

NAKLAD 31.000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ.

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w teście



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

WIDOK NA PORT W GDYNI ZE WZGÓRZA OKSYWIA

LUTY

1932 r.

ZESZYT 2

K A Ż D Y P O L A K

powinien posiadać książkę, która wyszła w trzecim wydaniu i jest rozpowszechniona w całej Polsce oraz między rodakami zagranicą (we Francji, w Stanach Zjedn. A. i t. d.).

Jakób Stefan Cezak

Dyrektor Państwowej Szkoły Handlowej w Zgierzu

GEOGRAFJA GOSPODARCZA wraz ze statystyką życia współczesnego

Wyd. III, 400 + VIII stron druku, 35 tablic statystycznych, 100 ilustracji, map i wykresów, papier dobry, klejony, wydanie estetyczne. Cena egzemplarza w trwałej, ozdobnej oprawie

Zł. 6,80.

Jest to niezbędna książka dla każdego kupca, przemysłowca, rolnika, urzędnika oraz dla każdego działacza społecznego; daje ona bogaty materiał nauczycielstwu i pracownikom oświatowym.

„Książka ta jest najdoskonalszym przewodnikiem po Polsce, tej, która pracuje i wytwarza bogactwa”.

„Prawda”.

„Każdy inteligentny kupiec powinien tę książkę przeczytać”.

„Tygodnik Handlowy”.

„Jest ona wręcz niezbędna dla nauczycielstwa”.

„Głos Nauczycielaki”.

„Jest to jedna z najożywczejszych książek, jakie ukazały się w języku polskim”.

„Wiadom. Polski”
(Lille, Francja).

„Książka dyr. Cezaka zasługuje na jak najszerze rozpowszechnienie”.

„Dziennik Polski”
(Detroit, Stany Zj. A.).

DO NABYCIA

po cenie zł. 6,80 (w oprawie) we wszystkich księgarniach;
zamówienia można również adresować bezpośrednio do autora, wpłacając należność zł. 6,80 i zł. 1,—
za przesyłkę poleconą na konto czekowe w P. K. O. Nr. 63,878 (Jakób Stefan Cezak, Zgierz).
Cena egzemplarza z przesyłką zagranicę 1 dolar.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GRA MARYNARSKA „BIERKI”

NAKŁADEM

Zarządu Głównego
LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ

wyk. przez Tow.
Popierania Prze-
mysłu Ludowego.

Cena zł. 3, —
dla członków Ligi
M. i K. zł. — 2,80

Zamówienia nale-
ży kierować pod
adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ,
WARSZAWA, ul.
Nowy Świat 35,
Telefon 315-88,
który niezwłocznie
uskuteczni wysyłkę za
zaliczeniem pocztowym.

WĘDZARNIA Bałtycka w Jastarni

Emil Herman

codziennie świeży połów ryb.

Pierwszy Kaszubski Skład

w WARSZAWIE

ul. Plac Żelaznej Bramy № 6.

Telefon 781-05

POLECA: Szproty wędzone w skrzynkach
od 1 1/4 do 6 kl. flądry, węgorze,
łososie i t. p.

**SPRZEDAŻ HURTOWA
I DETALICZNA**

CENY KONKURENCYJNE

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONIALNEJ

Nr. 2

Warszawa, luty, 1932 rok.

Rok IX.

TRZĘŚĆ NUMERU: 1. 15. II. 1282—10. II. 1920—10. II. 1932; 2. Przed konferencją rozbrojeniową — Inż. Julian Ginsbert; 3. Znaczenie własnej żeglugi morskiej — W. R.; 4. Doniosłość propagandy L. M. i K. na Polesiu (Wrażenia z objazdu województwa poleskiego) — Tadeusz Ehrenberg; 5. Wigilia na „Darze Pomorza” — H. T.; 6. Wspomnienia z podróży na polskim statku w XIX wieku — Józef Lewański; 7. O krok od śnieci — Wspomnienia pasażera s-s „Arabic”, zatopionego przez niemiecką łódź podwodną dnia 9 sierpnia 1915 r. — Antoni Zawadzki; 8. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q; 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONIALNY; 11. Nasz program zamorski a kolonizacja — Dr. W. Rosiński; 12. Listy z dalekich ładów (dok); 13. Północna Rodezja w nowej fazie rozwoju — Dyonizy Kostecki; 14. Parę uwag o Chinach — Stefan Przewalski; 15. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (C. d.) — Stanisław Zieliński; 16. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; Kronika Kolonialna 23 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

15. II. 1282 — 10. II. 1920 — 10. II. 1932.

Dzień 10 lutego. Wielka data dziejów wskrzeszonej Rzeczypospolitej. W dniu tym przed 12 laty żołnierz polski stanął nad brzegami Bałtyku. Odzyskał posiadanie wybrzeża morskiego nasz naród, niegdyś tworzący wielkie, potężne mocarstwo, później zwalony w otchłań straszliwego męczeństwa niewoli i rozdarcia, teraz powracający do dawnej roli dziejowej. Dnia 10 lutego 1920 roku wielki prąd radości przeszedł przez cały kraj.

Polska nad Bałtykiem! Spełniło się to, co jeszcze przed kilku laty mogło się wydawać ideałem dalekiej przyszłości i to, co było zarazem nieodzownym, podstawowym warunkiem trwałości naszego bytu państwowego. Spełniło się przy akompaniamencie złowieszczych krakań lub przynajmniej ironicznych uśmiechów nie tylko jawnych i ukrytych wrogów, lecz także obojętnych obserwatorów. W potężną Polskę, a już tem bardziej w Polskę mocno utwierdzoną na morskiem wybrzeżu, nie wierzono na szerokim świecie. Niemiecka piosenka o „Saisonstaacie” znajdowała rozległy, chętny posłuch. Dziś, gdy w rocznicowym dniu 10 lutego cofamy się myślą w tamte czasy, możemy z prawdziwie wielką i uzasadnioną

dumą patrzeć na drogę, jaką przez lat 12 przebyliśmy. Objęty wówczas w posiadanie brzeg morski związaliśmy z ojczyzną w taki sposób jak nigdy nawet w najwspanialszych chwilach przedrozbiorowej świetności. Stworzyliśmy dzieło Gdyni, — dzieło takie, jakim rzadko który naród w swych dziejach może się poszczycić. Dziełem tem zaimponowaliśmy całemu światu i sami sobie wykazaliśmy, do czego jesteśmy zdolni, gdy wyteżymy siły, nie szczędząc ofiar.

Słuszna i uprawniona дума, z rozpamiętywań rzeczy dokonanych płynąca, nie powinna jednak ani na chwilę zamykać nam oczu na fakt, że to, co dotychczas zrobiliśmy, choć wielkie i podziwu godne, to przecież dopiero dobry początek, — to zaledwie część pracy, którą mamy przed sobą i którą musimy przeprowadzić, aby raz na zawsze odpędzić precz od Polski grozę nawrotu klęsk dziejowych. Wróg czuwa, czai się i miota się po obu stronach naszego ważkiego wybrzeża morskiego, tuż u samych wrót naszej Gdyni. I im lepiej orientuje się, że jego rachuby na „sezonowość”, państwa polskiego haniebnie zawiodły, tem bardziej rośnie jego wściekłość, tem zacieklej wżera

się w mózgi jego nacjonalistów myśl choćby rozpaczliwej próby rzucenia się na Polskę, aby usiłować ją zdławić, zanim jeszcze pozycja jej na Bałtyku stanie się niewyciężona.

To też w dniu niezapomnianej rocznicy 10 lutego, rozpamiętując przeszłość, teraźniejszość i przyszłość, musimy przede wszystkim krzepić w sobie i utwierdzać niezłomną wolę uczynienia wszystkiego w pracy nad spełnieniem aż do końca podstawowego warunku i nakazu naszego bytu, nad zapewnieniem sobie takiej mocy na bałtyckim wybrzeżu i na Bałtyku, aby nikt nie mógł marzyć o targnięciu się na nią.

Polskie Pomorze, polski brzeg morski muszą być zabezpieczone na wieki. Hasło to łączy cały naród polski, urzeczywistnia w tym najważniejszym punkcie marzenie o „zespoleńiu serc w jedno ognisko i w jedno ognisko ducha”. Polska rozumie, że bez Pomorza, bez brzegu morskiego skazana byłaby na zagładę i że przez ten brzeg, przez potężne utwierdzenie się na nim i przez pełne jego wyzyskanie wiedzie droga do wielkości, potęgi i rozkwitu.

Poucza nas o tej prawdzie jak teraźniejszość, tak i cała nasza przeszłość dziejowa. W przesz-

łość ową, w jej doświadczenia i wskazówki, winniśmy często sięgać myślą, aby nie słabnąć ani na chwilę w walce o naprawienie dawnych błędów. Dni obecne dostarczają nam ku temu szczególnie pięknej sposobności. Rocznicowa data 10 lutego zbiega się bowiem w tym roku z inną pokrewną wielką rocznicą, dawniejszych czasów sięgającą. Dnia 15 lutego 1932 roku upływa 650 lat od chwili, w której po tragicznej średniowiecznej nocy naszych dziejów, po okresie Polski w podziałach, ostatni samodzielny pomorski książę ze słowiańskiego rodu Gryfitów Mestwin czyli Mściwoj II, przekazał swe księstwo wielkopolskiemu Przemysławowi i tym aktem położył podwalinę pod zjednoczenie państwa polskiego, pod Łokietkowe zwyczaje nad germańskim zaborcą, pod świetność jagiellońskiej epoki.

Tekst owego przełomowego aktu, przekazującego wschodnie czyli gdańskie Pomorze Przemysławowi „księciu Polski“, przez długi czas pozostawał nieznany, co oczywiście znakomicie ułatwiało niemieckim dziejopisom ich propagandę fałszerstw historycznych co do Pomorza. Dopiero w roku 1877 cenny dokument odnaleziony został przez zasłużonego historjografa Prus i Pomorza, Wojciecha Kętrzyńskiego. Teraz z okazji 650-ej rocznicy drugiego, po czasach Chrobrego i Krzywoustego powrotu Pomorza do Polski, zasadniczy wyjątek z tego rewelacyjnego tekstu historycznego ukazał się w czasopiśmie „Gryf“.

Za „Gryfem“ podajemy poniżej ów dokument w przekładzie z łacińskiego oryginału na język polski, dokonany przez prof. K. Behrendta z Gdańska. Brzmi on jak następuje:

„Przeto my, Mściwoj z Opatrzności Bożej Książę Pomorza o b w i e s z c z a m y t a k w s p ó ł c z e s n y m, j a k i p r z y s z ł y m p o k o l e n i o m, które niniejszy dokument zobowiązuje, że my ani siła, ani obawa nie zmuszeni, lecz z własnego popędu i samorządnie w imieniu naszym, naszych następców (prawnych) i spadkobierców tytułem prawdziwej i czystej istotnej da-

rowizny wśród żyjących dajemy, przekazujemy i odtępujemy naszemu ukechanemu synowi, d o s t o j n e m u k s i ę c i u P r z e m y s ł a w o w i z ł a s k i B o ż e j k s i ę c i u P o l s k i c a ł e t e r y t o r j u m n a s z e g o k s i ę s t w a m i a n o w i c i e P o m o r z a z w s z y s t k i e m: m i a s t a m i, g r o d a m i, w s i a m i, l e n n i k a m i, k o ś c i o ł a m i, p a t r o n a t a m i, p a ń s t w a m i, z e m i a m i i t o u p r a w i o n e m i i n i e u p r a w i o n e m i, g a j a m i, b i e g a m i w ó d, t a m, g d z i e o n e d o k r a j u w p ł y w a j a i t a m, g d z i e k r a j o p u s z c z a j a, d o c h o d a m i, l e n n a m i, p r z y n a l e ż n o ś c i a m i i w s z y s t k i e m i s e r w i t u t a m i (c i ę ż a r a m i), p r a w a i w y m i a r y s p r a w i e d l i w o ś c i i w s z y s t k i e r z e c z o w e i o s o b o w e s p r a w y (s ą d o w e), z w a n e c z y t o z y s k o w n e m i, c z y m i e s z a n e m i, k t ó r e p o s i a d a m y i k t ó r e k i e d y k o l w i e k m o g l - b y ś m y p o s i a d a ć w k s i ę s t w i e i w m i a s t a c h i w s z y s t k i e m i n n e m w y ż e j w y m i e n i o n e m, k t ó r e z j a k i e g o k o l w i e k b ą d ź p o w o d u l u b z j a k i e g o k o l w i e k p r z y c z y n y n a m p r z y s ł u g u j a l u b p r z y s ł u g i w a ć b ę d ą, c e l e m p o s i a d a n i a, z a t r z y m a n i a i o b j ę c i a i c o k o l w i e k b y ś m y j e m u l u b j e g o s p a d k o b i e r c o m w p r z y s z ł o ś c i p o d o b a ł o, n a s t ą l e w y k o n y w a ć, i p o s t a n a w i a m y w y n i e n i o n e k s i ę s t w o w i m i e n i u t e g o ż P r z e m y s ł a w a z a t r z y m a ć w p o s i a d a n i u, d o p ó k i g o o s o b i ś c i e n i e w e ż m i e w p o s i a d a n i u, d o k t ó r e g o t o o b j ę c i a n u k a ż d e g o c z a s u z e z w o l e n i e d a j e m y i u ż y c z a m y t a k, ż e w e w ł a s n y m z a k r e s i e n a p o d s t a w i e n a s z e g o z e z w o l e n i a i p r z y z n a n i a (w s w o j e p r a w a) w s t ą p i ć m o ż e, t a k, ż e o d t ą d w y m i e n i o n y P r z e m y s ł a w, k s i ę ż e P o l s k i, c o s i ę t y c z y w s p o m n i a n e g o k s i ę s t w a i w s z y s t k i e g o w y ż e j w y m i e n i o n e g o (p r a w n i e) d z i a ł a ć, z a w a r o w a ć i o d r z u c i ć o r a z k s i ę s t w o s a m o i t e g o ż p r a w a z a t r z y m a ć i p o s i a d a ć i w s z y s t k o r a z e m i i z o s o b n a c z y n i ć m o ż e, c o m y s a m i b y ś m y c z y n i l i i w y k o n y w a ć m o g l i t e r a z i w p r z y s z ł o ś c i, w p r o w a d z a j ą c g o w n a s z e p r a w o i n a n a s z e m i e j s c e i p r z y r z e k a m y, ż e m u a n i z p o w o d u w y m i e n i o n e j z r o b i o n e j d a r o w i z n y, a n i z j a k i e g o k o l w i e k i n n e j p r z y c z y n y j a k i e g o k o l w i e k p r o c e s u l u b s p o r u n i e w y t o c z y m y, a n i t a k ą s p o w o d u j e m y, a n i n a w y t o c z e n i e p r z e z k o g o k o l w i e k s i ę n i e z g o d z i m y i ż e a n i w y m i e n i o n e g o k s i ę s t w a, a n i j e d n e j c z ę ś c i t e g o ż k o m u k o l w i e k n i e d a m y o r a z n i c p r z e c i w n e g o t e j d a r o w i ż n i e l u b s z k o d l i w e g o n i e u c z y n i m y i j e ś l i w s p o m n i a n a d a r o w i z n a m i a ł a b y m i a r ę (d o z w o l o n ą) p r z e k r o c z y ć, t o d a r u i e m y i c h c e m y, ż e b y b y ł o t y l e d a r o w i z n, i l e j e s t z i e m, w e d ł u g k t ó r y c h d a r o w a ć m o ż n a“.

Warto się wczytać uważnie w te pisane przed siedmiu wiekami słowa lechickiego władcy Pomorza, zwracającego rządzoną przez siebie ziemię polskiej ojczyźnie. Warto nad nimi pomyśleć. Druzgocą one nieodwołalnie wszelkie niemieckie fałszy o jakichkolwiek germańskich „tytułach prawnych“ do Pomorza. O żadnych „tytu-

łach“ narodowych czy moralnych oczywiście nie mogło być mowy. Nie może być także mowy o żadnych „tytułach“ formalnych czy jurydycznych, ani razu na przesłrzeni dziejów. Akt księcia Mściwoja świadczy natomiast w każdym swem słowie o niesłychanie skrupulatnej trosce, aby należność Pomorza do Polski nie mogła być nigdy podana w wątpliwość. aby wznowiona po przerwie okresu Polski w podziałach łączność Pomorza i Polski zabezpieczyć raz na zawsze przed wszelkimi zakusami złej woli i perfidji.

Historja wszakże wykazała, iż nazbyt dowodnie, że zabezpieczenie przez akta chociażby najsolenniejsze i najstaranniejsze, niestety nie wystarcza. Dzisiejsza Polska musi to doskonale rozumieć. Nie wystarcza fakt, że polskość Pomorza jest pod każdym względem niewątpliwa, że prawa polskie do Bałtyku nie mogą podlegać żadnemu zakwestjonowaniu. Dopiero niewzruszona i niezwyknięta materialna moc obrony tych praw, mocarstwowa potęga Polski na Bałtyckim brzegu, mocarstwowa flota polska na Bałtyku, zapewni nam naprawdę spokój i pewność bytu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Do numeru niniejszego „Morza“ dołączamy blankiety przekazowe P. K. O. Nr. 30.680 — Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa. Zwracamy się do wszystkich czytelników „Morza“ z gorącym apelem, aby zechcieli złożyć — wedle sił i możliwości — choćby groszowe sumy na fundusz budowy naszej floty wojennej. Niechaj przy płaceniu w lutym różnych należności przez P. K. O. zaokrągla sumy wpłacanych pieniędzy datkiem na ten cel, naprawdę doniosły. Z drobnych sum powstaną sumy duże, które przyczynią się do zwiększenia naszej zdolności obronnej na Bałtyku, ofiarodawcy zaś będą mieli słuszne przekonanie, że najgodniej, w obecnych warunkach, uczcić pamięć dni lutowych z roku 1920 i z roku 1282.

Podkreślić należy, że wszystkie sumy, wpłacane na konto Kierownictwa Marynarki Wojennej P. K. O. 30.680 nie są obciążone żadnymi kosztami handlowymi, idą w całości i wyłącznie na cel, wskazany w tytule konta i pozostają pod kontrolą Korpusu Kontrolerów Wojskowych.

RED.

PRZED KONFERENCJĄ ROZBROJENIOWĄ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Konferencja rozbrojeniowa w Genewie zaczyna się pod złemi auspiciami. Pominąwszy już fakt, że jedno z mocarstw wystąpiło o jej odroczenie, atmosfera światowa nie sprzyja bynajmniej spokojnym i pokojowym obradom. Na Dalekim Wschodzie wojna, na Dalekim Zachodzie sytuacja naprężona, w centrum Europy kocioł, a chwila wybuchnąć gotowy, na Wschodzie Europy krwawe widmo bolszewizmu, na Zachodzie rewolucja hiszpańska, na Południu powierzchownie załagodzone antagonizmy dwóch państw łacińskich, w Indjach wielki znak zapytania. Jest się nad czym zastanowić.

Zresztą wszystkie państwa składają się jednakowo ku rozbrojeniu sąsiada. A więc Chiny pragnęłyby rozbrojenia Japonii, Japonia rozbrojenia Stanów Zjednoczonych, Stany Zjednoczone rozbrojenia Wielkiej Brytanii, Wielka Brytania rozbrojenia Francji, Francja rozbrojenia Włoch, Włochy rozbrojenia Jugosławii, Jugosławia rozbrojenia Węgier, Węgry rozbrojenia Rumunii, Rumunia rozbrojenia Rosji, Rosja sowiecka rozbrojenia Polski, Chin i Japonii. W ten sposób łańcuch się zamyka.

Niezupełnie zresztą. Bo pozostaje jeszcze osobne ogniwo: Niemcy. Niemcy przemawiające na rzecz rozbrojenia, Niemcy „jęczące pod ciężarem długów i reparacji“, Niemcy „biedne, zgnębione, zrujnowane i zwyciężone“.

Niemcy pragną więc także gorąco rozbrojenia wszystkich, prócz... siebie. Z niesłychanym tupeciem odmawiają spłaty długów, tłumacząc się ruiną finansową a jednocześnie żądają równouprawnienia zbrojeń, zniesienia ograniczeń, wynikających z Traktatu Wersalskiego i powołują się na groźbę... najazdu polskiego.

Znany publicysta francuski Leon Bailby pisze na ten temat w „Intransigeant“: „Niemcy w dalszym ciągu przeciwstawiają wszelkim sojuszom europejskim opór głuchy i ślepy, a w stosunku do Francji można o nich mówić, jak o kimś, co rzucił się sam do Sekwany, by zatopić ze sobą znieprawdzonego człowieka. Niemcy gotowe są wysadzić w powietrze całą Europę, by pomścić porażkę 1918 roku. Gdyby inne państwa kontynentu zechciały ze swej stro-

ny utworzyć zwarty blok, Niemcy zmuszone byłyby wyrzec się swego rewizjonizmu, odczułyby zapomocą siły to, czego nie pozwala im przejąć rozum, a mianowicie ciążenie ku sojuszowi ludów europejskich, niemogących w dalszym ciągu żyć w szantażu wojny jutrzejszej“.

Oto właściwe słowo: szantaż. Niemcy szantażują świat cywilizowany widmem wojny, która dla nich uchodzi zawsze jeszcze za „frisch und munter“, która jest jedynym wyjściem dla zbankrutowanej i pobitej — dziś Rzeszy — jutro znów... cesarstwa. Podczas, gdy wszystkie kulturalne państwa uważają wojnę za nieszczęście, — Niemcy, nie mając już wiele do stracenia, sądzą, że na zawierusze wojennej nie tylko „odbiją się“, ale i upieką sobie pieczeń przy cudzym ogniu.

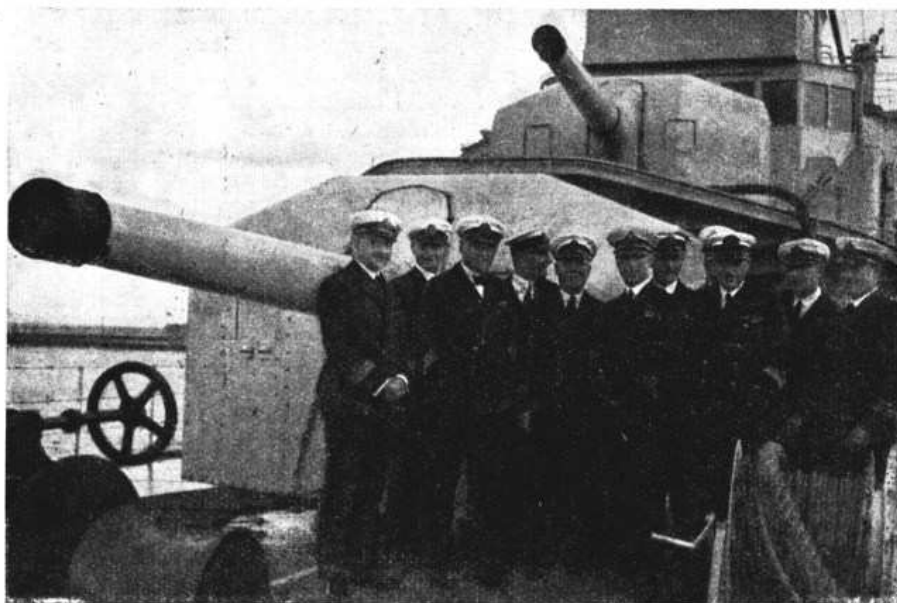
Hitler przecież powiedział, że jedynym wyjściem z kryzysu i bezrobocia jest nowa wojna. Da ona odrazu „pracę“ milionom ludzi.

Pozostawiając na boku kwestje Reichswery, Stahlhelmu i wszystkich organizacji hitlerowskich, — kwestje znane już zresztą szerokiemu ogółowi czytelników, nie dotykając spraw lotnictwa lądowego, które jak wiadomo w Niemczech nazywa się „cywilnem“, przejdziemy do spraw, związanych z morzem i flotą. Bo więcej jak w każdej innej, w tej właśnie

dziedzinie, przejawia się charakter zaborczy i agresywny polityki niemieckiej.

Otóż od czasu wejścia w życie Traktatu Wersalskiego biedne, zrujnowane, zgnębione i przez nikogo niezagrożone Niemcy, zdobyły się na budowę dwóch nowych pancerników, pięciu krążowników, dwunastu kontrtorpedowców, kilku okrętów pomocniczych, oraz na modernizację lub specjalizację szeregu innych jednostek. Sam koszt budowy nowych okrętów wynosi około miljarда złotych. A gdzie wydatki na fortyfikacje nadbrzeżne, na artylerię, na broń podwodną, na pływania ćwiczebne, na modernizację, na konserwację, na doświadczenia (okręt teleelektryczny „Zähringen“ i torpeda elektryczna), na zabronione traktatem wersalskim lotnictwo morskie, w rzeczywistości zresztą ukryte pod postacią „komunikacji nadmorskiej“, i t. d. I to dzieje się w przeciągu kilku lat w państwie, które według słów własnych mężów stanu, „jęczy pod jarzmem reparacji i ciężarów wojennych, upada pod brzemieniem kryzysu i ma tylko pokojowe zamiary“.

Weźmy teraz rzecz ze strony militarnej. Może rzeczywiście potrzeba tak silnej marynarki wojennej jest w Niemczech umotywowana? Może Rzesza zagrożona jest w swej całości od strony morza? Może handel morski Niemiec na-



Obsada oficerska O. R. P. „Wicher“ latem 1931 r.

Fot. inż. St. Załęski.

potyka na złośliwe przeszkody? Może wybrzeże narażone jest na najazd? Może kolonie potrzebują opieki? Może — (ten argument mógłby być silny), — Prusy Wschodnie „odcięte od macierzy zagrabionymi przez Polskę odwiecznie niemieckimi ziemiami“, wystawione są na zaborczość sąsiada?

Otóż nie. Nie, po trzykroć! Każdy uczciwy Niemiec przyzna sam, że Rzeszy z punktu widzenia militarnego nic nie grozi. Ani na lądzie, ani na morzu. Przytaczać tu argumenty byłoby zbyt bezcelne. Zda się, że mimo krzywdzącej Polaków granicy, mimo szeregu szykan niemieckich, mimo ciągłych prowokacji, Polska w każdej chwili gotowa jest podpisać pakt o nieagresji. A u nas traktaty i zobowiązania nie są „świsłkami papieru“.

Co do Prus Wschodnich, to wiadomo także, że komunikacja z tą prowincją odbywa się swobodnie, bezpiecznie i regularnie. Że odbywa się ona z widocznym uprzywilejowaniem Niemiec na szkodę Polski, która dla świętego spokoju i okazania swojej dobrej woli idzie w swej uступłości często dalej, niżby może iść należało. Trzeba wszak pamiętać, że mentalność pruska wszędzie objawy dobrej woli, czy uступłości uważa za słabość. Wreszcie należy też pamiętać, że jest — to tylko „status quo ante“ i że granice powojenne bynajmniej nie zbiegają się z naszymi granicami przedrozbiorowymi.

Posiadanie armji mogą Niemcy oczywiście motywować koniecznością utrzymania spokoju wewnątrz (choć i tak wystarczyłoby im posiadane ćwierć miliona „Schupo“), względami prestiżowymi, tradycją, czy t. p. Gorzej jest już ze stowarzyszeniami wojskowymi, które wcale się nie kryją z tem, że ich głównym za-

daniem jest przygotowanie odwetu. A najgorzej z tą marynarką wojenną, która, jak wiadomo, kosztuje bardzo drogo i ma charakter wybitnie zaczepny. I — śmiało to powiedzieć można — zaczepny nie tylko w stosunku do Polski. Albowiem nowe „kieszonkowe“ pancerniki niemieckie mogą być groźne nawet dla tak potężnego państwa, jak Wielka Brytania.

Tu leży sedno sprawy. I cokolwiekby niemieccy mężowie stanu mówili, nie oszukają nikogo. Przeciwnie — jakże mogą prawić o rozbrojeniu, o pokoju, o zbiedzonych i zrujnowanych Niemcach, o katastrofie finansowej, — skoro w ich oczach rośnie potęga morska Rzeszy, skoro najnowocześniejszy krążownik świata „Leipzig“ dokonywa wiele mówiących ćwiczeń artyleryjskich, a pancernik „Deutschland“ — mogący opłynąć kulę ziemską bez odnawiania paliwa, staje się już w czasie pokoju postrachem handlu morskiego całego świata.

Co za zaślepienie ogarnęło niektórych polityków, pragnących szczerze udzielenia pomocy Niemcom? Piszę — „szczerze“, — bo o tych, co świadomie pracują za niemieckie pieniądze „pour le roi de Prusse“ wspominać nawet nie warto. Skądże to naraz ta łatwość dla kraju, który sam siebie gubi? Czy można ratować kogoś wbrew jego woli? Czy można dać się szantażować w tak niewyszukany sposób? Czy można mówić o pomocy finansowej dla państwa, którego budżety wojskowy i morski przekraczają dziś, w okresie kryzysu i redukcji zbrojeń, dawne budżety cesarstwa!

Ustępstwa? Rzecz bardzo piękna. Humanitarność? Rzecz jeszcze piękniejsza. Dzięki tym to wzniosłym zasadom zginęło kilka milionów ludzi w czasie wojny światowej, bo we Francji nie

chciano wierzyć w tę wojnę i nie zabezpieczono się należycie. Więcej — Viviani kazał cofnąć wojska francuskie o 10 klm od granicy. Krew przelana wtedy dla odebrania owych dziesięciu kilometrów — powinna, jak straszliwy koszmar, stać w pamięci dzisiejszych mężów stanu Francji.

Rozbrojenie? Tak! I jaknajprędzej. Ale graczowi, który nie płaci przegranej, należy patrzeć na ręce.

Jedynym trwałym i definitywnym problemem rozwiązania reparacji, jedynym sposobem na zabezpieczenie pokoju europejskiego, jest, nie zwolnienie Niemców z zobowiązań czy anulowanie postanowień Wersalu, ale kompletne, definitywne i jaknajsurowiej przeprowadzone rozbrojenie Rzeszy, przy oczywiście jednoczesnym zagwarantowaniu jej nietykalności granic. Wilki, a nie owce muszą pierwsze wyzbywać się kłów i pazurów.

Odrzuć nastąpi wówczas odprężenie atmosfery wojennej, bez czego nie sposób myśleć o zwalczaniu kryzysu, o odbudowie ustroju gospodarczego. Odrzuć zniknie krwawe widmo odwetu. Odrzuć Niemcy, pozbawione ciężarów militarnych, będą w stanie płacić swe długi. Odrzuć inne państwa, którym zaborczość Niemiec zagraża, będą mogły żyć i prosperować spokojnie, redukując z kolei swe zbrojenia.

Boć przecież, nie ulega wątpliwości, że dzisiejsze „rozbrojone“ Niemcy są, wraz z Rosją sowiecką, jedynymi czynnikami, zmuszającymi większość państw do kontynuowania zbrojeń. I wtedy dopiero konferencja rozbrojeniowa będzie mogła powiedzieć, że przyczyniła się do utrwalenia światowego pokoju.

INŻ. JULIAN GINSBERT

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZNACZENIE WŁASNEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ

Każde państwo, posiadające własny dostęp do morza, troszczy się szczególnie o jego należyte wyzyskanie, a więc o rozbudowę portów i utrzymywanie linii okrętowych, łączących dany kraj z ważniejszymi portami krajów zamorskich.

Żegluga morska spełnia w handlu zamorskim i w zamorskim ruchu pasażerskim rolę pomostu. Nic więc dziwnego, że rządy wszystkich państw roztaczają szczegól-

ną opiekę nad żeglugą morską, która stanowi przecież naturalną i niezbędną komunikację ze światem.

Jeżeli chodzi o naszą młodą i słabą jeszcze żeglugę morską, to wymaga ona szczególnej pieczy ze strony Państwa. Subwencje na ten cel powinny w naszym budżecie obejmować środki nie tylko na pomoc dla linii już istniejących, ale także powinny być przewidziane odpowiednie fundusze na

organizowanie nowych, niezbędnych dla naszego życia ekonomicznego linii okrętowych i na ich podtrzymanie w pierwszej fazie rozwoju.

Powinniśmy dokładnie zdawać sobie sprawę z tego, że za banderą postępuje rozwój handlu morskiego. Stare przysłowie angielskie powiada „Handel idzie za banderą“. Inaczej będzie wyglądała nasza ekspansja gospodarcza na zaoceaniczne rynki zbytu na-



Fragment portu gdynińskiego z moło węglowem w głębi.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

przykład, gdy zdobędziemy się na uruchomienie własnych linii okrętowych do Ameryki Południowej, Afryki i na Daleki Wschód.

Olbrzymia np. ekspansja handlu niemieckiego, która w roku 1929 wynosiła, po przeliczeniu na złote, do krajów pozaeuropejskich około 20 miliardów złotych w obrocie handlowym — zawdzięcza swój sukces przede wszystkim własnym liniom okrętowym.

