozwinięty przemysł, który prawie w całości pokrywa nasze zapotrzebowanie wewnętrzne, brak kapitałów na wielkie inwestycje. Słowem nie jesteśmy w stanie dać pracy dla półmiljonowego rocznego przyrostu naturalnego, który w ciągu najbliższych lat 10 stanowić będzie zagadnienie 5—6 miljonów obywateli, żądających pracy i chleba. W żadnym wypadku nie mogą oni powiększać wielkiej masy bezrobotnych, lub choćby tylko niezadowolonych ze swego losu ludzi, którzy stać się mogą ośrodkiem fermentu, niebezpiecznego dla dalszej egzystencji państwa.

Dotychczas naturalnem ujściem dla nadmiernego fermentu, jaki tworzą masy ludzi bez warsztatu pracy, była emigracja, ta klapa bezpieczeństwa, przez którą emigrowało 55% przyrostu naturalnego.

Co jednak czynić należy, skoro ta klapa bezpieczeństwa obecnie jest prawie zamknięta?

Spójrzmy na tablicę, która nam zilustruje obecny kryzys emigracyjny. Widzimy, że kryzys gospodarczy, zaostrzający się coraz bardziej na całym świecie, wpływa ujemnie na ruch emigracyjny, powoduje jego zupełny niemal zastój.

Kryzys emigracyjny dotyka przedewszystkiem Polski, której obywatele stanowią dla wielu państw element znacznie mniej pożądany, niż Niemcy, Anglosasi, Włosi e.t.c.

Stany Zjednoczone pomimo olbrzymiej ilości nagromadzonego złota, kolosalnego rozwoju przemysłu mają u siebie groźną masę 8 miljonów bezrobotnych. W tej sytuacji, oraz wobec ograniczenia zupełnego niemal kwot na wjazd z Polski, nie może być mowy o emigracji do Stanów Zjednoczonych. Jesteśmy natomiast świadkami reemigracji do Polski tych, którzy pragną uciec do ojczyzny, ratując resztki swych oszczędności. Więcej — już został uchwalony bill o repatrjacji bezrobotnych cudzoziemców.

Jeśli chodzi o Kanadę, to trudności eksportowe rolnictwa kanadyjskiego oraz ostre ograniczenia, stosowane względem imigracji polskiej zamykają ten teren dla nas prawie zupełnie.

Na skutek alarmujących wiadomości o bezrobociu i setkach obywateli polskich, wędrujących o głodzie po różnych stronach Argentyny, został wydany zakaz emigracji do tego kraju, który również wprowadza żądanie wykazania się przez imigranta większą kwotą pieniędzy, zanim pozwoli mu wysiąść na ląd. Wiza zaś do Argentyny kosztuje około 300 złotych.

W Brazylji sytuacja jest równie ciężka. Na skutek kryzysu kawowego oraz herwy, które nie znajdują nabywców, nie może być mowy o skierowaniu tam większych partyj emigrantów. W Rio de Janeiro klęska bezrobocia przybiera coraz większe rozmiary.

Sytuacja polityczna i gospodarcza w Peru i w Meksyku oraz w innych państwach Ameryki Południowej i Północnej jest tego ro-

LUDNOŚĆ POLSKI 1919 — 1930

R. 1919	26.282.000
„ 1920	26.664.000
„ 1921	26.829.000
„ 1922	27.471.000
„ 1923	27.941.000
„ 1924	28.375.000
„ 1925	28.810.000
„ 1926	29.294.000
„ 1927	29.638.000
„ 1928	29.997.000
„ 1929	30.408.000
„ 1930	30.737.000
„ 1940	36.024.000

POLACY POZA GRANICAMI POLSKI

St. Zjednoczone	4.810.000
Niemcy	1.250.000
Z. S. S. R.	1.000.000
Francja	730.000
Kanada	450.000
Brazylja	275.000
Litwa	200.000
Czechosłowacja	200.000
Argentyna	150.000
Rumunja	90.000
Łotwa	70.000
Austrja	50.000
Wielka Brytanja	45.000
Belgja	40.000
W. M. Gdańsk	37.000
Węgry	30.000
Jugosławja	25 000
Estonja	15.000
Danja	12.000
Urugwaj	10.000
Razem około	9.500.000

PIONIER KOLONIALNY

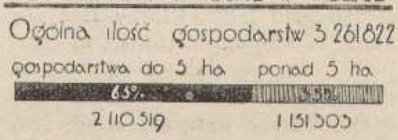
ORGAN·ZWIĄZKU·PIONIERÓW·KOLONIALNYCH

SEKCJA EMIGR.

KRYZYS EMIGRACYJNY, A POLSKA POLITYKA KOLONJALNA

Emigracja jest wynikiem stosunków populacyjnych i gospodarczych. Na wstępie należy stwierdzić, że Polska, jako kraj rolniczy i to o specjalnej strukturze rolnej, (z dużą przewagą gospodarstw małorolnych, przy słabym rozwoju przemysłu i braku kapitałów), jak również o dużym przyroście naturalnym ludności, musi być terenem wybitnie emigracyjnym.

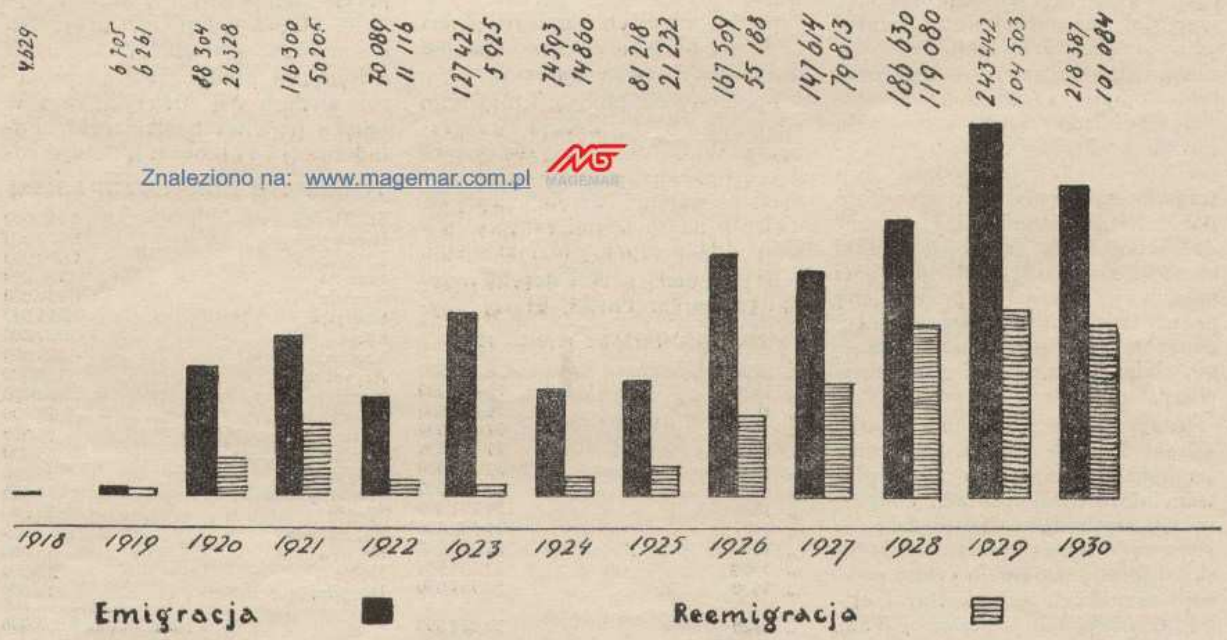
Tablice, ilustrujące nasz przyrost naturalny, przekonywują nas, że Polska zajmuje jedno z czołowych miejsc. Przyrost naturalny ludności Polski wynosił w r. 1928 15.9. Stoi ona przed Japonją, Kanadą, Rumunją, St. Zjedn., Włochami, Węgrami, Niemcami, W. Brytanją. Skutkiem dużego przyrostu naturalnego oraz do pewnego stopnia, stosunków politycznych w okresie przed wojną światową powstał silny prąd naszej



licznej emigracji przedwojennej, która nie ustała również w Polsce Niepodległej. Liczba około 7 miljonów Polaków, przebywających obecnie poza granicami Macierzy, jest tak wymowna, że zmusza do poważnego zastanowienia się nad powagą samego problemu.

Ogółem za okres 10-lecia Polski Niepodległej wyjechało z kraju (1920 — 1930) 1.480.425 ludzi, wróciło zaś, jako reemigranci 569.695, czyli, że około 1 miljona zdrowych i silnych obywateli Polska straciła w ciągu 10 lat ubiegłych, w roku zaś 1929 wyjechało z Pol-

RUCH EMIGRACYJNY 1918-1930



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

dzaju, że nie pozwala przypuszczać, aby jakaś większa akcja osadnicza była możliwa w niedługim czasie.

Europejskie rynki pracy również ulegają ograniczeniu. Odnosi się to zarówno do Francji i Belgji, jak również do Niemiec, które zmierzają do ograniczenia naszej emigracji sezonowej na skutek własnych trudności wewnętrznych.

Nasza sytuacja gospodarcza oraz zaostrzenie kryzysu gospodarczego przez dodatkowe powiększenie ilości bezrobotnych, skutkiem zamknięcia emigracji, powoduje, że zmuszeni jesteśmy do zastanowienia się nad możliwościami zatrudnienia tych rzesz w kraju oraz do prób wyszukania nowych terenów, na które możnaby kierować masowo emigrację, niezależnie od ciężkiego kryzysu ogólnego. W tym celu należy przedewszystkiem określić jakim warunkom powinny odpowiadać te tereny.

Warunki te winny być następujące:

1. Emigracja winna być kierowana do krajów, które dają gwarancję trwałego zachowania narodowości i kultury polskiej.

2. Emigracja winna się odbywać, jako akcja zorganizowana, przedewszystkiem na rolę, na wieksze jednolite obszary, nie do fabryk, oraz na tereny posiadajace warunki gospodarczego rozwoju (organizacja produkcji, stosunki handlowe z Macierzą).

3. Należy dążyć do koncentracji naszego wychodźtwa przez ograniczenie ilości krajów imigracyjnych, a przedewszystkiem kierować emigrację do krajów, w których już znajdują się, względnie mogą powstać skupiska polskie (Parana).

Zasady te, bedące wyrazem minimalnych dążeń do realizowania polskiego programu kolonjalnego, były do niedawna, bo do roku 1927, zupełnie obce dla naszej polityki emigracyjnej.

Wyłącznie opiekuńczy stosunek organów kierowniczych do emigracji sprawił, że wychodźcy naszemu dawaliśmy na drogę chustkę do ocierania łez i tani sentyment, zamiast zdobywczego pionierskiego topora, którym miał tworzyć pod zwrotnikami nowe polskie warsztaty pracy, z myśla o potędze mocarstwowej Polski. Tego przeświadczenia pożytecznej pracy dla Polski na obcym terenie nie miał nikt z naszych emigrantów.

O ile obecnie możemy mówić o polityce emigracyjnej, prowadzonej przez częściowe ograniczenie rekrutacji, to **polityki kolonjalnej,** pojętej, jako świadome dążenie do posiadania własnych kolonij, względnie obszarów, stanowiących samodzielne warsztaty pracy dla naszych rzesz wychodźczych w myśl zasad postawionych wyżej, **dotychczas nie mamy.**

Nic to zresztą dziwnego. Powstaliśmy tak niedawno, jako państwo niepodległe, nie byliśmy nigdy potencją morską, nie posiadamy większych tradycyj kolonjalnych przynajmniej w sensie zachodnio - europejskim. Nasza koncepcja kolonjalna obecnie się tworzy, znajdując swe naturalne podłoże na terenie społecznym, w pierwszym rzedzie na terenie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, organizacji poświęconej sprawom morza, dróg wodnych w Polsce i kolonij.

Początkowo ośrodkiem poczynań kolonjalnych był Związek Pionierów Kolonjalnych przy Lidze Morskiej i Rzecznej, która od listopada 1930 roku przekształciła się na Ligę Morską i Kolonjalną. Liga pragnie spopularyzować przedewszystkiem przeświadczenie, że **Polska potrzebuje kolonij** ze względów populacyjnych, jak to wykazaliśmy wyżej, gospodarczych — dla zachowania i rozbudowy swego gospodarstwa narodowego i pewnej bazy surowcowej, dla ożywienia handlu zagranicznego, poprawy bilansu handlowego, rozbudowy floty handlowej i wojennej.

Dążenia nasze w tej dziedzinie wyglądają bardzo skromnie, jeśli porównamy je choćby np. z szeroko zakrojoną akcją niemiecką, prowadzoną o odzyskanie kolonij.