Jak szkodzi naszemu handlowi p zauropejskiemu brak własnych linii okrętowych, chociażby do Ameryki Południowej, niech posłużą tylko dwa następujące przykłady: przed kilku miesiącami jedna z zagranicznych linii okrętowych odmówiła zabrania z jednego z portów polskich ładunku jaj, innym znów razem, przed paru miesiącami taż sama linia odmówiła zabrania ładunku 1000 ton rur do jednego z portów Ameryki Południowej. Jasna jest rzecz, że tego rodzaju traktowanie naszego eksportu przez zagraniczne linie okrętowe szkodzi wybitnie interesom polskiego życia ekonomicznego, narażając je na poważne straty. Hamuje to naszą ekspansję zamorską, na rzecz ekspansji innych krajów.

Kiedy była mowa o tem, dlaczego statki linii fińskiej, które w drodze do Buenos Aires i Rio de Janeiro, wstępując do Gdańska, nie wstępują jednocześnie i do Gdyni — powiedziano, że statki te dla tego omijają Gdynię, ponieważ musiałyby się tam zatrzymać przynajmniej pół dnia, dla zabrania ładunków, a to kosztuje 40 funtów szterlingów opłaty portu-

wej. Ponadto linii tej nie kalkuluje się narazie zawijanie do Gdyni ze względu na małą ilość ładunków.

Opinia, iż Gdynia posiada dzisiaj niewiele ładunków do portów Ameryki Południowej nie wytrzymuje tutaj krytyki, ponieważ trudno jest naszym kupcom kierować swój eksport i import na Gdynię wtedy, kiedy niema tam linii, utrzymującej komunikację z Ameryką Poł. Musi najpierw powstać linia okrętowa, a ładunki powoli się znajdą.

A pamiętać trzeba także, że posiadanie przez nas własnej linii południowo-amerykańskiej konieczne jest również z uwagi na liczny ruch pasażerski, który się niewątpliwie z czasem ożywi. Mamy tu na myśli przewóz tysięcy, jeżeli nie dziesiątków tysięcy emigrantów. W czasie od 1925 do 1929 wyjechało z Polski do Ameryki Południowej 111.000 osób.

Faktowi posiadania, aczkolwiek niezbyt rozbudowanych dotychczas, własnych linii okrętowych, zawdzięczamy rozwój naszej ekspansji handlowej na Bałtyku, jeżeli wymienimy tutaj choćby tylko Szwecję, Danję, Norwegię, Finlandję ect. Rozwój stosunków handlowych z Anglią w dużej mierze zawdzięczać należy posiadaniu linii T-wa Polsko - Brytyjskiego, które zapewniło stałą, regularną, komunikację pasażersko-towarową z Anglią.

W rozbudowie naszej żeglugi morskiej jesteśmy spóźnieni. Nie jest to naszą winą — nie mieliśmy przez długi przeciąg czasu nieza-

ležności politycznej i gospodarczej. Dzisiaj natomiast, kiedy posiadamy własne niezależne Państwo, dzisiaj kiedy odzyskaliśmy zrabowany nam przez Prusaków dostęp do morza — wyteżyć musimy wszystkie siły, aby ten skarb bezcenny, wyzyskać całkowicie, aby te płuca naszego organizmu funkcjonowały jak najlepiej.

Dużo już na tem polu zrobiliśmy. Imponujący rozwój Gdyni, ciągła rozbudowa portu gdańskiego, utworzenie kilku linii okrętowych, stanowi dobry początek naszego programu morskiego. Musimy tylko iść dalej po wytkniętej drodze i nadal intensywnie pracować nad rozbudową naszej floty handlowej a jednocześnie powiększać zasięg sieci naszej żeglugi morskiej przez otwieranie nowych linii.

Jak wspomnieliśmy poprzednio, wydaje się już dzisiaj dojrzała sprawa utworzenia linii Gdynia-Ameryka Południowa. Zbyt duża przyszłość posiadają bowiem nasze interesy z temi krajami, abyśmy już teraz nie zabrali się do pracy nad zrealizowaniem połączenia portów naszych z portami Ameryki Południowej.

Nie powinna nas przestraszać myśl, że żegluga morska wymaga dużej pomocy finansowej ze strony Państwa. Nie naszą jest winą, że Stany Zjednoczone przed kilkudziesięciu laty zaczęły, a dzisiaj już wszystkie państwa świata wydatnie finansowo popierają swą żeglugę morską. Trudno, żebyśmy w tych warunkach mogli postępować inaczej, zwłaszcza, że wspierając żeglugę morską, zysku-

jemy kolosalne wartości gospodarcze, których bliżej nawet oszacować nie można.

Linie żeglugi morskiej, które spełniają na morzu tę rolę, jaką na lądzie pełnią drogi bite i żelazne — muszą być podtrzymywane przez Państwo, tak jak koleje i szosy są utrzymywane przez Rząd i samorządy.

Bynajmniej nie znaczą to, aby

społeczeństwo i koła gospodarcze przede wszystkim nie miały współdziałać z Rządem w dziele rozbudowy naszych linii okrętowych. Ponieważ jednak inicjatywę w całym naszym programie morskim, inicjatywę konkretną, dał Rząd, przeto i do Rządu należy inicjatywa czynnego udziału społeczeństwa w rozbudowie sieci naszych linii okrętowych.

Wyrażamy tutaj przekonanie, że polskie koła gospodarcze i szerokie warstwy społeczeństwa polskiego, mimo ciężkiej dzisiaj sytuacji gospodarczej, odpowiedziałyby na apel Rządu w tej sprawie pozytywnie. Jest to bowiem sprawa podstawowa dla przyszłości gospodarczej Narodu i Państwa naszego.

W. R.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DONIOSŁOŚĆ PROPAGANDY L. M. i K. NA POLESIU

(Wrażenia z objazdu województwa poleskiego)

Ogromna połać Rzeczypospolitej o wielkiej przyszłości. Olbrzymie bogactwo wód, które kiedyś, gdy we wspaniałe arterje dróg wodnych będzie przekształcone, stanie się jedną z najcenniejszych podstaw mocarstwowo-gospodarczego rozwoju Ojczyzny. Polski Bałtyk czeka na wody polskiego Polesia. Wody Polesia, bezmierne rozlane, leniwo drzemiące, czekają na ten czas, gdy Polska będzie mogła ująć je w karby, zaprząć je do pracy, powołać je do wartkiego, intensywnego, bujnego życia, uczynić z nich potężne organy polskiego pędu do morza i przez rzeki, kanały, przez morze do przodującego na świecie stanowiska.

W poleskim krajobrazie jest jakiś urok wielki, nieodparty i dziwny. Na pierwszy rzut oka wydawałoby się mogło, że to tylko urok melancholji, wionącej od tych bezkresnych, pustych przestrzeni, od bezbrzeżnych moczarów, od smętnych wysp sitowia, od ludzi pochylonych i ponurych, jak ptactwo wodne wśród wód i po wodach brodzących. Melancholja ta jednak to — pozory, to powierzchowne wrażenie, — fotograficzny, rzecby można, obraz Polesia. Fotografja zaś, najczęściej, im wierniejsza, tem mylniejsze daje wyobrażenie o istocie jak ludzi, tak i krajów, kryjących swe walory głębi.

Do takich właśnie krajów należy Polesie. Nietylko ci ludzie, którzy tam się urodzili i z tą ziemią są związani, lecz ci także, którzy z innych, nawet najbardziej odmiennych, stron Polski przybyli, aby wśród „błot poleskich“ zamieszkać, szybko zapominają o smutku zewnętrznym, uderzającym obcego obserwatora przy pierwszym zetknięciu. Przywiązują się do tej ziemi miłością krzepiącą, budzącą energię i siłę. Ciężko jest tam i trudno, szcze-

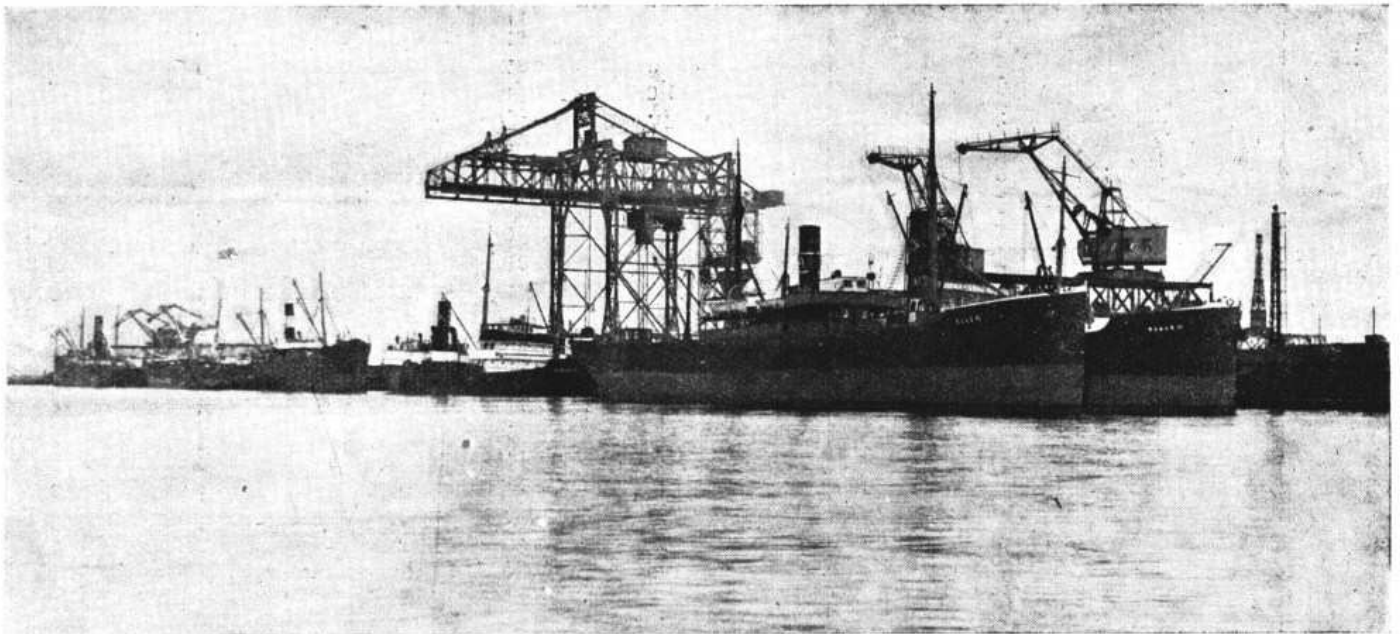
gólniej w obecnych „kryzysowych“ czasach, — ciężiej i trudniej niż w jakiegokolwiek innej części Polski. Ludzie skarżą się i biadają, oczywiście. Lecz w tych skargach i biadaniach niema ani śladu zniechęcenia, niema ani krzty tendencji do załamania lub choćby tylko opuszczenia rąk. Przeciwnie. Im trudniej, z tem większą zaciętością człowiek stara się wydobyć z tego kraju, ze swego pola pracy w tym kraju, wszystko, co wydobyć można. Dziwna to melancholja przyrody i nastroju, która, zamiast paraliżować aktywność, pobudza ją i hartuje przeciw wszelkim mozołom i przeciwnościom. Melancholja rysów młodzieńczego, wśród ciężkiej doli wchodzącego w życie oblicza, osłaniającego niezmiernie zasoby najświetniejszych możliwości rozkwitu.

Polesie pozostawało krajem dziewiczym przez stulecia dziejów dawnej Rzeczypospolitej. Teren polowań i powierzchniowej eksploatacji dla wielkiej magnaterji. Potem przyszła noc niewoli pod władzą wschodniego barbarzyńcy. Wszystko czyniono, aby utrzymać, aby pogłębić bezprzykładny stan pierwotności i ciemnoty.

Dziś podobnie jak kraj, tak i lud tamtejszy jest surowym materiałem, który trzeba powołać do życia. Ja — poleszok, — „zdiesznił“ — tutejszy: — tak mówi lud sam o sobie. Nie ma żadnej świadomości narodowej w tym czy w innym sensie. Śmiało rzec można, że dopiero dochodzi do świadomości swego człowieczeństwa. Lecz straszliwym błędem byłoby ludzenie się tym jego stanem rozwoju w chwili obecnej. Śmiertelnym grzechem odrodzonej Rzeczypospolitej byłoby powiedzenie: — to jeszcze prawie nie ludzie, możemy więc nie spieszyć się z roz-

wijaniem wśród nich narodowo-państwowego uświadczenia polskiego. Procesy rozwojowe ludu im dłużej powstrzymywane, tem szybciej, błyskawicznie nieraz, w odpowiednim momencie nadrabiają czas stracony. Dzięki wskrzeszeniu Polski Polesie znalazło się w Europie XX stulecia. Droga od średniowiecza do współczesności będzie musiało odbyć w bardzo krótkim okresie. Chodzi o to, aby ten okres został wyzyskany przez Polskę dla szczęścia poleskiego ludu, a nie przez wrogów Polski dla jego tragedji. Ofensywa sił rozkładu uderza na Polesie ze wszystkich stron. Komunizm we wszelkich możliwych maskach i przebraniach, nacjonalizm sowiecko-białoruski, zbójcecko-ukraiński, staro-rosyjski wreszcie, perfidny i układny, lecz przez to bodaj najgroźniejszy, usiłują chwycić w swe szpony budzącą się duszę poleskiego ludu. Z radością stwierdzić trzeba, że napotyka na wielką odporność. Propaganda bolszewicka, jak również propaganda sztucznych nacjonalizmów, nigdzie nie jest w stanie zapuścić trwalszych i głębszych korzeni. Staro-rosyjska akcja ma na swą korzyść wspólność religij i obyczaju, bezpośrednią styczność, przez prawosławne duchowieństwo, z miejscową ludnością. Lecz ma przeciw sobie całą przeszłość rosyjskiego panowania i przede wszystkim — zdrowy rozum ludu.

Ów zdrowy rozum nieraz wręcz zadziwia i mógłby wiele nauczyć niejednego polskiego inteligenta. Oto na przykład przypadkiem podsłuchana rozmowa dwóch poleszoków o... gospodarczym kryzysie. Narzekanie, nędza, ledwie żyć można, krowę nieraz trudno sprzedać za 20 złotych. Dotychczas — nic oryginalnego. Aż wreszcie konkludująca sentencja:



Urządzenia do przeładunku węgla f-my „Polskarob” na nabrzeżu Szwedzkim w Gdyni. W środku wywrotnica wagonowa.

Zdjęcie Urzędu Morskiego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



— Ot, widzisz. Głupio jest na świecie. Kiedy źle tu było, to szły dobre czasy, bogate, a teraz, kiedy nam lepiej, to takie ciężkie czasy nastały...

Źle to — rosyjskie rządy, gdy panowała ciemnota, bezprawie, niewiarygodne łapownictwo, gdy wyroki sądowe trzeba było kupować za gotówkę jak na licytacji, gdy urzędnikowi ani sędziemu nie można było dać na chwilę do ręki ważnych dokumentów, bo... kradł je i kazał słono wykupywać. Źle to — powiedzmy z ręką na sercu — także pierwsze lata Polski, gdy Polesie było czymś w rodzaju azylu dla przeróżnego rodzaju wykolejonych i ciemnych elementów. Lepiej to — teraz, gdy w administracji w policji, w wojsku, w szkolnictwie na terenie polskim stosunki zmieniły się nie do poznania, gdy ludność ma prawdziwy wymiar sprawiedliwości, gdy urzędy starają się wniknąć w jej potrzeby, gdy rozwinięto energiczną działalność nad podniesieniem stanu zewnętrznego i higieny miast i osiedli, gdy wszędzie jest szkoła powszechna. Ciężkie zaś czasy, okrutny kryzys gospodarczy to — klęska żywiołowa, to — coś w rodzaju powodzi lub nieurodzajów. Nikogo za to winić niepodobna, chyba tylko „głupia” grę losów i rządzeń światowej historii...

Doprawdy wartoby takiego poleskiego chłopca, ledwie dochodzącego do świadomości człowie-

czeństwa, sprowadzić do Warszawy, aby tę prawdę dla niego tak jasną, jak słońce, włożył wreszcie do mózgu wielu „wysoce uświadomionym” mądrałom, którzy odpowiedzialnością za dziejową klęskę „złych czasów” obciążają, jeśli nie Polskę wogóle, to przynajmniej — rządy polskie.

Tak jest. Zdrowy rozum ludności i dzielna cywilizacyjno-oświatowa praca, jaką obecnie na Polesiu prowadzimy, to — potężne czynniki, działające tam na rzecz Polski, to — wysoce pomyślne podłoże. Tem większe jednak, niewybaczalne, przestępstwo wobec przyszłości popełnilibyśmy, gdybyśmy tego podłoża nie wyzyskali, gdybyśmy je zmarnowali. Samo podłoże, choćby najświetniejsze, oczywiście jeszcze nie wystarczy, aby wydać plony. Nie wystarczy także, choćby najznakomitsza uprawa, t. j. praca cywilizacyjno-oświatowa. Trzeba rzucić posiew, dobry, właściwy, dostosowany do rodzaju gleby, t. j. do psychiki poleskiego ludu. Trzeba ten posiew umiejętnie, wytrwale kultywować. I również wytrwale, a nie dorywczo, trzeba go bronić, trzeba czuwać, aby szkodnicy i wrogowie, zewsząd czyhający, młodych pędów nie zniszczyli. Tylko pod tym warunkiem z beznarodowej jeszcze poleskiej ludności uczynimy Polaków.

W psychice tej ludności, jeszcze zanim potrafi się dojrzeć i ocenić jej zdrowy rozum i instynkt, ude-

rza przede wszystkim ogromna nieufność. Nie znaczy to bynajmniej, aby poleszuk zamykał się przed dostępem oddziaływań i argumentów z zewnątrz. Przeciwnie. Brak natychmiastowej reakcji, w pierwszej chwili pozornie raczej odrzucające przyjęcie, to tylko — zabezpieczenie sobie spokojnego i starannego przetrwania swoim własnym zdrowym rozumem nowych idei, do rozważania przyjmowanych bardzo skwapliwie, lecz jedynie w tym wypadku o ile nie są one błyskotliwą frazeologią, o ile poważnie i konkretnie się przedstawiają, no i przede wszystkim, o ile odpowiadają własnym interesom, niekoniecznie natychmiastowym. Pod tym względem psychika poleszuka jest bliźniaczo pokrewna bratniej psychice rdzennie polskiego chłopca, tylko jeszcze dalej w tym samym kierunku posunięta.

Wnioski i wskazówki, jakie narzuca ta psychika poleskiej ludności, są chyba aż nazbyt jasne. Poleszuk stanie się Polakiem, gdy zrozumie Polskę nie jako piękną sentymentalną ideję i nietylko jako misjonarkę cywilizacji czy oświaty, lecz jako wielką przyszłość realnej mocy, pomyślności, dobrobytu, od której szczęśliwych losów nieodzwrotnie uzależnione są jego „tutejsze” interesy, — interesy i szczęście jego kraju. Zrozumie zaś to jedynie wówczas, gdy udowodnimy mu drogę do potęgi Polski przez morze, oraz

wspaniały rozkwit, jaki dzięki swym warunkom śródlądowej żeglugi, tylko na tej drodze i tylko wraz z Polską musi przypaść w udziale Polesiu.

„Niema przyszłości Polesia bez polskiego morza” — to hasło parafrazy z pieśni kaszubskiej patriotycznej mądrości, ta głęboka, niemożliwa do podania w wątpliwość prawda winna być osnową całej niecierpiącej zwłoki pracy nad wykrzesaniem polskiej naro-

dowej świadomości i duszy z surowego, lecz jakże wiele obiecującego, materiału poleskiego ludu. Poleszuka uczynimy naprawdę trwale i niezawodnie Polakiem, idąc do niego przedewszystkiem z temi idejami, którym służy Liga Morska i Kolonjalna. Wielkim obowiązkiem polskiego społeczeństwa, wielkim obowiązkiem czynników kierowniczych Polski jest uczynić wszystko, co można, aby rozwinęła się na terenie Polesia

jaknajszerzej i jaknajintensywniej propaganda Ligi.

Z wrażeń przy kontakcie z Polesiem to jest bezwątpienia wniosek naczelny, jaki narzucić się musi każdemu, kto zechce poświęcić choćby trochę trzeźwej i krytycznej uwagi tak niepospolicie doniosłemu dla Polski zagadnieniu tamtejszego kraju i tamtejszego ludu.

TADEUSZ EHRENBURG

WIGILJA NA „DARZE POMORZA”

Żaglowiec szkolny „Dar Pomorza”, który 3 października r. ub. opuścił Gdynię, udając się w dłuższą podróż zagraniczną z uczniami I kursu Państwowej Szkoły Morskiej na pokładzie, znajduje się obecnie u wybrzeży Martyniki w Fort de France. Uczniowie odbywają niezbędne ćwiczenia, odpoczywając jednocześnie po trudach podróży przez Atlantyk i przygotowując się powoli do powrotu do kraju.

Tam też u wybrzeży dalekiej wyspy obchodzili uroczyste Święta Bożego Narodzenia. Tradycyjna wigilia od-

bywała się naprawdę w niezwykłych warunkach. Do stołów, ustawionych na górnym pokładzie, zasiadli wszyscy obecni na statku, poczynając od kapitana, a kończąc na kuchciku. Wszyscy zajęli swe miejsca w białych ubraniach tropikalnych. Nad nimi wisiało pogodne niebo dalekiego południa. Od ładu były gorącą falą zmieszane zapachy roślinności podzwrotnikowej. Kolorowe lampiony rzucały mdłe światło na statek i na wodę. Oczywiście musiała być także choinka. Przeszukano całe pobliskie wybrzeże, ale niczego na kształt czy podobieństwo na-

szego świerku lub jodły nie znaleziono. Wycięto przeto jakieś drzewko liściaste rodzaj drzewka laurowego, przybrano je pięknie ozdobami, wykonanymi rękoma uczniów w chwilach wolnych od zajęć i choinka była! (Jeszcze pomysłowiej poradzili sobie w roku 1923 pierwsi uczniowie Szkoły w czasie powrotu na starym pocziwym „Lwowie” z pamiętnej podróży do Brazylii. Wigilia zastała ich na środku oceanu. Choinki nie mają zwyczaju rosnąć na wodzie. Nie było ich też w żadnym zakamarku statku. A mimo tego na wigilię choinka była. W największej tajemnicy uczniowie wystrugali z drzewa rozłożystą choinkę, pomalowali ją na zielono, przystroili, jak się patrzy i śpiewali pod nią kolendy. Dziś jedyna ta w swoim rodzaju choinka znajduje się w Muzeum Szkoły).

Gdy zabłysła pierwsza gwiazda na niebie i gdy wszyscy już siedzieli przy stołach na pokładzie, komendant „Daru Pomorza”, kapitan Maciejewicz, otworzył w obecności wszystkich dużą kopertę, jaka przed paru dniami nadeszła na statek z Ojczyzny, z Gdyni, i na której widniał kilkakrotnie podkreślony napis „Otworzyć 24 grudnia”. Z wnętrza wysunęła się paczka białych opłatków i życzenia dla wszystkich na statku od Dyrektora Szkoły, Profesorów i kolegów ze starszych roczników, spędzających zimę na nauce w Szkole.

Przełamano się uroczystie, a z rozrzewnieniem, jak każde zwyczaj, opłatkiem, złożono sobie wzajemnie życzenia i zabrano się do pałaszowania przysmaków wigilijskich. Kucharz okrętowy przeszedł samego siebie. Czego nie było? A więc najpierw specjal nad specjal — polski śledź, później sałatka z jarzyn i z homarów, które na Martynice są tak popularne,

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„Dar Pomorza” w Pernambuco. Posel R. P. w Rio de Janeiro Dr. Tadeusz Grabowski na pokładzie statku szkolnego (w środku). Obok stoją od lewej: Komendant „Daru Pomorza” łpt. K. Maciejewicz, prof. Roszkowski, dyr. Państw. Muzeum Zoologicznego w Warszawie, zaokrętowany na statku dla celów badań naukowych, por. Strzembosz i łpt. T. Meissner — 1 of. statku.

jak u nas zwykle raki, później był barszcz z uszkami, później ryba smażona, wreszcie kompot z suszonych owoców (pieczolowicie przewiezionych przez Atlantyk z samej Gdyni) i galaretka z pomarańcz, rwanych prosto z drzew.

A później po raz pierwszy w tych stronach były pod gwiazdźiste niebo stare, polskie kolendy, śpiewane pełną piersią przez polskie wilczęta morskie...

Kapitan Maciejewicz na gwiazdkę obiecał uczniom, że im urządzi wycieczkę do St. Pierre, miasta, które trzydzieści lat temu zostało obrócone w perzynę przez gróź-

nego sąsiada wulkan Mont Pelé. Zapewne już ją odbyli.

Uczniowie czują się na statku świetnie. Wszyscy są zdrowi, jak rydze.

W pierwszych dniach lutego statek wyruszy z powrotem do Gdyni. „Intendentura” statku ma dużo kłopotu z zaopatrzeniem go w różne wiktuały na drogę powrotną. Martynika — to jak jakaś nasza Kozia Wólka. Wielu rzeczy niemożna dostać. Herbaty szukano w całym Fort de France, aż wreszcie znaleziono jej aż cały funt.. w aptece. Dlatego „Dar Pomorza” będzie musiał zapewne zajść jeszcze na wyspę św. Toma-

sza, gdzie swoje zapasy uzupełni.

W Fort de France stoi obok „Daru Pomorza” belgijski statek szkolny „L’Avenir”. Nawiązano z nim jak najserdeczniejsze i najbliższe stosunki.

W drodze powrotnej „Dar Pomorza” prawdopodobnie pożegluje wprost do Gdyni, zachodząc tylko po drodze do któregoś z portów zachodnio-europejskich, francuskiego lub angielskiego. Na Azory, jak to było pierwotnie projektowane, zapewne nie zajdzie.

W Gdyni powinien być w drugiej połowie marca.

H. T.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY NA POLSKIM STATKU W XIX WIEKU

Działo się to wprawdzie nie sto lat temu, jednak jeszcze w XIX wieku i na rubieżach dwudziestego.

Zapoznawałem się wówczas z historią Polski i z polską literaturą w domu, a po resztę nauki chodziłem do rosyjskiego gimnazjum w półpolskim powiatowym mieście Humaniu. Jak większość rówieśników zaczytywałem się w opisach podróży i marzyłem o morzu i przygodach morskich. Były to marzenia pełne fantazji,

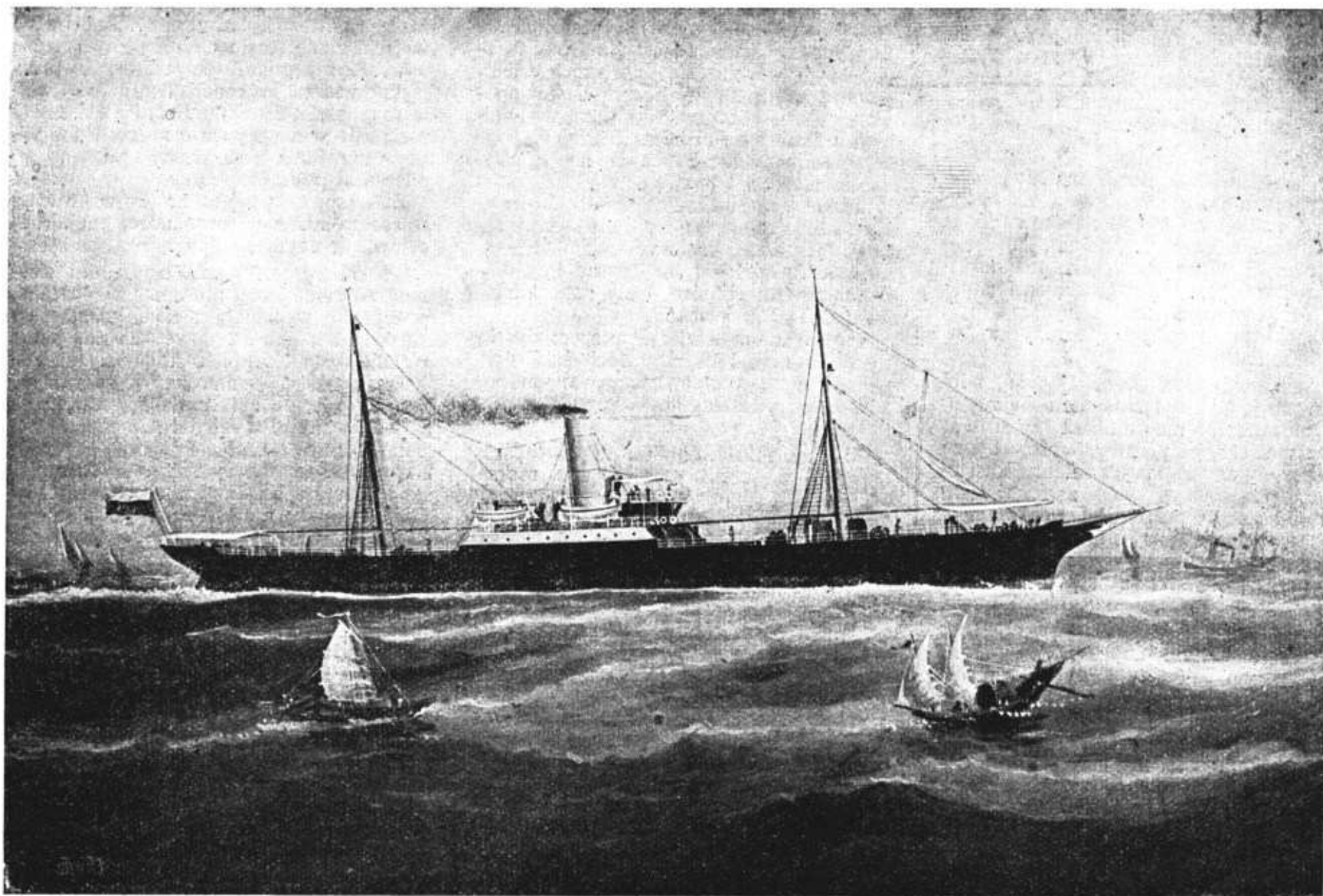
zwłaszcza, że prawie żaden z nas nie widział morza, ani nawet prawdziwego marynarza.

W owym to czasie wielką sensację wśród uczniów gimnazjum wywołał przyjazd do Humania oficera marynarki pana Edmunda K. Opowiadano sobie na wyścigi o spotkaniach z nim, spierano się o szczegóły jego munduru, niektórzy chwaili się nawet, że znają go osobiście i opowiadali, jakoby zasłyszane od niego różne

dziwy o morzu. Opowiadania te pochłanialiśmy bezkrytycznie z uczuciem zachwyty i zazdrości, poczem każdy starał się spotkać ich bohatera i przyjrzeć się mu choćby na ulicy, lub w kościele.

Napewno pan K. nie podejrzewał nawet, że ma tylu adoratorów.

Postanowiłem wówczas zostać marynarzem. Po upływie dwóch lat, pokonawszy wiele przeszkód, byłem członkiem załogi kursującego po morzach Czarnem i Azo-



S/S „Lilja”, należący do T-wa „Żegluga T. Bocheński i Ska”

Z portretu olejnego zrobionego w Hong-Kongu w 1900 r. przez chińskiego artystę malarza.

Reprodukcja fot. E. Raulin w Gdyni

wskiem, towarowego żaglowca „Św. Mikołaj”. Święty ten był uważany za patrona marynarzy i bodaj połowa żaglowców rosyjskich miała taką nazwę.

Nosiłem, co prawda, nie błyszczący mundur, lecz zasmolone dreluchy, poznałem prędko wielką różnicę między dawnymi marzeniami o marynarzach, a rzeczywistym życiem na morzu, lecz niemniej byłem zadowolony i postanowiłem wytrwać w obranym zawodzie.

W owych czasach w Rosji, z kilkunastu szkół morskich, zaledwie jedna (w Taganrogu) posiadała swój szkolny statek, wobec czego liczni aspiranci i uczniowie odbywali pływania praktyczne na rozmaitych statkach parowych i żaglowych. Pływanie na żaglowcach uważane było przez szkołę i przez kolegów za praktykę wyższej klasy.

Po zakończeniu swej pierwszej nawigacji, gdy „Św. Mikołaj” stanął na leże zimowe, dowiedziałem się że do Odessy przybył, jak mówiono, polski statek, który ma odbywać rejsy na Daleki Wschód. Wiadomość ta ogromnie mnie zainteresowała. Nieraz w głębi duszy bolałem nad tem, że niema polskich statków na morzach. Udałem się więc do Odessy, by na własne oczy przekonać się o prawdziwości tej pogłoski.

Gdy przybyłem na wskazane nabrzeże, ujrzałem wielki dwumasztowy parowiec o pięknej jachtowej sylwetce, z buginsprytem wyciągniętym ponad rzeźbą figury kobiecej. Na rufie jednak powiewała zwykła rosyjska flaga handlowa, a nie spodziewana bandera z polskim orłem lub z ręką trzymającą miecz, jak to sobie wyobrażałem.

Statek nazywał się „Lilja”. Dowiedziałem się od załogi, iż pomimo rosyjskiej bandery statek jest rzeczywiście w znacznym stopniu polski, bowiem należy do polskiej firmy oraz kapitan, część oficerów i załogi rekrutują się z pośród Polaków.

W rosyjskiej marynarce handlowej często spotykało się Łotyszów i Estończyków, Polaków zaś było stosunkowo mało, więc dowiedziałem się, że na „Lilji” prawie połowa załogi jest polska, postanowiłem dostać się za wszelką cenę na ten statek. Przytem ogromnie zachęcająca była także okazja do odbycia podróży na Daleki Wschód.

Byłem wówczas dorastającym młodzieńcem jednak dysponować sobą zupełnie niezależnie nie mogłem, ponieważ przez macierzyńską troskliwość, byłem powierzony opiece kapitana Leona Rusieckiego, pracującego wówczas w Zarządzie Odeskiego portu. Był to ogromnie miły, stary marynarz, bardzo popularny w tamtejszych sferach morskich. Opiekun mój narazie sprzeciwił się odkładaniu nauk, jednak łatwo dał się uprosić, zwłaszcza, iż rok szkolny już się rozpoczął. Skłószmy mnie swoim zwyczajem, nieprzystojnie ale dobrodusznie, dopomógł mi z łatwością do zaciągnięcia się na „Lilję” w charakterze aspiranta.

Zastąpił na statku trzech kolegów. Byli to dwaj kandydaci na nawigatorów — Obrampolski i Z. Lewandowski i jeden na mechanika — Wawicz, późniejszy znakomity śpiewak operowy o wszechświatowej sławie. Mieliśmy wspólną kabinę i pewne przywileje. Każdy z nas był przydzielony do jednego z oficerów pokładowych — w rodzaju jego odjutanta. Nie mieliśmy obowiązku pracowania narówni z załogą pokładową, jak na innych statkach, a na



P. Tadeusz Bocheński. — obecnie wykładowca Szkoły Pchor. Mar. Woj. w Toruniu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



morzu pełniliśmy wachty na mostku razem z oficerami.

Dowiedziałem się, że statek nasz posiada nośność ładunkową 5,250 ton, że zbudowany został pięć lat temu, że nazywał się poprzednio „Antwerp City” i że został kupiony w Anglii przez Kapitana Żegluga Wielkiej Tadeusza Bocheńskiego, który rzuciwszy służbę we flocie ochotniczej, zorganizował udziałowe Towarzystwo pod firmą „Żegluga T. Bocheński i S-ka”.

Wspólnikiem jego był książę Aime de Bourbon, syn pretendentów do tronu hiszpańskiego, ówczesny porucznik leibgardji grodzienkiej huzarów, stacjonowanych w Warszawie, drugim wspólnikiem był hrabia Kazimierz Stadnicki, właściciel dóbr Stara-Sieniawa na Podolu.

Statkowi dano nazwę „Lilja” od znaku w herbie Bourbonów. Miał to być pierwszy statek projektowanego wielkiego polskiego towarzystwa okrętowego. Niebawem miały być nabyte jeszcze trzy dalsze takie statki, które miały stać kursować na Daleki Wschód.

Komendantem statku i zarazem dyrektorem firmy był kapitan Bocheński, drugim oficerem Matkiewicz, czwartym Sopocho. Wśród załogi było również wielu Polaków.

Po kupieniu „Lilji” Kpt. Bocheński otrzymał od rządu angielskiego propozycję bardzo korzystnego kontraktu na przewożenie amunicji do Kapsztatu, przez cały czas trwania ówczesnej wojny angielsko-burskiej, lecz nie zgodził się na to, nie chcąc przyczyniać się do zgńębienia dzielnych Boerów, walczących, jak Polacy, o swoją wolność. Poza tem dążył do obranego celu — nawiązania stosunków handlowych z Dalekim Wschodem i utworzenia stałej polskiej linii okrętowej. Los wprawdzie zrządził inaczej, ale o tem potem.

W listopadzie 1899 roku statek „Lilja” przybył po raz pierwszy do Odessy i został zarejestrowany. Jednocześnie dokompletowano załogę, przyczem pobory i warunki służby były prawie te same, co we flocie ochotniczej. Wkrótce po przybyciu odbyło się uroczyste poświęcenie statku. Ceremonji poświęcenia dokonał przebywający wówczas w Odessie na zesłaniu Biskup Płocki Simon, późniejszy pro-

boszcz kościoła Marjackiego w Krakowie. Był to jedyny wypadek poświęcenia statku w porcie przez księdza katolickiego.

Podróż na Daleki Wschód, oczekiwana przez nas z wielkiem upragnieniem, nie spodziewanie została odłożona. Statek postawiono pod ładunek zboża i dn. 22 grudnia 1899 r. wyszliśmy z Odessy z pełnym ładunkiem do Hamburga.

Morze Czarne spotkało nas nieuprzejmie — okrutnym sztormem z zawieją śnieżną. Burze te nie zrobiły jednak na mnie wielkiego wrażenia, gdyż po pięciomiesięcznym pływaniu na skorupie byłem już obyty z gorszymi warunkami. Na takim żelaznym kolosie, jakim wydawał mi się „Lilja”, czułem się doskonale.

Zaladowany statek kołysał się silnie i walcząc z rozruchanym żywiołem tracił połowę swej szybkości. Olbrzymie fale nieustannie zalewały cały pokład, sięgając na mostek i przedostając się nawet do pomieszczeń. Poprzez śnieżną zawieję widać było tylko wyłaniające się wciąż grzebienie fali i wspaniałe kaskady wdzierającej się na pokład wody.

Tak nadeszła wigilia Bożego Narodzenia. Każdy mógł ją świętować jedynie w myślach i wspomnieniach, ponieważ sztorm uniemożliwiał odbycie tej tradycyjnej uroczystości wspólnie. Choinki, kupione w Odessie, latały po kątach kabin razem z ozdobami i różnymi sprzętami. W kuchni zalewanej wodą więcej od innych pomieszczeń, przygotowane do wigilijnej wczeczki ryby wyskakiwały z rondli i pływały, po śmierci, jakby urągając ludzkim zamiarom.

Zrana, w pierwszy dzień Bożego Narodzenia weszliśmy do Bosforu.

Bosfor, wywarł na mnie niezatarte wrażenie. Kontrast był zbyt silny. Raptem po wejściu z morza do cieśniny zmieniło się wszystko: pogoda, temperatura i przepiękne widoki. Przechodziłem później wiele razy przez ten sam Bosfor. Ale nigdy piękno jego nie wywarło na mnie tak silnego wrażenia, jak wtedy, podczas tej pierwszej podróży.

Zatrzymawszy się na krótko w Kawaku celem załatwienia formalności sanitarnocelnych, ruszyliśmy dalej.

W miarę posuwania się statku cieśniną, obramowaną uroczemi wzgórzami, pokrytymi wspaniałą zielenią rozciągały się wciąż coraz to nowe widoki, jedne piękniejsze od drugich. Mijałyśmy śliczne wille, meczety i minarety, wznoszące się wśród ogrodów i parków. Miejscami z pośród zieleni wyglądały cmentarze lub potężne ruiny dawnych twierdz. Przechodząc obok zakotwiczonych starych tureckich okrętów wojennych oraz nowoczesnych okrętów innych państw, salutowaliśmy jej banderą. Przy Złotym Rogu zaś zarzuciliśmy kotwicę.

Jeszcze przed zakotwiczeniem statek nasz został okrążony przez masę śmigłych łódek i łódeczek (ze względu na silny prąd, łodzie w Bosforze, są przeważnie wązkie i szczególnie starannie zbudowane) z rozmaitymi handlarzami, dostawcami i t. p. Wkrótce pokład zaroił się od ludzi w czerwonych fezach, różnych narodowości, ogromnie ożywionych i wesołych. Z porozumieniem się — żadnych trudności bowiem wszyscy ci Turcy, Grecy, Żydzi, Ormianie i inni, wprawdzie niezupełnie poprawnie, ale za to swobodnie, mówili po rosyjsku. Nigdzie chyba niema tylu lingwistów, co w portach Wschodu, a szczególnie w Konstantynopolu i w Port Saidzie, gdyż tam każdy mający jakąkolwiek styczność z okrętami, a takich lu-

dzi jest masa, władza 5, 10, a nawet więcej językami i używa ich zależnie od bandery okrętu, na który przybywa.

Po kilku godzinach postoju odpłynęliśmy dalej. Tym razem nie udało się nam, niestety, być w mieście. Na ląd wyjeżdżał tylko kapitan i st. steward, jednak nakupiliśmy na statku mnóstwo owoców, słodczy wschodnich, widokówek miasta, ciastniny i t. p.

Na morzu Śródziemnym mieliśmy tak piękną pogodę, jak u nas bywa w maju lub czerwcu. Tymczasem kalendarz wskazywał ostatnie dni grudnia.

Dopiero po przejściu Gibraltaru, spotkał nas Biskaj swym tradycyjnym sztormem, który unormował nasz stosunek do kalendarza i znacznie opóźnił przybycie statku do Hamburga.

Podczas dłuższego postoju w tym wielkim starym porcie, mieliśmy możliwość powetowania sobie wszystkich trudów podróży.

Wychodząc z Hamburga, po wyładowaniu zboża „Lilja” zderzyła się na Elbie z duńskim parowcem, który przytem zatonał. Cała załoga tego statku została uratowana, a statek nasz doznał uszkodzenia dziobu.

Ten duński nieduży, towarowy statek, bardzo stary, przed kolizją tak manewrował, iż było widocznym, że chce być zatopiony. Zatopiony został, lecz czy otrzymał premję asekuracyjną, o co mu jedynie chodziło, nie wiem.

Po zremontowaniu uszkodzonego dziobu, „Lilja” poszła do Cardiffu po ładunek węgla do Odesy. W kanale Angielskim spotkał nas huraganowy przeciwny wiatr. Statek bez ładunku (z balastem wodnym), mając małe zagłębienie, ledwo posuwał się naprzód, a przy latarni morskiej St. Catherine, przez całą dobę nie zrobił ani jednej mili. Ruszył dopiero naprzód po napełnieniu wodą achterpiku (rufowej ładowni).

Powróciwszy z Anglii do Odesy, doczekaliśmy się wkońcu, tak upragnionej podróży na Daleki Wschód. Statek ładowano w Odesie, w Mikołajowie i w Noworosyjsku. Wreszcie po przyjęciu pełnego ładunku, składającego się z szyn kolejowych, cukru i mąki, w pierwszych dniach marca 1900 r. „Lilja” odszedł w pierwszą podróż do Władywostoku.

Podróż po morzu Śródziemnym, przejście kanału Suezkiego, potem morze Czerwone, Aden, Kolombo, Singapur, Nagasaki, dla nas aspirantów, było szereg upajających, coraz to nowych wrażeń.

Podróże te zostały wielokrotnie opisane przez więcej powołanych, wobec czego mój wysiłek pisarski, jest zbędny.

Władywostok był wówczas przepiękny wojem, z powodu powstania Bokserów w Chinach. Po odbyciu tak wielce urozmaiconej podróży, Władywostok, mimo znacznego ożywienia, wydał się nam szary i nudny.

Wstąpiliśmy pewnego razu do chińskiego teatru. Na podstawie tego co widziałem, przypuszczam, że prawdopodobnie żaden Europejczyk nie był w chińskim teatrze dwa razy. Kupiwszy bilety, weszliśmy do wielkiej sali. Było to coś w rodzaju trzeciorzędnej restauracji, przepełnionej Chińczykami tak, że ledwie odnaleźliśmy wolny stolik. Wśród licznej publiczności z długimi warkoczami (wówczas wszyscy Chińczycy nosili warkocze), nie było ani jednej kobiety! W końcu długiej sali, obszerna odkryta scena z barwną dekoracją i orkiestrą. O Boże, ta muzyka!... Po chińsku, być może, bardzo

dobrze, lecz nam się wydała okrutnie hałaśliwa o niezrozumiałych, dzikich tonach. Dostaliśmy, jak i inni goście po miseczce aromatycznej herbaty bez cukru, następnie podczas trwania przedstawienia roznoszono parujące... wilgotne, okrągłe, flanelowe serwetki, służące do ocierania twarzy i golonych łbów publiczności. Zastawialiśmy się do tej chińskiej ceremonii. Roznosiciele, mając na jednym ramieniu cały stos niby czystych parujących szmat, każdemu gościowi podawali świeżą, poczem użytą brali na drugie ramię.

Przedstawienie było takie jak muzyka. Z zadowolonych min publiczności, domyślaliśmy się jednak, że musiało się, podobać.

Wytrzymaliśmy szczęśliwie do końca, ponieważ byliśmy zawzięci i mieliśmy zdrowe nerwy.

Po wyładowaniu, „Lilję” pośpiesznie przygotowano do przewożenia wojska poczem statek nabył, jak beczka śledziami — żołnierzami z oddziałów Wschodnio-Syberyjskich strzelców, wyruszył do Portu Artura.

Wkrótce po wyjściu na morze nastąpiła gęsta mgła i trwała przez całą podróż — około pięciu dni.

Pomimo mgły, musieliśmy iść całą mocą, ściśle wymierzonym biegiem, ponieważ inne sposoby orientacji były niedostępne, a przy zmniejszonej szybkości, statek mógł być łatwo zniesiony przez silne prądy w Archipelagu Koreańskim na znajdujące się tam liczne i groźne rafy.

Zwykle podczas mgły komendant pozostawał na mostku. Również i tym razem, nie schodził z mostku od samego Władywostoku, doglądając osobiście zmiany kursów, a dla odpoczynku, drzejąc czasem na fotelu, w sterowni. Morze było dość spokojne, płynęliśmy trzy doby, nie widząc nic absolutnie.

Czwartego dnia, podczas warty drugiego oficera, do którego byłem przydzielony, około południa, zaczęło mi dokuczać już to blisko czterogodzinne nadmierne wsłuchiwanie się i wpatrywanie w wilgotne mleczne powietrze, jak również cominutowe pociąganie za sznur od syreny (co było moim obowiązkiem). Często spoglądałem na zegar i myślałem o zbliżającym się w czasie zmiany i obiedzie.

Kaptem, te tak przyjemne myśli zostały przerwane głuchym rykiem cudzej syreny, rozlegającym się przed dziobem statku. Natychmiast zmniejszono bieg i odpowiedziano naszą syreną. Jeszcze kilka wzajemnych ryków i z mgły wyłonił się tuż przed nami, ogromny parowiec.

Efekt był wspaniały. Wielki pasażerski statek japoński przesunął się szybko, w

odległości kilku metrów od naszej bakburt-y i zniknął we mgle za rufą.

Trwało to bardzo krótko, a statki minęły się tak blisko, że doskonale widzieliśmy przerażone twarze pasażerów, słyszeliśmy zamieszanie i krzyk ujrzeniśmy jak jakaś dama zemdlała na pokładzie tego statku i po chwili wszystko znikło; dochodził już tylko ryk oddalającej się za rufą syreny. Nie było nawet czasu, żeby się przestraszyć. Dopiero po zniknięciu tego parowca, zaczęliśmy zdawać sobie sprawę, jak szczęśliwie wymińmy się i jak blisko była możliwość ostatecznej katastrofy.

Wypadek ten stał się niewyczerpanym tematem do rozmów załogi i całego pułku, do samego końca podróży.

W drodze powrotnej do Władywostoku mgła już przeszła, ale rozpoczął się dobry sztorm. Mieliśmy z port Artura trochę pasażerów, przeważnie wojskowych. Między innymi jechał z nami Admirał Gaubt — Komendant wojennego portu we Władywostoku.

Z podróży tej zapamiętałem jeden wypadek. Mianowicie ów admirał przyczynił się do zguby naszego psa okrętowego.

Kapitan Bocheński miał pięknego psa z góry Św. Bernarda, który wabił się Mars. Był to wspaniały okaz, o inteligencji i powadze właściwej tej rasie. Trzymał się zawsze godnie, rozumiejąc, że należy do samego komendanta. Nikogo poza nim też nie słuchał, a gdy znajdował się w jego kabinie lub w pobliżu, nikt nie mógł zbliżyć się doń, bez interwencji kapitana Bocheńskiego. Poza tem był bardzo łagodny, dobroniosny i powszechnie na statku lubiany. Przyzwyczajony do morza, czuł się dobrze przy każdej pogodzie, tylko ciężko mu było znosić tropikalne upały, mimo że na ten czas bywał krótko strzyżony.

W podróży z Port Artura do Władywostoku, gdy sztorm stopniowo nabrał na sile, pusty statek (tylko z balastem wodnym) kołysał się bardzo silnie. Znajdujący się na mostku Mars, pomimo swego doświadczenia marynarskiego, wyleciał jakoś za burtę. Spostrzeżono to od razu i zawiadomiono komendanta, który natychmiast począł manewrować statkiem, aby uratować, dzielnie walczącego z falami psa.

Trudne to było zadanie. Przy zatrzymaniu się i zmianie kierunku, statek kołysał się nadzwyczajnie, przyczem ogromne fale wpadały na pokład. Jednak akcja ratownicza była na dobrej drodze, większość załogi zebrała się na pokładzie, zgłosili się ochotnicy, którzy chcieli by ich spuszczało na linie za burtę, celem złapania Marsa, który miotany falami do zbliżał się do samej burty, to znów oddalał się znacznie. Raz nawet olbrzymia fala wpadła na pokład nachylonego statku razem z psem, lecz wzięła go z powrotem. W toku tej akcji podbiegł do kapitana Bocheńskiego adjutant z meldunkiem, że pan admirał nie może już wytrzymać takiego kołysania, że czuje się bardzo źle i prosi na wszystko, aby kontynuować podróż.

Ponieważ statek był wydzierżawiony przez władze wojskowe, więc kapitan był zmuszony zrezygnować z ratowania Marsa. Załoga była oburzona. Kpiła sobie z admirała, co zna pływani tylko do Rygi, nic to nie pomogło. Rozległa się komenda kapitana: „Całą mocą. Na kurs!” i nasz Mars pozostał na falach.

Potem jeszcze jeden raz przewieźliśmy transport wojska z Władywostoku do Portu Artura, lecz już przy lepszej pogodzie i bez przygód.



P. J. Sopoćko — IV oficer S/S „Lilja”.
Maj 1900 r.

Nie dostawszy następnie odpowiedniego frachtu we Władywostoku, „Lilja” odeszła do Moji (Modzi) — w Japonii, po ładunek węgla.

W Moji ładowano węgiel na redzie. Po obydwóch burtach stojącego na kotwicy statku, pozawieszali Japończycy szereg desek, utormowawszy z nich rodzaj wielkich schodów. Na każdej desce stanęła masa robotników obojga płci i małych płaskimi koszykami podawali sobie z rąk do rąk węgiel (nie więcej jak po 5 kg.) zabierany z barek. Mali ci ludzie oblepiłi burty statku, i ładując w tak prymitywny sposób małymi koszykami, dzięki swej liczbie i sprawności ruchów, sypali węgiel do ładowni, jak z kilku elewatorów mechanicznych. Ładowanie statku w ten sposób postępowało bardzo szybko.

W owych czasach, przed wojną rosyjską, Japonia była o wiele mniej zeuropieizowana, niż obecnie i miała więcej, że tak powiem — swoistości...

Na brzegach cieśniny Moji leżą dwa większe miasta, jedno tej samej nazwy, odwiedzane czasem przez europejskie statki, ładujące węgiel, a w oddali — na drugim brzegu — Simonesei, o charakterze czysto japońskim, mniej dotknięte w owych czasach, kulturą europejską.

W jakieś wielkie narodowe święto japońskie, wybrałiśmy się wieczorem do Simonesei.

Gdy wysiedliśmy z „szampunki” i weszliśmy do miasta, iluminowanego masą barwnych fantazyjnych latarni i zmieszaliśmy się z tłumem spokojnie weselących się Japończyków, wydawało mi się, że albo śnię, albo znajduje się na innej planecie.

Cale otoczenie było tak piękne, barwne miłe a przytem tak bardzo inne, że długo z zachwytem wspominałem ten wieczór.

Na tle czarującej dekoracji ulic, przy dźwiękach dolatujących skądś delikatnych nieznanych melodyj, japoński tłum był ujmujący swym dziecinny wdziękiem, rozweseleniem i szczerą uprzejmością nieznaną w tłumie europejskim lub jakim bądź innym...

Nie wiem nawet czy obecnie można spotkać w Japonii tę samą uprzejmość i czarującą wdzięk? Przypuszczam że nie. Już po rosyjskiej wojnie widoczna była zmiana na gorsze w charakterze ludności japońskiej. Coraz większa styczność z kulturą europejską wywiera bezwzględnie także i ujemny wpływ na charakter tego pięknego kraju i jego mieszkańców.

Z Moji „Lilja” wyruszyła do Singapuru, a po wylądowaniu tam węgla do Sajgonu po ryż do Marsylii.

Podczas postoju w Sajgonie, odbył się dn. 14 lipca uroczysty obchód rewolucji francuskiej. Była parada wojsk kolonialnych, miasto było udekorowane flagami. Weselość iście francuska udzielała się także i ludności tubylczej.

W drodze powrotnej po wyjściu z Kolombo, w kierunku morza Czerwonego, statek nasz był podobny do wędrującej menażerii. Wszędzie widać było małpy rozmaitego gatunku, od różnorodnych wesołych „makaków” do solidnych orangutanów, wszelkie odmiany papug i masę klatek ze śpiewakami i gwizdaczkami. Zdarzały się wypadki, że rozbawiona małpka wypadła za burtę. Statku dla niej nie zatrzymywano, jak dla Marsa, więc ratując się sama, zwykle chwytala się za log — linę, lecz nie mogła utrzymać w delikatnych swych rączkach kręcącego

się sznura i pomimo prób natychmiastowego wyciągania logu na pokład, puszczała linę i zostawała rekinom na pożarcie.

Z licznych przedstawicieli fauny egzotycznej, sprzedawanych na statki w Singapurze i Kolombo, za najciekawsze można uważać pewien gatunek antylopek z wyspy Cejlon. Są to przesliczne małe sarenki, jak żywe cacka o filigranowych kształtach, wysokości około 20 centymetrów.

Dziwnem się wydaje, że te delikatne, bezbronne stworzonka, które zdawałoby się tak łatwo mogły być wyniszczone przez drapieżników, na swobodzie dają sobie jednak radę. W niewoli natomiast nie mogą wyżyć, przy najtroskliwszej nawet opiece. Nie znoszą one zmiany klimatu, wobec czego nie ma ich w menażeriach i widzieć te miniaturowe sarenki można tylko w ich ojczyźnie. Wielokrotnie próby przewiezienia tego gatunku antylopek, nigdy nie udawały się. Przewiezione egzemplarze, zwykle po paru tygodniach, ginęły.

Zbliżając się do Marsylii ujrzeliśmy panoramę tego dużego miasta z dominującą na szczycie sylwetą Notre Dame de la Garde. Mielśmy narazie dość wszelkich wschodnich wrażeń i z upragnieniem oczekiwaliśmy przybycia do tego europejskiego miasta.

Po wejściu do portu i szybkim załadowaniu formalności, robotnicy francuscy przystąpili do wylądowania ryżu, załadowanego przez Annamitów.

Pierwszego dnia, podczas pracy zdarzył się drobny, ale dość charakterystyczny wypadek.

Przypadkowo wypuszczone z klatki kury, rozbiegły się po pokładzie; jedna z nich wypadła na burtę i trzepotała się bezradnie na powierzchni wody. Patrząc na to robotnicy śmieli się i dowcipkowali. Wtem jeden z nich szybko zdjął z siebie wierzchnią odzież i buty i bez namysłu wskoczył z burty do wody, uratował tonącą kurę i wylazł z nią na nabrzeże. Byłem zrazu rozczulony takim bohaterstwem, lecz po chwili przekonałem się, że nie chodziło o uratowanie życia kurze, lecz o zdobycie jej przy tej sposobności, bowiem „litościwy” robotnik ukreślił kurze głowę i zwinawszy zdobycz w gazetę schował ją do swej torby.

Z Marsylii „Lilja” wrócił do Odesy. Ponieważ rok szkolny znów był już rozpoczęty, pozostaliśmy na „Lilji” nadal. Tu nastąpiły pewne zmiany. Kapitan Bocheński, jako dyrektor firmy, pozostał w Odesie, w celu dalszego rozwinięcia przedsiębiorstwa, statek zaś został przyjęty przez nowego komendanta — Kapitana Marynarki Wojennej p. Karola Karuma z Floty Ochotniczej. Pod dowództwem nowego komendanta odbyliśmy jeszcze jeden rejs do Władywostoku...

Przy wyjściu z cieśniny Malakskiej do Oceanu Indyjskiego leży grupa małych wysepek, należących do Holandji. Na jednej z nich która nosi nazwę Pulo-Way jest stacja bunkrowa. Korzystając z niej niektóre statki, uzupełniając swe paliwo.

W drodze powrotnej z Władywostoku zaszliśmy po bunker na tę wysepkę.

Przy podejściu ujrzeliśmy wyspę o niskich brzegach, pokrytą bujnym tropikalnym lasem. Wchodząc do b. małej zatoki, statek nasz wszedł jak gdyby do lasu. Na brzegu zatoki, wśród gęstych palm widniało kilka ogromnych kup węgla, ułożonego w czworoboki i parę drewnianych bud. Niewielkie osiedle holenderskich kolonistów i szczupłego garnizonu

znajdowało się w głębi lasu. Po przyciśnięciu statku pojawiło się na nabrzeżu kilka wyelegantowanych pań z rodzin urzędników i oficerów holenderskich. Bardzo pretensjonalne, choć nieco przestarzałej mody stroje i kapelusze wskazywały na brak łączności z Europą tych godnie przechadzających się niewiast. Widać było że wystroili się one specjalnie na przybycie statku.

Niezwłocznie rozpoczęto ładowanie bunkru. Poukładano schodnie i kilkudziesięciu nagich Chińczyków poczęło pospiesznie nosić węgiel ogromnymi koszami. Kilku holenderskich dozorców, z plecionymi, skórzanymi szpicrutami lub dość grubymi trzcinowymi kijkami w rękę poganiało pracujących Chińczyków, bijąc od czasu do czasu niektórych po plecach i ramionach tak, że występowały krwawe pręgi.

Dowiedzieliśmy się wówczas, że zdumieniem i zgrozą, że ci wszyscy „kuli” są prawdziwymi niewolnikami i że tacy niewolnicy są używani w wielu południowych kolonjach.

W Chinach są tacy specjaliści przedsiębiorcy, przeważnie Chińczycy, do których kolonie zwracają się po ten żywy towar.

Taki przedsiębiorca, otrzymawszy zamówienie, zbiera potrzebną partję kulisów, umawia ich na wyjazd, obiecując pojętne warunki, czasem daje niektórym nieznaczne zaliczki, następnie ładuje ich na statek, lub mały specjalny żaglowiec i odsyła do kolonii. Przedsiębiorca dostaje zapłatę od sztuki i kulisi są sprzedani. Muszą ciężko pracować całe życie, dostając za to składający się przeważnie z ryżu, skromny wikt i obfite baty *).

Na drugi dzień po wyjściu s/s „Lilja” z Pulo-Way, wylazł z ładowni bunkrowej jeden taki kulis. Plecy miał okrutnie pokiereszowane batami i wyglądał, jak wystraszone zwierzę. Mielśmy na statku kilkunastu Chińczyków-palczy, więc zbieg ten został przyłączony do nich. Czuł się ogromnie szczęśliwy i pracował za trzech. Najciekawsze, że nasi Chińczycy wcale nie mogli porozumieć się z tym nowym kolegą, ponieważ pochodził on z głębi Chin, oni zaś przeważnie z Mandżurji i mówili zupełnie odmiennym dialektem.

W tej samej podróży z powodu jakichś formalności staliśmy dwa dni w Suezie na redzie przed wejściem do kanału. Było bardzo gorąco i nudno. Na ład schodzić nie było wolno, ponieważ oczekiwano na telegram po którego otrzymaniu mieliśmy zaraz ruszyć dalej. Zająłiśmy się z nudów łowieniem rekinów, w które zatoka Suezka szczególnie obfituje.

Wędkę sporządzono na poczekaniu. Z żelaznej okrągłej sztaby, około metra długości, odkuto w maszynie haczyk rybny, zwykłej formy, lecz o niezwyklej rozmiarach, przymocowano doń parę metrów dobrego łańcucha, dalej kawałek belki i tęgą manilową linę. Na haczyk wsadzono ogromny kawał mięsa z silnym zapachem (o takie, na statkach w dalekiej żegludze nietrudno), haczyk opuszczono do morza, a koniec liny umocowano na jednym z rufowych polerów. Po kilku godzinach rybka złapała się. Zaalarmowana tą wiadomością załoga, szybko zebrała się na rufie i przystąpiono do wyciągania zdobyczy. Ujrzeliśmy potężnego rekina, około sześciu

*) Czy dzisiaj to barbarzyństwo jeszcze istnieje — nie wiem.

metrów długości. Wyciągnięty z głębin, rzucał się na powierzchnię wody, pokazując to szary błyszczący grzbiet, to śnieżno białe podbrzusze. Z paszczy i ze skrzeli lała się ciemno-czerwona krew, która rozpyliła się po wodzie, zabarwiając ją dookoła.

Podciągnięto zdobycz do burty, zarzucono na nią kilka pętli z lin i wspólnymi siłami przy pomocy bloków, wyciągnięto ją na pokład, poczem przystąpiono do odrabiania potworowi ogona. Operacja ta winna być wykonywana z ostrożnością, ponieważ rekin z ogonem jest groźny, nawet na pokładzie. Machnięciem ogona może on łatwo połamać nogi stojącym w pobliżu ludziom. Dopiero pozbawiony go, staje się nieszkodliwy. Po amputacji ogona zdobycz poćwiartowano na kawałki, przyczem mogliśmy podziwiać żywotność tej bestji: w każdym odciętym kawałku cielska, mięśnie kurczyły się gwałtownie jeszcze przez kilka minut.

Mieliśmy wówczas na statku Chińczyków-palaczy, którzy zajmowali oddzielny kubryk i mieli swoją kuchnię. Oddano im całą tę „rekininę”, z czego byli widocznie nie mniej zadowoleni, niż ze zdechłych kur, które po każdym takim wypadku dostawali od kucharza i jako szczególny przysmak piekli sobie „au naturel” z wnętrznościami. Oficerowie wzięli sobie szczękę rekina, której część i mnie się dostała na pamiątkę. Zachowała się ona do dzisiaj.

Z Port Saidu „Lilja” poszła do Bordeaux, my zaś — kandydaci, przeszliśmy na statek pasażerski, idący do Odessy, żeby już tym razem zdążyć na rozpoczęcie nauk w Szkole Morskiej.

Powróciwszy do Odessy, rozjechaliśmy się odrazu w różne strony, aby odwiedzić rodziny. Wkrótce potem, ja z kolegą Z. Lewandowskim, spotkaliśmy się w Szkole Morskiej w Chersoniu. W szkole tej znalazła się spora grupka Polaków.



Zarząd „Klubu Polskiego” w Szkole Morskiej w Chersoniu w 1902 roku. (J. Lewański, S. Łabęcki, Z. Lewandowski, i D. Dobrzyński).

Mianowicie, jednym z wykładowców był młodzieńcy porucznik żeglugi S. Dłuski, a wśród kolegów byli — hr. K. Ledóchowski, S. Łabęcki, Dobrzyński, Żywult i jeszcze kilku innych. Wkrótce założyliśmy coś w rodzaju konspiracyjnego klubu polskiego, którego organizatorem i prezesem był kolega S. Łabęcki.

Zczasem przyłączyło się do nas jeszcze kilku kolegów, pochodzących z polskich, mniej lub więcej zruszczających rodzin. Koledzy ci w naszym kółku odzyskiwali świadomość swej narodowości.

Po jakimś czasie doszła do nas przykra

wiadomość, że s/s „Lilja”, udawszy się z Bordeaux do Anglii, został tam sprzedany i Polskie Towarzystwo Okrętowe zostało rozwiązane.