Pod względem możliwości rozwojowych dla polskiego osadnictwa zamorskiego należałoby na pierwszem miejscu postawić południowe stany Brazylji, gdzie posiadamy już liczne skupiska polskie, dla których stworzenie nowych ośrodków osadniczych będzie ożywieniem ich życia narodowego. Ponadto warunki klimatyczne, komunikacyjne, gospodarcze oraz dotychczasowe pomyślne wyniki naszego osadnictwa, dają większe gwarancje powodzenia, niż osadnictwo na terenie np. Peru.

Na południowy teren Brazylji należałoby więc przedewszystkiem kierować naszą emigrację osadniczą zwłaszcza w obecnym okresie czasu, dopóki nie będziemy posiadali przygotowanego innego terenu, dogodniejszego z naszego punktu widzenia.

Równocześnie jednak należy energicznie przystąpić do poszukiwania innych terenów, któreby odpowiadały wymaganym warunkom.

Jak wiadomo, powodzenie akcji kolonizacyjnej i kolonjalnej zależy od posiadania odpowiedniego elementu osadniczego, pionierskiego, odpowiedniego terenu, kapitału oraz organizacji.

Co do pierwszego czynnika powodzenia wiemy, że nasz osadnik pionier zdał świetnie egzamin we wszystkich krajach świata, gdzie znany jest ze swej pracowitości, wytrwałości, zdolności poprzestawania na małem i lojalności.

Zagadnienie finansowania całej akcji winno być przeprowadzone centralnie przez stworzenie Banku Kolonjalnego, który jedynie gwarantować może podstawy finansowe dla prac, podejmowanych na dłuższą metę.

Tego rodzaju instytucja będzie w stanie doprowadzić do uporządkowania organizacyjnego poczynań w dziedzinie kolonizacyjnej i kolonjalnej, która już zaczyna chorować na nadmiar inicjatywy, opartej na dużej ilości dobrej woli, braku fachowego kierownictwa i kapitału prywatnego do wszelkich przedsięwzięć kolonjalnych.

Poza tem Bank taki, mógłby stworzyć podstawy do zorganizowania wymiany handlowej między terenami kolonjalnemi a Macierzą, a tem samem zacieśniłby stosunki gospodarcze kraju z wychodźtwem.

Instytucje społeczne, z Ligą Morską i Kolonjalną na czele, powołane są do przeprowadzenia jak najszerszej popularyzacji polskich dążeń kolonjalnych i morskich. Winny one między innemi spowodować, aby już teraz odbywało się kształcenie odpowiednich fachowców kolonjalnych na wyższych uczelniach.

Ocena naszych stosunków populacyjnych i gospodarczych przekonała nas o konieczności prowadzenia świadomej aktywnej polityki kolonialnej. Jedynie ona może doprowadzić do stworzenia samodzielnych warsztatów pracy. Jedynie emigracja na tereny kolonjalne pozwoli wychodźcy owocnie pracować, aby przestał on być dźwignią dla obcego dobrobytu.

Idzie tylko o to, aby pogląd ten stał się ideą przewodnią naszej oficjalnej polityki emigracyjnej i

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

kolonjalnej i aby zaczęła się ona od zaraz. Idziemy w świat, aby zdobywać dla siebie warsztaty pracy, nie przy pomocy oręża lub podboju z krzywdą innych, ale chcemy twardą, pionierską pracą wydzierać puszczy odłogiem leżące obszary i na nich organizować swe życie. Na tem prawie do tworzenia samodzielnych warsztatów pracy dla nadmiaru rąk roboczych, opiera się polski system kolonjalny.

Musimy uświadomić sobie ogrom odpowiedzialności za sprawę, która stanowić może podwaliny mocarstwowego rozwoju Polski i pomyślności jej przyszłych pokoleń, musimy do pracy tej stanąć zgodnie w zbiorowym wysiłku, który jedynie może zdobyć dla Polski „Kolonje, jako oddech i źródło życia narodów starej Europy".

M. FULARSKI.

POZYCJE KOLONJALNE w HANDLU ZAGRANICZNYM FRANCJI

Według statystyki z r. 1929 eksport towarów francuskich do kolonij wyniósł ogółem, co do swej wartości, 10.450.000 fr., import zaś w tymże roku — 6.550.000 fr.

Gdy chodzi o poszczególne towary, to odnośne liczby dla eksportu i importu do Francji i z Francji w zestawieniu z rokiem poprzednim 1928, przedstawiają się w sposób następujący:

	IMPORT		EKSPORT	
	rok 1929 r.	1928 r.	1929 r.	1928 r.
	(w miljonach franków)			
Algier	4.553	4.043	2.924	2.995
Tunis	1.382	1.068	704	605
Marokko	1.186	1.184	482	568
Indochiny	1.206	1.105	604	647
Afryka Zach.	709	711	674	702
Madagaskar	640	541	335	386
Afryka Równ.	130	123	59	50
Martynika	133	129	269	218
Gwadelupa	155	108	131	169
Wyspy Związk.	92	75	133	108
Guyana	38	36	21	28
Somalis	32	29	28	42
Indje	6	8	103	106
Św. Piotr	22	17	12	16
Oceanja	16	13	15	13
Kamerun	60	56	61	69
Togo	30	21	46	56
N. Kaledonja	71	69	37	32
Kraje Wschod.	206	195	68	93

Bilans dla handlu kolonjalnego z Francją w roku 1929 daje dla poszczególnych kolonij pozycje:

	(+ dodatnie, — ujemne)	
Algier	—	1.529.237 tys. frank.
Tunis	—	678.000 „
Marokko	—	703.423 „
Indochiny	—	602.483 „
Afryka Zachod.	—	35.000 „
Madagaskar	—	305.013 „
Afryka Równik.	—	86.545 „
Martynika	+	111.278 „
Gwadelupa	—	23.854 „
Wyspy Związk.	+	40.730 „
Guyana	—	16.397 „
Somalis	—	3.972 „
Indje	+	96.505 „
Św. Piotr	—	9.754 „
N. Kaledonja	—	33.923 „
Oceanja	—	566 „
Kamerun	+	966 „
Togo	+	15.212 „
Kraje Wschodn.	—	137.719 „

W bilansie zatem handlowym Francji kolonje dają w roku 1929 dodatnią pozycję w wysokości 3.900 miljonów franków.

Jeśli porównamy ogólny obrót handlowy kolonij francuskich, wynoszący w roku 1929 około 34.5 miljardów fr., z odnośną liczbą dla handlu tych kolonij z metropolją, to stosunek wykazuje, że około 50% obrotu handlowego kolonij przypada na Francję.

Rozpatrując dalej liczby, dotyczące eksportu i importu do Francji i z Francji, skonstatować można stały rozwój odnośnego ruchu. Tendencją zaś francuskich czynników kolonjalnych jest wzmocnienie pozycyj, dotyczących eksportu kolonjalnego. Pozycja ta gwarantuje rozwój ekonomiczny kolonij, co dalej podnosi zdolności nabywcze odnośnych rynków, a wreszcie i, co jest rzeczą doniosłego znaczenia gospodarczego, eksport kolonjalny zaspokoić może w dużym stopniu potrzeby rynku francuskiego i zmniejszyć tem samem we Francji import zagraniczny.

Należy również wziąć i to pod uwagę, że surowce i towary kolonjalne we Francji w dużej mierze w postaci gotowej, przeróbek i fabrykatów, przeznaczone są na eksport zagraniczny, a więc ewentualna ujemna liczba bilansu handlowego z kolonjami byłaby tylko liczbą pozorną.

Jeśli chodzi o poszczególne kolonje, to tu, oczywiście, na pierwszym planie jest Afryka Północna, t. j. najważniejszy kompleks krajów — Algier, Tunis i Marokko. Razem wzięte wykazują w r. 1929 wartość obrotu handlowego na sumę 17 miljardów 334 miljonów franków, z czego na Francję przypada z górą 10 miljardów.

Najważniejsze miejsce w tym kompleksie zajmuje **Algier,** gdzie stuletni wpływ kolonizacyjny i zagospodarowanie kraju, stworzyły wysoki już poziom ogólnego stanu gospodarczego i wytwórczości. Przy ogólnej wartości importu algierskiego, wyrażającego się w kwocie 5.849.950 tys. fr., na Francję przypada 4.552.960 tys. fr., a więc przewaga decydująca. Ważnemi pozycjami tu są: cukier, kawa, alkohole, nafta, jej przetwory i oleje mineralne, metale i maszyny, wreszcie materjały włókiennicze i wyroby galanteryjne. Francja dostarcza Algierowi, jak widzimy, gros towarów — fabrykatów, sprowadzając w wielu wypadkach odnośny surowiec z tychże kolonij. Z poważniejszych tranzakcyj, rozwijających się stale pomiędzy kolonją, a metropolją, należy wymienić np. liczbę 11.510 automobilów, co świadczy o dużem modernizowaniu się kraju w sensie nowoczesnych sposobów lokomocji. Eksport do Francji wyraża się liczbą 2.925.725 tys. fr., a tu najważniejszemi pozycjami są: wina, zboże, jarzyny, oliwa, tytoń, owoce, alfa, korek i t. d., słowem — produkty rolnicze

Znaczne wysiłki skierowane są tu w kierunku wzmożenia eksportu do metropolji i w tym kierunku następuje dziś zintensywnienie wytwórczości poszczególnych elementów gospodarczych. Jednostronny system, dążący do wzmożenia produkcji win, który w roku zeszłym sprowadził duży kryzys w tej dziedzinie, poddany jest krytyce i będzie ulegał modyfikacji w sensie podniesienia kultury produktów, mogących przedewszystkiem mieć szanse zbytu na rynkach francuskich.

Obrót handlowy **Tunisu,** wynoszący w 1929 r. 3.667.494 tys. fr. również w dużej mierze wyraża się w stosunkach z metropolją, a mianowicie daje pozycję 2.026.247 tys. fr., przyczem import w znacznym stopniu przewyższa eksport z Tunisu. Zjawisko to tłumaczy się koniecznością wprowadzenia daleko jeszcze idących inwestycyj w sensie rozbudowy kraju pod względem komunikacyjnym, budowy portu, etc., co zmusza do importu materjału budowlanego. Niemniej jednak zdolność eksportowa Tunisu wzmaga się w miarę podnoszenia całokształtu strony gospodarczej kraju. Głównemi pozycjami eksportu są tu poza rudami (żelazną, ołowiową, cynkową), a przedewszystkiem fosfatem — produkty zwierzęce (skóry, wełna) i rolnicze (oliwa, pszc-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

bez zgody Francji aljenować żadnej części swego terytorjum.

Ponieważ mandarynowie tonkińscy gwałcili postanowienia tego traktatu, odbyła się słynna ekspedycja Franciszka Garnier, jednego z bohaterskich pionierów francuskiego imperjum kolonjalnego, który na czele 83 ludzi dokonał podboju delty Rzeki Czerwonej. Sukces ten nie został wykorzystany ani w traktacie z 1872 roku w Hue, ani w mającym go zastąpić traktacie sajgońskim z 1874 roku. W traktacie tym Francja chciała narzucić Annamowi protektorat, ale wskutek niefortunnej redakcji traktatu nie mogło być mowy o protektoracie.

To też cesarz Annamu nie uznawał się wcale za skrępowanego zwierzchnością francuską i nie przestawał uważać się za lennika Chin, co okazywał przez wysyłanie haraczu i składanie hołdu. Na interpelację ambasadora francuskiego, hr. de Rochechouart, rząd chiński odpowiedział, że nie widzi powodów zgaśnięcia suwerenności swego władcy nad Annamem. Gdy rokowania z markizem Tseng, ambasadorem chińskim w Paryżu, nie dały żadnych wyników, rząd francuski postanowił wystąpić energicznie, zachęcony też do tego stanowiskiem Berlina: Bismarck bowiem działał zgodnie z linją wytyczną swej polityki, zmierzającej do odwracania uwagi Francji od spraw kontynentalnych; spodziewał się on również w danym wypadku wywołać konflikt francusko-angielski.

Po zwycięskiej ekspedycji, która zdobyła twierdzę Hanoi w Tonkinie, prowincja ta została traktatem z 1882 r. podzielona pod względem protektoratu między Francję i Chiny. Nie wystarczyło to Juljuszowi Ferry, który w roku następnym doszedł do władzy. Nowa ekspedycja otwiera bramy Hue pełnomocnikowi rządu francuskiego, Harmandowi, który zawiera 25 sierpnia 1888 r. traktat protektoratu. Jest to klasyczny i jeden z doskonalszych traktatów tego rodzaju, jakie kiedykolwiek zawarto. Traktat Harmand'a był idealnem narzędziem protektoratu, jak go dziś pojmują wielkie mocarstwa. Dlatego warto przyjrzeć się jego postanowieniom. Stosunki zagraniczne Annamu — według traktatu — przechodzą bezpośrednio pod kontrolę francuską. Kierować niemi mają komisarz generalny i rezydent w Hue. Rezydent miał być w Annamie jedynym przedstawicielem protektoratu. W traktacie jest wyraźnie powiedziane, że Annam uznaje i przyjmuje protektorat francuski, z następstwami, jakie pociągają tego rodzaju stosunki z punktu widzenia europejskiego prawa dyplomatycznego. Na całem terytorjum właściwego Annamu król zachowuje kierownictwo administracji wewnętrznej. Nie jest tu dopuszczona kontrola europejska, z wyjątkiem administracji ceł, z których dochód był przeznaczony na spłatę odszkodowań i koszty robót publicznych*).

Harmand, nie mogąc ograniczyć prerogatyw cesarza w stosunkach wewnętrznych w samym Annamie, starał się przynajmniej uszczuplić terytorjum, na które miała się jego władza rozciągać. Dlatego uzyskał przyłączenie do Kochinchiny Binhtuanu, do Tonkinu zaś 3 innych prowincyj.

Mimo całej swej doskonałości traktat Harmanda nie został odrazu wprowadzony w życie. Choć usuwał on wyraźnie wszelką zależność Annamu od Chin, rząd francuski, kierując się zbytnią kurtuazją w stosunku do Chin, zamiast wykorzystać natychmiast swe uprawnienia, przedstawił Pekinowi projekt ustanowienia strefy neutralnej na terytorjum Tonkinu, nad którem traktat Harmanda ustanowił przecież protektorat francuski. Chiny odmówiły jednak ewakuacji Tonkinu, co doprowadziło do wojny, zakończonej konwencją w Tien-Tsin. Chiny uznały protektorat francuski nad Annamem, ale zastrzegły sobie, że przy ostatecznej redakcji traktatu protektoratu rząd francuski nie użyje żadnego wyrażenia, któreby mogło naruszyć prestige cesarstwa chińskiego. Zaszła więc konieczność zmiany traktatu Harmanda, co uskuteczniono w traktacie z 6 czerwca 1884 r. Zmieniał on w następujących punktach traktat Harmand'a: 1) w art. 1 „Francja będzie kierowała stosunkami wszystkich mocarstw zagranicznych, w ich liczbie Chin, z rządem annamickim", usunięto wyrazy „w ich liczbie Chin", co miało oznaczać, że Chiny bez specjalnego wymienienia wchodziły w szereg mocarstw; 2) 4 prowincje, które traktat Harmanda przyłączył do Kochinchiny i Tonkinu wróciły do Annamu.

Co do wykonywania samego protektoratu, to traktat ten nie zmieniał, a tylko precyzował klauzule traktatu Harmand'a. Sam charakter protektoratu był inny dla Annamu, a inny dla Tonkinu. W Annamie funkcjonarjusze-tubylcy w dalszym ciągu mieli wykonywać swe funkcje poza bezpośrednią kontrolą protektora, z wyjątkiem administracji ceł, robót publicznych i wogóle usług, wymagających jednolitego kierownictwa. Poza przepisami traktatu i obowiązkiem przestrzegania polityki, zgodnej z interesami Francji, administracja wewnętrzna Annamu jest niezależna, a rezydent ma tylko wpływ moralny. Oprócz eskorty rezydenta generalnego i posterunków wojskowych, stanowiących policję w miastach otwartych, wojska francuskie nie mogą konsystować w Annamie.

Niebawem jednak nieudolność dworu w Hue i brak myśli przewodniej w polityce francuskiej w Annamie stały się przyczyną coraz bardziej wzmagających się zamieszek, co doprowadziło do ekspedycji generała de Courcy. Zawarł on w 1885 r. konwencję, która znosiła odrębność Tonkinu od Annamu, a węzły protektoratu znacznie zacieśniała. Rząd francuski tej konwencji nie zaaprobował, obawiając się, że będzie ona niepopularna w Annamie. Aż do ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy podstawą prawną protektoratu była depesza francuskiego ministra wojny z 13 sierpnia 1885 r., według której system protektoratu nad Tonkinem mógł być zastosowany do Annamu stosownie do uznania przedstawiciela Francji. Zapanował teraz „régime" wojskowy, przy którym nie mogło być mowy o zwykłym protektoracie dyplomatycznym: każdy akt króla wymagał kontrasygnaty rezydenta generalnego, przez co żadna dziedzina udzielności nie była już wolna od ingerencji protektora. Zakończeniem tego régime'u był dekret z 27 stycznia 1886 r.

*) W Tonkinie natomiast mieli być zainstalowani rezydenci fracuscy, kontrolujący administrację miejscowych mandarynów, odwołanych na ich życzenie. Rezydenci ci mieli wymierzać sprawiedliwość we wszystkich sprawach, w których jedną ze stron byłby Europejczyk lub nie Annamita, kontrolować policję we wszystkich skupieniach ludności, czuwać nad ściąganiem podatków. Był to zatem bardzo ściśle sprecyzowany i daleko posunięty protektorat, ale tylko w stosunku do Tonkinu.

nica, owies, alfa). Przyszłość ekonomiczna Tunisu w dużej mierze zależy od eksploatacji jego bogactw kopalnianych i w tym względzie czynniki francuskie prowadzą stałe wysiłki. Surowce jednak w tej dziedzinie kierowane są raczej zagranicę. Natomiast podniesienie strony gospodarczej, gdy chodzi o produkcję rolniczą i hodowlaną, idzie w kierunku wzmocnienia zdolności eksportowych do Francji.

Dość młodym jeszcze organizmem w sensie utrwalenia wpływów kolonizacyjnych, rozwoju gospodarczego i ruchu handlowego jest **Marokko.** Obrót handlowy w roku 1929 wynosił tu 3.780 miljonów fr., z czego na Francję przypada 1.668 milj. fr. Import francuski przewyższa eksport do Francji o 702 milj. fr. I tu nadwyżka tłumaczy się dużemi inwestycjami, jakie dokonywane są w różnych dziedzinach rozwoju gospodarczego Marokka. Z Francji sprowadza się w pierwszym rzędzie wszelkie materjały budowlane (kolejowe, portowe), maszyny rolnicze, dalej materjały włókiennicze, wreszcie wiele produktów spożywczych. Do metropolji idą stąd: bydło, wełna i skóry, żyto i owies. Najważniejszą pozycją staje się tu produkcja kopalniana. W tym kierunku Marokko przedstawia wielce obiecujące perspektywy.

***

Rozpatrując ruch handlowy pomiędzy Francją i jej kolonjami, skonstatować można przedewszystkiem zjawisko zwiększania się eksportu francuskiego, a zmnieiszanie się importu towarów kolonjalnych do Francji.

A więc kolonje Afryki Północnej, jak Algier, Tunis i Marokko, szczególniej te dwie pierwsze, w dużym stopniu wzmogły import swój w stosunku do roku 1928, natomiast pozycje eksportowe zmniejszyły się i to dość znacznie np. dla Algieru i Marokka:

	IMPORT		EKSPORT	
	r. 1929	r. 1928	r. 1929	r. 1928
	Milj. fr. franc.			
Algier	4.553	4.043	2.924	2.995
Tunis	1.382	1.068	704	605
Marokko	1.186	1.184	482	568

Indochiny, Afryka Zachodnia i Madagaskar wykazują identyczny proces w swym obrocie handlowym z Francją. Wreszcie w wielu wypadkach podobne zjawiska zachodzą w kolonjach o mniejszych jeszcze zdolnościach handlowych.

Można stąd wyciągnąć wniosek, że lokalne czynniki kolonjalne francuskie, przedewszystkiem czynniki handlowe, dość jednostronnie ujmują zagadnienia handlu kolonij z metropolją. Idąc w kierunku wzmożenia importu francuskiego, coraz to silniejszej ekspansji produktów francuskich na rynkach kolonjalnych, gdy chodzi o eksport produktów kolonij, zmierzają raczej w kierunku szukania dla tych produktów rynków zagranicznych.

Prawdopodobnie w grę tu znowu wchodzić muszą dogodniejsze warunki tranzakcyj z zagranicą, osiąganie lepszych cen, niż w metropolji. Widzimy np. osłabienie tendencji eksportowej do Francji dla całego szeregu produktów: cukru, kawy, tytoniu, kakao, oliwy, gumy, surowców roślinnych medycznych etc.

To też ostatniemi czasy zjawisko to jest szeroko komentowane w kierowniczych sferach gospodarczych metropolji i są czynione pewne refleksje na temat fałszywej taktyki czynników kolonjalnych, które przenoszą punkt ciężkości eksportu kolonjalnego na rynki zagraniczne, zamiast dążyć do wzmożenia tego eksportu do metropolji. Rozpoznawany jest tu bowiem dość zasadniczy moment, mianowicie ten, że metropolja nie powinna się uciekać do zaspokojenia swych potrzeb na rynkach zagranicznych, skoro odnośne produkty może znaleźć na rynkach swych kolonij.

W tym względzie prowadzona jest we Francji baczna obserwacja niepożądanego procesu i poszukuje się sposobów, mogących zaradzić temu zjawisku.

R. WEGNEROWICZ.
Konsul R. P. w Marsylji.

PRZYCZYNKI DO DZIEJÓW KOLONJALNYCH FRANCJI

PROTEKTORATY INDOCHIŃSKIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ANNAM.

Królestwo Annamu, w okresie którym się będziemy zajmowali, obejmowało część dzisiejszej Kochinchiny, Tonkin, Laos, a nawet część Kambodży. Ze względu jednak na płynność stosunków politycznych w Azji, a więc trudność ścisłego ustalenia granic, trzeba przyjąć dla Annamu obszar, określony traktatem protektoratu z 1884 r. Przyjmując to kryterjum, musimy oddzielić od Annamu: Kochinchinę, Kambodżę, Laos i Tonkin.

W chwili, gdy państwa europejskie zaczęły rozszerzać swe wpływy na Dalekim Wschodzie, Annam pozostawał w zależności od Chin. Zależność tę możnaby określić terminem protektoratu, pamiętając jednak, że nie można go oceniać według pojęć dzisiejszych. Annam zachowywał bowiem odrębność, autonomję wewnętrzną, a zależność od Chin objawiała się tylko w zatwierdzaniu przez cesarza chińskiego każdorazowego władcy Annamu; ten zaś, otrzymawszy raz inwestyturę, nie był już krępowany w wykonywaniu swej władzy. Chiny z tego protektoratu nie miały bezpośrednich korzyści politycznych. Był to raczej rodzaj związku moralnego, który można sobie wytłómaczyć charakterystyczną dla ludów wschodnich ideą duchowego zwierzchnictwa Chin nad wszystkiemi ludami Wschodu, grupującemi się wokół tej wspólnej matki, kolebki cywilizacji i religji.

Chociaż Francja miała pewne stosunki z Annamem już od XVII w., to wszakże ograniczały się one wyłącznie do działalności misjonarzy francuskich. Pierwszy traktat o większej doniosłości zawarty został w 1787 r. Cesarz Annamu wzamian za pomoc, militarną i finansową, udzieloną mu przez Francję, zobowiązał się otworzyć swój kraj dla handlu i wpływów francuskich. Stosunki Francji z Annamem ulegają przerwie i wznowione zostają dopiero w 1859 r., kiedy to Napoleon III podjął zbrojną akcję dla położenia kresu prześladowaniom Francuzów w Annamie. Rezultatem tej akcji było zdobycie południowych prowincyj Indochin, odstąpionych Francji traktatem z 1862 r. Traktat ten, nie ograniczając suwerenności króla Annamu nad zmniejszonem teraz jego terytorjum, pozwalał rządowi francuskiemu (nie zobowiązywał go jednak) na ingerencję w dziedzinie polityki zagranicznej Annamu, gdyby ten znalazł się w niebezpieczeństwie. Król Annamu wszakże nie może

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

o organizacji i funkcjonowaniu protektoratu francuskiego w Indochinach. Protektoraty nad Annamem i Tonkinem uznane zostały za resorty oddzielne i niezależne, mające własne swe prawa, swój budżet i środki finansowe i niezwiązane z metropolją innemi węzłami, oprócz tych, które wynikają z mianowania rezydenta generalnego i kilku wysokich urzędników. Atrybucyj rezydenta dekret ściśle nie formułował, co mogło prowadzić do ingerencji we wszystkie sprawy publiczne, a co za tem idzie do zupełnej niewoli.

Nowy jednak rezydent, Paweł Bert, potrafił usunąć z poprzednich umów wszystko, co obrażało godność Królestwa Annamickiego, zatrzymując jednak wszystkie korzyści Francji. Należy zaznaczyć, że ani Konwencja de Courcy ani wzmiankowane depesze ministra wojny nie zostały nigdy ratyfikowane, wobec czego przetrwała dwoistość protektoratu nad Annamem i Tonkinem.

BOLESŁAW CELIŃSKI.

WSPOMNIENIA Z EKSPEDYCJI SZOLCA-ROGOZIŃSKIEGO DO KAMERUNU W R. 1882.