Tło tej sprawy, przedstawia się następująco:

Statek „Lilja” był kupiony za 36000 funtów szterlingów. Połowa tej sumy była zapłacona odrazu, druga zaś miała być spłacona w ciągu trzech lat, w półrocznych ratach, w kwotach wynoszących z procentami, przeszło 60000 rubli rocznie. Statek, po kupieniu go, nigdy nie stał bez pracy kursując ciągle z pełnym ładunkiem. Przedsiębiorstwo przyniosło w pierwszym roku 16%, a w drugim 18% czystego dochodu, który jednak nie wystarczał na pokrycie zobowiązań. Organizator i dyrektor towarzystwa Kapitan Bocheński dokładał wszelkich starań, aby wyszukać nowych wspólników, lub zaciągnąć długoterminową pożyczkę na spłacenie długów, zakupienie nowych statków i rozwinięcie linii.

Największą przeszkodą do zrealizowania tych starań, był brak wówczas w Rosji prawa hipotecznego na okręty, co utrudniało zdobycie potrzebnych funduszy i uniemożliwiało dalsze prowadzenie tak dobrze prosperującego przedsiębiorstwa. Drugą przyczyną było to, że zadeklarowani już przyszli udziałowcy, udziałów swych nie wnieśli.

I tak po przeszło dwuletniej owocnej pracy, polska linia okrętowa została zlikwidowana. Kapitan Bocheński przeszedł wówczas do Marynarki Wojennej (Rosyjskiej), obecnie zaś jest wykładowcą w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.

W kilka lat po opisanych wypadkach, spotkałem w Odessie ten sam statek. Miał on poprzednią nazwę — „Antwerp City” i banderę... angielską.

Polska „Lilja” istnieć przestała.

JÓZEF LEWAŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



O KROK OD ŚMIERCI

Wspomnienia pasażera s/s „Arabic”, zatopionego przez niemiecką łódź podwodną dnia 9 sierpnia 1915 r.

Minęło już lat przeszło 16 od storpedowania okrętu pasażerskiego S. S. „Arabic”, towarzystwa angielskiego „Cunard Line” — a jednak pamiętam wszystko tak dokładnie, jak gdyby to wydarzyło się zaledwie przed kilku dniami.

Każdy z pasażerów, podróżujących w czasie wielkiej wojny okrętami alianckimi, zdawał sobie sprawę z niebezpieczeństwa, wiedząc, że okręt, którym plynie, może zostać storpedowany w tak zwanej strefie niebezpiecznej. Strefa ta była pod stałą „opieką” niemieckich łodzi podwodnych.

Słyszając ciągle naokoło echa grozy wojny, widząc dziesiątki tysięcy rannych, przewożonych codziennie ulicami Londynu, przeżywając napady Zeppelinów na Londyn i na koniec, mając w pamięci storpedowanie w dniu 6 maja 1915 r. okrętu pasażerskiego „Lusitania”, należącego do Angielskiego Towarzystwa White Star Line, storpedowania, w którego wyniku poniosło śmierć około 2000 osób, w tem wiele dzieci, byłem mocno niespokojny, wybierając się pierwszy raz w podróż przez Atlantyk do Ameryki. Jechałem przytem do nieznanego kraju, pomiędzy nieznanymi ludźmi, bez pieniędzy. Wszyst-

ko to razem nie usposabiało mnie na zbyt różowo.

Gdy ostatniego wieczoru przed wyjazdem odezwałem się do swych kolegów, którzy przyszli, aby się ze mną pożegnać, że jadę na wielkie ryzyko, jeden z nich rzucił mi, abym wziął z sobą worek na torpedę i w razie wypadku przywiózł torpedę w worku do Londynu. „Worek jak worek”, — odpowiedziałem, — „ale patrzcie, to jest trumna na moje rzeczy”. Wskazałem na czarną walizkę z białymi kantami, którą kupiłem kilka dni przedtem. Rzeczywiście tak się stało, że walizka ta znajduje się do dziś na dnie oceanu.

Jakkolwiek zawsze wstawałem wcześnie, to jednak ostatniej nocy, spędzonej w swym pokoju w domu przy ul. Edwarda Nr. 7 nie mogłem usnąć, obawiając się, że mogę zaspać i spóźnić się na pociąg, jadący do Liverpoolu. Po nieprzespanej prawie nocy zerwałem się już o 6½, choć było wiele jeszcze czasu. Do dworca Euston nie było daleko, pociąg odchodził punktualnie o godzinie 9-ej. Nie czekałem na nikogo, ponieważ każdy z moich kolegów mieszkał w innej dzielnicy Londynu, znacznie odległej od mo-

jego lacum, zresztą byli u mnie zeszłego wieczoru. Zabrałem więc walizkę w której posiadałem cały swój majątek i powędrowałem pieszo. Przeszedłem ulicę Totenham Court Road i skręciłem w ulicę Euston, prowadzącą do stacji tejże nazwy.

Punktualnie o godzinie drugiej pociąg stanął na stacji w Liverpoolu. Bezwzględnie po przybyciu przewieziono pasażerów na oczekujący ich dwukomnowy statek, o pojemności 14.000 ton, na którego bokach widniał napis „Arabic”. Było po drugiej kilka minut. Nie przypuszczałem, że dnia następnego już o godzinie 9-ej rano parowiec ten będzie spoczywał na dnie oceanu. Z pośród 400 osób, pasażerów i załogi już 39 było skazanych na śmierć.

Przy wchodzeniu na pokład i przedstawianiu dokumentów zauważyłem koło siebie jakiegoś księdza, który spoglądał na mnie życzliwie, wreszcie podszedł do mnie i przemówił po francusku. Okazało się, że był to Alzatczyk, który napotkał wiele trudności przy wyjeździe z Anglii, ponieważ władze angielskie uważały go za Niemca i robiły mu utrudnienia. „Wiedziałem”, mówił, „że pan jest

Polakiem, przeto byłem pewien, że mówi pan po francusku, jak zresztą wszyscy Polacy na obczyźnie, których spotykałem. Prosiłbym, o ile pan tak łaskaw, abyśmy byli z sobą razem". Zgodziłem się z chęcią. Wspominałem dlatego o tym, przegadanie w podróży napotkanym księdzu, gdyż losy nasze dzielił się wspólnie, znaleźliśmy się bowiem w jednej szalupie po storpedowaniu okrętu.

O godzinie 3 odezwały się gwizdki, spuszczone mostek, publiczność z ładu zaczęła machać chustkami, odpowiadano jej z pokładu — stuknęły ostatnie łaf-cuchy wind, wywieszono wszystkie flagi — „Arabic” drgnął i powoli wyszedł na morze. Pogoda była piękna, taka, jaka tylko bywa pod koniec lata.

„Arabic” płynął koło brzegów Anglii. Płynął ku swemu przeznaczeniu, ku swej zagładzie, płynął, by już następnego dnia około 9 rano znaleźć się na dnie oceanu.

Wyszliśmy na pokład. Pierwsze wrażenie, to pełno pasów ratunkowych. Leżały one ułożone w stosy w różnych miejscach na pokładzie. W kabinach również było ich pełno, nie tylko nad łózkami, ale pod łózkami i na podłodze. Mój znajomy ksiądz zwrócił uwagę na owe pasy ratunkowe i powiedział: „Myślę, że dzisiejsza noc minie spokojnie, za blisko jesteśmy brzegów Anglii. Czy pan się boi łodzi podwodnej? „Jeżeli ma się coś stać, to lepiej, żeby się stało przedziś, niż później, czy nie lepiej podczas snu”, — odpowiedziałem. „Widzi pan, odrzekł, „w dzień może być szybki ratunek, a w nocy podwójnie straszno”.

Do samego zmierzchu pasażerowie obserwowali z napięciem horyzont. Każda najmniejsza plamka była ściśle badana przez różne i rozmaite rozmiarów lornetki i lunety. Aż w końcu nadeszła noc. Czy przepłyniemy tę noc szczęśliwie? — myślałem. Koło godziny 10 udałem się na spoczynek do swej kabiny. Początkowo zamierzałem nie rozbiierać się wcale, tylko w ubraniu przeleżeć noc oczekiwania. Później jednak zdecydowałem się rozebrać. Lecz zasnąć długo nie mogłem.

Czekalem chwili, kiedy się odezwa dzwonek alarmowy, wzywające wszystkich na pokład. Szaro było, gdy wreszcie zasnąłem. Obudziło mnie pukanie do drzwi służącego, który oznajmił, że śniadanie gotowe. Zerwałem się natychmiast. A wiec noc minęła spokojnie, co przyniesie dzień? W kilkanaście minut byłem gotów. Przed północą na śniadanie rozmawiałem ze stewardką, bardzo sympatyczną osobą, lat około 60. Nie przypuszczałem, że rozmawiam właśnie z jedną z 39 ofiar katastrofy — ona utonąła. W sali jadalnej nie było wiele osób.

Po śniadaniu wyszedłem na pokład. Było po wpół do dziewiątej kilka minut. Rano był piękny.

Raptem zauważyłem na przodzie pokładu grupę pasażerów, przyglądających się czemuś bardzo uważnie — podszedłem więc bliżej ku nim. Wszyscy byli wpatrzeni w jeden punkt. Punkt ten przybierał coraz wyraźniejsze kształty: jakaś rura wychyla się z wody — to pierwszy. Wszyscy poznają, że to łódź podwodna. Jedna z pań zwraca się do swej córki ze słowami: „Idź, Mary do kabiny i przynieś mi mój aparat fotograficzny, chce to odfotografować”.

Za chwilę łódź podwodna ukazała się na powierzchni. Zatrzymała się przez chwilę, jak gdyby obserwując patrzących na nią pasażerów.

„Arabic” stanął. Na pokładzie zrobił się ruch. Spojrzałem mimowoli na mostek kapitana. Było tak kilku oficerów, śledzących przez lunety ruchy łodzi podwodnej.

Nagle podwodny pirat ruszył z miejsca. Szybko opisał łuk z lewej strony „Arabica” przeszedł na prawą i znów zatrzymał się, stając prostopadle do naszego parowca. Wszyscy obecni na pokładzie przeszli na prawą burtę statku i wlepili wzrok w łódź podwodną.

Raptem ujrzałem, że pędzi ku nam, jak gdyby ścięty stożek wody. Przeszło kilka sekund, widziałem doskonale dwie wstęgi rozcinanej przez torpedę wody.

Nagle rozległ się huk, a raczej uderzenie, jak gdyby ktoś zatrzęsł silnie olbrzymie drzwi.

„Arabic” drgnął. Otrzymał torpedę w bok koło maszyn.

Na pokładzie powstał szalony ruch. Zaczęto krzyzczeć: „torpeda” (storpedowany). Zbiegłem z górnego pokładu na dolny. Szalupy już spuszczone. Wskoczyłem do jednej z nich. Raptem zorientowałem się, że nie mam na sobie pasów ratunkowych. Czy ich nie było w szalupie, nie pamiętam, dość, że wyskoczyłem z łodzi na pokład i schwyciłem jakiś pas. Przy tej manipulacji uderzyłem się silnie w głowę o schody. Pamiętałem tylko, że nie umiem pływać, więc pasy są konieczne. Słyszałem jak stukano do kajut, jak odezwały się dzwonki alarmowe. Widziałem, jak przy każdej szalupie stanął oficer. Lokowano w nich najpierw kobiety i dzieci. A na pokładzie trwała szalona bieżanina.

„Arabic” zanurzał się dziobem.

Pamiętam, że przed założeniem pasa ratunkowego wpadłem do kabiny po palto, ale wyskoczyłem natychmiast na pokład, zorientowawszy się, że ciężkie palto może mi tylko przeszkodzić. Wbiegając z kabiny, widziałem, jak po korytarzach biegała służba. Wszystko to odbywało się z błyskawiczną szybkością. Wpadłem do szalupy z pasem ratunkowym, który przez pośpiech umieściłem na sobie szelkami na dół. Poprosiłem jakiegoś marynarza, żeby mi związał z tyłu pas.

Szalupa była pełna. Widziałem, że była przymocowana do okrętu grubą liną: znajdowała się już na wodzie, kombinowałem więc, że jest coś nie w porządku i że lina powinna zostać odcięta. Wszystkie te myśli przesuwały się wprost błyskawicznie. Nagle na pokładzie ukazała się ta stewardka z którą rano rozmawiałem. Zamierzała ona wskoczyć do szalupy, w której się znajdowałem, ale wstrzymała ją głos kapitana: „Nie schodzić, tam i tak za dużo osób”. Należała do załogi, musiała więc się cofnąć.

Ledwo zdążyła się cofnąć, „Arabic” stanął prostopadle do poziomu wody. Trwało to chyba sekunde. Usłyszałem syk pary wszystko zniknęło. Jednocześnie zauważyłem, że część ludzi wyskakuje z łodzi do wody. Sam znalazłem się nagle w wodzie. Łódź została pociągnięta przez ową linę. Pierwszą myślą moją było — odrzucić łódź poza siebie. Gdy szalupa mnie przykrywała złapałem obiema rękami za jej kant i z całej siły pchnąłem ją w tył. Czulem jednocześnie, że lecę na dół. Zaciśnięm silnie usta i starałem się nie oddychać. Ogarnęła mnie ciemność, choć miałem oczy otwarte. Przez myśl przesuwały mi się posta-

cie rodziców, siostry i wszystkich chyba znajomych. Zdawałem sobie sprawę z tego, że się topię. Zaciśnięm ręce, że — jak się później okazało — aż ślady paznokci pozostały na dłoniach. Brak mi było powietrza. Pragnąłem, żeby się wszystko skończyło jak najprędzej. Mimowoli otworzyłem usta, natychmiast napełniły się słoną wodą. Chciałem ją wypłuć, było jeszcze gorzej. Czulem, że tracę przytomność.

Nagle uczulem, że mnie coś wypycha w górę ogromnie szybko. To korki zaczęły działać. Zauważyłem, że woda z czarnej robi się zieloną. Uderzyłem się silnie w głowę i raptem wypłynąłem na powierzchnię.

Oczom moim ukazał się następujący widok: setki kawałków drzewa różnej wielkości, jakieś połamane deski, stoły, kosze, jakieś drzwi, czy coś podobnego, kilku pasażerów w wodzie obok mnie, dalej zaś znów kilka osób, jeszcze dalej również. Kilka szalup okrętowych, jest rozszaniach na całej przestrzeni. Łódź podwodna stała w oddali, załoga jej obserwowała swe dzieło.

Niedaleko mnie jakaś pasażerka, której widać było tylko część twarzy i kolana krzyczała: „O mój Boże! O mój Boże!” Okazało się, że uderzyłem głową o jakąś deskę. Schwyciłem się jej i to mi ulżyło. Chciałem usiąść na niej, jak na konia, ale zaczęła tonąć, tak że oparłem się tylko na niej, jak na stole i było mi dosyć wygodnie. Po pewnym jednak czasie zaczęły mi słabnąć nogi. Jest to ciekawe uczucie. Nie mając oporu pod nogami, uczuwałem coś niewyraźnego i byłem pewny, że tak dłużej nie wytrzymam. Położyć się na wodzie nie mogłem, gdyż korki nie pozwoliły.

Sasiadka moja zaczęła krzyczeć coraz głośniejsze. Byłem w wodzie zapewne około godziny, gdy nadłynęła szalupa i rzucano mi linę. Schwyciłem ją skwapliwie i wciągnięto mnie do łodzi. Natychmiast zdjęto ze mnie ubranie, a dano jakiś płaszcz, czy też coś podobnego. Porwały mnie silne wymioty, które trwały z przerwami czas dłuższy. Uczulem wielkie pragnienie. Wiedziałem, że na łodzi musi się znajdować zapas słodkiej wody. Zwróciłem się z prośbą do marynarza. Podał mi dość dużą miarkę. Wychyliłem ją chciwie. Szalupa bujała się na wszystkich stronach. Zapytałem marynarza „dokąd płyniemy. Zrobił marsa i odrzekł: „Nie przypuszcza pan, że do Ameryki”. Pomimo całej tragedii rozśmiałem się. Długo byliśmy na wodzie. Dowiedziałem się od marynarzy, że okręt zatonął w 7 minut po otrzymaniu torpedy.

Muszę tutaj dodać jeden szczegół, który rzuci światło na charakter Anglików. Gdy znalazłem się w szalupie i patrzyłem z przejęciem, dlaczego liny nie odcinała — usłyszałem śpiew — melodię znanej piosenki. Płynęła z nami na statku artystka opery. Widząc całą tragedię — stanęła w swej szalupie z pekiem róż przy statku i śpiewała silnym głosem: „It is a long way to Tipperary!” Pieśń popularna podczas wojny.

Dopiero o drugiej po południu nadeszła pomoc. Usłyszałem raptem wystrzał jeden, następnie drugi i trzeci. Przybywały nam na pomoc angielskie okręty wojenne. Było ich pięć. Płynęły w trójkąt: to jest jeden na przodzie za nim zaś po dwa ukośnie. Usłyszałem gwizdki. To oficerowie na łodziach dawali znaki. Na komendę szalupy ustawiły się jedna za drugą i podpłynęły do

pierwszego okrętu. Nastal moment winowania pasażerów na jego pokład. Wiele osób między innymi i ja, nie miało sił, aby wdrapać się po drabinie sznurowej na wysoki pokład, więc obwiązano nas sznurami i windowano, jak towar. Mnie natychmiast umieszczono w hamaku i kazano wypić dwie czarki grogu. Zaczęłam się kszusić, ale marynarz stał przy mnie i musiałem koniecznie wysaczyć ową czarę prawdziwego ognia. Pomogło ogromnie.

W kilka godzin później wezwano nas wszystkich na pokład, w celu podania nazwisk. Wstyd mi było pokazać się przy kobietach w białźnie marynarskiej, ale nikt z pasażerów nie wyglądał lepiej.

Około godziny 6 przyplłyneliśmy do Queenstownu w Irlandji. Żołnierze uszy-

kowali się w dwa szeregi, aby nie dopuścić cislnej się miejscowej ludności, która urzadziła nam owację.

W Queenstown umieszczono nas w hotelu Towarzystwa okrętowego. Umieszczono nas czterech w jednym pokoju. Jakiś Irlandczyk ciągle jęczał, prosiłem przeto pielęgniarki, by dała mu wódki, to się uspokoi. — Tak się też stało. Nie mogłem się położyć. Wszystko mnie bolało. Rano udałem się do sklepu kompanji okrętowej i wziąłem trochę najpotrzebniejszych rzeczy. Dawano je darmo.

Nad wieczorem wyjechaliśmy do Dublin, aby okrętem popłynąć do Liverpoolu, a stamtąd do Londynu. Gdy wysiadłem w południe na stacji Euston nie miałem literalnie grosza przy duszy.

Pokój, w którym mieszkałem, został zajęty. Zamieszkałem przeto u znajomego.

Dopiero w trzy tygodnie po owej katastrofie wyjechałem ponownie do Stanów Zjednoczonych okrętem amerykańskim.

Na dwa dni przed moim wyjazdem Zeppelin urzadził najazd na Londyn w nocy o godzinie 11. Spustoszenie trudno opisać. Zabito wiele dzieci, gdyż bomba została rzuconą na szpital dziecinny. Kilku strażaków, podczas gaszenia pożaru, straciło życie. Akurat przed moim wyjazdem odbywał się pogrzeb strażaków. Kondukt przechodził Russel Sq. Grano marsza Chopina.

Następnego dnia rano jechałem znów do Liverpoolu.

ANTONI ZAWADZKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ostatnim naszym artykule, omawiającym sprawy budownictwa okrętowego we Francji („Morze” Nr. 10—11 z r. ub.), podaliśmy wiadomość o ukończeniu na stoczni Chantier de Penhoet budowy okrętu pasażerskiego „L'Atlantique” o wyporności około 40.000 ton, który został przez właścicieli (Compagnie Sud Atlantique) przeznaczony na linję do Ameryki Południowej. Okręt ten po odbyciu przepisowych prób, podczas których wykazał bardzo dobre zalety morskie, w dniu 29 września r. ub. udał się w swą pierwszą podróż. We wszystkich portach zawijania okręt doznał entuzjastycznego przyjęcia, podróż zaś odbyła się w warunkach nadzwyczaj pomyślnych.

W końcu października r. ub. zakłady Société des Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoet wykończyły na swej stoczni w pobliżu Rouen budowę wielkiego statku cysternowego do przewozu ropy o nośności 13.000 ton — „Pluviose”. Statek ten, zbudowany na zamówienie Compagnie Nationale de Navigation, posiada maszynę napędową Lentza. Ten typ maszyny, dość szeroko stosowany w żegludze, we Francji dotychczas był stosowany rzadko, jakkolwiek posiada tę cenną zaletę, że prowadzi do znacznej oszczędności materiałów napędowych.

Mniej więcej w tym samym czasie Société de Constructions Navales dostarczyło Izbie Handlowej w Marsylii nowoczesny statek-pompę, „Alerte”, zaopatrzony w elektryczną maszynę napędową typu Diesel-Sulzer, zbudowaną przez Compagnie de Construction Mecanique Procédés Sulzer, aparaturę zaś transmitującą energję elektryczną na wał śrubowy — przez Société Alsthom. Należy przy okazji zaznaczyć, że elektryczna energja napędowa w ostatnich czasach znajduje we Francji bardzo duże zastosowanie i to zarówno na wielkich jednostkach morskich („Super Ile de France” — 70.000 ton) jak i na małych („Alerte”).

Miedzy innymi wykończonemi jednostkami wypada zanotować także łódź podwodną „Orion”, zbudowaną przez Ateliers et Chantiers de la Loire dla marynarki wojennej francuskiej. Łódź ta, poddana przepisowym próbom przed umownym terminem, próby ukończyła w ciągu dwóch miesięcy, wykazując pierwszorzędne zalety morskie.

W ciągu listopada r. ub. również wiele ciekawych jednostek zostało spuszczo-

ne na wodę, a wśród nich: 4 kontrtorpedowce po 2.480 ton (typu Waszyngtońskiego). Są to: „Cassard” (Ateliers et Chantiers de Bretagne), „Millé-Brezé” (Chantier de Penhoet), „Kersaint” (Chantiers Navals Français) i „Tartu” (Chantiers de la Loire). Wymienione kontrtorpedowce należą do serii 6 jednostek, które od poprzednio budowanych kontrtorpedowców różnią się niewielkimi zmianami konstrukcyjnymi, mającymi na celu dalsze podniesienie szybkości. Należy oczekiwać, że szybkość umowna, ustalona na 36 węzłów, zostanie podczas prób przekroczona. Przy tej okazji warto przypomnieć, że dotychczas rekord szybkości należy do kontrtorpedowca „Gerfaut”, zbudowanego przez Ateliers et Chantiers de Bretagne, który osiągnął 42,78 węzłów.

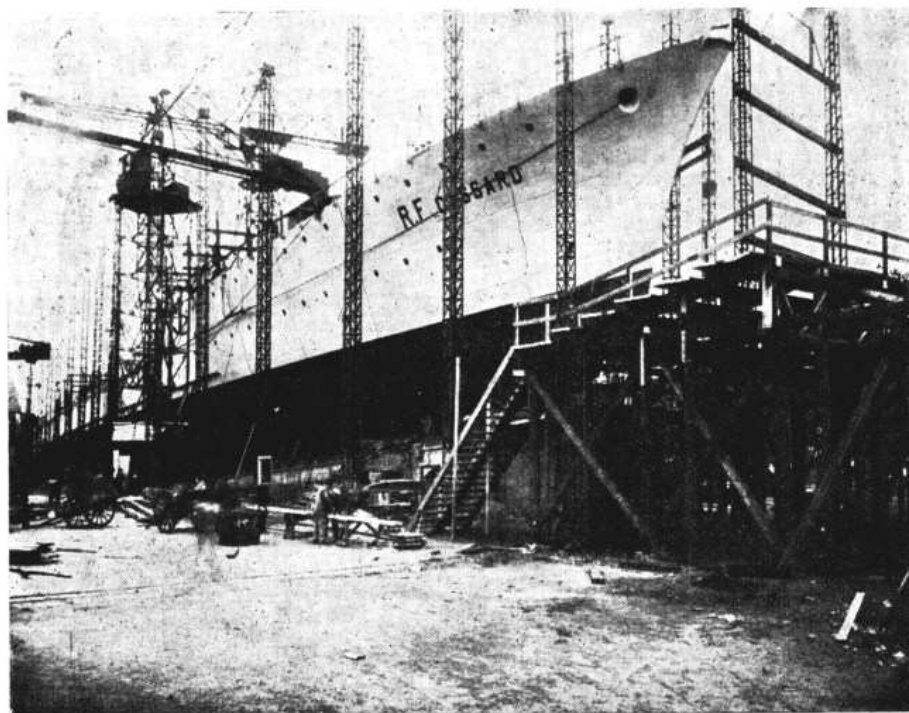
Również w listopadzie została spuszczona łódź podwodna „L'Orphee”, zbudowana przez Chantiers et Ateliers

Augustin Normand i okręt pasażerski „Pascal Paoli”, zbudowany przez Ateliers de Provence a przeznaczony dla Compagnie Fraissinet. Maszyny napędowe tego okrętu składają się z dwóch grup turbin o mocy 5.000 KM, zbudowanych przez Ateliers et Chantiers de Bretagne.

Pozatem Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) spuściły na wodę dwa duże holowniki z motorami Diesla o mocy 750 KM. Holowniki te: „Charles Nungesser” i „Georges Madon”, są największymi holownikami na Sekwanie.

Nowych zamówień na stocznich francuskich jest stosunkowo niewiele, a z tych warto zanotować dwa statki towarowe po 3.500 ton budowane przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime na rachunek Société Ame de Gérance et Armement.

W dniu 9 listopada r. ub. na stoczni



Francuski kontrtorpedowiec „Cassard”, spuszczony na wodę dn. 8. XI. 1931 r. na stoczni „Ateliers et Chantiers de Bretagne” w Nantes.

Ateliers et Chantiers de France w Dunkierce został spuszczonej na wodę dok pływający o wyporności 11.000 ton, zbudowany na zamówienie Izby Handlowej

w Dunkierce. Należy zaznaczyć, że po raz pierwszy w historii budownictwa doków pływających tak wielka konstrukcja, jak wyżej wspomniana dok pływający,

została spuszczonej na calosci. Zazwyczaj bowiem doki sa budowane i spuszczone poszczegolnymi czlonami.

O. O.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1931.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wynosiły w 1931 r. — 5.300.112,6 ton, z czego na eksport przypada 4.741.564,1 ton, na import — 558.548,5 ton. W porównaniu z r. 1930 zwiększyły się obroty Gdyni o 1.674.364,8 ton, czyli o 46 proc., co przy obecnej trudnej sytuacji gospodarczej i ogólnej stagnacji na rynkach światowych jest dowodem dalszej, silnej tendencji rozwojowej naszego portu. Zaznaczyć przytem należy, że wzrost obrotów przeładunkowych Gdyni był o wiele większy w roku 1931 niż w poprzednim roku 1930, w którym obroty towarowe przewyższyły obroty z roku 1929 tylko o 30 proc.

Silną tendencję zwyżkową wykazał przede wszystkim eksport, który stale przewyższał obroty miesięczne z roku poprzedniego. W porównaniu z rokiem 1930, wywóz wzrósł o 1.619.933,3 ton, natomiast przywóz zwiększył się nieznacznie o 54.431,5 ton. Slaby wzrost importu pozostawał w związku z coraz większym kurczeniem się ogólnego przywozu do Polski na skutek panującego kryzysu gospodarczego. Eksport natomiast ulegał w mniejszym stopniu wpływowi kryzysu, przyczem zwracał się on w r. 1931 coraz bardziej do krajów Europy Zachodniej i Północnej, kierując się drogą morską przez porty polskie.

W eksporcie największą pozycję zajął węgiel, którego wywieziono 4.167.047,6 ton, co stanowi 88 proc. całego eksportu przez Gdynię. Z innych artykułów wywozowych, wywieziono w r. 1931 przez Gdynię: bunkru 206.046 ton, cukru 115.519 ton, bekonów 51.821 ton, soli potasowej 32.791 ton, ryżu wyluszczonego 21.171 ton, żyta 18.680 ton, ziemniaków 15.572 ton, cynku 15.334 ton, słupów telegraficznych 15.075 ton, desek i lat 11.745 ton, koksu 10.421 ton, szyn kolejowych 10.289 ton. W porównaniu z poprzednim rokiem, zwiększył się wywóz prawie wszystkich poszczególnych artykułów eksportowych, przyczem szczególnie silną zwyżkę wykazały: węgiel, bekony, ryż wyluszczonej, żyto cynk i sól potasowa. Z nowych artykułów, które zajęły poważne pozycje w wywozie w roku ubiegłym, wymienić należy: drzewo, ziemniaki i szyny kolejowe.

Import utrzymał się w r. 1931 na poziomie z roku poprzedniego. Najważniejszą pozycję zajął tu, podobnie jak w latach poprzednich, złom żelaza, którego przywieziono 341.900 ton; następnie ryż 75.286 ton i tomasyna 71.204 ton. Z ważniejszych artykułów w przywozie wymienić należy: rudy żelazne 21.742 ton, fosforyty 13.076 ton, bawełnę 6.063 ton, tytoń 4.494 ton, saletre 4.016 ton, kamienie brukowe 2.045 ton, owoce suszone 1.864 ton i papier 1.314 ton.

W porównaniu z poprzednim rokiem, wzrósł przywóz ryżu surowego, złomu, bawełny oraz artykułów drobnicowych. Natomiast uwydatnił się dość znaczny

spadek w przywozie nawozów sztucznych i rudy żelaznej, co spowodowane zostało położeniem gospodarczym wewnątrz kraju.

W roku 1931 zawinęło do portu w Gdyni 3.144 statków o łącznym tonażu 2.649.568 n. r. t., opuściło zaś port w tym samym okresie 3.148 statków, o tonażu 2.665.400 n. r. t. W porównaniu z poprzednim rokiem zwiększyła się frekwencja statków na wejściu o 906 jednostek i 619.746 n. r. t.

Ruch pasażerski był natomiast znacznie słabszy w porównaniu z rokiem 1930, w związku z zanikiem emigracji do krajów zamorskich.

GDYNIA POBIŁA BREME W ZAMORSKIM OBROTCIE TOWAROWYM W ROKU 1931.

Jak donoszą pisma niemieckie — obroty towarowe portu w Bremie w roku 1931 wykazały w porównaniu z rokiem 1930 znaczny spadek. W roku ubiegłym tonaż ogólny statków, które zawinęły do Bremy, wyniósł 8.583.676 ton rej. neto, podczas gdy odpowiednia liczba za rok 1930 wynosi 9.133.271 ton rej. netto. Spadek ruchu statków w Bremie w roku ub. wynosi zatem około 6%. Przyczyn tego spadku prasa niemiecka dopatruje się w depresji gospodarczej.

Jeszcze jaskrawiej występuje spadek obrotów portowych w Bremie w porównaniu przeładunku towarów w latach 1931 i 1930. W roku ubiegłym przeszło przez Bremę w ruchu zamorskim w imporcie i w eksporcie razem 5.193.000 ton różnych towarów, podczas gdy analogiczna liczba za rok 1930 wynosi 6.449.000 ton. Spadek obrotów wynosi zatem 1.256.000 ton czyli 19,5%. Większą część spadku obrotów portu w Bremie przypada na przywóz, który zmniejszył się z 4.191.000 ton w roku 1930 do 3.207.000 ton w roku ubiegłym. Spadek importu przez Bremę wynosi zatem 23,5%.

Ponieważ obrót towarowy naszego portu w Gdyni wyniósł w roku ubiegłym zgórą 5.300.000 ton, przeto po raz pierwszy Gdynia zdystansowała pod względem obrotów towarowych port w Bremie. Wprawdzie gros przeładunku w Gdyni przypada na towary masowe, niemniej jest to duży tryumf naszego młodego portu.

Stwierdzenie tego radosnego faktu powinno być dla nas zachętą do dalszej wyteżonej pracy nad rozwojem portu gdyńskiego i naszej żeglugi handlowej. Więcej takich rezultatów, a świat zacznie się z Polską inaczej liczyć.

Jednocześnie wyjaśnia to nam do pewnego stopnia właściwe podłoże zaciętej kampanji, jaką przeciw dostępowi Polski do morza prowadzi ostatnio Niemcy. Wzrost obrotów portowych Gdyni przy jednoczesnym spadku obrotów Szczecina, Bremy i innych portów niemieckich jest jedną z głównych, jeśli nie najważniejszą tego przyczyną.

ROK 1931 REKORDOWYM POD WZGLĘDEM POŁOWU RYB MORSKICH.

Według zestawień Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni w roku 1931 rybacy złowili na polskim wybrzeżu morskim ogółem 5.915.000 kg. różnych ryb wartości ogółem 2.350.000 zł.

Najwięcej złowiono szprotów, bo 4.087.000 kg., dalej: flonder 916.500 kg., śledzi 184.500 kg., lososi 81.500 kg., węgorzy 168.000 kg., dorszy 164.500 kg. ryb słodkowodnych (szczupaków, okoni, płoci i t. p.) 86.500 kg. węgorzy (kwa-py) 54.500 kg. i innych ryb 12.000 kg.