ZAJĘCIE KAMERUNU PRZEZ NIEMCÓW *)

W roku 1882 trzech Polaków, Stefan Szolc-Rogoziński, oficer marynarki, Klemens Tomczek, geolog i niżej podpisany, zorganizowawszy, głównie z funduszów Rogozińskiego, skromną ekspedycję naukową wyruszyło do Afryki na brzeg południowo-zachodni. Oprócz poznania całego wybrzeża zachodniego, głównym celem wyprawy było badanie gór i rzeki Kameruńskiej i możliwe posunięcie się wgłąb, podówczas nieznanego lądu. W kwietniu „Łucja Małgorzata" (tak się nazywał niewielki stateczek, zakupiony przez członków ekspedycji) zarzuciła kotwicę u podnóża gór Kamerunu.

Wybraliśmy wysepkę Mondoleh, leżącą w zatoce Ambas (Kameruńskiej) nawprost gór położonej, tam wybudowaliśmy domek i z tej stacji w przeciągu przeszło 3 lat robiliśmy bezustanne wycieczki i badania kraju.

Po rocznym pobycie, zmarł na czarną febrę dzielny nasz towarzysz ś. p. Klemens Tomczek. Pozostało nas dwóch i dzieliliśmy wspólne losy bez przerwy aż do powrotu do kraju.

Od chwili przybycia naszego do Kamerunu, tak marynarka francuska, jak i angielska, otoczyły młodych podróżników serdeczną opieką. Okręty francuskie rzadziej, angielskie bardzo często zawijały do Kamerunu, zbaczając umyślnie z drogi, aby się z nami zobaczyć, ofiarowywały wszelką pomoc, opiekę lekarską, często dzieliły się prowiantami. Ta opieka moralna bardzo nam pomagała w stosunkach z krajowcami; wiedzieli oni, że za nami stoi siła, że każda krzywda, nam wyrządzona, byłaby natychmiast surowo ukarana. Może dzięki temu, może i łagodne, przyjacielskie postępowanie z krajowcami, zjednało nam ich życzliwość, dość, że wszędzie — szczególniej w górach — byliśmy radośnie witani przez ludność i miejscowych kacyków.

Nie było miesiąca, aby jaki okręt angielski nie zarzucił kotwicy w pobliżu naszego domu często też miewaliśmy wizyty konsula generalnego angielskiego, p. Harolda Whita i jego małżonki, zamieszkałych w Kalabarze, odległym o dzień drogi, a z którymi zaprzyjaźniliśmy się.

Stan taki trwał blisko trzy lata.

Kamerun był oddawna uważany za kolonję angielską. Ludność znała tylko zepsuty język angielski. Faktorje na rzece były angielskie, a tylko jedna niemiecka, firmy Woermana z Hamburga.

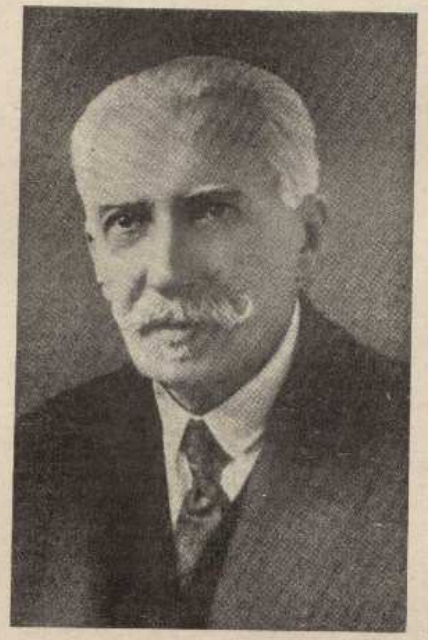
W roku 1884, z inicjatywy Bismarcka, Niemcy zaczęli się rozglądać po świecie, szukać dla siebie odpowiednich kolonij zamorskch, w którychby mogła znaleźć pracę ludność bezrobocza w domu, a handel — zbyt towarów, zastosowanych do potrzeb krajowców.

Na pierwszy plan wysunięto zajęcie Kamerunu i przeprowadzono je częściowo w sposób następujący:

Najpotężniejszym kacykiem na rzece Kameruńskiej był „King-Bell". Cały handel zamienny na zachodniem wybrzeżu Afryki, jest oparty na kredycie; dany pośrednik handlarz, otrzymuje pewną ilość towarów, idzie wgłąb kontynentu i nabywa od buszmanów kość słoniową, kauczuk, heban i t. p., wraca na brzeg, spłaca faktorji część otrzymanego awansu i otrzymuje znów nowy znacznie większy. Na tych zasadach i król Bell prowadził handel z faktorją niemiecką.

Pewnego dnia zarządzający faktorją wzywa kacyka i oświadcza mu, że z uwagi na znaczne obroty handlowe, jakie faktorja prowadzi z kacykiem, otwiera mu kredyt nieograniczony.

Podobna propozycja mogła murzyna tylko uszczęśliwić i oszołomić, to też korzystał z niej szeroko, wybrał towarów na paręset tysięcy marek, nakupował sobie żon, rozbudował się, stroił siebie i swoje kobiety w kosztowne tkaniny, lecz nie myślał o spłatach długów. Cały plan był zgóry ułożony.



Prof. Leopold Janikowski.

Pewnego dnia przybywa okręt wojenny niemiecki, wzywa na pokład kacyka i tam mu oświadczają, że jedno z dwojga, albo spłaci cały dług, zaciągnięty w faktorji, albo będzie aresztowany, wywieziony do Europy, a miasto jego zostanie zbombardowane. Tak zaskoczony „King-Bell" rozpacza, błaga o cierpliwość i dłuższy termin spłaty. Ujęci niby jego prośbami, stawiają mu Niemcy ultimatum, że, gdy podpisze w swojem imieniu i mniejszych kacyków, zamieszkałych na rzece, traktat, oddający kraj pod protektorat niemiecki i wywiesi flagę państwową na swojem terytorjum, wtedy darują mu cały jego dług. Układ został zawarty, przybyło jeszcze parę okrętów niemieckich na rzekę i w ten sposób rzeka Kameruńska stała się kolonją niemiecką.

Podniósł się gwałt. Słuszne oburzenie Anglików nie miało granic, gdyż uważali, że od kilkudziesięciu lat oni są panami w Kamerunie, oni rozciągają protektorat nad krajem i żyli dotąd w zupełnej zgodzie z krajowcami. Niestety— zbyt ufali, że nikt im w drogę nie wejdzie i nie zawierali formalnych, piśmiennych traktatów z kacykami.

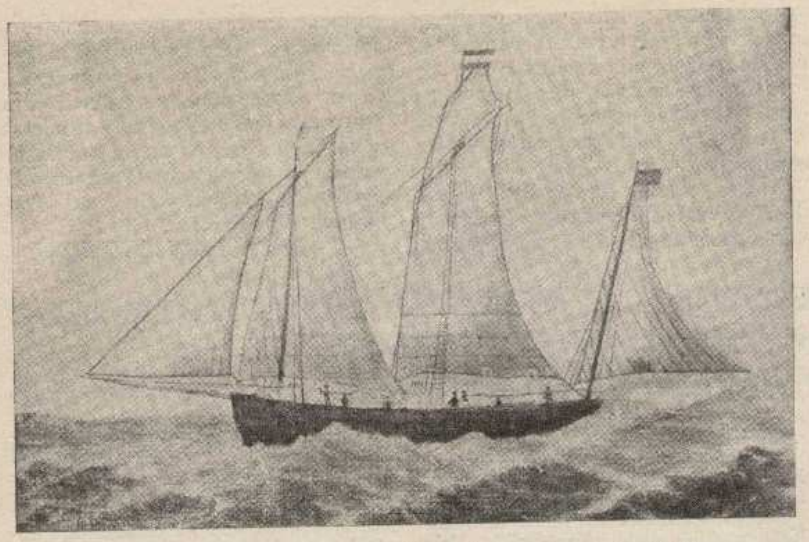
Niemcy dokonali dzieła w połowie, mieli w swych rękach rzekę, lecz bogate góry Kameruńskie były dotąd moralnie angielskie. Rozpoczęli więc robotę w górach, jednak tu szło im opornie. Zjednali sobie wszakże podarkami, ważny punkt na cyplu przy wejściu do zatoki, ale miejscowy kacyk wahał się jeszcze podpisać traktat i wywieszać flagę, brał podarki i czekał na to, co zrobią inni.

Wkrótce po zajęciu przez Niemców rzeki, zjawiają się w zatoce dwa okręty wojenne angielskie i dowódcy ich wraz z konsulem Whitem składają nam wizytę na naszej stacji w Mondoleh. Po przywitaniu i omówieniu zaszłych ostatnio wypadków starszy rangą dowódca kanonierki występuje do nas z przemową następującą:

— Przez cały czas waszego pobytu w tym kraju, otaczaliśmy was serdeczną opieką, uważając, że — jakkolwiek nie nasi rodacy, przybyliście tu nie dla handlu, lecz dla pracy naukowej, marynarka więc każdego państwa, winna była wam dawać możliwą pomoc. Często sły-

*) Artykuł niniejszy jest fragmentem odczytu, jaki wygłosił w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w dniu 30.I.1931 na zaproszenie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, prof. Leopold Janikowski, jedyny żyjący uczestnik wyprawy Szolca-Rogozińskiego do Kamerunu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Żaglowiec „Łucja Małgorzata" według współczesnego obrazu.

szeliśmy od was słowa wdzięczności, dziś możecie tego czynem dowieść. Pomóżcie nam, Anglikom, do zajęcia gór! Musimy uprzedzić Niemców. Krajowcy są wam życzliwi, nam nieznajomym nie ufaliby.

Zdecydowaliśmy się w jednej chwili i przyjęliśmy propozycję. Odmówiwszy wojskowej eskorty, zorganizowaliśmy dwie ekspedycje i wyruszyliśmy w góry, zabierając podarki dla kacyków i fetyszerów, gotowe traktaty do podpisu i flagi angielskie. Na czele ekspedycji stanął Rogoziński i ja, zabezpieczeni dowodami, że działamy, jako delegaci angielscy. Rezultatem naszej pracy było, iż w ciągu miesiąca kilkudziesięciu kacyków podpisało traktaty na rzecz Anglji, a wysłannicy niemieccy zastawali już wszędzie flagi angielskie. Praca była forsowna. Był to wyścig po dzikich, kamienistych terenach górskich, bez odpoczynku; często robiło się po 30 i więcej kilometrów dziennie, z nogami poranionemi i przy febrze męczącej. Mogliśmy być jednak dumni z rezultatów. Powróciwszy, oddaliśmy konsulowi dokumenty. Góry były angielskie!

Wściekłość Niemców nie miała granic. Bismarck, mówiąc w parlamencie o zajęciu rzeki Kameruńskiej, zaznaczył, „że niestety góry nie są nasze, a to dzięki dwóm przeklętym Polakom, Rogozińskiemu i Janikowskiemu, lecz wydałem rozkazy unieszkodliwienia ich".

O tych pogróżkach nie wiedzieliśmy i spokojnie prowadziliśmy swoje zwykłe prace.

Jak już wspominałem, jedyne miasto, położone na brzegu przy wejściu do zatoki nie podpisało dotąd traktatu. Kacyk miejscowy brał podarki z jednej i z drugiej strony i uważał, że z tem mu najwygodniej. Punkt był strategicznie bardzo ważny, należało więc niepewności kres położyć. Przybyła w tym celu kanonierka angielska.

Pomimo naszych odradzań, urządza komendant zbrojną ekspedycję. Cztery serwboty, z załogą po 30 uzbrojonych marynarzy, w każdej łodzi mitraljeza. W łodzi czołowej komendant, oficerowie, Rogoziński i ja. Po przybiciu do brzegu wyskakuję na ląd. Za chwilę słyszę wołania towarzyszy, abym się cofnął. Zdziwiony, nie usłuchałem, lecz, spojrzawszy w górę, widzę, że kilkuset murzynów pędzi po stromej ścieżce ku wybrzeżu: wszyscy uzbrojeni, wznoszą dobrze mi znane okrzyki wojenne.

Łodzie nasze uszykowały się do boju. Wycelowały armaty, lecz na szczęście strzelać nie mogły, gdyż ja pierwszy byłbym ich celem.

Oparłem się o drzewo i czekałem. Gdy nadbiegł kacyk, krzyknąłem:

— To tak witacie przyjaciół? Przywiozłem wam białych, piękne podarki, a wy biegniecie z wojną. Broń na ziemię!

Kacyk rzuca swój karabin i po chwili stos broni leży u moich nóg. Murzyni słusznie pokazują na nasze łodzie, mówiąc:

— To wy przybywacie z wojną. Co znaczą armaty i żołnierze? Przybądź Ujani (takie mi dawali przezwisko, to jest „lampart z białą piersią"). Sami to zrobimy przyjacielski palawer.

Ku zdumieniu Anglików, uściskaliśmy się i maleńką pirogą powróciłem do towarzyszy.

Na okręcie zdecydowaliśmy, że na przyszłość będę sam próbował szczęścia.

Jakoż w kilka dni potem uszykowałem wielką łódź krajową z załogą 12 murzynów-wioślarzy, zabrałem podarki, traktat i pod flagą angielską wyruszyłem ze wschodem słońca. Zbliżywszy się do brzegu, ze zdziwieniem widzę, że w pobliżu miasta, do którego dążę, stoi duży okręt niemiecki. Była to korweta „Bismarck". Musiałem przepływać pomiędzy korwetą a brzegiem; z korwety lornetowali tylko moją łódź. Wylądowałem spokojnie. Na brzegu zgromadziła się cała ludność miasta, urządziliśmy zaraz palawer, t. j. uroczystą naradę. Przekonałem zebranych, że gdy całe góry oddały się pod opiekę Anglików, to oni nie mogą się wyróżniać. Doręczyłem piękne podarki: tkaniny, broń i t. p. i w rezultacie kacyk podpisał krzyżem traktat. Wywiesiliśmy nad brzegiem morza dużą flagę, ostrzelali ją z karabinów dla powagi, poczem rozpoczęły się tańce radosne, krótki posiłek i o godzinie 11-tej rano powracam tą samą drogą do domu.

Nadpływając ku korwecie niemieckiej, spostrzegam na niej ruch gorączkowy. Spuszczają trzy wielkie łodzie— serwboty — na wodę, a uzbrojeni marynarze zajmują w nich miejsca. Uważam to za przygotowania do jakichś manewrów. Niestety były to zbrodnicze zamiary, planowane na mnie. Łodzie niemieckie zataczają półkole i, przepuściwszy moją łódź, nie zważając na flagę angielską, rozpoczynają ogień karabinowy. Na szczęście morze było wzburzone, podrzucało łodziami, kule, jakkolwiek gęste, padały naokoło nas, nie raniąc nikogo. Murzyni moi rzucili się do wioseł. Lekka łódź krajowa pomknęła, jak strzała i oddaliła się tak znacznie, że salwa karabinowa była już mnie, u-bezpieczna. Widzi to dowódca korwety, komendant Karcher i osobiście kieruje mitraljezę Hotchkisa na moją łódź. Gdy wielkie kule zaczęły padać naokoło nas, wyprzedzać łódkę, nie mogłem już zapanować nad strachem moich murzynów; wszyscy rzucili się w morze, płynąc ku pobliskim skałom. W łodzi pozostałem sam. Dopędzają mnie Niemcy i oficer dowodzący oświadcza, iż jestem aresztowany. Przesadzają mnie na jedną ze swoich łodzi i w tryumfie prowadzą jeńca do korwety. Na schodkach przy wejściu na okręt, przyjmuje mnie oficer zapytaniem:

— Czy nie jest pan raniony?

— Nie.

— Ilu ludzi ma pan zabitych?

— Ani jednego.

— Jakto ani jednego, przecież tylu spadało w wodę.

— Tak, ale ze strachu — odpowiadam. — Źleście strzelali.

— W takim razie moja rola skończona. Jestem doktorem. Proszę na pokład.

Na pokładzie przyjmuje mnie komendant w otoczeniu oficerów i rozpoczyna badanie:

— Nazwisko pana?

— Janikowski.

— To nieprawda! Pan się nazywa Rogoziński.

— Nie mogę panu udowodnić, kim jestem. W lasy Afryki nie zabiera się dowodów osobistych.

— Wszystko jedno: Janikowski, czy Rogoziński, mam rozkaz aresztowania panów i przewiezienia do Europy.

Protesty moje, że nie jestem ich poddanym, że w danej chwili jestem urzędnikiem angielskim, że spełniam czynność urzędową, płynąłem pod flagą angielską i t. p. nic nie pomogły. W odpowiedzi usłyszałem, że w nocy odpływamy. Zwracam się wtedy do komendanta z oświadczeniem, że ulegam przemocy. Ale w stroju lekkim, białym nie mogę jechać do Europy, proszę więc o pozwolenie napisania do Rogozińskiego, aby mi przysłał potrzebne rzeczy. Zgadzają się, lecz pisać nie wolno, mogę tylko przez murzynów dać ustne polecenie.

W czasie naszych rozmów wyłowiono moich murzynów, ukrytych w skałach i wraz z łodzią przyprowadzono do korwety. Zawołałem starszego „hetmana" i, czego się Niemcy nie spodziewali, w krajowym języku daję mu polecenie:

— Płyńcie do konsula angielskiego i opowiedzcie, co się tu stało. Za pośpiech czeka was suta nagroda.

Odpłynęli.

Po załatwieniu tych czynności, Niemcy starali się być dla mnie bardzo uprzejmi, oddali mi salonową kajutę, zaprosili na wspólny obiad z oficerami; rozmowy obojętne o Afryce i o Kamerunie.

Tak przeszedł dzień. Przed zacho-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl


Umgegend
des
CAMERUN-GEBIRGES
in
WEST-AFRIKA.
Maßstab 1:1000 000
Erklärungen:
EDEA Stammesnamen
Küste unter deutschem Protektorate
Rumby-Bge
Bakundu-ba-Bundi
Elephanten See
Manbenda
Makonje
Bakundu-ba-Mundeckl
N'Gonga
Rio del Rey
Bakundu-ba-Mimbo
Bonga
Mundeckl
Bakoko
Bundu
Mundame
Bonga ja Modunge
Bimbia
Mundame
Bundsh
Bakoko
Wabea
Batanga
Mungo
Kamerun-Gebirge
Mongo ma Loba
Mungo
Fernando Póo
(Span.)
Guinea
Bight of Biafra
Bakoko
Mabea
Mabea
Mabea

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

wówczas admirał niemiecki. Kałogieras i dwóch oficerów podpływają do okrętu niemieckiego. Zdziwienie Niemców było ogromne, gdy zobaczyli banderę rosyjską. Admirał wychodzi na schodki i wita przybyszów okrzykiem:

— Prędzej bym każdą inną narodowość mógł tu witać, lecz okręt rosyjski chyba po raz pierwszy zjawia się na tych wodach.

Na to odpowiada Kałogieras:

— Pan admirał dziwi się banderze rosyjskiej, a właśnie jej powinien był oczekiwać po ostatnich zajściach w zatoce Ambas i brutalnem ostrzeliwaniu i aresztowaniu naszego poddanego.

— A, jeżeli pan komendant przybywa w sprawie urzędowej, to nie będziemy tu jej roztrząsali. Proszę do salonu.

Po wzajemnych wyjaśnieniach Kałogieras postawił ultimatum, mówiąc admirałowi:

— Wie pan dobrze, dlaczego okręty rosyjskie są odwoływane do Europy i ja otrzymałem taki rozkaz; teraz nie mogę jednak inaczej postąpić i albo otrzymam zapewnienie, że nasi poddani nie będą więcej atakowani, albo prześlę telegram do Petersburga, że ruszyć się stąd nie mogę, i, o ile mój słaby kliper może bronić podróżników od napaści, będę ich bronił.

Admirał w rezultacie oświadczył:

— Rzeczywiście władze cywilne niemieckie dały rozkaz aresztowania dwóch Polaków, słusznie czy niesłusznie, nie moja rzecz. Od admiralicji jednak nie mam dotąd rozkazu, więc mogę pana komendanta zapewnić, że na morzu będą odtąd bezpieczni. Niech ich aresztują władze cywilne na lądzie, gdy się kiedy znajdą w kolonji niemieckiej.

Byliśmy więc zabezpieczeni.

Podczas śniadania na okręcie rosyjskim czuję, że śruba okrętowa jest w ruchu.

— Co to, kapitanie, płyniemy? — zapytuję.

— Tak — odpowiada — śmiejąc się Kałogieras — odpłyniemy trochę dalej, a z niewoli rosyjskiej nie tak prędko was zwolnię, jak Niemcy.

I byliśmy w serdecznej gościnie przez 2 tygodnie na okręcie. Wszyscy oficerowie wysilali się, aby uprzyjemnić nam pobyt, a przy pożegnaniu każdy chciał się dzielić z nami kosztownemi pamiątkami, jakie zebrał w podróży. Pomimo protestu za naszą łodzią płynęła druga z podarkami od komendanta i oficerów. Nastąpiło salutowanie flagami polską i wojenną rosyjską i „Najezdnik" odpłynął, dając jeszcze długi czas pożegnalne sygnały.

Czy więc Polacy, którzy z narażeniem życia zajmowali kolonję kameruńską, nie mają pewnych praw, chociażby do części tego terytorjum? Kraj to bogaty, może nie nadaje się narazie do kolonizacji rolniczej, lecz bogactwa mineralne i roślinne są niewyzyskane dotąd, a dla handlu naszego przy powstaniu odpowiednich fabryk, wyrabiających przedmioty specjalne na handel zamorski, jak to jest w Hamburgu i w Liverpoolu — może być źródłem poważnych dochodów.

Towarzysze moich podróży nie żyją... Może mnie będzie dana nagroda, że dożyję, kiedy flaga polska powieje nad Polską Kolonją, a Orzeł nasz, roztoczy swe opiekuńcze skrzydła nad Kamerunem.

LEOPOLD JANIKOWSKI.

PIONIER PRACY POLSKIEJ W ARGENTYNIE

Przy zwiedzaniu terenów wychodźtwa polskiego odkrywa się często ze wzruszeniem porosłe zielem niepamięci ślady pracy pierwszego pokolenia Polaków na obczyźnie — wygnańców politycznych. Wyrzuceni z kraju przez klęski polskie, unosili z sobą impet bohaterstwa, śmiałą inicjatywę i niezmożony hart ducha, który nadawał ich życiu pewien wysoki ton, wywołujący sympatję i szacunek dla imienia polskiego. Zalety te, a nierzadko i wiedza i kultura, w Polsce zdobyta, miała wysoką cenę, zwłaszcza w krajach nowych, skąpo zaludnionych i odczuwających brak fachowych kierowników. Więc choć zrazu powstańcy borykali się zwykle z gorzką biedą, często dochodzili potem do poważnych stanowisk i mieli nieraz sposobność wyświadczenia znacznych usług gościnnemu krajowi, który ich przyjął, czem zasłużyli sobie na wdzięczną pamięć. Zarówno ich walki młodzieńcze o wolność, jak też późniejsze zasługi pracowitego życia wzbogaciły polskie dziedzictwo duchowe, zjednały Polsce przyjaciół. Nie powinniśmy przeto dać im zaginąć w zapomnieniu. Choć dzieje tułaczki tych pierwszych emigrantów mogłyby dostarczyć wielu tematów dla fantastycznych opowieści, godny uwagi i wielce pouczający jest nawet suchy opis faktów, albo przypadkowo zebrana garść wspomnień z ich życia. Dlatego podzielić się chcę z Polakami w kraju wiadomościami, zasłyszanemi w Argentynie o jednym z czcigodnych przodków dzisiejszej emigracji — inżynierze Zdzisławie Celińskim.

Urodzony w r. 1847 w rodzinie ziemiańskiej i w szlacheckich tradycjach wychowany, zaciąga się w 1863 r. jako 16-letni chłopiec do szeregów Langiewicza. Pod Panasówką, w walce z czterokrotnie liczniejszym nieprzyjacielem, ranny jest w obie nogi. Po wyleczeniu się bierze udział w bitwie na Polanie Trzech Dębów w miechowskiem. Wychodzi z niej ze strzaskanym karabinem, ranny w rękę, ale ze stopniem porucznika. Po przejściu granicy austrjackiej wraz z innymi internowany w Ołomuńcu, niebawem na wolność wypuszczony, rozpoczyna tułaczkę we Francji. Wstępuje tam do szkoły inżynierji, otrzymuje dyplom młodszego inżyniera i mając lat 21, udaje się do Argentyny.



Poseł Rzeczypospolitej w Argentynie, Min. Mazurkiewicz, składa wieniec na płycie grobowej zasłużonego Polaka, powstańca z 1863 r. inżyniera Zdzisława Celińskiego, w Rosario de Santa Fé.

Cenzus naukowy nie otwiera mu zrazu świetnych widoków zarobkowych. Zaczyna od dźwigania ciężarów jako prosty robotnik portowy. Z pierwszych zaoszczędzonych zarobków zakłada warsztat stolarsko-ślusarski. Uśmiechnęło się wówczas dla niego szczęście osobiste, ale na krótką tylko chwilę. Gruźlica zabrała mu młodziutką, urodziwą narzeczoną, a strata ta dotknęła go tak głęboko i boleśnie, że nie mógł znieść widoku miejsc i ludzi przypominających mu zmarłą i, spieniężywszy swój warsztat, powędrował na północ, do podzwrotnikowej prowincji San Juan. Zorganizował tam pierwsze przedsiębiorstwo przewozowe, łączące stałą komunikacją prowincję tę z Buenos Aires. Droga odbywała się na wozach, ciągnionych przez konie i muły. Po kilku latach, gdy mu się to zajęcie, dość uciążliwe, sprzykrzyło, założył spółkę budowlaną, na której wszakże źle wyszedł, bo wspólnik niesumienny zarwał go i w świat powędrował, pozostawiając mu długi do spłacenia.