Jak z tego zestawienia wynika, gros połowów zeszłorocznych przy polskim wybrzeżu stanowiły szproty, jeden z najtańszych gatunków ryb morskich. Wskutek obfitych połowów szprotów ceny ich stały na niebywale niskim poziomie. Pod względem wartości połowów pierwsze trzy miejsca w zestawieniu tem zajmują: lososie, flondry i węgorze. — Jednak ceny zeszłoroczne i tych gatunków ryb stały na niebywale niskim poziomie. — Wystarczy powiedzieć, że kiedy w grudniu roku 1930 płacono około 8 zł. za kg. żywego lososia, to w grudniu r. ub. rybacy otrzymywali za ten sam towar zaledwie 3 do 4 zł. za kg. To też mimo obfitości połowów, rezultaty materialne ich są dość skromne.

Ponieważ na wybrzeżu naszym trudni się rybactwem morskim około 1500 rybaków, a ogólna wartość złowionych w roku ubiegłym ryb wynosi 2.350.000 zł., przeto na jednego rybaka wypada przeciętnie zaledwie około 1560 złotych, dochodu rocznego.

Trzeba podnieść, że rok ubiegły był rokiem rekordowym połowów morskich. Maksymalny roczny połów w latach ubiegłych wyniósł 4.120.000 kg. (w roku 1923). Natomiast pod względem wartości rok ubiegły stoi daleko w tyle za rokiem 1930, w którym to roku złowiono 3.219.000 kg. ryb wartości 3.122.000 zł.

CLA MORSKIE.

Dziennik Ustaw R. P. z dnia 31 grudnia r. ub. ogłosił wprowadzenie pierwszych w Polsce preferencyjnych cel morskich, jako odpowiedź na politykę merkantylistyczną innych państw europejskich.

W sprawie tej w Nr. 2 „Polski Gospodarczy” z r. b. znajdujemy bardzo ciekawy artykuł p. t. „Na drodze do reorganizacji polskiego handlu zagranicznego”, skreślony przez D-ra F. Hilchena, Dyrektora Departamentu Morskiego w Min. Przem. i Handlu.

HALA RYBNA W GDYNI.

Budowa hali rybnej w Gdyni, tak niezbędnej dla rozwoju handlu rybami na naszym wybrzeżu, obecnie dobiega końca. Instalacja chłodnicza, wykonana przez hutę „Zgoda”, została już prawie

całkowicie wykończona, a od 7 do 10 ub. m. włącznie przeprowadzone zostały pierwsze próby wydajności sprężarek (kompresorów, które dały wynik najzupełniej zadowalający.

Próba wydajności sprężarek pozwoliła na osiągnięcie temperatur bardzo niskich. W zamkniętej komorze stopień oziębienia wynosił -15°C ., w składach otwartych -10°C .. Zaznaczyć należy, że wymagana temperatura dla zakładów otwartych wynosi tylko -5°C ..

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że wszystkie urządzenia chłodnicze hali są wyrobu krajowego i zostały wykonane przez hutę „Zgoda”. W całej instalacji technicznej jedynie dwie maszyny są pochodzenia zagranicznego, te mianowicie, na które fabryki zagraniczne posiadają patent i których w kraju się nie wyrabia. Jedną z nich jest t. zw. młyn lodowy, służący do rozdrabniania brył lodu na kostkę lodową, potrzebną przy transportowaniu ryb świeżych. Młyn ma wydajność przeciętną 5 ton lodu na godzinę, przyczem mialki lód zsypuje się z młyna wprost na zewnątrz hali do podstawionych wozów, lub koszy. W ten sposób może być w bardzo krótkim czasie załadowany na statek.

SPUSZCZENIE NA WODĘ STATKU „CIESZYN”.

W dniu 23 grudnia r. ub. na stoczni w Nakszkow nastąpiło spuszczenie na wodę drugiego statku, zamówionego przez P. P. „Żegluga Polska” dla linii Bałtyckiej.

Statek ten otrzymał nazwę „Cieszyn”. Poprzednio spuszczone bliźniaczy statek „Ślask”, po odbyciu przepisanych prób, został przyjęty i w końcu ub. m. przybył do Gdyni, gdzie stanął na linii do Estonji i Finlandji.

STAŁA KOMUNIKACJA MORSKA POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ.

W dniu 1 stycznia r. b. została uruchomiona nowa linia towarowa, łącząca Gdynię z Rotterdamem.

Na linii tej kursować będą dwa statki: „Chorzów”, należący do P. P. „Żegluga Polska” i „Marienburg” należący do jednego z zagranicznych towarzystw okretowych.

Statki kursować będą co 10 dni, przy czym czas ładowania w Gdyni przewidziany jest na 2, 12 i 22 każdego miesiąca.

Inicjatorem uruchomienia linii i jej maklerem jest Polska Agencja Morska w Gdyni, która zajmie się w szerokim zakresie akwizycją frachtów dla linii w całej Polsce.

Prócz Rotterdamu linia będzie obsługiwać również porty reńskie, przyczem statki będą dochodziły bezpośrednio aż do Kolonji. Porty te, jako ośrodki handlowe mają dla nas również niepoślednie znaczenie.

Inauguracyjną podróż na nową linię rozpoczął statek „Chorzów”, który odpłynął z pełnym ładunkiem celulozy, cukru i klepek dębowych.

BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE TELEFONICZNE GDYNI Z ZAGRANICĄ.

Ważnym krokiem naprzód w usprawnieniu komunikacji telefonicznej Gdyni z zagranicą, czego od tak dawna domagały się miejscowe sfery gospodarcze, jest otwarcie nowego połączenia dla ruchu międzynarodowego na dystansie Gdynia — Słupsk (Stolp). Do komunikacji tej służy nowowytbudowany przewód, łączący nasz port z graniczną cen-



Wieczera wigilijna na O. R. P. „Wicher” w 1931 r.

fol. inż. Załęski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



tralą telefoniczną, która z kolei ma bezpośrednie połączenie z europejskim kablem międzynarodowym. Dzięki temu Gdynia uzyskała możliwość bezpośredniego komunikowania się telefonicznego ze wszystkimi większymi ośrodkami zagranicznymi, z Berlinem, Paryżem, Londynem i t. d. z pominięciem dotychczasowej uciążliwej drogi przez Bydgoszcz.

O korzyściach nowego połączenia nie potrzebujemy dużo mówić. Przede wszystkim zostanie znacznie zwiększona szybkość w otrzymywaniu połączeń, co przy rozmowach terminowych ma ogromne znaczenie. Poza tym warunki akustyczne będą równi z bez porównania lepsze. Taryfa pozostaje na razie bez zmian wedle norm dotychczasowych.

OTWARCIE STAŁEGO TEATRU W GDYNI.

W dniu 26 grudnia r. ub. odbyła się w Gdyni skromna uroczystość poświęcenia siedziby pierwszego stałego teatru, założonego przez Towarzystwo Miłośników Sceny Polskiej. „Pro arte”, którego prezesem jest p. W. Butkis.

Teatr mieści się w dawnym lokalu kina „Bajka” przy Skwerze Kościuszki.

Narazie przedstawienia będą dawane 3—4 razy w tygodniu.

Na początek teatr „Pro arte” wystawił przepiękne misterjum ludowe „Pastorałki” w układzie Leona Schillera.

DORÓBEK BADAŃ NAUKOWYCH NA POKŁADZIE „DARU POMORZA”.

Państwowe Muzeum Zoologiczne otrzymało ostatnio wiadomości o przebiegu badań naukowych, prowadzonych przez dyr. dr. W. Roszkowskiego i p. St. Feliksiaka, biorących udział w podróży ćwiczebnej „Daru Pomorza”.

Przejazd z wysp Kanaryjskich do portu Pernambuco w północnej Brazylii trwał 20 dni. W tym czasie dokonano szeregu nader interesujących spostrzeżeń biologicznych nad kaszalotami, delfinami, rekinami, meduzami i stulbiopławami. Poczyniono również szereg polowań fauny morskiej. Należy zazna-

czyć, że jedynie przy podróży na żaglowcu, który nie trzyma się utartych szlaków komunikacji morskiej, możliwe jest obserwowanie życia stworzeń morskich w całej pełni, gdyż okazalsze sztuki fauny oceanicznej unikają okolic licznie uczęszczanych przez parowce.

Od 27 listopada do 3 grudnia, w czasie postoju „Daru Pomorza” w Pernambuco, uczeń nasi zajmowali się nader intensywnie badaniem fauny lądowej i słodkowodnej przylegających okolic. Odbyto przytem szereg wycieczek, w tem jedną dłuższą w okolicy miasta Parahyba, leżącego na północ od Pernambuco. Samych zbiorników słodkowodnych zbadano przeszło 40, uzyskując nader ciekawy materiał zoologiczny. Dla Państwowego Muzeum Zoologicznego przedstawiają zbiory poczynione w Pernambuco szczególniejszą wartość, gdyż uzupełniają znakomicie bogate materiały południowo-brazylijskie, posiadane przez Muzeum.

W dniu 3-im grudnia „Dar Pomorza” odpłynął na wyspy Antylskie, na Martynikę, dokąd przybył w dniu 19 grudnia r. ub.

Po odbyciu programowych ćwiczeń z uczniami Państwowej Szkoły Morskiej, „Dar Pomorza” wyruszył w podróż powrotną w dniu 1 lutego. Przybycie tego statku do Gdyni oczekiwane jest w połowie marca.

KONFERENCJA W SPRAWIE OSUSZANIA POLESIA.

W dniu 4 ub. m. odbyło się w Min. Robót Publicznych posiedzenie stałej komisji doradczej dla spraw melioracji Polesia.

W obradach wzięli udział delegaci Ministerstw: Robót Publicznych, Skarbu, Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Przemysłu i Handlu, Rolnictwa i Reform Rolnych, oraz wojewodów: poleskiego, wołyńskiego, białostockiego i nowogródzkiego, oraz dyrektor melioracji Polesia i dyrektor dróg wodnych w Wilnie.

Minister inż. Norwid-Neugebauer po zagaleniu obrad przedstawił szczegółowo dotychczasowy przebieg prac i ich znaczenie dla gospodarczego podniesienia tej zaniedbanej dotąd części kraju. Minister podkreślił z uznaniem bardzo gorliwą, owocną i pełną poświęcenia pracę pracowników Biura Projektów Meljoracji Polesia, dzięki której osiągnięto wyniki niezwykle dodatnie i uzyskano bardzo wiele w stosunku do czasu i wydatków.

W dyskusji udzielano wiele fachowych wyjaśnień co do sposobów rozwiązania tego doniosłego i ważnego zadania.

Obecny postęp prac na Polesiu jest tego rodzaju, że możnaby na pewnej przestrzeni już z wiosną bież. roku rozpocząć roboty. Na szczególne wyróżnienie zasługują liczne studia naukowe (gleboznawcze, torfowe, geologiczne i t. d.). Badania te prowadzone przez nasze pierwszorzędne siły naukowe zmierzają do jak najracjonalniejszego rozwiązania całego zagadnienia.

PROJEKT BUDOWY KANAŁU GÓRNY ŚLĄSK—WARTA—GOPŁO—BAŁTYK.

W drugiej połowie grudnia r. ub. odbyła się w Pomorskiem Starostwie Krajowym w Toruniu konferencja mająca na celu omówienie spraw związanych z budową kanału Górny Śląsk — Bałtyk.

W wyniku dłuższej dyskusji wybrano komitet propagandy z inż. Maćkowskim z Torunia i inż. Regameyem z Bydgoszczy na czele.

Rozpoczęcie budowy w obecnym czasie jest sprawą szczególnie aktualną ze względu na konieczność zatrudnienia bezrobotnych i należytego wykorzystania funduszy państwowych, których przeznaczeniem winno być danie zarobku a nie jałmużny, czy zasiłku dla pozbawionych pracy.

Za dalszą okoliczność sprzyjającą realizacji budowy nowego kanału, należy uważać również ostatnią ankietę Ligi Narodów, która domagała się przedstawienia szczegółowych projektów inwestycyjnych, preliminarzując na zatrudnienie bezrobotnych w Polsce około 150 milj. zł. Czy i kiedy otrzymamy te pieniądze, trudno przewidzieć zgóry, w każdym razie sprawę tę traktuje się zupełnie poważnie.

FRANCUSKA ŁÓDZ PODWODNA „ORION”.

Łódź podwodna „Orion”, zbudowana przez Ateliers et Chantiers de la Loire, została niedawno ostatecznie przyjęta przez marynarkę wojenną francuską.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że



Francuska łódź podwodna „Orion”.

przewidziane umowy próby trwały tylko dwa miesiące, w ciągu których łódź ta zdążyła wykazać pierwszorzędne właściwości morskie.

Wynik ten jest swego rodzaju rekordem Stoczni w Nante, gdyż zazwyczaj próby przed ostatecznym przyjęciem trwały w ciągu wielu miesięcy, a to z powodu „kaprysów”, bardzo często okazywanych przez ten rodzaj okrętów wojennych.

Konstrukтором „Oriona” jest inż. Simonot, który przed r. 1914 opracował plany dwu łodzi podwodnych „Joessel” i „Fulton”. Łodzie te po długoletniej ciężkiej służbie w roku ubiegłym odbyły jeszcze trudną podróż na Madagaskar i do Indochin.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZE SPORTU MOTOROWEGO.

W numerze grudniowym „Morza” z roku ub. daliśmy sprawozdanie z pierwszych w Polsce regat łodzi z przyczepnami motorami, urządzonych przez Ligę Morską i Kolonjalną. — Polski rekord szybkości podczas tych regat ustalony został na 51.43 kilometrów na godzinę.

Dla porównania przytoczymy obecnie zalegalizowane przez Międzynarodowy Związek Jachtingu Motorowego rekordy szybkości dla łodzi z przyczepnami motorami według stanu z dn. 22 grudnia r. ub.

Jako pierwsze podajemy oznaczenie klasy międzynarodowej, drugie — litrów motoru, trzecie — zawodnik, czwarte — stocznia, piąte — fabryka motorów, szóste — szybkość w km.: A — 250 cm³ — H. Müller — Century — Johnson — 61.51; B — 350 cm³ — J. Maypole — Century — Johnson — 71.86. C — 500 cm³ — J. Wood — Century — Evinrude — 80.16; D — 660 cm³ — R. Neal — Century — Johnson — 81.93. E — 820 cm³ — R. Ertlick — Crandall — 91.25; F — 1000 cm³ — H. Myers — Century — Evinrude — 88.23 km. Są to rekordy łodzi typu „Outboards”, w odróżnieniu od „Vna bouts” — czwstych wyścigówek z przyczepnami motorami. — Ciekawe jest, że rekord szybkości ślizgacza z propelerem — 137.8 km., ustalony przez Fabrykę Farman, sternik Fisher, w 1929 r. dotąd nie jest pobity.

PLANY POŁĄCZENIA ANGII ZE SZWECJĄ PROMEM.

Od dłuższego czasu na łamach zagranicznych czasopism fachowych omawiane były plany połączenia promem wybrzeży angielskich ze Szwecją, ażeby umożliwić w ten sposób bezpośrednią komunikację kolejową między obu krajami. Jak wiadomo — promy tego rodzaju przewożą wagony kolejowe przez morze, dzięki czemu pasażerowie nie potrzebują się przesiadać, ani też towary nie muszą być przeładowywane.

Obecnie — według wiadomości, jakie otrzymujemy ze Szwecji — plany te zbliżają się ku swej realizacji. W Varberg (poł. - zach. Szwecja), skąd promy te mają kursować do Immingham (Anglia), powstało ostatnio celem sfinansowania tego projektu specjalne товарищество, które ma rozporządzać sumą 4—9 milionów koron szw. Narazie na linii tej ma kursować jeden prom, który będzie odbywał tygodniowo dwie podróże w obie strony. Po pewnym czasie na linie tę będzie postawiony drugi prom, dzięki czemu będzie można zwiększyć liczbę przejazdów do 3 tygodniowo w obie strony.

Koszty budowy jednego promu obliczane są na 4 miliony koron. Będą one wyposażone w trakcję motorową. Mają to być największe statki, pływające na regularnych liniach po morzu. Północnem. Przejazd z Varberg do Immingham ma trwać 32 godziny. Linia ta będzie uruchomiona na wiosnę 1933 r.

ROZWÓJ SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1931.

Szwedzka flota handlowa powiększyła się w roku ubiegłym o 8 nowych jednostek o łącznej pojemności 63.000 ton rej. brutto. Z tego 45.000 ton wybudowano na stoczniach szwedzkich, resztę zaś zakupiono zagranicą. Poza tem zakupiono zagranicą 16.000 ton rej. br. starszego tonażu. Ubyło w roku ubiegłym z pod bandery szwedzkiej 19.000 ton rej. br., z czego 9.000 ton sprzedano zagranicę.

W dniu 1 stycznia r. b. szwedzki tonaż handlowy (statki ponad 100 t. r. b.) wynosił razem 1.706.000 ton rej. brutto.

PODRÓŻ FIŃSKIEGO ŻAGLOWCA SZKOLNEGO.

Fiński żagowiec szkolny „Suomen Joutsen” (ex — „Oldenburg”) udał się w końcu ubiegłego miesiąca w swą pierwszą podróż szkolną do Indji Zachodnich. Podróż nie rozpoczęła się jednak pod szczęśliwą gwiazdą, gdyż statek musiał po drodze zawinąć do Kopenhagi celem naprawienia swoich motorów.

Indje Zachodnie są — ciekawym zbiegiem okoliczności — w tym roku celem podróży kilku statków szkolnych różnych państw. Bawi tam w chwili obecnej u wybrzeży Martyniki nasz żagowiec szkolny „Dar Pomorza”. Razem z nim stoi przy Fort de France belgijski żagowiec szkolny „L'Avenir”. Na tamtejszych wodach przebywa także niemiecki żagowiec szkolny „Grossherzogin Elisabeth”, z którym nasz „Dar Pomorza” spotkał się na Teneryfie.

WAŻNE UDOGODNIENIE DLA STATKÓW ŻEGLUJĄCYCH PO BAŁTYKU.

Radjostacja w Stockholmie (rozgłoszenia), na podstawie porozumienia pomiędzy szwedzkim morskim urzędem kartograficznym (Sjökartverket) a dyrekcją telegrafów (Tel-Styrelsen), będzie w najbliższym czasie nadawała codziennie o godz. 12 m. 30 i o 21 m. 45 obok morskich komunikatów meteorologicznych ważne i pilne wiadomości dla statków, znajdujących się na morzu. Będą to mianowicie zawiadomienia o zmianach w światłach na wybrzeżu, o ściąganiu statków latarniowych, ostrzeżenia przed wrakami, minami, blakającymi się na morzu i t. p.

Dotychczas wiadomości tego rodzaju przesyłała telegraficznie tylko radjostacja w Kalsborgu, ale odbierać je mogły tylko te statki, które były wyposażone w całkowite urządzenie do radjotelegrafii.

Rozgłoszenia w Stockholmie będzie podawała także tego rodzaju wiadomości z Finlandji.

OTWARCIE NAJWIĘKSZEJ SZLIZY NA ŚWIECIE.

W ostatnich dniach listopada r. ub. została oddana do użytku największa szliza na świecie, położona na północ od Bremy.

Szliza ta musiała być zbudowana, aby mogły zawiać do Bremy okręty; „Europa” i „Bremen”, gdyż dotychczas istniejąca szliza pod Kairen okazała się zbyt wąska i krótka.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ.

Po ponownym objęciu przez p. gen. G. Orlicz-Dreszera po powrocie ze Stanów Zjednoczonych Ameryki., prezesury Ligi, Zarząd Główny odbył w grudniu ubiegłego roku 2 posiedzenia.

Na pierwszym z nich, w dn. 14 grudnia, Zarząd Główny przyjął do wiadomości sprawozdanie z działalności Komisji Organizacyjno-Propagandowej Loterii, oraz Wydziałów. Przedłożone sprawozdania wykazały duży postęp prac Ligi we wszystkich dziedzinach. Sprawozdanie organizacyjne objęło całokształt prac Ligi na terenie całej Polski, oraz poza granicami kraju. Wykazało ono, że po ciężkim stosunkowo okresie letnim, liczba członków mimo ogólnego kryzysu gospodarczego stale wzrasta, co świadczy dodatnio o żywotności instytucji i popularności wśród społeczeństwa wysuwanych przez nią hasel.

Następnie zaaprobowano wnioski Wydziału Kolonialnego w sprawie utworzenia dwóch nowych Komisji przy Wydziale, a mianowicie Naukowej oraz Popularyzacji Hasel Kolonialnych, uchwalono ożywić propagandę Ligi przy pomocy „Polskiego Radja” i t. d.

Specjalne podziękowanie Zarząd Główny wyraził Komisji Loteryjnej, za pomyślne doprowadzenie do końca tej imprezy, która przyniosła w rezultacie poważne zyski.

Posiedzenie z dn. 22. XII. poświęcone było w głównej mierze omówieniu wniosków Wydziałów Morskiego i Kolonialnego, w sprawie stworzenia Syndykatu, który miałby na celu rozpoczęcie konkretnej akcji kolonizacyjnej na terenie Ameryki Południowej. Wnioski Zarząd Główny zaaprobował, przekazując je do ostatecznego opracowania Prezydium. Przyjęto również dodatkowy wniosek mjr. Pularskiego w sprawie podjęcia podobnej akcji na terenach kolonialnych, znajdujących się we władaniu Francji.

Następnie uchwalono przyznać 1000 zł. pożyczki zwrotnej Oddziałowi Ligi M. i K. w Złoczowie na dokończenie budowy kąpieliska, przyjąć do wiadomości, spowodowaną nawałem prac urzędowych rezygnację gen. Głuchowskiego, ze stanowiska czł. Zarządu Głównego, oraz Przewodniczącego Wydziału Kolonialnego, prosić go o dalszą współpracę z Ligą, wydelegować 2 prelegentów na mający się odbyć w lecie b. r. w Gdyni międzynarodowy Kurs, urządzany przez Instytut Nauk Administracyjnych i Gospodarczych, oraz delegować przedstawicieli Ligi do Komitetu Organizacyjnego kursu, poprzeć akcję Polsko-Jugosłowiańskiego T-wa Przyjaciół Adriatyku, zwołać zebranie Rady Głównej w styczniu r. b. i t. d.

W wolnych wnioskach Zarząd Główny uchwalił między innymi wyrazić uznanie p. H. Tetzlaffowi, za jego pięcioletnią pracę na stanowisku redaktora „Morza”.

DRUGI OBJAZD PROPAGANDOWY WOJ. POLESKIEGO.

W pierwszej połowie grudnia ub. r. odbył się drugi z kolei objazd woj. po-

leskiego, zorganizowany przez Poleski Okręgowy Oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej w Brześciu n/B., w związku z dwutygodniem propagandowym Ligi Morskiej i Kolonialnej. Objazdu dokonał delegat Zarządu Głównego p. Tadeusz Ehrenberg.

Dnia 4 grudnia delegat Zarządu Głównego wygłosił w Pińsku w sali kinoteatru „Casino” odczyt o Gdańsku, jako o porcie polskim w przeszłości, teraźniejszości i przyszłości. Odczyt zorganizowany przez Piński Oddział L. M. i K. przy wydatnej pomocy miejscowego nauczycielstwa, zgromadził około tysiąca słuchaczy, przeważnie młodzieży i dzieci szkół powszechnych. Po odczycie demonstrowany był morski film propagandowy. Odczyt zagał długoletni, zasłużony działacz na terenie Pińszczyzny, były prezes Pińskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej, były prezydent m. Pińska, p. Mergentaler.

Dnia 6 grudnia p. T. Ehrenberg wygłosił w Drohiczyne Poleskim, w sali Klubu urzędniczego, odczyt p. t.: „Przez morza do kolonii”, ilustrowany filmami morskimi. Odczyt płatny, zorganizowany przez sekretarza miejscowego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej p. Ludwika Pupko, zgromadził około stu osób i wzbudził żywe zainteresowanie.

Dnia 8 grudnia r. ub. delegat Zarządu Głównego wygłosił odczyt o zagadnieniach morskich i kolonialnych w Bezdzieży. Tegoż dnia po południu — odczyt na podobny temat w Chomsku.

Dnia 11 grudnia p. T. Ehrenberg wygłosił w Domaczewie wobec licznie zgromadzonych, słuchaczy odczyt o znaczeniu morza dla Polski i o zagadnieniach wychodźczo-kolonialnych. Odczyt spotkał się z serdecznym przyjęciem. Po odczycie delegat Zarządu Głównego wezwał do zreorganizowania miejscowego Oddziału, rozszerzenia jego działalności i powiększenia liczby członków. Akcją w tym kierunku zajął się prezes Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej p. Murzynowski.

Dnia 12 grudnia p. T. Ehrenberg wygłosił w Kamieniu Koszyrskim dwa odczyty o morzu i o kolonjach. Oba odczyty były ilustrowane przezroczami z Gdyni i z kolonii. Odczyty zorganizowane i zagajone przez miejscowego inspektora szkolnego, zgromadziły dużą liczbę słuchaczy. Delegat Zarządu Głównego wdrożył akcję założenia Oddziału Ligi w Kamieniu Koszyrskim. Akcją tą zajął się inspektor szkolny.

Poza tem p. Ehrenberg bawił w sprawach organizacyjnych Ligi w Dawidgródku, Stolinie i Łunińcu. (K).

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W CZĘSTOCHOWIE.

Oddział Ligi M. i K. w Częstochowie, liczący zgórą 300 członków należy do najbardziej ruchliwych placówek Ligi. W roku 1931 powstał przy Oddziale pluton morski, liczący 24 członków, z czego 14 umundurowanych kosztem Oddziału.

Przy Oddziale istnieją 4 sekcje, a mianowicie:

1) P. W. i W. F. 2) budowy basenu pływackiego, 3) dochodów niestałych oraz 4) propagandy.

Oddział urządził 2 odczyty publiczne, oraz prowadził systematyczną propagandę w miejscowej prasie. Na dochody wynoszące dość poważną kwotę, bo 6.500 zł. złożyły się wpływy ze składek członkowskich, oraz szeregu imprez, jak Bał Morski, Festyn w Parku Miejskim i t. d. Dzięki tym wpływom można było zbudować pomost na Warcie i schrony na lądzie, których Oddział posiada 3. Poza tem zorganizowano wycieczkę do Gdyni (46 osób), oraz wycieczkę 2 członków łodzią od Źródeł Wisły do Gdyni. Niezależnie od normalnych wpływów Oddziału zebrano wśród miejscowego społeczeństwa na łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi” zgórą 2000 złotych. (K).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI M. I K. W CHORZOWIE PRZY PAŃSTWOWEJ FABRYCE ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH.

Liczący zgórą 2000 członków, Oddział przy Fabryce Związków Azotowych, rozwija cały szereg pozytywnych prac. W okresie Dwutygodnia Propagandowego Ligi M. i K., urządzono poranek muzyczny, oraz bezpłatne pokazy filmowe dla młodzieży szkolnej.

Z imprez wycieczkowych podkreślić należy wycieczkę 500 członków galarami po Przemyślu, oraz szereg wypraw wodnych kajakami, z których jedna Prutem, Dunajem i Morzem Czarnym dotarła aż do Konstancy.

W lecie Oddział wydzierżawił przystań wioślarską, oddając do dyspozycji członków 10 łodzi, z których skorzystało 4.347 osób. (K).

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ PRZY POLSKIM INSTYTUCIE PRAWA ADMINISTRACYJNEGO W WARSZAWIE.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego im. Kazimierza Wielkiego urządził w lipcu 1931 roku wielką wycieczkę członków Oddziału na Wystawę Kolonialną w Paryżu złożoną ze 120 osób. Przed wycieczką Oddział wspólnie z Sekcją Administracji Kolonialnej Instytutu urządził 2 zebrania przygotowawcze, a mianowicie: jedno w lokalu Zarządu Głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych z referatem Sekretarza Sekcji p. Witolda Mileskiego o systemie francuskiej administracji kolonialnej, a drugi w lokalu Związku Pracowników Miejskich z odczytem p. Franciszka Łypa o znaczeniu zwiedzania przez Polaków Wystawy Kolonialnej. Na czele wycieczki stali: przewodniczący Prof. Tadeusz Hilarowicz, zastępcy tegoż pp. Władysław Czapieński, Naczelnik Wydziału Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Dr. Piotr Macewicz oraz Sekretarka Oddziału p. sędzina Zofia Zdorowienkowa. Podczas pobytu w Paryżu, Oddział urządził dla uczestników wycieczki dwa odczyty p. Majora Leona Bulowskiego o znaczeniu Wystawy Kolonialnej i polskich dążeniach kolonialnych, jeden w sali hotelu Popiackiego, drugi w sali hotelu Manchester.

POŚWIĘCENIE BANDERY W KATOWICACH.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Konfederacji Samopomocy Robot. i Zaw. w Katowicach w dniu 100-iej rocznicy powstania listopadowego i rocznicy zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą, święcił banderę nowej placówki.

Przebieg uroczystości był podniosły i imponujący. Aktu poświęcenia dokonał Ks. Proboszcz Kościoła N. P., wygłaszając okolicznościowe kazanie o znaczeniu morza i zadaniach Ligi M. i K. Po nabożeństwie uformował się pochód, w którym wzięły liczny udział rzesze mieszkańców Katowic. Pochód udał się pod pomnik nieznanego powstańca, gdzie Zarząd Oddziału z Prezem Majorem Radziulewiczem złożył wieniec na grobie nieznanego powstańca. Od pań członkiń zostały złożone żywe kwiaty. Po złożeniu wieńca Prezes Major Radziulewicz wygłosił podniosłe okolicznościowe przemówienie o znaczeniu Bałtyku dla całego Państwa, a w szczególności dla prastarej polskiej dzielnicy Śląska, który, jako Okręg przemysłowy jest ściśle zespolony z zagadnieniami morza i handlu zamorskiego, a tem samym lud śląski i lud robotniczy winien doceniać doniosłość tych zagadnień dla dobra, potęgi i rozwoju Najjaśniejszej Rzeczypospolitej. Po zakończeniu przemówienia orkiestra Ligi M. i K. pod batutą kapelmistrza Kubicy odegrała Hymn Narodowy.

Następnie odbył się bezpłatny poranek dla publiczności i młodzieży w sali Powstańców, na którym Prezes Major Radziulewicz wygłosił odczyt o bitwie pod Oli-

wą, nawołując wszystkich do jedności i wspólnego frontu ku morzu. Druhowie i Druhinie Koła Młodzieży Ligi M. i K. wzięli udział w części artystycznej poran-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Prezes Oddziału Mjr. Radziulewicz (1),
Komandor Dyryna (2) i sekretarz
Oddziału p. Goździa (3).



Wiceprezes Oddziału p. Walenty Kosarz.



Wieniec, który złożono na płycie
Niezanego Powstańca.

ku na którą złożyły się: deklamacje, śpiew i muzyka.

Wieczorem odbyła się akademja ku uczczeniu rocznicy Nocy listopadowej, na którą złożyły się odczyt Prezesa Oddziału o powstaniu listopadowym, oraz deklamacje p. Sierosławskiego, Gen. Sekr. Generalnej Federacji Pracy, i p. Sławińskiego.

BAL MORSKI.

Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej organizuje dorocznym zwyczajem w dn. 7 lutego r. b. Reprezentacyjny bal morski.

Protoktorat nad balem objął Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej p. Admiral Jerzy Świrski. Honorowe przewodnictwo Komitetu Balu taskawie przyjął p. ministrowa Józefowa Kożuchowska.

Bal odbędzie się w dolnych Salonach Hotelu Europejskiego. Początek o godz. 21. Bilety wejścia w cenie zł. 8 — dla członków L. M. i K. oraz wprowadzonych gości i zł. 5 — dla młodzieży akademickiej i pp. Wojskowych u pp. Gospodyń i Gospodarzy oraz w Sekret. Okręgu Warsz. L. M. i K. Nowy Świat 35. Tel. 315 - 88.



Podczas trwającej w Warszawie wystawy „Polskie morze i Ziemia Pomorska”, urządzonej przez Ligę Morską i Kolonjalną, dział wydawnictwa, traktujących o morzu, reprezentowała jedna tylko Główna Księgarnia Wojskowa, która zademonstrowała wcale pokąźną ilość cennych prac z tej dziedziny. Wydawnictwa te świadczą, że Gł. Ks. Wojsk. specjalnie zajmuje się sprawami, związanymi z morzem, wydając szereg prac o charakterze naukowym i popularnym. Dotychczasowe wyniki tych poczynają zasłużeń zostały nagrodzone listem pochwalnym przez jury wystawy.

Poza tem G. K. W. jest jedyną prawie księgarnią, która urządza okna wystawowe poświęcone specjalnie sprawom morskim. Jedno z nich przedstawia zamieszczona wyżej fotografia, a mianowicie wystawę, poświęconą łodziom podwodnym.

Bracia JENIKE FABRYKA DŹWIGÓW

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Zarząd: I. Jerozolimska 20

Telef. 220-00 i 529-64 Adres tel. „Bracia Jenike—Warszawa”

Dźwigi osobowe i towarowe. Dźwigniki wszelkich typów ręczne elektryczne, transmisyjne i hydrauliczne **Łańcuchy**. — **Liny stalowe**. — **Narożniki** do muru. **Listwy** do stopni.

Wszelkie nasze wciągi i łańcuchy próbujemy na własnej stacji doświadczalnej elektrohydraulicznej o zdolności 10.000 kg. mtr. **Firma odznaczona wieloma złotymi medalami.**



NASZ PROGRAM ZAMORSKI A KOLONIZACJA

Państwo nowoczesne posiadające duży przyrost naturalny musi się troszczyć o racjonalną migrację ludzi. I również każde państwo musi dbać o rozwój swego handlu.

Nasz program w Lidze Morskiej i Kolonjalnej, w zakresie racjonalnej emigracji i ekspansji handlowej na rynki zamorskie zmierza do:

a) koncentracji Polaków na obczyźnie;

b) prowadzenia planowej kolonizacji za oceanem;

c) konsolidacji akcji kolonizacyjnych na poszczególnych terenach zamorskich;

d) nastawiania życia ekonomicznego kraju na zaoceaniczne rynki zbytu, oraz dążenia do wyeliminowania obcego pośrednictwa z polskiego handlu zaoceanicznego zarówno przy imporcie, jak i eksporcie;

e) rozbudowy sieci polskich placówek handlowych i przemysłowych w krajach zamorskich;

f) posiadania własnych linii okrętowych do krajów zaoceanicznych;

g) popierania wymiany handlowej między Polską, a krajami pozaeuropejskimi.

To skonkretyzowanie przez nas zasad polskiej ekspansji zamorskiej, a więc kolonjalnej i kolonizacyjnej wyłania się już nie tylko z potrzeb, ale prosto z konieczności populacyjnych i gospodarczych Polski.

Ogromny przyrost naturalny Polski (w roku 1930 — 526 tys.), duża gęstość zaludnienia kraju oraz brak możliwości całkowitego wchłonięcia tego olbrzymiego przyrostu naturalnego przez nasze życie gospodarcze — siłą rzeczy nakłada obowiązek, na spo-

łeczeństwo i Rząd, energicznego zajęcia się sprawą naszej ludzkiej i gospodarczej ekspansji.

Mówiąc dzisiaj już nie o potrzebie, ale o konieczności polskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej na tereny zaoceaniczne — trzeba pokrótce się zastanowić, wiele mamy możliwości do wprowadzenia w życie tego programu.

W artykule niniejszym przedewszystkiem zajmujemy się sprawą naszego wychodźstwa osadniczego.

Wiemy, że dzisiaj wszystkie kraje świata bronią się przeciw obcym przybyszom. Już nie tylko Stany Zjednoczone Ameryki zamknęły wstęp imigrantom, ale także i kraje Ameryki Południowej zdają się wkraczać na tę samą drogę, o czym świadczą zarządzenia utrudniające wstęp głównie imigracji zarobkowej.

Wynikałoby z tego, że dla naszej ekspansji populacyjnej świat jest całkowicie zamknięty, że nie ma już nigdzie swobodnego miejsca, gdzie moglibyśmy znaleźć dogodny dla emigracji naszej teren zaoceaniczny. Czy tak jest w rzeczywistości?

Istotnie, jeżeli chodzi o naszą emigrację zarobkową, to świat jest tutaj dla nas dzisiaj zamknięty. Wystarczy przecież sobie uprzytomnić, iż na skutek szalejącego kryzysu ekonomicznego mamy zamknięte całkowicie wszelkie dotychczasowe tereny emigracyjno-zarobkowe. We Francji, jedynym dotychczas kraju, gdzie mogliśmy kierować swój nadmiar rąk do pracy — panuje bezrobocie i dziesiątki tysięcy Polaków pozostaje tam bez pracy. Ostatnio również i Niemcy (wobec 5 milionów swoich bezrobot-

nych) zamknęły dostęp dla naszej emigracji sezonowej.

W rezultacie tego stanu rzeczy miesiąc wrzesień r. u. wykazał, że zdołało wyemigrować z Polski (po odliczeniu reemigracji) zaledwie 188 osób do wszystkich krajów zamorskich i europejskich, a miesiąc październik r. u. wykazał, że reemigracja przewyższyła emigrację liczbą około 1500 ludzi.

Na okres najbliższych miesięcy niepodobna się spodziewać, aby sytuacja zmieniła się radykalnie na korzyść.

Jak więc podejść do tego zagadnienia? Co należy uczynić? Gdzie masy emigracyjne skierować?

Na te pytania jest na szczęście odpowiedź pozytywna. Emigrację z Polski należy zacząć kierować na zaoceaniczne tereny kolonizacyjne.

Choć ani w Brazylii, Argentynie, Paragwaju, czy Peru nie ma dzisiaj zapotrzebowania na ręce robocze — to jednak jest tam pod dostatkiem wolnych terenów, na których z powodzeniem osadzać można naszych emigrantów-rolników.

Musimy starać się więc przejść z emigracji zarobkowej, dla której dzisiaj miejsca na świecie nie ma, na emigrację osadniczą.

Warunki ku temu posiadamy w zupełności, ponieważ olbrzymia większość naszej emigracji rekrutuje się z ludności rolnej, z pracą na roli doskonale obeznanej i stanowiącej pierwszorzędną materię kolonizacyjną, o czym mieliśmy już możność przekonać się choćby w Paranie, Missones, Paragwaju lub Kanadzie.

Niezależnie od tego sytuacja emigranta-kolonisty jest dla nas

tak z punktu widzenia rasowego, jak i gospodarczego o wiele korzystniejszą od sytuacji emigranta-wyrobnika, albowiem przysparza nam setki tysięcy niezależnych polskich gospodarstw, polskich warsztatów pracy, które w przyszłości nie tylko rozwojowi gospodarczemu wychodźstwa, ale i krajowi przyniosą korzyści.

Wież dostarcza robotników, przyszłych kandydatów na bezrobotnych. Należy przeto wieś odciążyć — przez emigrację, a tem samem wstrzymać proces zwiększania się ilości bezrobotnych.

Powstaje tylko pytanie, jakie tereny powinny być brane pod uwagę przy wybieraniu ich dla osadzania tam naszych chłopów-kolonistów, (mówiąc ściślej małorolnych i bezrolnych).

Terenów, które nadają się dla naszego osadnictwa posiada pod dostatkiem Ameryka Południowa. Kiedy Europa, posiadająca na 10 milionach kilometrów kwadratowych około 500 milionów mieszkańców, to bezmała dwa razy większa pod względem obszaru Ameryka Południowa (18,3 milj. km. kw.) posiada tylko 75 milj. mieszkańców. Gęstość zaludnienia Europy na 1 km kw. wynosi 38 mieszkańców, a Ameryki Poł. tylko 4.

Można wyrazić opinię, że państwa południowo - amerykańskie nie stawiałyby przeszkód dla naszej kolonizacji na swych terenach, może nawet poszłyby na ulgi dla ułatwienia imigracji kolonistów, gdyby akcja nasza była zdecydowanie osadnicza.

W interesie bowiem tych krajów leży zasadniczo przyciąganie kolonistów, z których zainstalowaniem — podnosi się wydatnie stan gospodarczy kraju, wzrasta wartość terenów, rozwój komunikacji, handlu, a nawet przemysłu.

Kraje nowe patrzą bowiem zasadniczo na imigranta-osadnika, jako na pożądaną wartość, która im przynosi cywilizację terenów dzikich, a tem samem zamienia z mało wartościowych na wartościowe.

O takim, a nie innem pojmowaniu roli kolonisty przez republiki poł. amerykańskie — świadczy dotychczasowe ustosunkowanie się tych państw do imigrantów-kolonistów z Europy (np. Brazylija, Peru, Paragwaj, a nawet Argentyna).

Niepodobna zagadnienia emigracyjnego w dzisiejszych warunkach traktować, jako zagadnienia, którego rozwiązanie należy w

pierwszej linii do czynników społecznych w kraju. Zagadnienie to wiąże się bowiem ściśle z problemem, który nie tylko u nas, ale i w innych krajach — może być rozwiązany przy wydatnej ingerencji rządów, jako że wiąże się z bezrobociem, a więc kompleksem zagadnień, których społeczeństwo samo rozwiązać nie może.

Nie znaczy to bynajmniej, aby inicjatywa społeczna i kapitał prywatny nie miały brać czynnego udziału w dziele realizacji planu kolonizacji zaoceanicznej — zdać sobie trzeba tylko sprawę z tego, że gestja w tym względzie należy do Państwa.

Ingerencja Państwa polegać tutaj powinna na doprowadzeniu do konsolidacji akcji kolonizacyjnych polskich, oraz na udzieleniu pewnych gwarancji kapitałowi prywatnemu, który niewątpliwie znalazłby się dla celów kolonizacji zaoceanicznej.

Jak wspomniano poprzednio — tereny dla naszej kolonizacji moglibyśmy uzyskać wszędzie tam, gdzie chłop polski na sobie dowiódł, że może tam żyć i rozwijać się zarówno fizycznie, jak i gospodarczo.

Mówiąc o tych krajach, mamy rzecz oczywistą na myśli te tylko ich części, które ze względów zdrowotnych nadają się dla naszego osadnika.

Jedno tylko musiałoby być przestrzegane, to mianowicie abyśmy w kraju nie tworzyli wielu słabych syndykatów kolonizacyjnych, a tylko doprowadzili do utworzenia jednego, ale zato silnego finansowo, któryby np. objął całą Amerykę Południową. Powinno się również w takiej akcji zapewnić udział Polaków z terenów.

Sprawa zdobycia środków finansowych na realizowanie tego niewątpliwie dużego planu — jest osią zagadnienia.

Zdajemy sobie dokładnie sprawę z tego, że potrzeba tutaj dużego kapitału, kapitału, któryby mógł podjąć zadanie.

Przystępując do realizacji naszej ekspansji ludzkiej na tereny zaoceaniczne, konieczne byłoby opracowanie dokładnego planu prac takiego syndykatu. Plan taki w określonym przeciągu czasu mógłby np. postawić sobie za zadanie osadzenie w tym okresie pewnej ilości rodzin.

Ponieważ w wypadku zrealizowania tego rodzaju planu koloni-

zacyjnego za sam transport syndykat musiałby zapłacić poważne sumy, przeto, jako rzecz konieczna, wylania się sprawa uruchomienia z Gdyni do Ameryki Poł. polskiej linii okrętowej.

Potrzeba tej linii jest tak oczywista, że powinno się ją traktować, jako nierozdzielalną całość z akcją kolonizacyjną.

Nie trzeba tutaj uzasadniać tych olbrzymich korzyści, jakie osiągalibyśmy już nie tylko z przewozu pasażerów, ale także i towarów na rynki południowo-amerykańskie i zpowrotem.

Jasną jest rzeczą, iż przez naszych emigrantów-kolonistów powinniśmy docierać na zamorskie rynki zbytu. Bezsprzeczne jest również, że prowadząc na terenie Ameryki Południowej szerszą akcję kolonizacyjną, musielibyśmy się zakrzętnąć, aby wszelkie narzędzia, potrzebne osadnikowi naszemu tam na miejscu — przywożone były z Polski.

Z czasem i produkcja emigranta-kolonisty naszego powinna mieć zagwarantowany zbytni w Polsce w tych artykułach, które Polska sprowadza z zamorza.

Jak z tego wynika, akcja kolonizacyjna łączy się najzupełniej tak ze sprawą ekspansji handlowej, jak wreszcie i z rozwojem żeglugi morskiej.

Niepodobna rzeczy tych od siebie oddzielić, gdyż jedna druga tutaj uzupełnia.

Ponieważ mamy możliwość zrobienia planowej i pożytecznej pracy o charakterze państwowym i społecznym, jeżeli chodzi o ruszenie z miejsca problemu emigracyjnego, przeto powinniśmy wyżyć wszystkie siły, aby zerwać z dotychczasową biernością w tych sprawach.

Koncząc, stwierdzić należy, iż argument, że w Polsce niema pieniędzy na zorganizowanie dużej akcji kolonizacyjnej dla terenów zamorskich jest nieistotny, ponieważ wiemy dobrze, że w ostatnich 3 latach wydaliśmy na cele kolonizacyjne w różnych drobnych syndykatkach około 5 milj. złotych, bez osiągnięcia spodziewanych rezultatów. Powinien nas ten przykład przekonać, że na cele kolonizacji zamorskiej w kraju kapitał znaleźć można, a tembardziej na akcję skonsolidowaną i przez Rząd popieraną.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Dr. W. ROSIŃSKI.

LISTY Z DALEKICH ŁĄDÓW

(Dokończenie)

Akonolinga, Kamerun,
15. VIII. 30 r.

Pisałem do Ciebie po raz ostatni z Ayos, miasteczka nędzy ludzkiej, centrum śpiączki, syfilisu i trądu, oczywiście centrum leczniczego. Leczą tam te chorobiska wstrętne. Nadzwyczajne okazy, podobniejsze do ropuch niż do ludzi, złączają się do Ayos z całego Kamerunu, błagając o pomoc, w większości wypadków spóźnioną. Trędowaci są tam izolowani w wiosce, mają naczelnika, trędowatego bez twarzy, rąk i nóg. Ale dość o tych okropnościach.

Administrator dał nam niezłą pirogę i wioślarzy i pojechaliśmy w dół rzeki, w drodze powrotnej do Akonolingi, gdzie doradzano nam teren na plantację. Terenik taki sobie upatrzyłem i już się do niego przywiązałem. Wrzyna się klinem w koryto rzeki. Wysokość, w najniższym punkcie 50 metrów ponad poziom morza. Cały porośnięty trawą siango, na 4 metry wysoką. Złożyliśmy meldunek o przydział tego terenu. Odpowiedź będzie za miesiąc, więc jedziemy w głąb brussy, do posterunku myśliwskiego, bo życie w europejskich centrach zbyt jest kosztowne dla ludzi, będących, jak my na dorobku.

Gdy już otrzymam papiery, to można będzie zacząć budowę kazy, po tutejszemu chałupę i zakładać pepiniery. Taki jestem rad, że sam nie wiem. Nareszcie koniec włóczęgi, a początek realnej pracy, ciężkiej, lecz intratnej i z wielką przyszłością.

Miesiąc czekania minie przyjemnie, bo okolica, w którą idziemy polować, przypomina Szwajcarię. Trawa po kolana i zwierzyzny huk.

Wieś Olengina w brussie
3. IX. 1930 r.

Zatrzymaliśmy się w Olengina dłużej, niż zamierzaliśmy poprzednio, gdyż dostaliśmy „permis” na ścięcie 20 ton hebanu. Na tem ładnie zarobimy. Już mamy kupców, sami przyjeżdżają z Yandé, ale dają tylko 800 fr. za tonę. Wolimy więc sami transportować do Yandé i otrzymać 1.300 fr. Kazio wylizał się szczęśliwie ze swojej gorączki i zamierza zostać przy wyrębie drzewa (on architekt, więc to ego specjalność). Ja śpieszę do M'beka (tak się nasz teren nazywa). Pilno mi, by osiąść już na własnych śmieciach. Palę się, aby już prędzej karczować, sadzić araszydy i kukurydzę, bo te rośliny dobrze oczyszczają ziemię, a zarazem przynoszą niezłe zyski. Teraz tu pora deszczowa, doskonały czas na pracę rolną. Jeżeli próba z araszydami mi się powiedzie zasadzę z 50 hektarów, by móc w roku przyszłym posunąć kawę i kakao w tempie huraganowem.

Jestem dumny, gdyż znoszę klimat śpiewająco, nie miałem jeszcze ani gorączki malarycznej, ani żadnego paskudztwa. Martwię się tylko, że mi ktoś urzekł moje oswojone antylopki. Jedna zdechła, gdyż połamała nóżki, a druga mi wczoraj zdechła na rozstrój żołądka. Nie wiedziałem jak jej pomóc, robiłem wszystko co mi czarny myśliwy radził, ale nic nie wskórałem i moja maleńka „Aka” (tak ją nazwałem) żywość swoją skończyła. Bardzo mi jej żal, gdyż karmiłem ją smoczkiem, nosiłem na rękę, a ona mnie liżała po twarzy. Dzikie antylopki bardzo trudno jest utrzymać przy życiu, w niewoli.

Akonolinga 17. IX. 30 r.
Wróciłem z brussy. Mam dużo skór i kłów dzicznych. W Akonolinga zastałem niemiłą niespodziankę. Administrator powiedział mi, że zdaje się, że moje podanie o przyznanie mi terenu M'beka, nie zostanie uwzględnione. Francuska polityka administracyjna każe obsadzać szosy i te-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Autor listów, p. Włodzimierz Szawernowski, na swej plantacji M'Bang przy sadzeniu bananów.

reny, położone blisko administracyjnych centrów. Muszę więc znów jechać, tym razem ciężarówką, obejrzeć tereny między Akonolingą a Ayos, położone przy szosie.

Teraz już pora deszczowa i dosyć zimno. Trochę się zaziębilem, ale jem chininę. Zdenerwowała mnie ta sprawa M'beki. Jeżeli mi teraz Francuzi szybko i pomyślnie sprawy nie załatwią, jadę do gubernatora w Yandé na skargę. Trochę nas szykanują, bośmy etranżerzy, ale dajemy sobie radę i łajemy się z Francuzami ile wlezie. Biali klócą się i żyją w ustawicznej niezgodzie, zapewne dlatego, że jest ich tu tak mało.

W brussie, w drodze Akonolinga-Ayos, 18. IX. 30 r.

Za radą administratora, pomaszzerowaliśmy, nie zwlekając, szosą wiodącą do Akonolinga ku Ayos. Marsz dość ciężki, bo upał i ulewę przelotne. Zrobiliśmy 50 kl. w ciągu 8 godzin. Zmachany byłem grubo. Zatrzymaliśmy się w małej wiosce na górze i dziś rano, idąc dalej, szukałem terenu pod plantację. Znaleźliśmy wysmienite miejsce, zdjeliśmy plan i Kazio jutro wraca do Akonolingi złożyć podanie. Robimy to w zawrotnym tempie, by nie stracić, pory deszczowej. Sprawa M'beki nie jest jeszcze ostatecznie stracona, będę robił wszystko, by ją otrzymać, chociażby dla samego prestiżu, żeby Francuzi wiedzieli, że choć jesteśmy etranżerzy, nie można nami pomiatać.

Murzyni są tu niezli, ale beznadziejnie tępi; każdą rzecz trzeba im powtarzać po parę razy. W marszu idziemy w tym porządku: Kazio na przedzie karawany, potem tragarze, cook, boy i ostatni ja, bo muszę negrów ciągle poganiać. Inaczej całe bractwo rozciągnęłoby się po szosie w ogon długości paru kilometrów i wiele rzeczy mogłoby poginać.

Przeczytałem w starej francuskiej gazecie, że Ejsmond zginął. Szkoda utalentowanego poety.

Piszę do Ciebie przy dźwiękach tam-tamów i wrzaskach murzynów, bo jak słońce zajdzie zaczyna się wielka gioia. Odpędzam ich jak najdalej, by móc spać, ale echo leśne roznosi ten hałas o parę kilometrów wokoło. Na szczęście w porze



Plantacja M'Bang. Polscy pionierzy obok trofeów myśliwskich na tle własnego domku, wybudowanego w ciągu 2 dni.

deszczowej zabawa długo nie trwa, gdyż około 9 zaczyna padać deszcz i czarne genty chowają się do swych budek z trzciny. W takiej i ja teraz mieszkam.

Miałem komiczną historię z siedmioletnim murzynkiem we wsi Olegina, gdzie mamy koncesję na heban. Łaził tam koło domu ten mały jegomość z łukiem. Wziąłem od chłopca łuk, wystrzeliłem parę strzał i dałem małemu papierosa. Małec zachwycony zaczął lazić za mną od rana do wieczora. Gdzie się ruszę — on jest i patrzy, gdzie rzucę niedopałek papierosa. Tak w ciągu miesiąca zaprzyjaźniliśmy się bardzo. Zrazu porozumiewaliśmy się na migi, potem on mnie nauczył swego imienia, nazywał się Me'Zanga. Idę na polowanie — on za mną, jak pies i to absolutnie wszędzie, co nawet w niektórych wypadkach jest niekoniecznie przyjemne. Tak się przywiązał do mnie, że już i na noc nie wracał do domu, a spał z naszym cook'iem. Gdy oznajmiłem mu, że jutro wyjeżdżam, powiedział, że pójdzie ze mną w świat, gdyż dokuczyło mu siedzieć od urodzenia na jednym miejscu i poszedł do rodziców, by ich uprzedzić o swym zamiarze. Wkrótce przybiegła do mnie murzyńska „mama” z prośbą, bym jej nie zabierał synka. Mały zwił do brussy i ukazał się dopiero, gdy „mama” odeszła. Powiedziałem mu, że musi zostać w domu, bo jest za mały. Obraził się i zapowiedział, że potrafi nieść skrzynię z ładunkiem 25 kg. Rodzice Me'Zangi poszli na skargę do szefa plemienia. Szef przyszedł mnie uprzedzić o tem, że jeżeli chcę zabrać malego, to muszę zapłacić zań 200 fr. a przytem przyniósł mi jego czerwoną kartę, dowodzącą że biedula jest chory na śpiączkę. Musiałem więc pożegnać się z moim Me'Zangą z wielkim obustronnym płacem i żalem oraz solenną z jego strony obietnicą: — Massa, ja ciebie znaleźć, choćbyś był za wielkim poto-poto (wielkie poto-poto znaczy morze) Nie zdziwiłbym się wcale, gdyby mały gent wyłonił się którego dnia z brussy. Wszystko tu jest możliwe.

W brussie, pomiędzy Akonolingą i Ayos. I. X. 1930 r.

Dwie noce z rzędu wieje huraganowy wiatr z deszczem, tak silny, że dach na-



Dr. Mazé wypisuje białą farbą recepty na czarnych brzuchach swoich pacjentów...

szej casy ciągle odlatywał; musiałem przez całą noc go podpieścić. Coprawda słupy są stare i zjedzone przez termity, więc nie mocno siedział ten dach. Pierwsze to tornado tak silne, przez całą moją bytność w Afryce. Wybraliśmy dwie parcele na plantację przy szosie Akonolinga-Ayos jedna 70 ha., druga 100 ha. Na mniejszej będę sadił artykuły dostawy dla Ayos, gdzie administracja musi żywić parę tysięcy chorych na śpiączkę i trąd, więc mais, kakanetki, czyli araszyny i banany. Już mam zaproponowaną tę dostawę. Jeżeli nam przynajmniej tę parcelę — zakontraktujemy. Na większym terenie zamierzamy sadić kawę i palmistę. Za dwa dni przyjeżdża komisja administracyjna. Konferuję już od dziś z cook'iem nad obiadem, jakim tę komisję przyjmujemy. Przysyłam Ci kilka zdjęć. Na pierwszym dr. Mazé wypisuje białą farbą recepty na czarnych brzuchach swoich pacjentów. Czarni sanitariusze zrecznie i szybko wy-

konują zastrzyki, według dozy zapisanej ra ruchomej recepcie. Na drugim zdjęciu widzisz dwie panie z wyższej sfery village'u, są to żony Kukumy Supérieure (kacyka) robią się piękne, czeszą włosy skręcając je w sznurki, które mają sterować na wszystkie strony. Taki szef ma pod sobą osiem do dziesięciu wiosek, czyli 8.000 ludzi, a w każdej wiosce po kilka żon. Z jedną tylko mieszka, bo jest nawrócony, katolik i jak mówi sam — ucywilizowany. Reszta pań pracuje na jego licznych plantacjach, w charakterze bezpłatnego robotnika. Na trzeciej fotografii widzisz typka z przedziwnym instrumentem, jest to rodzaj harfy. Na nogach ma grzechotki, które robi coś naksztalt jazz'u. Jest to przyboczny pieśniarz Kukumy. Co wieczór słucha Kukuma jego nieboskiego wycia. Instrument nazywa się „m'wet”, jest cały zrobiony z bambusu; za plecami pieśniarza widzisz mnie. Byłem wtedy bardzo zajęty moim wielkim przyjacielem pieskiem, który nazywa się Makpa. Bardzo chciałem go kupić, ale cook, którego posłałem na zwiady, wrócił i powiada: „Massa, ojciec Makpy nie chce sprzedać ten pies, on jego kochać” — został więc Makpa w Oleginie, jak pojedę ciąc heban, to go jeszcze zobaczę. Dobry był psiak, inteligentny.

Czwarta fotografia jest już robiona w M'Ban tam gdzie jestem teraz; z prawa widzisz obok mnie stoi Olo Zom, pierwszy syn Kukumy, za nim dwaj jego młodsi bracia, obok nich sam Kukuma z orderem i jego pierwsza żona w bransoletach i pierścieniach ze słoniowej kości. Z tyłu stoi policeman w fecie z żoną, jeszcze dalej mój boy Marcel. Wszyscy n tle domu, w którym mieszkam, a który się już drugą noc rozsypuje.

O zacnym Kukumie opowiem Ci par słów: jest to znakomity typ, ma „medaill indigene de première classe”.

Dłaczego — nie wiem sam, może dlatego, że dałem mu łyknąć pół butelki rumu, zapalał do mnie miłośnią, podarował mi swego syna Olo-Zoma i opiekuje się mną, jak można najlepiej. Codziennie mam świeże owoce, kury jajka i inne wiktuały, a wieczorem urządza na moją cześć dancing przy ogłuszającym hałasie tam-tamów i bębnow z malpich skór. Kukuma jest stary i twierdzi, że teraz może spo-



...obok mnie stoi Olo Zom (x), pierwszy syn Kukumy, za nim dwaj jego młodsi bracia, obok nich sam Kukuma z orderem i jego pierwsza żona...



Plantacja M'Bang. Tam, gdzie szumiąca podzwrotnikowa puszcza, ciągną się dziś lany kukuzydzy i rzędy bananów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



kojnie umierać, bo dał syna białemu, który z niego zrobi Kukumę, kiedy on ojciec umrze. Olo-Zom łązi za mną do obrzydzenia i patrzy w oczy, by spełnić każdy mój rozkaz. Stara się zrozumieć co mówię; już trochę gadam w jego ojczystym języku.

Stary Kukuma polecał wczoraj do Akonolinga prosić Administratora, bym ja koniecznie u nich pozostał i dostał koncesję. Bardzo mi to na rękę. Spryciarz ma za to ode mnie obiecanie: koszulę, czarne spodnie i sandaletki, za łączną sumę sześćdziesięciu franków. Jest to dar wspaniały, nieprawdaz? Wieczorem po tańcach, gdy biały idzie spać, Kukuma wraca do chaty, zbiera wszystkie żony, ma ich 30 w wieku od lat 8 do 30. One siadają pod ścianami, on rozkłada się na macie i popija wino palmowe, zwane „mek-jok”, a one mu wyją, aż do czwartej rano. To wycie ma być kolysanką, która usypia męznego Kukumę, a mnie spać nie daje.

Na piątym zdjęciu widzisz grupę kobiet, tłukących ryż, jest to najprymitywniejszy sposób tłuczenia ryżu, jaki kiedykolwiek widziałem. Te kobiety to prze-ważnie żony Kukumy-Zoma. Dowodzi i trzyma tempo dwóch policjantów Kukumy, pilnując, by się baby nie rozleniwiły. Ja przyglądam się z boku.

W brussie. M'Ban 11. X. 30 r.

Nareszcie zjechała komisja administracyjna. Po gruntownym zbadaniu sytuacji i pewnej dozie czepiania się, pozwolono werbunek robotnika; zwerbowałem ich 45. Teren przedstawia się następująco: olbrzymi las, nad drogą samochodową. Tego lasu przyznano nam w pierwszej koncesji 90 hektarów. Są to drzewka o średnicy 50 cm. Rąbać trudno, siekiery pękają, ale się rąbie. Ciągłe wzdychamy do dynamitu; jakby to wspaniałe było wysadzić takie pniai prochem w powietrze! Bo to mało, że są drzewa, ale i lżany, a pod tymi kolosami pełno pniaków. Dziś sobota wieczór, jeden hektar jest czysty, wykarczowany i zasiany arazsydami, wiesz temi tak zwanymi „japońskimi orzeszkami”. Nieraz „Pani Elżbie

godzina przerwy obiadowej. O pierwszej gwizdek i do roboty, aż do 6. Obiad przynosi nam boy. Czasem mięso antylopy, czasem kurze jaja. Rozumiesz, że, co jest, to jemy. Robota z Murzynami ciężka. Latamy od jednego do drugiego i tkamy ich nosami w drzewo. Taki typek zaczyna dłubać siekierą dziurę, więc ją łapię za siekierę i ucę, jak rąbać i, jak pilować należy. Wieczorem wprost walimy się z nóg ze zmęczenia, a przecie po robocie znów cztery kilometry marszu. Chłopców jest 45 i dwóch kapitanów, czyli po naszymu karbowych, więc dość się nalałamy z Kaziem, od jednego do drugiego. A do tego przyjemność: z lian i drzew, zewsząd syją się owady, od najmniejszych czarnych i czerwonych wrówecek, do dwucentymetrowych termitów. Wszystko to gryzie i szczypie tak, że wyrrywając je, wyrrywam kawałek naskórka. Wieczorem mam ciało obolale, jakbym był zbity.

Podczas przerwy odpoczynkowej ile razy popatrzymy na teren, to Kazio roześmieje się i wali mnie łokciem w bok. A gdy wyświetli się polanka, ryczymy z zachwytem i radości. Bo i Negrzy uważają za swój obowiązek wrzeszczeć z całych sił, gdy pada zrąbane drzewo. Mówią że to dlatego, by odprowadzić na spoczynek złego ducha, co to siedział w drzewie i robił je tak twardem. Jest tam mahoń, heban, kauczuk i drzewo żelazne, na którym siekiery rozlatują się w kawałki. Po oczyszczeniu terenu z lian i zarosli, przez ekipę 20 ludzi, uzbrojonych w coupe-coupe'y (krótkie mieczyki stalowe), idzie ekipa rębaczy, za nimi ekipa zbieraczy, a za nimi 14 piechurów z małymi motykami, które rozpulniają ziemię i wygrzebują pozostałe korzenie. Po przejściu tej ostatniej ekipy, zaczyna się śać.

Według naszych tradycji kresowych, przeżegnałem się i hajda: dwa worki wysiałem. Wszelka robota odbywa się u Murzynów ze śpiewem. Jest „zapięwał” i akompaniament. Doskonałoby to wypadło w filmie dźwiękowym. Bractwo ciągle znosi mi to kameleony to węże. O każdym pojmanem stworzeniu zawiadamiają mnie



Grupa kobiet tłukących ryż. Z tyłu dwaj policjanci kacyka pilnują tempa pracy.

wraskiem radości, że mają „duże mięso”, lub „małe mięso”. Bo każde żywe stworzenie, to dla nich mięso. Pod wieczór zapal do roboty tak słabnie, że musimy się uciekać do polajenek we wszystkich językach, no i do bambusa.

Cieszymy się, jak dzieci, bo przejeżdżający szosą Francuzi podziwiają na-

szą robotę i mówią, że oni nie mieliby odwagi porwać się na coś podobnego.

Wspaniale się bawię, jak moi „kapi-tanowie” zaczynają w takt śpiewów i uderzeń motyk wytańcowywać przed ekipą dla zachęty. Tak tańcząc, zagrze-wają tamtych do roboty, a równocześnie walą ich rytmicznie bambusami w złane potem plecy, co czarni robotnicy pokor-

nie i ze śmiechem od swoich przyjmują. Gdy się skończy pora deszczowa, zbudujemy na plantacji chalupę. Architekt już robi plany; ma to być najpiękniejsza casa nad całą Nyongą.

Podala do druku i za autentyczność ręczy.

Jadwiga Kiewnarska.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PÓŁNOCNA RODEZJA W NOWEJ FAZIE ROZWOJU

W ostatnich czasach pojawiła się w angielskiej prasie wiadomość, podana przez agencje telegraficzne, o zamierzeniu przeniesienia stolicy Północnej Rodezji z Livingstone do miejscowości Lusaka. Odnosny wniosek został przesłany przez miejscowe władze administracyjne do aprobaty Brytyjskiego Urzędu Kolonialnego w Londynie.