Wreszcie znajduje Celiński pracę, odpowiadającą jego fachowemu uzdolnieniu. Powierzają mu sporządzenie trasy kolei z Buenos Aires do Santa Fe. Dobre wywiązanie się z tego zadania otwiera mu wrota służby rządowej. Mianowany inżynierem robót publicznych wykonywa szereg prac ważnych dla rozwoju Argentyny. Pierwszem dziełem jego jest budowa portu Gualguaychu na na rzece Paranie, za którą otrzymał

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

złoty medal od Ministerstwa Handlu i Przemysłu. Przez lat 15 prowadził Celiński studja nad wykorzystaniem sił wodnych dla elektryfikacji kraju. Projekt przez niego opracowany nie został urzeczywistniony z powodu wysokich kosztów, przekraczających ówczesną możność finansową kraju. Dziełem Celińskiego są pomiary rzeki Urugwaj wzdłuż całej granicy brazylijskiej i urugwajskiej, czyli od Salto Grande do krańców Missiones.

Około 1900 roku wysłano go na czele ekspedycji naukowej do Chaco dla zbadania, czy pusty ten, dziki wówczas i zaludniony wyłącznie przez Indjan, kraj nadaje się do osadnictwa białych. Dwuletni pobyt w uciążliwym dla mieszkańca stref umiarkowanych klimacie, wśród trudów obozowego życia, w zupełnem odcięciu od wszelkiej cywilizacji wspominał Celiński, jako jeden z najmilszych, najbardziej owocnych okresów swego życia. Wynikiem ekspedycji było otwarcie Chaco dla kolonizacji. W 15 lat później Celiński wysłany jest ponownie dla uzupełnienia studjów nad glebą i dla wymierzenia gruntów pod przyszłe kolonje. Podróż tym razem trwa dziesięć miesięcy.

Ostatniem dziełem sędziwego już polskiego inżyniera było wystawienie nowego molo w Concepcion, na rzece Urugwaj. Zostało ono w ten sposób wybudowane, że obsługiwać może statki przy różnych poziomach wody, co ogromnie ułatwia korzystanie z portu.

W r. 1918, po 23-letniej pracy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Celiński przechodzi na emeryturę. Otoczony był powszechnym szacunkiem i sympatją, koledzy i przełożeni cenili go wysoko za niezmierną skrupulatność w wykonywaniu każdej pracy i za gorliwość, a nawet poświęcenie przy pełnieniu obowiązków służbowych. Cieszył się opinją wyjątkowo szlachetnego człowieka, zawsze gotowego do świadczenia usług innym. Wdzięczny był szczerze Argentynie za okazane mu zaufanie i uznanie jego pracy. Ale serce ciągnęło go zawsze do Polski. Za rodziną pozostawioną w kraju tęsknił; w r. 1909 sprowadził do siebie brata z kilkorgiem dzieci. Emigrantom polskim starał się zawsze dać pracę, gdy tylko uważał, że są do niej zdatni. Odrodzenie Polski było ostatnią wielką radością Jego życia, nagrodą wielu cierpień. Jednak bolało go i raziło wiele rzeczy we współczesnem życiu polskiem. Niektórych zaś bolączek naszych nie mógł zrozumieć, np. nieprzyjaźni polsko-litewskiej, on, który pamiętał, że Litwini z Polakami walczyli jak najbliżsi bracia w powstaniu. Aczkolwiek od społecznego życia kolonji polskiej trzymał się zdaleka, mieszkając prawie przez całe życie w odludnych pustkowiach, a w ostatnich latach sterany już wiekiem i niedomagający, polska brać robotnicza, wśród której wielu było dawnych żołnierzy, okazywała mu cześć, jako weteranowi walk o niepodległość. Oddawał mu też należyte względy przedstawiciel Rzeczypospolitej, poseł polski w Buenos Aires. Gdy Celiński zmarł dnia 6 stycznia 1929 r. w 83-cim roku życia, w Rosario, rodacy uczcili pamięć jego, umieszczając na jego grobie piękną płytę, ufundowaną ze składek byłych wojskowych, aby zadokumentować tem łączność i wdzięczność współczesnego pokolenia wychodźców polskich dla weteranów powstań i pionierów pracy polskiej na obczyźnie.

MARJA BISKUPSKA.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

REFERAT MIN. ZALESKIEGO W SPRAWIE LIBERJI.

Na ostatniej sesji Ligi Narodów referował Minister Spraw Zagranicznych Zaleski, sprawy Liberji, która jest w Afryce murzyńskiem państwem niepodległem. Głównym przedmiotem referatu była sprawa niewolnictwa, uprawianego przez zamożnych murzynów. Fakt istnienia niewolnictwa w niepodległem państwie murzyńskiem, powołanem do życia właśnie w celu zapewnienia murzynom pełnej wolności, jest jakby ironją losu, a z drugiej strony starym zwyczajem murzyńskim, który dzisiaj napotkać można w różnych częściach Afryki. Biały człowiek nie uprawia już niewolnictwa. Przeciwnie — zwalcza je. Natomiast murzyni czynią wszelkie wysiłki, aby tylko czarnych swych braci czynić swymi niewolnikami. Nawet wysocy urzędnicy liberyjscy są wmieszani w handel niewolnikami.

PLANY KOLONIZACYJNE AUSTRJACKIEGO MINISTRA ROLNICTWA.

Jak donoszą pisma wiedeńskie austrjacki minister rolnictwa Tholer nosi się z zamiarem porzucenia swego urzędu, aby stanąć na czele planowej akcji emigracyjnej, mającej na celu osadzenie około 30 tysięcy austrjackich rolników w Paragwaju. W wywiadzie, udzielonym przedstawicielom wiedeńskiej prasy, oświadczył minister Tholer, że choć ciężko będzie mu opuścić ojczysty Tyrol, rodzinę i dzieci (ma ich ośmioro), postanowił przecież oddać się tej ciężkiej i ofiarnej pracy, zważywszy, że zubożała Austrja ma około 300 tysięcy bezrobotnych i musi część swej ludności skierować na zewnątrz. Minister Tholer nie chce pozwolić na to, aby tysiące jego rodaków miało zginąć bezpowrotnie dla ojczyzny i dlatego chce sam poprowadzić całą akcję. Spodziewa się on, że z poparciem rządu austrjackiego powstanie towarzystwo akcyjne z kapitałem narazie około dwóch miljonów szylingów. Po zebraniu tego kapitału minister Tholer zrekrutuje najpierw pierwszą grupę kolonistów z 30 osób (Tyrolczyków). W miesiąc później mogłaby wyruszyć do Paragwaju druga grupa, złożona ze 150 osób. Z tymi osadnikami przystąpiłby min. Tholer już w ciągu tego lata (t. j. nasza przyszła zima) do stworzenia podstaw kolonji rolnej, tak, żeby możliwe było zebranie przyszłych plonów. Po tych pierwszych żniwach możnaby sprowadzić nowy transport kolonistów, około tysiąca osób, poczem należałoby rozwinąć pewne gałęzie przemysłu. W sumie pragnąłby min. Tholer osadzić na polach paragwajskich około 30.000 osób.

Notując powyższe, prasa wiedeńska wyraża jedynie wątpliwość, czy odprowadzenie z kraju tych 30.000 ludzi stanowić może poważną ulgę w kryzysie bezrobocia i ruiny gospodarczej, jaka dotknęła po wojnie zamożne niegdyś i kwitnące kraje alpejskie.

NIEUDAŁE PRZEDSIĘBIORSTWO FORDA.

H. Ford uzyskał w Brazylji, w stanie Para, od rządu brazylijskiego 6 miljonów akrów ziemi (t. j. 2.500.000 ha) w celu założenia tam plantacyj kauczuku. Koncesja nakładała na niego obowiązek zasadzenia drzewami kauczukowemi corocznie 2.500 akrów (1.125 ha). Wykonanie tego warunku okazało się niemożliwe, pomimo zatrudnienia kilku tysięcy robotników. Poza tem na plantacjach tych wybuchły w roku ubiegłym zaburzenia, tak, że policja z trudem zdołała przywrócić porządek.

W roku bieżącym znów powtórzyły się rozruchy robotników, którzy wyraźnie zdradzali tendencje komunistyczne. I znów policja zmuszona była interwenjować.

Ilość zatrudnionych została zmniejszona z 3.000 do 200. Wielu Amerykanów dobrowolnie zrezygnowało z kontraktów, nie mogąc znieść tropikalnych upałów nad rzeką Tapajos, dopływem Amazonki. Wymagania zarządu plantacyj, odnośnie do wydajności pracy, były zbyt duże, a oparte były na doświadczeniu w klimacie umiarkowanym.

Kalkulacja przedsiębiorstwa, oparta na tej wydajności pracy w klimacie gorącym okazała się niemożliwa. I tu właśnie należy poszukiwać głównego powodu nieudania się przedsiębiorstwa, które H. Forda kosztowało już dotąd kilka miljonów dolarów, jakkolwiek prace prowadzone są niespełna trzy lata. Również i stan Para poniósł poważne straty, w wydatkach, jakie poczynił w związku z przedsiębiorstwem Forda.

Usiłowania Forda założenia plantacyj kauczuku w Brazylji miały na celu uniezależnienie przez własną produkcję amerykańskiego przemysłu gumowego od angielskiej produkcji kauczuku na wyspach Oceanu Spokojnego.

Angielska produkcja w ciągu ostatnich lat 20 bowiem tak wzrosła, że taniością produktu doprowadziła do wyrugowania z rynków światowych kauczuku brazylijskiego oraz do uzależnienia od siebie przemysłu gumowego amerykańskiego.

BEZROBOCIE W AFRYCE.

W angielskiej kolonji Kenya, wskutek zmniejszenia produkcji w różnych przedsiębiorstwach, zostało pozbawionych pracy 150 Europejczyków, którzy, jako bezrobotni zgromadzili się w stolicy kolonji — Nairobi.

W Kenya przebywało w 1929 roku: Europejczyków 16.700, Hindusów 35.500, Arabów 12.500 i około 3.000.000 murzynów.

Ponieważ kryzys w kolonji trwa w dalszym ciągu, przeto bezrobotni nie mają nadziei znalezienia pracy, oraz nie mogą liczyć na wydatne wsparcie ze strony niespełna 17.000 Europejczyków, rozrzuconych zresztą po całej kolonji i odczuwających silnie kryzys gospodarczy.

KOSZTY UTRZYMANIA I ZAROBKI W NIEKTÓRYCH KOLONJACH ARFYKAŃSKICH.

Podane poniżej liczby obejmują nietylko przeciętne wydatki na jedzenie, ale wogóle wszystkie jednomiesięczne koszty, związane z utrzymaniem, mieszkaniem, ubraniem, służebnością i t. p.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

	Utrzym. przeciętne		Zarobki przeciętne		
	1 osoba	Rodzina 4 osoby	Kierown technicy	Handlowcy	Rzemieś.-nicy
Kolonje francuskie:					
Kamerun dol. am.	100.—	175.—	200.—	160.—	120.—
Madagaskar " "	80.—	160.—	200.	160.—	120.—
Kolonje angielskie:					
Kenya, Uganda, Tanganyika, Rodezja dol. am.	100.—	175.—	220.—	150.—	140.—
Kolonje portugalskie:					
Angola dol. am.	60.—	100.—	175.—	120.—	80.—
Mozambik " "	70.—	150.—	250.—	140.—	130.—
Kolonje belgijskie:					
Kongo belg. dol. am.	100.—	180.	250.—	100.—	100.—

Naturalnie koszty te odnoszą się do miejscowości i osad większych, oraz do ludności, nieprowadzącej życia osiadłego na roli. Ludność osiadła w plantacjach wydaje znacznie mniej na swe potrzeby.

CENY ZIEMI W KENYA I W ANGOLI.

W grupie kolonij angielskich w Afryce Wschodniej ceny ziemi w ostatnich latach wzrosły poważnie. Najwyższą swą granicę osiągnęły w kolonij Kenya, gdzie płacono do niedawna za 1 hektar 8 funtów szterl. (t. j. około 350 zł.). Ceny te były wyśrubowane sztucznie przez różnych spekulantów, dzięki dużemu popytowi na tereny.

Dopiero pod wpływem obecnego kryzysu ekonomicznego, jaki dotknął także i kolonje, ceny ziemi, z braku nabywców, zaczynają w tych kolonjach spadać.