Wiadomość ta sama w sobie, traktowana, jako sprawa czysto lokalna, mogłaby się wydać pozbawioną jakiegos poważniejszego znaczenia, w związku jednak z całym szeregiem innych ważnych zdarzeń, jako też bądź to już dokonanych faktów, bądź też różnych planów, projektów, posunięć i zamierzeń o charakterze ekonomicznym i politycznym pozostających z nią w mniej lub więcej ścisłym związku, staje się sprawą wielce doniosłą, wzbudzającą właśnie ze względu na te wszystkie „okoliczności towarzyszące” zainteresowanie, nie tylko samych mieszkańców tej kolonii, ale również i międzynarodowych sfer finansowych i przemysłowych.

Wywołała więc ona przedewszystkiem zrozumiałe znaczne zainteresowanie, w obu Rodezjach, Północnej i Południowej, z których wśród tamtejszych mieszkańców istnieje cały szereg zwolenników, a należy dodać także i przeciwników zupełnego kiedyś połączenia się i zjednoczenia się obu kolonii. Przy wyborze Lusaki na przyszłą stolicę powodowano się różnymi ważnymi względami, przedewszystkiem zaś jej położeniem geograficznym, niejako w centrum kolonii, a następnie zdrowotnością okolicy, w której się znajduje. Lusaka położona jest prawie w połowie drogi między dotychczasową stolicą Livingstone, znajdującą się na samej granicy kolonii w niezbyt zdrowej okolicy w dolinie Zambezi, a niedawno odkrytymi bardzo

zasobnymi kopalniami miedzi na północy. Lusaka jest oddalona 465 klm. od Livingstone a 320 klm. od stacji kolejowej N'dola, stanowiącej ośrodek północnych kopalni miedzi, z którego rozchodzą się promienisto we wszystkich kierunkach liczne drogi samochodowe, prowadzące do poszczególnych kopalni.

Ta konieczność przybliżenia stolicy kolonii do kopalni miedzi odegrała rozstrzygającą rolę, przy postawieniu wniosku. Wśród innych względów, jakeimi powodowano się przy wyborze jej na stolicę, należy wymienić jej położenie bliżej bardziej rozwiniętych centrów rolniczych oraz dobrą komunikację drogową z kresami kolonii w kierunku wschodnim, zachodnim, północnym i północno-wschodnim.

Lusaka, uważana za jedną z najzdrowszych miejscowości w Północnej Rodezji położona jest na lekko falistym rozległym płaskowyżu na wysokości 1225 m. a ilość zamieszkałych tam Europejczyków, wynosi 600 osób. Jako osada powstała ona, jak i wiele innych zupełnie przypadkowo. Grek kolonista rozpoczął tam eksploatować złoża kamienia wapiennego. W miarę rozwoju tej eksploatacji została zbudowana boczna kolejowa. Powstał najprzód jeden sklep, potem drugi. W okolicy zaczęli się osiedlać farmerzy i powstało miasto z hotelem, bankiem, kooperatywą rolniczą, garażem, szpitalem, szkołą, kilku świątyniami różnych wyznań, kinoteatrem klubami sportowymi i t. d.

Dostosowując się do obecnego rozwoju tej kolonii, postępującego nawet przy obecnym kryzysie światowym we wszystkich dziedzinach produkcji w nader szybkim tempie, miejscowa administracja rządowa przystąpiła do całego szeregu robót publicznych, między innymi do budowy mostów żelaznych w różnych okolicach na obszarze całej kolonii.

Pierwszy taki most zostanie zbudowany na drodze prowadzącej w kierunku północnym pomiędzy Lusaką a rzeką Luangwa, dalej na wielkiej drodze wschodniej pomiędzy Kapiri, M'Poshi i M'Pika oraz na drodze wzdłuż granicy belgijskiego Konga pomiędzy N'dola i Solwezi.

Poza poprzednio wspomnianymi kopalniami miedzi na północy zaznacza się również nader ożywiona działalność górnicza w produkcji złota, prowadzona przez „Rhodesia Mineral Concessions Ltd” w okręgu Mumbwa i w okolicy Broken Hill. Poszukiwawcze prace górnicze prowadzone są w tym kierunku nad rzeką Nangoma na wschód od Luiri, dokąd obecnie pośpiesznie buduje się drogę dla komunikacji motorowej.

„Luiri Gold Areas Co” według nadchodzących stamtąd doniesień natknęła się w swych poszukiwaniach na bogatą żyłę złota w górze odległej około 9 klm. od miejscowości Matela. Próby dokonane z rudą tam wydobytą, dały wysoce obiecujące wyniki.

Co do północno - rodezyjskich kopalni miedzi, to są one prawie wszystkie położone bardzo blisko granicy Belgijskiego Konga (Katangi), odległość bowiem poszczególnych kopalni od tej granicy wynosi 10—30 klm. Zajmują one powierzchnię 900.000 ha tworząc pas 150 klm. długi a 60 klm. szeroki.

Złoża rudy miedzianej w tych kopalniach występują na głębokości 3—30 m. Procentowa zawartość miedzi w dotychczas zbadanych rudach wynosi przeciętnie około 3,4%, w poszczególnych złożach dochodzi do 5%, a w kopalni Chambishi stwierdzono około 3 milionów ton rudy o zawartości 8,95%. W porównaniu z północno-rodezyjskimi kopalniami ta sama przeciętna procentowość w pokładach rudy w Katandze wynosi 6—7%, w Utah (St. Zj.) 1,07%, w Chile (Pld. Am.) 2,1%.

Do kopalń tych kontrolowanych przez „Rhodesian Anglo - American Ltd” należały następujące: Bwana M'kubwa, Copper Mining Company, „N'Changa Copper Mines Ltd” i „Rhodesian Congo Border Concessions Ltd”. Wszystkie te trzy towarzystwa górnicze uległy w maju ub. r. fuzji pod wspólną nazwą „Rhokana Corporation Ltd”.

Rhokana rozpocznie swoją produkcję z końcem bieżącego roku w kopalni N'Kana. Fundusze potrzebne na postawienie kopalni na stopie produkcyjnej zostały uzyskane przez emisję obligacji na sumę £ 4.500.000. Wydatki bowiem na urządzenia hutnicze i instalacje górnicze, obliczone dla produkcji 7000 ton rudy miedzianej dziennie, są bardzo poważne. Jako dodatni szczegół należy tu podkreślić fakt, że Towarzystwo zamawiało te wszystkie urządzenia i instalacje w czasie poważnej niżki cen. Z drugiej zaś strony Towarzystwo, nie mając na razie miedzi na sprzedaż, nie po-



Plantacja M'Bang w Kamerunie. Widok na nowy dom od strony szosy. (patrz „Listy z dalekich łądów” str. 23-26).

trzebało kępować się ani jej niskimi cenami, ani też uwieszeniem znacznych funduszy gotówkowych w nagromadzonych zapasach miedzi, podobnie jak inne, już produkujące konkurencyjne kopalnie. Obliczenia inżynierów i doradców technicznych wykazują, że Rhokana będzie w możności produkować miedź po cenach znacznie niższych od obecnej ceny rynkowej i bez wątpienia może być od teraz uważana za największego, a zarazem najtańszego producenta miedzi na świecie.

Przy obecnym stanie rynku miedzi i jej niebywale niskiej cenie (£ 34 za tony — według notowań z 20 listopada ub. r.), wiele kopalń wprost nie może prowadzić produkcji nawet z najmniejszym zyskiem, będą więc one zmuszone wstrzymać roboty. Można tu zaznaczyć, że jeszcze w czerwcu ub. r. przy normalnym kursie funta, stwierdzono, że z północy amerykańskich kopalń siedm tylko produkuje miedź po koszcie niższym niż £ 40, ośm po koszcie £ 40—45, a 31 po koszcie ponad £ 45 od tony, podczas gdy północno - rodezyjskie kopalnie będą mogły produkować miedź po koszcie znacznie niższym od powyżej podanych, można przypuścić, że raczej zbliżonych do kosztów Union Minière du Haut Katanga, która już teraz ogłasza, że obecnie po uruchomieniu linii kolejowej do Lobito koszt jednej tony miedzi dostarczonej przez nią do Antwerpii wyniesie £ 27.

Jeżeli już mowa o niższych kosztach produkcji miedzi północno - rodezyjskiej, to należy w tem miejscu nadmienić, że trzy tamtejsze towarzystwa górnicze, mianowicie „Rhokana”, „Roan Antelope” i „Mufulira” zawarły obecnie z zarządem kolei południowo - rodezyjskich umowę na 13 lat, obowiązującą od 1 października 1931 r., na podstawie której, wobec zobowiązania się powyższych kopalni do wywozu całej swej produkcji i przywozu potrzebnych dla siebie wszystkich materiałów kolejami rodezyjskimi przez port Beira (a więc nie koleją benguelską na Lobito), towarzystwa kolejowe obniżają swoje maksymalne stawki frachtowe od miedzi z £ 5.10 s. na £ 4, od tony, od węgla z 22 s. na 20 s. od tony, a od różnych innych towarów, oraz urządzeń i maszyn z £ 9 na £ 8 od tony. W ten sposób te kopalnie miedzi uzyskają natychmiastową wcale poważną redukcję wydatków na kolejowe opłaty frachtowe, z uwagi jednak, że powyższe redukcje odnoszą się do stawek maksymalnych, nie stoi na przeszkodzie to uzyskania, o ile to okaże się możliwym, jeszcze dalszych zniżek od towarzystw kolejowych, które przez trzynaste lat mają zapewniony dla siebie cały ruch wywozowy i przewozowy półn. rodezyjskich kopalń miedzi. Nadto sposobność rokowań prowadzonych w powyższym celu z kolejami została również wyzyskana do nadania na ten sam okres czasu południowo - rodezyjskim kopalniom węgla w Wankie wyłącznego przywileju na dostarczanie kopalniom miedzi potrzebnego dla nich węgla i koksu z uzyskaniem również odpowiedniej zniżki dla kopalni miedzi, w cenach tych materiałów.

Co do zapasów rudy i procentowej zawartości w niej miedzi, to Rhokana posiada na swoich obecnie zjednoczonych terenach zapasy rudy, szacowane na 194.600.000 ton o przeciętnej zawartości miedzi, pozatem ta sama Rhokana ma udział, wynoszący 32,3% w kopalniach Mufulira Copper Mines Ltd. Zapasy tej ostatniej spółki wynoszą w Mufulira 116.000.000 ton rudy, o zawartości

4,14% czystej miedzi; w Chambishi 25.000.000 ton rudy o zawartości 3,46% czystej miedzi (w tem jednak jak już poprzednio zaznaczono 3.000.000 ton rudy o zawartości 8,95% czystej miedzi) i w Baluba 21.000.000 ton rudy o zawartości miedzi 3,47% czyli w trzech tych kopalniach 6.700.000 ton miedzi.

Jakkolwiek rozwój tych kilku półn. rodezyjskich kopalni miedzi znajduje się w swem początkowym stadium, wymienione powyżej zapasy w każdym razie wynoszą 350.000.000 ton rudy o przeciętnej zawartości 4% czystej miedzi, do których to zapasów należy jeszcze dodać i kopalnię „Roan Antelope Copper Mines Ltd” z swymi 108 milionami ton rudy o przeciętnej zawartości 3,44% wobec czego ogólna zawartość czystej miedzi wszystkich tych północno rodezyjskich kopalni wynosi olbrzymią sumę 18.750.000 ton wobec 6 milionów ton czystej miedzi, na które szacowane są zapasy miedzi Union Minière du Haut Katanga po drugiej stronie granicy.

„Rhodesian Anglo - American Ltd” oprócz poprzednio wymienionych kopalni miedzi, jest również finansowo zainteresowaną w przedsiębiorstwach górniczych „Loangwa Concessions”, już wspomnianej „Rhodesia Minerals Concession” i „Victoria Prospecting Company”, znajdujących się dopiero w początkowym stadium badania i prób po przeprowadzeniu których można będzie ocenić ich prawdziwą wartość.

Przechodząc zaś następnie do tych obiektów będących jej własnością, które już przeszły okres badań i prób i znajdują się w stadium eksploatacji, należy wymienić na pierwszym miejscu kopalnię: „Rhoken Hill Development”. W ciągu bieżącego roku zostały tam przeprowadzone różne ulepszenia w ruchu kopalni, tak że koszty produkcji cynku, stanowiącego jej główny produkt zostały zredukowane do cyfry, która na normalnym rynku stanowczo zapewniałaby odpowiedni zysk. Niestety, obecnie nie ma takiego rynku, gdyż cena cynku spadła do poziomu nigdy nie notowanego. Produkcja tej kopalni wynosiła w maju ub. r. 1015 ton cynku i 18 ton vanadium w czerwcu 1025 ton cynku i 19½ tony vanadium. Wobec jednak dalszej depresji na wszechświatowym rynku cynku, produkcja jego w kopalniach rodezyjskich została w lipcu wstrzymana.

Z poprzednio przytoczonych danych odnoszących się do miedzi, widzimy, że w jej światowej, produkcji kopalnie północno - rodezyjskie można uważać za największego producenta miedzi na świecie i najgroźniejszego konkurenta w pierwszym rzędzie dla Tow. Union Minière du Haut Katanga a jeszcze bardziej dla dawniej istniejących amerykańskich (Utah Montana, Chile).

W miarę postępu rozwoju tych kopalń Północna Rodezja, dotychczas wśród kolonii afrykańskich zwracająca mało uwagi na siebie i traktowana może jak kopcuszek wysuwający się z swą produkcją górniczą na czołowe stanowisko obok dotychczas mocno w tej dziedzinie przodkującej Unii Południowo - Afrykańskiej, to też w dalszym rozwoju wypadków można na pewno spodziewać się, że za jakiś dziesięć lat albo też i wcześniej z skromnej dziś Lusaki obecnie stolicy in statu nascendi rozwinie się drugi Johannesburg.

Powróćmy jeszcze do spraw kolejowych. Poza konkurencją, jaką koleje rodezyjskie stwarzają dla kolei benguelskiej przez zawarcie poprzednio wspomnianej umowy na wyłączny przewóz w kierunku Beiry wszystkiej miedzi,

wyprodukowanej przez północno rodezyjskie kopalnie, na której to przynajmniej częściowy przewóz kolej benguelska mogła reflektować, zanosi się jeszcze na dalszą konkurencję pomiędzy dwoma tymi systemami kolejowymi, wobec zamierzonego połączenia kolei rodezyjskich na terenie Połud. Zachodniej Afryki i Protektoratu Bechuana z wybrzeżem atlantyckim i tem samem stworzeniem drugiej z rzędu transkontynentalnej afrykańskiej linii kolejowej łączącej wybrzeża oceanu atlantyckiego i indyjskiego. Na początku bowiem lipca r. ub. rozpoczęła swoje prace ekspedycja pomiarowa dla zbadania trasy nowej projektowanej linii kolejowej, wychodzącej z zatoki Walvis w Połud. Zachodniej Afryce i łączącej się z kolejami rodezyjskimi na południe od Brlawayo w Połud. Rodezji. Ekspedycja ta jest wspólnie finansowana przez rząd Połud. Rodezji i rząd Połud. Zach. Afryki z aprobatą rządu Brytyjskiego. Rozpoczęte pomiary mają na celu dostarczenie zainteresowanym rządowi danych odnoszących się do najodpowiedniejszej trasy, z uwzględnieniem fizycznej dogodności i ekonomicznej sprawności. Osobna komisja znawców, która zajmowała się badaniem projektu z ekonomicznego punktu widzenia przedłożyła odpowiednim władzom sprawozdanie wypowiadające się bardzo przychylnie o tym projekcie.

W związku z powyższymi wszystkimi sprawami ekonomicznymi pozostaje również i sprawa polityczna, wspomniana na samym początku, mianowicie sprawa zjednoczenia obu Rodezyj w jedno wspólne dominium, z wspólną administracją rządową i samorządem, który dotychczas jest udziałem tylko Południowej Rodezji. Na razie jednak do zjednoczenia tego, posiadającego jak się zdaje daleko więcej gorliwych zwolenników w Południowej Rodezji — podczas gdy niektóre sfery w Półn. Rodezji odnoszą się do tej sprawy z pewnem ociąganiem się — nie doszło, gdyż Rząd Brytyjski w swej decyzji, ogłoszonej na posiedzeniu parlamentu angielskiego w dniu 2 lipca ub. r. w przemówieniu wygłoszonym



Sadzenie bananów na plantacji M'Bang
(patrz „Listy z dalekich ładów”
str. 23-26).

przez Sekretarza Stanu dla spraw dominialnych Sir Thomasa, orzekł, że na razie nie jest skłonny do udzielenia swej aprobaty na zjednoczenie obu tych kolonii w chwili obecnej lub też w najbliższej przyszłości, zasadniczo jednak nie chciałby odrzucić tego projektu, o ile okoliczności według opinii rządu, usprawiedliwiłyby to w jakimś późniejszym czasie.

Z tą decyzją Rządu Brytyjskiego, zwolennicy zjednoczenia, a w pierwszym rzędzie politycy południowo-rodezyjscy, chcąc nie chcąc, musieli się pogodzić, pocieszając się tem, że sprawa na razie została tylko odroczone a droga ku zjednoczeniu pozostaje i na przyszłość otwarta.

Poza tym projektem istnieje jeszcze kilka innych kombinacji politycznych, z których jedna miałaby polegać na przyłączeniu Zjednoczonej Rodezji, do Unii Południowo-Afrykańskiej, druga na przyłączeniu Północnej Rodezji (samej, lub też zjednoczonej z Południową) do mającego w przyszłości powstać Związku Wschodnio-Afrykańskich Kolonii Brytyjskich (Kenya, Uganda, Tanganyika, Nyassa).

Jak widzimy z całego powyższego zestawienia, w następstwie wszystkich

tu poruszonych spraw i zdarzeń, zanosi się na wcale poważne przegrupowanie czynników ekonomicznych nie tylko odgrywających wybitną rolę w rozwoju poszczególnych Kolonii afrykańskich ale mogących zaważyć i na najgłośniejszych wszechświatowych rynkach, a również dobrze mogących stać się punktem wyjścia dla konfliktów i zmagania się różnych, nawzajem krzyżujących się interesów na tychże rynkach.

Ze sprawy rzeczywiście w ten sposób przedstawiają się, najlepszym przykładem jest rozbić się rokowań, prowadzonych w październiku ub. r. w Nowym Yorku, przez przedstawicieli producentów miedzi w sprawie zmniejszenia jej światowej produkcji z 2,000,000 ton na 1,600,000 ton rocznie. Jak wiadomo Tow. „Union Miniere du Haute Katanga” skłonne było zgodzić się na powyższe ograniczenie proponowane przez Amerykańskich producentów miedzi, o ile Rodezyjczycy z swej strony również na to zgodzą się. Ci ostatni jednak rozporządzając olbrzymimi zasobami rud miedzianych, na razie znajdującymi się jeszcze z swem najbardziej początkowym stadium eksploatacji, nadto tanią robocizną i urządzeniami kopalnianymi najnowszego typu, znacznie potaniałcami i tak tanią produkcję i w dodatku naby-

temi dopiero w ostatnich czasach po znacznie obniżonych cenach, dysponując, pozbawionym przez siebie frachtowych na przewóz eksportowanej przez siebie miedzi oraz na przewóz węgla i koksu dla potrzeb kopalni, a więc mając w roku tyle i tak poważnych atutów, wcale nie okazują najmniejszej skłonności do czynienia jakichkolwiek koncesyj na rzecz konkurencji, tem bardziej jeszcze, że nie zmusza ich do tego, podobnie jak konkurencją, zwłaszcza amerykańską, nagromadzenie się zapasów miedzi wyprodukowanej po wygórowanych cenach.

Okolicznościowo należałoby jeszcze w tem miejscu nadmienić, że wobec tego, iż dotychczas dla uzyskania rafinowanej miedzi trzeba było surową miedź afrykańską wysyłać do rafinowania w Ameryce, lansowany jest przez brytyjskie sfery finansowe projekt budowy rafinerii miedzi w Anglii w pobliżu Liverpoolu; zdaje się jednak, że realizacja tego projektu, połączona z inwestycją bardzo poważnych kapitałów, wobec teraźniejszej niepewnej sytuacji ekonomicznej zostanie odłożona aż do pewnego jej wyjaśnienia się.

DYONIZY KOSTECKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PARĘ UWAG O CHINACH

Oczy całego świata są dziś skierowane ku dalekiej Mandżurji, na której polach rozgrywają się wypadki, mogące mieć doniosłe skutki. Nowoczesna Japonia, która w niesłychanie krótkim czasie potrafiła przyswoić sobie wszystkie zdobycze cywilizacji europejskiej i wysunąć się na czoło potęg dzisiejszego świata, załatwia swe stare porachunki z Chinami, skolatanymi wewnętrznymi waśniami i wojnami domowymi. Ponieważ zaś w Chinach mają szereg żywotnych interesów Stany Zjednoczone Ameryki, rywal Japonii na Oceanie Spokojnym, oraz mocarstwa europejskie, przeto sytuacja staje się z tygodnia na tydzień poważniejsza i bez przesady powiedzieć można, że wojna na Oceanie Spokojnym wisi w powietrzu.

Artykuł niniejszy nie ma pretensji do roztrząsania wyżej wymienionych aktualności. Autor jego, bratanek sławnego uczonego i podróżnika po Azji, spędził szereg lat w Chinach; pragnie się podzielić z czytelnikami „Morza” paru uwagami o tym arcyciekawym kraju. Sądźmy, że rzut oka na jego geografję, kulturę, zwyczaje i historję jest zupełnie na czasie.

Redakcja.

Zacznijmy od paru liczb. Powierzchnia państwa chińskiego obejmuje 11,160,000 km. kwadr. (w tem Chiny właściwe około 4,000,000 km kwadr.), z ludnością coś między 400 i 440 milionami. Muszę się zastrzec, że liczby te nie odznaczają się bynajmniej dokładnością, gdyż Chińczyk nie rozumie i nie docenia znaczenia statystyki. Żadnych spisów ludności w Chinach się nie przeprowadza, więc i wszelkie liczby muszą wobec tego być dość problematyczne. W każdym razie z wy-

żej wymienionych liczb możemy wywnioskować, co następuje:

Państwo Chińskie, zajmujące obszar większy od Europy, z ludnością mniej więcej równą naszej części świata, musi przedstawiać bardzo różnorodną skalę warunków geograficznych. Ponieważ człowiek jest bardzo zależny od warunków, w jakich żyje, więc i na Chińczykach będziemy mogli zaobserwować zmiany, jakim podlegali w zależności od tej czy innej szerokości geograficznej.

Fizyczny podział Chińczyków na typy: południowy, zbliżony poniekąd do rasy białej i północny, wybitnie mongolski, jest powszechnie znany. W dziedzinie duchowej podział ten na północ i południe jest również bardzo wyraźny i doprowadzał w czasie długiej, blisko 4,500 lat liczącej, historii Chin do konfliktów, które nie mogły być inaczej rozwikłane, jak drogą orężnego starcia. W zależności od jego wyniku przeważały wpływy tej czy innej ze stron walczących. Ogólnie biorąc, przyjąć można, że decydujący wpływ na losy Chin wywierała raczej północ niż południe.

Klasycznym tego przejawem jest postać t. zw. z łacińska Konfucjusza, który ze swym materialistycznym poglądem na świat stał się postacią typową dla Chin północnych. Doktrynę jego zamknąć można w zdaniu, wypowiedzianem przez niego: „Nie nauczyłeś się jeszcze dobrze żyć, więc po co masz już myśleć o tem co cię spotka po śmierci?” Zdanie to aczkolwiek niepozbawione może nawet pewnych słusznych momentów, jakże jest w gruncie rzeczy przyziemne i zamknięte w granicach doczesności.

Całkiem inny był drugi wielki filozof Chin — południowych Lao Tse, lecz był on człowiekiem niezrozumianym przez swoich rodaków, a myśli jego, przekazane potomności, skazyły niefortunne dociekania późniejszych komentatorów, nie-

nipotrafiających wczuć się w głębię tego prawdziwie wielkiego ducha.

Myliłby się wszakże ten, kto by sądził, że dusza chińskiego narodu rozwija się w jakimś całkiem odrębnym kierunku, pozbawionym pierwiastków, wspólnych ogólnoludzkiej kulturze. W dziedzinie np. poglądów na ustrój społeczny spotykamy wszystkie tezy, znane w Europie, od skrajnego monarchizmu aż po komunizm, najbardziej zaawansowany włącznie. A poglądy te wypowiedziane były na setki lat wcześniej, niż na naszym kontynencie.

A teraz przejdźmy do języka chińskiego. Każdy niemal język rozpada się na szereg dialektów i narzeczy, mniej więcej od siebie się różniących. Cecha ta jest w Chinach szczególnie spotęgowana. Często Chińczycy nie są w stanie porozumieć się pomiędzy sobą w swoim rodzimym języku i uciekać się muszą do angielszczyzny, żargonu rosyjsko-angielsko-chińskiego, używanego w wielkich portach Chin, lub ostatecznie do języka urzędowego, mandaryńskiego o wdzięcznej nazwie „Kuan-hoa”. Poszczególnymi dialektami mówią grupy ludzkie, większe częstokroć od liczby mieszkańców jednego z państw europejskich, czasem zaś i tak małe, że nie przewyższają ludności jednej wioski. Często sąsiednie wsie wzajemnie się nie rozumieją, choć obie mówią bezwzględnie po chińsku. Dialekty te są więc tak różne, że śmiało można zarzykować powiedzenie, że język chiński wogóle nie istnieje, jest natomiast wcale pokaźna grupa języków chińskich. Języki te będą tak skrajnie różne od któregośkolwiek języka europejskiego, jak jest to tylko możliwe.

Pierwszą cechą języka chińskiego jest to, że wszystkie wyrazy są jednosylabowe i nieodmienne. Wszelkie przypadki, tryby, czasy i t. p. wymysły gramatyk europejskich zastępuje tu rzecz bardzo prosta: miejsce, na którym stoi dany wyraz w zdaniu. Zmiana szyku wyrazów, zmienić może automatycznie i sens zda-

nia. Drugą cechą języka chińskiego jest fakt, że nie znosi on dużego skupienia spółgłosek. Zdanie tak mile dźwięczące dla ucha każdego cudzoziemca, jak „chrząszcz brzmi w trzcinie”, czy coś w tym rodzaju, w języku chińskim jest wogóle nie do pomyślenia. Trzecią wręcz decydującą cechą języka jest to, co bym nazwał jego „śpiewnością”. Wytłumaczę to na przykładzie. Jeśli rozmawiam z kimś, to mam możliwość po tonie jego głosu poznać, w jakim jest nastroju, czy jest wesoły, smutny, zdenerwowany, zły etc. Decyduje tu ton głosu, akcenty. Nie zmienia to jeszcze sensu wypowiedzianych wyrazów; jest tylko stroną uczuciową, uzewnętrzniającą się w mowie. Lecz jeśli zamiast zmiany uczuć, akcent będzie zmieniał zasadniczo sens wyrazu, to otrzymamy to, co nazwałbym „śpiewnością”. Krótko mówiąc, treść wyrazu zależy od modulacji głosu. Są to jakby synonimy, o ilebyśmy dane wyrazy, naturalnie, mieli napisane zapomocą któregośkolwiek alfabetu, używanego w Europie. I tak wyrazy tak do siebie skądinąd niepodobne, jak: szklanka, książka, tłuczona cegła, i teściowa pisałyby się jednakowo. Dodam jeszcze, że synonimów takich możnaby znaleźć bardzo dużo i to nie tylko po cztery, ale po 6, 8, 10 a nawet zachodzi, pojedynczy zresztą, wypadek, że jest ich 480. I jakby tu przy piśmie literowym, gdy od położenia i sensu każdego z wyrazów zależy sens zdania, zrozumieć, czy dany wyraz ma oznaczać tłuczoną cegłę, czy... powszechnie umiowaną teściową? więc Chińczyk z musu, z tego prostego nakazu, jaki mu daje specyficzna struktura języka, uciec się musiał do pisma pojęciowego. Gdybym napisany znak „1” dał Francuzowi, przeczytałby „un”; Niemiec wymówiłby to jako „ein”, Polak jako „jeden”. Lecz treść tego pojęcia pozostanie zawsze taka sama i jednakowo zrozumiała dla wszystkich tych trzech narodowości. Tak samo jest i ze znakami pisma chińskiego. Chińczycy, którzy nie potrafili się dogadać ze sobą — świetnie rozumieją się zapomocą pisma. Pismo chińskie składa się z 216 znaków zasadniczych, które przez odpowiednie kombinowanie pomiędzy sobą dają pojęcia wtórne (jak u nas cyfry „1” i „0” dadzą odpowiednio ustawione inne zupełnie pojęcia „10”). I tak dwa jednakowe znaki, ustawione obok siebie i które każdy z osobna wyobraża pojęcie „kobieta”, Chińczyk przeczyta nie jako „dwie kobiety”, tylko jako „kłótnia”. Jeśli zaś dorzucimy trzeci znak, wyobrażający kobietę, to razem będziemy mieli pojęcie „wiarołomstwa”.

Przykład inny. Zasadnicze dwa znaki, wyobrażające „dach” i „świnia”, zestawione razem dają nam pojęcie „szczęścia domowego”. Dlaczego? Bo według skromnych wymagań chińskich szczęściem domowego jest mieć pod własnym dachem, własną, z przeproszeniem, piękną i tłustą świnie. Są więc Chińczycy na swój sposób całkiem logiczni. Z owych 216 znaków zasadniczych otrzymują około 40.000 kombinacji. Naturalnie do potocznego użytku wszystkie nie będą potrzebne. Po odrzuceniu całego mnóstwa wyrazów technicznych, potrzebnych do użytku specjalistom, pozostanie znaków znacznie mniej. Już jakieś 2 — 3.000 znaków wystarczy do czytania gazety chińskiej. Jeśli uwzględnimy, że mamy w naszym alfabecie łacińskim liter małych 26, plus tyleż dużych, litery pisane i drukowane, że prócz tego wiele osób pisze gotykiem niemieckim i „grażdanką” ro-

syjską, że operujemy znakami matematycznymi, przeróżnymi skrótami pisarskimi etc. etc., trzeba stwierdzić, że także Europa ma setki znaków pisarskich. A jak sobie przypominie, ile się miało kłopotów z „rz” i „ó” w szkole, to śmiało rzec można, że pisownia chińska nie jest znów tak o wiele trudniejsza od naszej.

Teraz kilka dat. Drukarstwo znane jest w Chinach od 75 roku naszej ery, papier od 95 roku, czcionki ruchome w powszechnym użytku od 1040 roku. Chińczyk jest z upodobaniem encyklopedystą; lubuje się w wielkich monumentalnych wydawnictwach dążących do syntezy w danym dziale wiedzy. Niech przykłady mówią za siebie. Encyklopedia z XIII stulecia liczy tylko 348, a inna z XVII wieku 6.109 tomów. A znajduje się w byłej cesarskiej bibliotece w Pekinie i taka, która ma 22.870 tomów. Wybór klasyków chińskich obliczono na 163.000, a do 1918 roku wydano „zaledwie 78. 731 tomów. Niech się którekolwiek z państw europejskich potrafi wykazać podobnymi liczbami. Wogóle dla społeczeństwa chińskiego jest piśmiennictwo silną więzią. Silniejszą niż język — ze względów wyżej wyluszczonej.

Drugą taką spójnią przez długie wieki był kult zmarłych przodków. (zwłaszcza pięciu ostatnich pokoleń, bo poprzednie, jako już zbyt odległe, mniej wchodziły w rachubę). Kult ten łączył ze sobą ściśle poszczególne rody, łączył też cały naród chiński z osobą monarchy, który jeden tylko miał prawo zanosić modły do swych przodków, będących jednocześnie przodkami i opiekunami wszystkich Chińczyków. Tem się tłumaczy, że gdy w 1910 r. zdeponowano ostatniego „syna nieba”,

odebrano mu tylko władzę świecką, pozostawiając nadal dochody. Bo bez niego, kłóby pośredniczył między ludem chińskim a potentatami z zaświata?

Wierni swym obyczajom odwiecznym, zamkniętym w drobiazgowy ceremoniał, Chińczycy nadzwyczaj długo potrafili opierać się inwazji Europejczyków. Próby nawiązania kontaktu w XIII i XIV stuleciach nie miały jeszcze większego, masowego znaczenia. Dopiero w 1500 roku przybyli po raz pierwszy do Chin Portugalczycy. Dostępny dla nich był tylko jeden port Kanton. W 1840 r. otwartych jest zaledwie 5 portów, od 1887 roku 22.