W Angoli na wysokim płaskowyżu, ceny ziemi były zawsze umiarkowane i w niektórych tylko wypadkach przekraczały 1 funt szterl. (t. j. 43 zł. za 1 ha). Ceny te nawet pomimo kryzysu, utrzymują się nadal i nie jest przewidywana ich zniżka. Powyższa cena odnosi się do terenów prywatnych, które przygotowane są pod uprawę i na gospodarstwach są już budynki. Natomiast tereny, otrzymywane na podstawie koncesji od zarządu kolonji (w Angoli), mają znacznie niższą cenę, wahającą się od 12 — 15 zł. za 1 ha, ale tego rodzaju tereny są jeszcze nieprzygotowane pod uprawę i bez zabudowań.

ANGOLSKA KAWA WE FRANCJI.

Na mocy umowy z 20.XI.1930 roku Francja przyznała produktom portugalskim minimalne taryfy celne. Korzystając z tych ulg, wprowadziła Portugalja na rynek francuski głównie angolską kawę, której duże zapasy były zmagazynowane w Lizbonie. Kawa ta jest sprzedawana we Francji znacznie taniej, aniżeli kawa z Madagaskaru, gdzie produkcja kawy w ostatnich latach poważnie wzrosła.

Portugalska konkurencja na rynku francuskim wywołała zaniepokojenie wśród producentów kawy w kolonjach francuskich, którzy domagają się rewizji umowy z Portugalją.

BOERZY ANGOLSCY W UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Położenie Boerów, którzy przed niespełna trzema laty przenieśli się z Angoli do Afryki Południowo-Zachodniej, byłej kolonji niemieckiej, będącej pod mandatem Unji, staje się coraz więcej krytyczne. Pomimo udzielenia im poważnych zasiłków przez zarząd kolonji oraz osiedlenia ich na najlepszych terenach, praca ich nie dała dobrych wyników, wskutek czego wszyscy zamierzają powrócić do Angoli.

Ponieważ Boerzy ci byli sprowadzeni do Południowo-Zachodniej Afryki, aby wzmocnić tam element przeciwniemiecki i akcja ta nie dała pożądanych wyników, przeto Niemcy fakt ten przyjmują z wielkim zadowoleniem i dają mu obszerny wyraz na szpaltach swej prasy kolonjalnej.

OTWARCIE KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ FRANCJA — INDOCHINY

Linja powietrzna francuskiego przedsiębiorstwa „C-ie Air Orient", pomiędzy Marsylją i Bagdadem funkcjonuje już od roku. Obecnie linja ta została przedłużona do Indochin. Samoloty, zabierające pocztę, odlatują z Marsylji co dwa tygodnie i przelatują nad Morzem Śródziemnem, Syrją, Irakiem, Persją, północną częścią Indyj i wyładowują pocztę narazie w Sajgonie, gdyż odcinek na terytorjum Sjamu nie ma jeszcze wykończonych lotnisk. Gdy pertraktacje z holenderską Kompanją lotniczą będą ukończone, wówczas poczta będzie wysyłana na wschód co tydzień.

KONGRES AGRONOMICZNY W TUNISIE.

Na dzień 27 kwietnia r. b. zwołany jest do Tunisu kongres agronomiczny, który będzie trwał do 8 maja r. b. Kongres zajmie się wyłącznie działem technicznym uprawy ziemi, jak: hodowlą zbóż, krzewów, warzyw, motorową uprawą ziemi i zastosowaniem wody w rolnictwie.

Uczestnicy zwiedzą stacje doświadczalne w Tunisie, północną część kolonji, uprawiającą zboże, sady oliwek w Sahel i plantacje palm w Djerid.

PRASA NIEMIECKA W SPRAWIE POLSKIEJ AKCJI KOLONJALNEJ.

Ostatni numer (z dnia 1.II r. b.) „Uebersee-und Kolonial-Zeitung" omawia w artykule, zatytułowanym „Najnowsze plany kolonjalne Polski", sprawę kolonizacji Angoli, powołując się na obiegające prasę pogłoski, że „Polska kupuje Angolę", oraz, że ubiega się o osiedlenie 1.000 kolonistów w Angoli. Pismo wysnuwa równocześnie różne wnioski z pobytu Marszałka Piłsudskiego na Maderze.

Trzeba stwierdzić, że pogłoski tego rodzaju nie mogą pochodzić ze źródeł polskich; natomiast musiały one wyłąc się w jakichś głowach, którym zależy na mąceniu czystej wody i przez wrogą nam prasę są rozwałkowywane, ku ogólnej uciesze ludzi roztropnych, śmiejących się z obaw Niemców, którzy wietrzą niebezpieczeństwo polskie nawet w Angoli.

A już całkiem poważnie zaniepokojony jest nasz sąsiad zachodni wysuwaniem naszych pretensyj do Kamerunu. We wzmiankowanym artykule autor zaznacza, że ta sprawa wymaga ze strony niemieckiej „najwyższej uwagi i baczności".

Naturalnie w artykule tym niebrak różnych zgryźliwych uwag pod adresem Polski.

KRONIKA KOLONJALNA

W SPRAWIE KOLONIZACJI POLSKIEJ W ANGOLI.

W związku z szeregiem informacyj, jakie ostatniemi czasy ukazały się w prasie krajowej, a nawet i zagranicznej, na temat możliwości osadniczych i handlowych w Angoli (kolonja portugalska w Afryce), należy wyjaśnić, że w zasadzie, osoby, które posiadają potrzebny kapitał, t. j. około 50 tysięcy złotych— mogą przedsięwziąć wyjazd do Angoli w celu zajęcia się gospodarką rolno-hodowlaną. Zasadniczo biorąc, jest to minimalna suma, jakiej w dzisiejszych warunkach potrzeba osadnikowi, aby mógł się zagospodarować i mieć w przyszłości odpowiednie korzyści z posiadanego gospodarstwa. Wymieniona suma wystarczy na zagospodarowanie się na terenie 200 do 300 ha.

Jeżeli chodzi o handel, to narazie są na terenie Angoli minimalne widoki dla pracowników handlowych. Poważniejsze firmy, natomiast, zarówno handlowe, jak i przemysłowe, o odpowiednim kapitale, mogą mieć pewne widoki powodzenia. Np. wytwórnia pustaków w Lobito, założona przez Polaków, — prosperuje podobno nieźle.

Wyjeżdżając do Angoli, należy być przygotowanym, jak już wspomniano wyżej, na inwestycję poważnego kapitału i na ciężką, pionierską pracę.

ODCZYT O KRYZYSIE EMIGRACYJNYM.

Staraniem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbył się w dniu 27 lutego r. b. w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu wieczór dyskusyjny, na którym członek Zarządu Głównego Ligi, p. Kpt. M. Fularski, wygłosił odczyt p. t. „Obecny kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonjalna".

W rzeczowym referacie prelegent wskazał na ciasnotę terenów, do któ-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

rych można kierować nadmiar naszego przyrostu naturalnego, oraz na brak zdecydowania w tym względzie naszej polityki emigracyjnej. Tezy, wysunięte przez referenta, są niejako podsumowaniem tez Ligi w sprawie polskiej polityki emigracyjno-kolonjalnej. Referent podkreślił mianowicie potrzebę zdecydowania się na określenie terenów dla naszej emigracji, na przeprowadzenie zasady koncentracji Polaków na obczyźnie, na powiązanie interesów ekonomicznych wychodźtwa z krajem, oraz na oparcie całej akcji emigracyjno-kolonjalnej o odpowiednią organizację finansową (Bank Kolonjalny).

W dyskusji, jaka się wywiązała po referacie p. kpt. Fularskiego, zabierało głos szereg działaczy migracyjno-kolonjalnych. Dyskusja wykazała słuszność tez wysuniętych przez prelegenta.

W artykule wstępnym „Pioniera Kolonjalnego" w niniejszym numerze znajdzie Czytelnik streszczenie referatu p. kpt. Fularskiego.

EWIDENCJA PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Nawiązując do poprzednio podawanych w „Pionierze Kolonjalnym" komunikatów, wydział Kolonjalny Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej zwraca się ponownie do wszystkich tych osób, które przebywały na terenie poszczególnych krajów kolonjalnych, bądź jako rolnicy, plantatorzy, handlowcy, bądź jako wojskowi — o rejestrowanie się w Sekretarjacie wydziału Kolonjalnego Ligi przy ulicy Nowy Świat 35. Rejestrację można przeprowadzać osobiście codziennie o godz. 6 do 8 wiecz., lub listownie. Dane te potrzebne są Wydziałowi do zorjentowania się, jakim materjałem ludzkim w zakresie gospodarki kolonjalnej Polska rozporządza.

POŻYTECZNA PLACÓWKA.

Na terenie naszego kraju działa od pewnego czasu Towarzystwo Obrony Ziem Wschodnich. Towarzystwo to ma na celu kolonizację wolnych obszarów na Kresach Wschodnich. Akcję tę należy uważać za pożyteczną i niejako uzupełniającą się z akcją, jaką prowadzi Liga Morska i Kolonjalna, jeśli chodzi o kolonizację zaoceaniczną. Dla obu instytucyj jest duże pole do pracy. Należy bowiem wyczerpać wszelkie środki i wszelkie możliwości, aby obywatelowi polskiemu zapewnić własne warsztaty pracy. Szczególnie, jeżeli chodzi o ludność małorolną i bezrolną, to powinniśmy jej zapewnić w miarę możności osadę rolną przedewszystkiem w Polsce i to właśnie na Kresach Wschodnich, a w braku przygotowanego terenu w kraju, mieć gotowe tereny zaoceaniczne.

Witamy powstanie Towarzystwa Obrony Kresów Wschodnich, jako instytucję poniekąd pokrewną naszym zamierzeniom kolonizacyjnym, a organ Towarzystwa „Polska Wschodnia", jako bratni organ.

PIONIERZY NASI W ANGOLI.

Pionierzy nasi w Angoli, pp. Jesionowski i Kłobukowski osiedli już od paru miesięcy na własnych działkach. Każdy z nich uzyskał po 300 ha gruntu. Na przydzielonych im terenach wybudowali sobie budynek mieszkalny i pomieszczenia dla inwentarza żywego i martwego. Przeprowadzają obecnie irygację gruntów i zakupują stopniowo inwentarz. Instalując się, zatrudniają kilkudziesięciu murzynów. Narazie pod uprawę zdołali przygotować około 30 hektarów gruntu. Dalsze wiadomości o postępie swych prac na nowym warsztacie pracy mają nadesłać w najbliższym czasie. Życzymy pierwszym pionierom pracy polskiej w Angoli jak najowocniejszych rezultatów ich wysiłków.

ZWIĄZEK PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Sekretarjat Związku Pionierów Kolonjalnych (Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej Im. Jana z Kolna) niniejszem przypomina, że biuro Związku czynne jest codziennie w godzinach od 6 do 8 w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy ulicy Nowy Swiat Nr. 35, III. piętro, front.

BIULETYN INFORMACYJNY.

W końcu lutego r. b. ukazał się pierwszy numer „Biuletynu Informacyjnego Ligi Morskiej i Kolonjalnej". Biuletyn ma na celu źródłowe informowanie prasy stołecznej i prowincjonalnej o zagadnieniach morskich i kolonjalnych kraju. Biuletyn ukazywać się będzie co dwa tygodnie.

KSIĄŻKI i CZASOPISMA NADESŁANE

MIĘDZYNARODOWE SYGNAŁY MORSKIE.

Pod takim tytułem została ostatnio wydana nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego książka, opracowana przez inż. W. Huberta, kpt. mar. woj. w st. spocz. (stron 122, tabl. 17, cena w płóciennej oprawie zł. 22).

Ukazanie się tej książki zostanie powitane przez naszych morskich żeglarzy z prawdziwem zadowoleniem, bowiem „Międzynarodowe Sygnały Morskie" dają im możność uniknięcia niejednej przykrej, a nieraz związanej z niebezpieczeństwem życia, sytuacji. Konieczność posługiwania się księgami sygnałowemi w obcych językach była dotychczas jedną z przyczyn, dla których zarówno sama znajomość sygnalizacji na morzu, jak i jej zastosowanie dotkliwie szwankowały. Niedostateczna znajomość języków obcych była niejednokrotnie źródłem pomyłek, utrudniała sam proces sygnalizacji, a często nawet zupełnie ją uniemożliwiała. Poza tem wysoka cena obcych wydawnictw stawała na drodze do wyposażenia prywatnych jachtów w tę niezbędną pomoc nawigacyjną.

Książka inż. W. Huberta odda niewątpliwie również duże usługi wykładowcom różnych żeglarskich kursów morskich, kórych w związku z propagandą morza, prowadzoną wśród młodzieży przez Ligę Morską, Harcerstwo i Polski Związek Żeglarski, przybywa coraz więcej.

Omawiana książka, będąca wyciągiem z pełnej księgi międzynarodowych sygnałów morskich, poza objaśnieniami, zawiera następujące działy: 1) Sygnały trwogi, sygnały pilotowe, 2) Sygnalizacja jedno, dwu i trzyflagowa, (sygnały ważne, pilne i holownicze; sygnały szerokości i długości geograficznej; sygnały czasu i podziału stopni geograficznych; sygnały barometryczne, temperatury i liczbowe; sygnały kompasowe w stopniach, ósemkach i półósemkach, sygnały ułamków). 3) Sygnalizacja **semaforowa.** Sygnalizacja systemem Morse'a, (sygnały pilne i ważne, sygnały na oznaczenie narodowości, ratownicze, rakietowe). Sygnały zawezwawcze okrętów wojennych R. P. i polskich statków handlowych.

Całość uzupełnia 17 tablic, z których 12 barwnych zawiera bandery i flagi R. P. i W. M. Gdańska, bandery wojenne i handlowe 59 państw obcych, oraz flagi sygnałowe, pozostałe zaś — tablice sygnałów na odległość, semafor brzegowy, semafor ręczny i semafor z chorągiewkami.

Książka „Międzynarodowe Sygnały Morskie", nie obejmuje, jak wspomnieliśmy, wszystkich sygnałów, zawartych w międzynarodowym kodeksie sygnałów morskich, a jest właściwie jego częścią pierwszą, najważniejszą. Część II, obejmująca sygnały trzyflagowe (ogólne, miary, wagi, pieniądze) i czteroflagowe-geograficzne, o ile jest nam wiadome, została również przez inż. Huberta opracowana i przygotowana do druku.

Na dobro autora zapisać należy bardzo sumienne wywiązanie się z podjętej przez niego pracy, oraz szczęśliwe przebrnięcie poważnych przeszkód natury terminologicznej.

Szata zewnętrzna książki i strona graficzna — na poziomie wydawnictw europejskich, jak zresztą wszystkie wydawnictwa Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego.

S. Kosko.

WIELKI MIŁOŚNIK MORZA.

Alain Gerbault jest człowiekiem, któremu tytuł prostego marynarza wydaje się najbardziej zaszczytny, a trzeba przyznać, że sam na ten tytuł rzetelnie zasłużył, zarówno z powodu wyczynu, który powiodło się przed nim zaledwie paru żeglarzom dokonać, jak również i z powodu wielkiego umiłowania morza.

Gdy we wrześniu 1923 r. ukończył swą pierwszą podróż na jachcie „Firecrest", postanowił śladem kpt. Slocuma opłynąć kulę ziemską dookoła. I oto w rok później rozpoczyna swe zamierzenie, porając się najpierw w porcie N. Jorku z trudnościami znanemi wszystkim amatorom, a mogącemi zniechęcić nawet człowieka o wielkiej cierpliwości. Lecz A. Gerbault przezwycięża je i wyrusza w drogę przy bardzo złej pogodzie. Zaraz w początkach, podczas ciemnej nocy, zderza się ze statkiem i doznaje poważnej awarji, którą jednak sam, mimo, że spotyka po drodze na Bermudy statki parowe, naprawia. W tej pierwszej części drogi statek płynie często samosterownie pomimo bardzo silnych wiatrów i wielkich fal.

Po dłuższym postoju na Bermudach kieruje się „Firecrest" na morze Antylskie, przepływając 1800 mil w 33 dniach. Ciekawą tę drogę opisuje autor bardzo pobieżnie, jako pozbawioną przygód i spokojną. I oto właśnie charakteryzuje A. Gerbault'a, że nie zwraca on większej uwagi na przejścia i warunki, które dałyby komukolwiek innemu możność napisania całych tomów.

Nie ma on zresztą żyłki literackiej, a z ciężkiemi chwilami na oceanie jest zbyt otrzaskany. Dlatego też więcej uwagi poświęca swym obserwacjom, tyczącym się zwiedzanych miejscowości (np. w Panamie), niż trudnościom samej żeglugi.

Żegluga z Panamy do wysp Galapagos została uznana przez specjalistów za bardzo trudną i uciążliwą, czego też i Gerbault doświadczył, tracąc na tę drogę więcej czasu, niż na etap Bermudy — Panama, (trzy razy dłuższy).

Dalsza droga do archipelagów: Mangarewa, Markizy, a następnie do Tahiti przypomina opisy J. Londona. A. Gerbault'a zajmuje koloryt miejscowy, któremu też poświęca w swych zapiskach najwięcej miejsca.

Ta część podróży najbardziej zdaje się emocjonować autora, który wyraża nawet chęć osiedlenia się na archipelagach południowych, jednak głębokie umiłowanie morza i szerokiej swobody bierze górę.

„Jaki zły duch — pisze Gerbault — gnał mnie zawsze na morze. Znalazłem przecież kraj, który mi się podobał, zdala od niejednego przymusu cywilizacji, mogłem zarzucić kotwicę na dłuższy postój, przyjąć zachęcające propozycje Mangarewianek, mieć bronzowoskóre dzieci, które rosłyby swobodnie i szczęśliwie pod gorącem słońcem Polinezji. Z Mangarewy, jako stałego miejsca pobytu mógłbym robić wycieczki na Rapę, wyspę Wielkanocną, wyspy południowe i najbardziej samotne wyspy archipelagu Tuamotu.

Lecz morze na nowo ciągnęło mnie i nie potrafiłem oprzeć się jego wezwaniu, więc znów pędziłem surowe i klasztorne życie marynarza..."

Rozdział o podróży na Tahiti z opisem niebezpiecznego wjazdu do wnętrza atollu kończy pierwszą część podróży A. Gerbault'a.

Tadeusz Fonferko.

Alain Gerbault, **„Na powrotnej drodze"**, przełożył L. Szwykowski, Warszawa 1931, Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 7 zł., w oprawie 11 zł.

Świeżo ukazała się nakładem Głównej Księgarni Wojskowej ostatnia część pamiętnika słynnego żeglarza-samotnika A. Gerbault'a p. t.: „Na powrotnej drodze", obejmująca końcowy etap jego podróży naokoło świata, a mianowicie z Tahiti do Francji. Droga, którą tym razem odbył „Firecrest", prowadzi z Polinezji przez archipelag Samoa, grupę wysp Wallis, morze Koralowe, cieśninę Torresa, wyspy Kokosowe, ocean Indyjski, południe Afryki i wzdłuż zachodniego jej wybrzeża do Hawru.

Gerbault z żalem rzuca Polinezję, krainę swych marzeń i tęskont i niejednokrotnie wraca do niej myślami, uwiedziony jej czarownem pięknem. Jednak cel — walka z oceanem i nieznana dal przyciągają go zbyt silnie, by mogła go zatrzymać nawet najpiękniejsza, najbardziej pierwotna i słoneczna kraina. I dlatego „Fireecrest" znowu płynie tygodniami sam wśród niezmierzonych przestrzeni oceanów, walczy z burzami, przemyka się wśród raf, płynie często samosterownie, gdy Gerbault spoczywa we śnie.

Jednak charakter jego podróży zmienia się. Nazwisko jego stało się już sławne na wszystkich szlakach żeglarskich i stąd każdy jego postój przemienia się w triumfalną owację, pełną wizyt, igrzysk sportowych, przyjęć i t. p.

Również w usposobieniu autora daje się zauważyć pewna zmiana, jakiś przełom duchowy, dzięki czemu zamknięty w sobie, małomówny i niemal ponury żeglarz-samotnik odsłania nam nieco prawdziwe swoje oblicze i zwierza się z trawiących go zagadnień, a w związku z tem język jego opowiadania staje się bardziej ciepły, serdeczny, barwny i marzycielski.

Bije z tych kart dziennika, zresztą zawsze bardzo skromnego, pewien triumf z odniesionego zwycięstwa woli nad przeszkodami i z wypełnienia nakazu wewnętrznego.

Przeszło trzyletnia włóczęga żaglowcem po trzech oceanach, samotność i zdanie się jedynie na własne siły, umiejętność żeglarstwa posunięta do kunsztu niebywałego, rozmiłowanie w słońcu, sporcie, sztukach pięknych i swobodzie — oto charakterystyka tego eposu żeglarskiego.

Książka „Na powrotnej drodze", jak i poprzednia tegoż autora „W pogoni za słońcem", powinna się znaleźć w ręku każdego inteligentnego człowieka, jako dzieło myśli, bohaterstwa i sztuki. Przykład p. L. Szwykowskiego, znanego polskiego jachtsmena, jest doskonały pod względem odczucia nastroju i psychiki żeglarza.

Czesław Mierzejewski. — Zaprawa lekkoatletyczna. Cena 1.50 zł. Tomik 15 „Bibljoteczki Sportowej", Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie.

Marjusz Zaruski. Przewodnik po terenach narciarskich Zakopanego i Tatr polskich. — Cena 2 zł. Tomik 16 „Bibljoteczki Sportowej" Głównej Księgarni Wojskowej.

SPROSTOWANIE.

W numerze poprzednim „Morza" w recenzji pracy D-ra Bolesława Batora, p. t. „Na progu nowej ery" (strona 13, szpalta 2, wiersz 2 od góry), wkradł się błąd drukarski, który niniejszem prostujemy.

Zamiast słów: „rządami obecnemi", powinno być: „rządami obcemi".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KUPUJCIE NACZYNIA
ALUMINJOWE
„ŚWIATOWIT"
W MYSTKOWIE
Modrzejowskich Zakładów
Górniczo-Hutniczych S. A.

602-742-III.

„FOTOGRAF POLSKI"

Artystycznie ilustrowany, największy w Polsce miesięcznik fotograficzny pod redakcją ST. SCHONFELDA zawiera

Artykuły poświęcone szerzeniu sztuki fotograficznej i wiadomości o technice, optyce, sposobie używania przyborów fotograficznych i przepisy.

Artystyczne reprodukcje najwybitniejszych fotografików krajowych i zagranicznych.

PRENUMERATA:

w kraju łącznie z przesyłką, kwartalnie zł. 4.— półrocznie zł. 8. rocznie zł. 15.— zagranicą zł 20,— rocznie

Adres Administracji:

Warszawa, ul. Czackiego 3/5, tel. 656-34, konto P. K. O. 4832.

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI
w Królewskiej Hucie Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.
INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40.000.000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZAKUP CZEKÓW TOWAROWYCH

8307-461-IV-XII

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bielski	— Turbiny parowe	Zł. 19.—
„	— Mechanika teoretyczna	„ 16.—
„	— Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1.—
St. Dłuski	— Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszewski	— Budowa okrętu I	„ 4.55
„	— Teorja okrętu	„ 4.25
A. Hryniewiecki	— Zarys meteorologji	„ 5.20
G. Kański	— Opisowy kurs Locji	„ 6.50
T. Kokiński	— Gospodarka maszynowa na statkach	„ 15.—
A. Ledóchowski	— Kurs nawigacji	„ 7.—
„	— Astronomja żeglarska	„ 7.—
Dr. Al. Majewski	— Prawo morskie	„ 15.—
„	— Monografja Państwowej Szkoły Morskiej	„ 10.—
„	— Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	„ 3.—
USTAWA o służbie marynarza		„ 2.50
HANDEL morski w praktyce		„ 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej		„ 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej		„ 0.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

F. A. Ossendowski	— Na skrzyżowaniu dróg	Zł. 6.50
J. Słowacki	— pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	„ 3.80

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE"

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE, POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

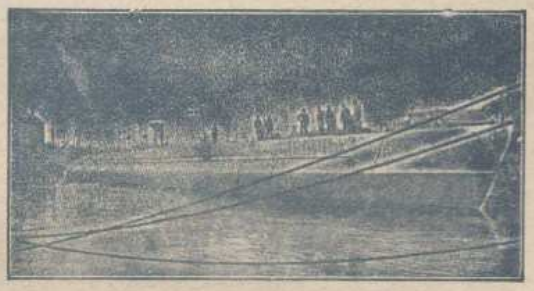
Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

CHANTIERS & ATELIERS

AUGUSTIN-NORMAND

LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk", pierwsza z serji 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND"

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

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

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

586-IV-X.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH

DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i najprzyjemniejsza linja okrętowa

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

„POLOGNE" i „VIRGINIE"

Częste połączenia między Hawrem i Gdynią — Rygą/Kłajpedą.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique"

Paris—6, rue Auber

oraz do Oddziałów

588 XI-I-I-IX

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące prace:

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

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stelczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku „ 15.—
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą „ 2.50
A. Siebeneichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię „ 15.—

Prace zbiorowe pod redakcją:
J. Borowika — Obrona Pomorza „ 20.—
„ — Polskie Pomorze t. I. „ 25.—
„ — Przeciw propagandzie korytarzowej „ 10.—

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

pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej:

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

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

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

Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA. REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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