Dopiero jednak po powstaniu bokserów, a więc już w XX wieku, zniesione zostały wszelkie ograniczenia dla białych przybyszów. Chiny ugięły się przed przewagą siły fizycznej. Zgodzić się musiały na oddanie Formozy — Japonii, Annamu i Tonkinu — Francji, oraz pomniejszych terytoriów na rzecz innych państw. Zgadzały się na koncesje handlowe, nie mając dalekośnośnej broni palnej i pancerników. Lecz zaopatrzone w swą prastarą historię i wielką kulturę, wierzą, że to, co utraciły kiedyś potrafią odzyskać. Wszystko przemienie, a „państwo środka” pozostanie — oto ich niewzruszone credo. Europejczycy zostaną dla Chińczyków zawsze tylko barbarzyńcami. Prawda. Może być sprytny barbarzyńca, mądry barbarzyńca, bogaty i silny barbarzyńca, ale zawsze tylko barbarzyńca bez tradycji, kultury i ogłady towarzyskiej.

Europa i Chiny są to dwa światy zasadniczo różne.

Można zarzucić kulturze chińskiej formy skostniałe, lecz braku trwałości i sił żywotnych nigdy.

STEFAN PRZEWALSKI.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPLORATORÓW POLSKICH

(Ciąg dalszy)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BIERNACKI A., podróżował po Nowej Zelandji, pisywał stamtąd w 1894 do „Przeglądu Emigracyjnego”.

BIESIEKIEWSKI Julian, ur. 1838 na Łużach, † 1910, zesłany za udział w powstaniu na Syberję, przebywał w kraju Ostjaków, gdzie badał przyrodę; z pobytu swego tamże pozostawił: „Wspomnienia myśliwskie z pobytu w Narymie”, które ukazały się w Kalendarzu Myśliwskim na rok 1904.

BILLEWICZ Teodor podróżował do Anglii w drugiej połowie XVII w; pozostawił rękopis, znajdujący się w Bibliotece Raczyńskich w Poznaniu, z którego wyjątki p. t. „Dziarsz czyniony w Anglii, jako się peregrynowało i mieszkało” (1678) podał Bol. Olszewicz. Poznań 1929.

BLOCH Adolf, działacz polski w Brazylii i podróżnik po Paranie.

B.: Nowa Kolonizacja w Brazylii, „Przegląd Emigracyjny” 1892. Nr. 10.

BŁOŃSKI Rafał, zesłany na Sybir z powodu spisu Konarskiego na 20 lat katorgi, osiadł ostatecznie wśród Ostjaków; spisał pamiętnik: „Pobyt na Syberji”. wydany w Krakowie 1865.

Szujski: Przegląd Polski 1866/7. III. str. 385.

BNIŃSKI Piotr (Piotr z Bnina), podróżował po wschodzie, wręcz osiadł na stałe na Cyprze, skąd przybył do Polski w 1432 w poselstwie Króla Jerozolimy i Cypru Jana do króla Jagielly.

Bystron: Polacy na Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie. Kraków 1930.

BODZIAK Zdzisław Antoni, rodem z Jasła, osiadł w Paranie około 1880 r., działacz parański; brał udział w rewolucji przeciw prezydentowi Peixota w 1893/94 jako dowódca polskiego oddziału powstańczego „Patryotów z San Matheus”.

Polacy w rewolucji brazylijskiej, Przegląd Emigracyjny 1894. Nr. 5. — **J. S:** Wiadomości z Brazylii, t. m. z. 1894. Nr. 23. — **Bodziak** Koresp. z San Matheus, t. m. z. 1893. Nr. 16. — **Grzegala** ks. koresp. z Brazylii, „Przegląd Wszelch polski” 1895. Nr. 1. — **Nowalecki:** Koresp. z Brazylii, t. m. z. 1895. Nr. 7. — **Siemiradzki Józef:** Wypadki w Brazylii, „Przegląd Emigracyjny” 1894. Nr. 8. — **Korespondencja z Brazylii, Przegląd** (Lwów), 1894. Nr. 27. X.

ZIELIŃSKI Stanisław: Nieco o udziale Polaków w rewolucji brazylijskiej 1893/4. **Polska Zbrojnia** 1931. Nr. 347.

BOGUSKA Helena, (Hajota, Pajzderska, Szolc-Rogozińska, zob. Rogozińska-Szolc).

BOGUSŁAWSKI Franciszek wraz z gen. Walińskim, Leonem Mazurkiewiczem, Fr. Leonardem i Al. Ryłskim, utworzył w 1865: Komitet kolonizacji polskiej w środkowej Ameryce, głównie w Costa Rica.

Gluchowski Kazimierz: O Nową Polskę, *Pionier Kolonialny* — *Morze* 1928, Nr. 4, str. 25.

BOHDANOWICZ Karol, ur. 1867, profesor Akademii Górniczej, geolog i geograf polski, przed wojną profesor Inst. Górniczego w Petersburgu i dyrektor rosyjskiego Komitetu geologicznego, długie lata przebywał w Azji, badał 1886-87 północną Persję, biorąc udział w 1889-91 w wyprawie Piewcowa badał północny Tybet, Turkiestan i Pamiry, w 1894-98 północno-wschodnią Syberję i Mandżurję w 1894-98 Kamczatkę. B. odkrył szereg pokładów złota na Syberji, opisał wybrzeża morza Ochockiego i Kamczatki, napisał szereg bardzo cenionych prac z zakresu geologii i geografii Azji. Po wojnie odbył wycieczkę naukową do południowej Słowiańszczyzny i półn. Afryki badając tereny naftowe, złoża fosforitu i banksty-nu.

Maliszewski i Olszewicz, Podręczny Słow. Geogr. — *Encykl. Gutenberga*.

BOIM Michał zob. Boym.

BOKSICA Jakób de Bau Boxice, ks. kanonik z Krakowa, magister medycyny Akademii Krakowskiej, w 1474 r. udał się do Jerozolimy na mocy udzielonego mu przez Akademię krakowską pozwolenia, uwarunkowanego tem, że wróci z Włoch ze stopniem doktora; w r. 1477 wrócił do kraju, jako doktor medycyny, owiany duchem nowych prądów, został kanonikiem gnieźnieńskim i w 1483 otrzymał pozwo-

lenie na (ponowną) pielgrzymkę do Z. Św., zmarł w 1498 r.

Bersohn Matias: Kilka słów o polskich pielgrzymach i podróżnikach do Ziemi Świętej, *B i b l. W a r s z.* 1868. T. IV str. 1—13.

— **Bystron Jan St.**: Polacy na Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie 1147-1914. Kraków, 1930 — *W. Encykl.*

BORECKI Stanisław, uczestnik wyprawy Tadeusza Chrostowskiego do Brazylji w 1922-23.

BORKOWSKI — **DUNIN** Stanisław, ur. 1782 + 1851, mineralog i geolog, odbył szereg podróży po Włoszech, Azji Mniejszej i publikował cenne prace nie tylko z dziedziny mineralogii i geologii, jak np. „Geognostische Beobachtungen in der Gegend von Rom”, (Wien 1817 i Lwów 1868). „Podróż do Włoch”. Warszawa 1820 lecz i z innych dziedzin, jak bibliotekarstwo oraz pierwszy ogłosił Psalterz Florjański w 1834.

Wiel. Enc. — **Maliszewski i Olszewicz**.

BOROWSKI G., inżynier marynarki rosyjskiej, odbywał podróże morskie, które opisywał w prasie krajowej, jak: „Z podróży naokoło świata” w *T y g. I l u s t r o w a n y m*, 1884, nr. 15—24.

BOROWSKI Izidor, ur. 1803 w Warszawie, 1852; przebywał za młodu w Stanach Zjednoczonych, walczył pod Bolivar, zaciągnął się do wojska egipskiego, później w wojsku perskim zwycięsko walczył z Turkmenami w Chorosanie,

wreszcie zginął przy oblężeniu Heratu przez Mohameda Szacha.

Bystron Polacy na Ziemi Świętej... Kraków 1930. — *Enc. Orgel*.

BOROWSKI Piotr ks. T. J. był misjonarzem na Krymie w 1743—1747.

Sas Józef ks. T. F.: Z historii misji polskiej na Krymie. Misja ks. Piotra Borowskiego T. F. 1743-1747, *Przegląd Powszechny*, 1909, zesz. 9.

BOYM Michał, ur. 1612 † 1659 w Chinach, jezuita rodem ze Lwowa, wysłany jako misjonarz polski — podróżował po Indjach i Chinach od 1643 r., wrócił w 1652, aby wyruszyć ponownie do Azji. B. sporządził mapę Chin, napisał szereg prac łacińskich o stosunkach chińskich, o nawróceniach członków rodziny cesarskiej, o faunie i florze Chin, jak „Flora sinensis...” ułożył słownik i katechizm chiński i t. p.

Chmielowski Piotr (W. Wiel. Encykl.) — **Richter** Bohdan: Michał Boim 1612—1659. *Rocznik Oryentalistyczny* 1919—1929. T. II. 1925 — **Tenże**: O najstarszych geografach chińskich, *Przegląd Geogr.* 1909. I. — **Tenże**: Książka i bibliografia chińska. *Przegląd Bibliograficzny*, 1926. Nr. 11.

BRANICKI — **Korczak** zob. **Korczak-Branicz**.

(c. d. n.)

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEGŁĄD KOLONJALNY

DROGI NA MADAGASKARZE.

Francja prowadzi od kilku lat rozbudowę dróg w swych kolonjach, budując w Afryce gościniec na wzór europejski, tj. szerokie wysypane kamieniami i ugniatane walcami parowemi. Niektóre z tych dróg kołowych mają nawierzchnię ze specjalnej masy bitumicznej, nadającą się doskonale w krajach tropikalnych.

Przy końcu roku ubiegłego i w roku bieżącym prace nad rozbudową dróg i kolei prowadzone są na Madagaskarze we wszystkich częściach tej wielkiej i pięknej wyspy, dzięki pożyczce kolonialnej, uchwalonej przez parlament francuski w r. 1931.

Na całym wyspie, jest wiele dróg, ale w bezwzględnej większości są to drogi gruntowe, nienadające się do użycia w porze deszczowej. Natomiast dróg bitych było, jeszcze przed kilku laty, niewiele. Dopiero od dwóch lat intensywnie prowadzone roboty daly już gotowych dróg, nadających się do użycia w każdej porze, 3,500 km, a w budowie jest obecnie 500 km. Jak na tak duży kraj nie jest to wiele, w każdym jednak razie łączą one najważniejsze miejscowości Madagaskaru i zbiegają się w Tananariwie, stolicy kraju, położonej na wyżynie, wzniesionej o 1350 m. ponad poziom morza, gdzie klimat jest już łagodny i bardzo zbliżony do naszego lata.

Na wyżynie tej przeprowadzenie szos nie napotyka na trudności, gdyż kraj w tem miejscu jest lekko falisty, stępy o ogromnych płaszczyznach. Ale do prowadzenia dróg na wyżynie, przez pasma górskie, w wielu miejscach urwiste, nastrocza dużo trudności.

Szosa są szerokie i mają wspaniałe betonowe mosty. Mogą po nich kursować nawet bardzo ciężkie samochody, obciążone do 12 ton. Łagodne zakręty i rów-

niez łagodne wzniesienia pozwalają na rozwijanie największej szybkości samochodu, a solidna budowa dróg daje możliwość jeżdżenia po nich bez względu na stan pogody.

Jeśli prace te dalej będą prowadzone w takim tempie, to Madagaskar stanie się wkrótce jedną z najlepiej urządzonych kolonii francuskich i może się rozwinąć wspaniale, posiadając na to doskonałe warunki przyrodzone: łagodny klimat na wyżynach, bogatą roślinność, dobrą ziemię i wiele dogodnych portów.

NOWA LINJA AUTOBUSOWA W AFRYCE CENTRALNEJ.

W Kongo Belgijskim została owarata w końcu r. 1931 stała komunikacja autobusowa, będąca częścią komunikacji t. zw. „Inter-Lacs”. Łączy ona górny Nil z jeziorem Tanganyiką. Nowo otwarta linja obejmuje odcinek pomiędzy Taradje nad Nilem i Goma nad jeziorem Kiwu (w pobliżu tego jeziora znajduje się wielka plantacja Sapiarów). Dalej na południe aż do jeziora Tanganyika istnieje już od pewnego czasu inna linja autobusowa.

Nowa linja ma długości 1,190 km. Droga prowadzi przez olbrzymie puszcze podzwrotnikowe, dalej przez obszar, zarezerwowany pod przyszły park afrykański nad jeziorem Alberta, skąd widać stożki wulkanów, z których dwa są obecnie czynne, a jeszcze dalej widać wiecznym śniegiem pokryty szczyt Ruwenzori 5,100 m. wysoki. Droga wznosi się na wyżynie Afryki Centralnej na 2,200 m. ponad poziom morza, przecina okolice kopalniane, w których jest czynna największa w Kongo kopalnia złota Kilo-Moto i mniejsza, należąca do Minière des Grands Lacs.

Jest to piękna i ciekawa droga — doskonała szosa — przy której wybudowa-

no już wygodne hotele dla wypoczynku podróżnych, którzy odbywają drogę tylko w dzień, a noce przepędzają w hotelach.

NIEDOSZŁE DOMINIUM WSCHODNIO-AFRYKAŃSKIE.

Projekt utworzenia angielskiego dominium Wschodnio-Afrykańskiego upadł. Sprawa ta staje się tem bardziej trudną do wznowienia, że twórca idei utworzenia dominium z kolonii: Ugady, Kenji, Tanganyiki, Zanzibaru, Nyassy i Rodezji, a zarazem czołowy jej bojownik, plantator w Kenji, lord Delamere, zakończył życie.

Specjalna komisja wyloniona z Izby Gmin wypowiedziała się przeciw tworzeniu nowego dominium. Widocznie Anglii lepiej odpowiada kolonie, które mi rządzi się z Londynu, aniżeli dominium, posiadające samorząd.

Stanowisko komisji tej, znajduje swe źródła w wielu faktach. Przedewszystkiem kolonja w całem tego słowa znaczeniu jest tylko Kenja, w której jest najwięcej ludności białej t. j. 17.300, domagającej się praw dominjalnych. Reszta posiadłości są to: protektoryat nad Ugandą, Nyassą i Rodezją Południową, oraz mandaty nad Tanganyiką i Zanzibarem, w których jest zaledwie 10.000 białych. Na całym zaś obszarze projektowanego dominium mieszka oprócz podanych 27.300 białych, także 19.000 Arabów, 84.000 Hindusów i 11.000 Murzynów.

A więc trudności tworzenia nowego dominium napotykałaby Anglia przede wszystkim na terenie politycznym, gdyż różne państwa mogłyby nie zgodzić się na przyłączenie protektoratów do nowego dominium, oraz Liga Narodów prawdopodobnie oparłaby się łączeniu kolonii mandatowych.

Ponadto Arabowie i Hindusi a może i Murzyni musieliby być dopuszczeni do współzrądzów z białymi w Afryce, co w warunkach miejscowych jest niepożądane. Ciało ustawodawcze musiałoby się składać z białych i kolorowych, przyczem ludność murzyńska nie mogłaby być pominięta. Taki stan rzeczy mógłby doprowadzić do zmajoryzowania ludności białej przez ludność murzyńską, której zakres pojęć nie przekracza spraw plemiennych, a tymczasem spadłby na nią obowiązek rządzenia całym dominium.

Niemniej okazały się trudności gospodarcze, przede wszystkim w dziedzinie komunikacji. Kolonie te nie mają — odpowiednio do takiego celu — rozbudowanych dróg i kolei, produkcja ich nie wymaga jednego organizmu gospodarczego, jest różna w tych kolonjach i nawet występują pewne sprzeczności gospodarcze. Polityka wobec Murzynów — ze względu na ich stan kultury — również musi być w każdej kolonii inna, a z tem związane są odmienne metody administracji kolonii.

Do tego jeszcze okazuje się, że stolicą byłoby miasto Nairobi, dzisiejsza stolica Kenji, bardzo odległe od innych kolonii i niemające z nimi nawet połączenia kolejowego i drogowego.

Pomimo zarzucenia idei nowego dominium, sprawy gospodarcze i polityczne tych kolonii angielskich, zostały zbadane przez wymienioną komisję Izby Gmin i do pewnego stopnia uregulowane, a więc sprawy połączeń drogami i kolejami, sprawy celne, sprawy administracji i polityki wobec tubylców.

Niemcy występowali przeciw temu projektowi, gdyż w razie jego urzeczywistnienia straciliby nadzieję na odzyskanie dwu swych dawnych kolonii t. j. Tanganyiki i Zanzibaru, będących obecnie pod mandatem angielskim.

Dla nas sprawa ta również nie jest obojętna, albowiem nasze interesy kolonialne (jakkolwiek aktywność nasza na terenie Afryki zaznacza się na razie bardzo słabo), przy istnieniu kolonii mandatowych, mają większe szanse do przeprowadzenia ich w myśl naszych interesów gospodarczych.

BUDŻET KOLONII FRANCUSKICH NA 1932 R.

Przedłożony parlamentowi francuskiemu projekt budżetu na okres budżetowy 1932/33 wynosi 702 miliony franków i jest większy o 101 milionów aniżeli w roku poprzednim.

Na sprawy administracji cywilnej wydatki są zwiększone o 11 milionów franków. Natomiast na sprawy wojskowe t. j. obronę kolonii zwiększenie wynosi 90 milionów franków. Znacznie też zostały zwiększone siły zbrojne w kolonjach, które wynoszą: Europejczyków — oficerów 1,765 i podoficerów 17,733, tubylców oficerów, podoficerów i żołnierzy 41,787. Razem francuskie siły zbrojne w kolonjach wynoszą 61,285 ludzi.

PREMJJE OD EKSPORTU.

Francja wyznaczyła premje od eksportowanych z kolonii francuskich produktów: oleju palmowego, orzechów palmowych i sezamu.

Premja od 1 tony oleju palmowego i orzechów palmowych wynosi 350 franków, o ile odległość nie jest większa od portu morskiego niż 400 km. Z dalszych odległości transportowane produkty te mają premje 1000 franków od 1 tony. Sezam — zależnie od odległości — ma premje 100 — 350 franków od 1 tony.

Poprzednio wyznaczyła Francja premje od kawy, oraz nałożyła cło ochronne na przywożoną z zagranicy makę manjokową, przeznaczając sumy, z tego źródła uzyskane, na premje dla producentów manjoku w swych kolonjach.

Zastosowanie takiej polityki wskazuje, że Francja w sposób zdecydowany stwarza dogodny warunki dla plantatorów w swych kolonjach, pragnąc własną wytwórczością produktów kolonialnych pokryć całe swe zapotrzebowanie i uniknąć niedoboru bilansu handlowego, jaki corocznie jej handel zagraniczny wykazuje.

ZAMIERZENIA FRANCJI W ZWIĄZKU Z IMPORTEM BANANÓW.

Francja sprowadza corocznie bananów z zagranicy za pół miljarда franków. Tymczasem zapotrzebowanie Metropolii mogłoby być pokryte przez kolonie francuskie. Dlatego też Francja popiera poczynania plantatorów, którzy w Gwinei Francuskiej i na Guadelupie zorganizowali się odpowiednio i w ostatnich latach znacznie zwiększyli swe plantacje bananów. W Gwinei zostały nawet wybudowane duże chłodnie do przechowywania bananów, oczekujących na przewóz do Europy.

Pomimo taniej produkcji nie mogą jednak plantatorzy francuscy konkurować nawet na rynku francuskim z bananami dostawanymi z Wysp Kanaryjskich i z kolonii angielskich, a to z powodu spadku waluty hiszpańskiej (Wyspy Kanaryjskie należą do Hiszpanji) i waluty angielskiej, oraz z powodu braku odpowiednich środków transportowych.

Celem większego poparcia produkcji bananów we własnych kolonjach zamierza Francja zaprowadzić ograniczenia przywozu bananów z obcych krajów, ustanawiając t. zw. kontyngenty t. j. ile dany kraj może w ciągu roku przywieźć bananów do Francji.

W komisji finansowej parlamentu francuskiego został postawiony wniosek o uchwalenie kredytu 20 milionów franków na budowę dwu statków chłodniczych, przeznaczonych specjalnie do przewozu bananów z kolonii do Francji. Statki takie posiadają już dawno Holandia i Anglia.

PIĘCDZIESIECIOLECIE ZAJĘCIA TUNISU.

W końcu ubiegłego roku przypało 50 lat od chwili zajęcia Tunisu przez Francję. W tym okresie czasu zapuszczony i nękany rozruchami kraj, uzyskał pod rządami Francji pełnię rozwoju gospodarczego i spokój wewnętrzny.

Obecnie kolonia ta ma 1,500.000 ha w kulturze rolnej t. j. pod zasiewami różnych zbóż a głównie pszenicy; winnice zajmują 40,000 ha z wydajnością roczną 1,200.000 hektolitrow wina, wywożonego przeważnie do Francji. Drzew oliwkowych jest 3,881.000. W głębi kraju założono kilkanaście oaz z palmami daktylowymi. Przeprowadzono urządzenia do sztucznego nawadniania terenów, rozbudowano drogi i koleje, doskonale urządzone porty morskie, oraz przeprowadzono kolonizację kraju.

Ludności europejskiej było w Tunisie w końcu 1931 r.:

Francuzów	91,427
Włochów	91,178
Maltańczyków	8,643
Hiszpanów	449
Greków	463
Różnych narodowości	3,133
Razem	195,293

Włochów jest prawie tyleż samo, ilu

jest Francuzów. Ponieważ kolonia ta leży blisko Włoch i graniczy z Trypolisem, kolonią włoską, przeto tak duża ilość Włochów w Tunisie stwarza sytuację, która dla Francji może być w przyszłości dość kłopotliwą, tembardziej, że do Tunisu napływa coraz więcej Włochów. Dążenia kolonialne włoskie niedwuznacznie zmierzają do opanowania północnych brzegów Afryki, jako kraju najbliższej Włoch położonego i dającego Włochom możność ekspansji kolonizacyjnej najmniejszym kosztem.

NIEMIECKO-ARGENTYŃSKI PROJEKT WYMIANY TOWAROWEJ.

Kraje Ameryki Południowej odczuwają obecny kryzys w większych może rozmiarach, aniżeli kraje europejskie, albowiem nie mogą sprzedać swych produktów, wytwarzanych częstokroć w nadmiarze, które jednak na ich życie gospodarcze mają decydujący wpływ: np. Brazylija ma za dużo wyprodukowanej kawy i nie może sprzedać swych zapasów; Argentyna ma nadprodukcję pszenicy, na którą niema zbytu, a której znów nie wytwarza u siebie Brazylija. Chętnie więc oddałaby Brazylija swą kawę Argentynie za pszenicę, ale ta ostatnia spożywa mało kawy, a natomiast konsumuje dużo herwa-matte, produkowanej w Brazylii.

Powstał więc w Brazylii projekt przeprowadzenia wymiany towarowej pomiędzy temi krajami, a mianowicie oddanie herwa-matte za pszenicę i oddanie Stanom Zjednoczonym kawy (której najwięcej na świecie konsumują) za pszenicę. W Argentynie projekt brazylijski napotyka na opór producentów herwa-matte w Missiones (prow. argentyńska), a w St. Zjedn. na opór właścicieli młynów, którzy wraz z wywozu ziarna, tracą na tej kombinacji około 4 milj. dolarów, gdyż będą pozbawieni wywozu maki, na której produkcji dobrze zarabiali.

Do tych projektów dołączyła się ostatnio nowa kombinacja niemiecko-argentyńska, polegająca na tem, że Niemcy dostarczyłyby 700 ogromnych elewatorów, których Argentyna koniecznie potrzebuje na magazynowanie swego zboża, w zamian za co Argentyna dałaby Niemcom pszenicę, oraz przeprowadziłaby u siebie dużą kolonizację osadnikami niemieckimi.

Elewatory wraz z odpowiednimi urządzeniami kosztowałyby 100 milj. RM. (t. j. ponad 200 milionów złotych).

Projekt ten napotkał jednak w Niemczech na sprzeciw obszarników niemieckich, obawiających się zniżki cen zboża na rynku niemieckim, gdyby pszenica argentyńska tam się pojawiła. Ponieważ obszarnicy mają poważny wpływ w ciężkim przemyśle, przeto reńsko-westfalski przemysł żelazny, (któremu przypadłoby przeprowadzenie tej kombinacji), nie może zdecydować się na wykonanie tego projektu. Różne jednak sfery gospodarcze niemieckie zabiegają usilnie, aby projekt ten doszedł do skutku i aby inny kraj nie otrzymał dostaw elewatorów do Argentyny.

Zestawił F.R. ŁYP.

Kronika Kolonialna

KOMISJA POPULARYZACJI HASEŁ KOLONIALNYCH.

W dniu 11 stycznia b. r. odbyło się posiedzenie konstytucyjne Komisji Popularyzacji Haseł Kolonialnych. Po przedstawieniu przez p. Stanisława Zielińskiego wyczerpująco programu prac ko-

misji, której zadaniem będzie między innymi popularyzacja zagadnienia kolonialnego wśród społeczeństwa, ze specjalnym zwróceniem uwagi na młodzież, zarówno szkół wyższych jak i średnich. Stworzenie odpowiedniego warsztatu dla osób, pragnących pracować naukowo w tym dziale, szersze zainteresowanie, niż to się dzieje do tej pory zagadnieniem kolonialnym prasy i t. d. Równocześnie prelegent podkreślił konieczność rewidacji zdobyczy naukowych podróżników i eksploratorów polskich, częstokroć zaanektowanych przez obcych.

Po krótkiej dyskusji Komisja zaakceptowała przedłożony program prac. Przewodniczącym Komisji wybrano p. Stanisława Zielińskiego, sekretarzem zaś p. Edmunda Ernesta.

Następnie celem usprawnienia prac Komisji uchwalono powołać do życia szereg referatów, jak muzealny (p. St. Zieliński), prelegentów (p. Grzywaczewski), wydawniczo - wychowawczy (p. St. Zieliński). Sprawę referatu prasowego odłożono do następnego posiedzenia.

Należy wyrazić nadzieję, że prace Komisji wypełnią lukę w dotychczasowej działalności Ligi.

(k.).

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW Z ZAGRANICY.

Wyszło niedawno z druku sprawozdanie z działalności Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, obejmujące okres czasu od dnia 1 czerwca 1930 r. do dnia 1-go listopada 1931 roku. Obrazuje ono dokładnie czytelnikowi prace tej instytucji, dążącej do objęcia wszystkich środowisk polskich poza granicami

kraju. Obecnie działalność Rady obejmuje Polaków, zamieszkałych w 28 państwach. Na podkreślenie zasługuje współpraca Rady z pokrewnymi instytucjami w kraju, troska o zapewnienie naszym rodakom zagranicą należytej opieki duszpasterskiej, sprawy kulturalno - oświatowe, jak dostarczanie pism i książek, wychowanie fizyczne, akcja wycieczkowa, stypendja dla akademików, popieranie harcerstwa polskiego na emigracji i t. d.

Nowym działem pracy Rady są sprawy gospodarcze wychodźstwa, które w tym celu fachowa Komisja. Poza tem podjęto próby zorganizowania Żydów polskich, zamieszkałych zagranicą.

Przy biurze Rady w Warszawie istnieje starannie prowadzone archiwum, oraz biblioteka. Jak wiadomo, organem Rady Organizacyjnej jest miesięcznik „Polacy Zagranicą”.

(k.).

SUKCES NAUKI POLSKIEJ.

Przewodniczący Sekcji Medycyny Kolonialnej przy Zarządzie Głównym Ligi M. i K., Dr. Aleksander Freyd, został wybrany na odbytym niedawno kongresie Medycyny Egzotycznej w Paryżu na Sekretarza Prezydium Stałego Międzynarodowego Komitetu Medycyny Kolonialnej.

Jest to już drugie zaszczytne wyróżnienie polskiego lekarza, pracującego w tak mało jeszcze stosunkowo znanej w Polsce dziedzinie wiedzy lekarskiej, gdyż przed miesiącem dr. Freyd został członkiem Akademii Geograficznej w Limie, najwyższej w Peru instytucji naukowo-przyrodniczej.

(k.).

MALY SLOWNIK PIONIERÓW.

Ukazał się w druku zapowiadany przez nas pierwszy i drugi zeszytek **Małego Słownika Pionierów** Polskich kolonialnych i morskich: podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, emigranci — pamiętnikarze, działacze i pisarze kolonialni i morscy, Stanisława Zielińskiego, będący rozszerzeniem drukującego się w „Morzu” Słownika biograficznego, a stanowiący skrót wielkiego Słownika Pionierów, który obejmie przeszło 2500 nazwisk. Mały Słownik w formie kieszonkowej pomyślany jest jako vade mecum podróżnictwa i pionierstwa polskiego i jako przyczynek do zachęty do badań naszego podróżnictwa a równocześnie jako informator dla prelegentów, którzyby, zainteresowani sprawamiorskimi i kolonialnymi, pragnęli zająć się szerzeniem idei kolonizacji polskiej. Cena 5 zł. w prenumeracie rocznej (1.50 w kwartalnej), niewiele przekracza cenę — znaczków pocztowych za przesyłkę, nominalnie bowiem ukazywać się będzie miesięcznie jeden zeszytek a w rzeczywistości ukaże się w ciągu roku około 20 zeszytów zamiast 12. Nie wątpimy, że czytelnicy „Morza”, a zwłaszcza Pionierzy Kolonialni, nie omieszkają skorzystać ze sposobności przyjsia w posiadanie pierwszego polskiego słownika podróżników, których autor zarejestrował, odkrywając setki nieznanych polskich podróżników, kilka tysięcy, podczas gdy dotąd notowano ich niewiele więcej ponad setkę. Prenumeratę należy wysyłać na konto St. Zielińskiego. P. K. O. Warszawa 1855.

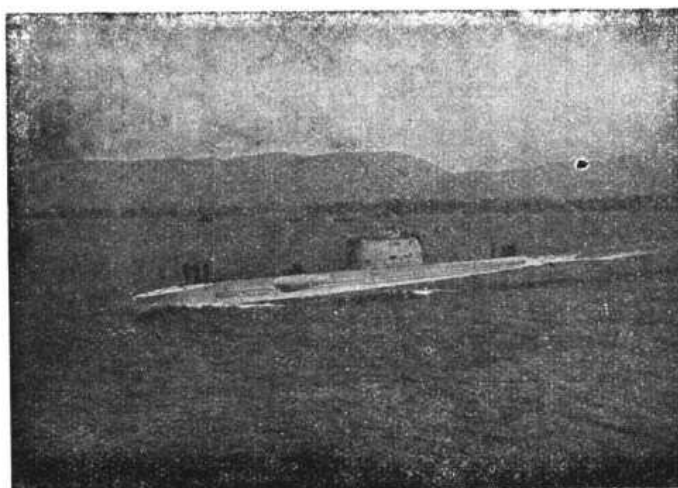
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZAD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

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



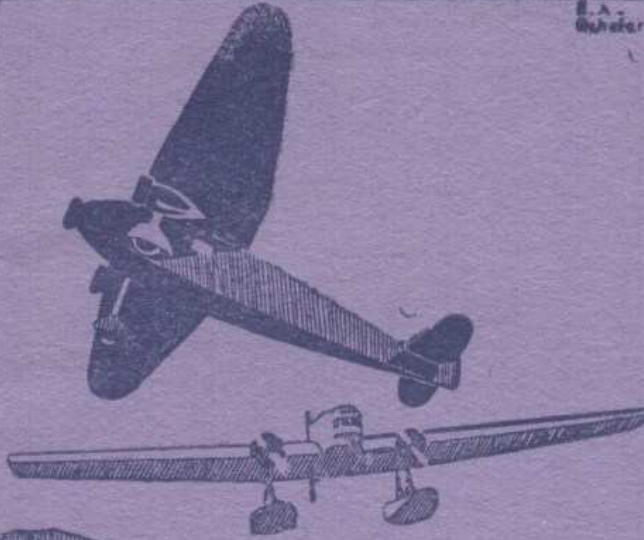
„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

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

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

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”



**SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES**
3 RUE DE LA BAUME PARIS

Wielomotorowe samoloty i wodnopłatowce metalowe, dla celów wojskowych i transportowych, 10 typów przyjętych zostało przez Francuskie Ministerstwo Lotnictwa.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada jeszcze na składzie
pewną ilość ciekawej gry

„Bitwa Morska“

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

Znaleziono na: www.magemat.com.pl



Zamówienia należy kierować pod adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Warszawa, Nowy-Świat 35, tel. 315-88

który niezwłocznie uskuteczni wysyłkę, za zaliczeniem pocztowym.

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Bielecki — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dawiacza kompasu	5.20
A. Garnuszczyński — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	5.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pleńkowski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	—80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformu	1.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.002).

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 18 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. por. Korytowski Karol

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca

— kdr. ppor. dypl. Kossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — ppor. mar. Staniul Zygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Znaleziono na: www.magazyn.com.pl



St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce	Zł. 0,75
Bronisław Sołkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	" 1,50
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	" 0,50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody ławu ryb	" 0,95
M. B. Lepecki — Opis stanu Espirito Santo	" 3,—
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga morskiej	" 3,—
Edward Słoiński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr.	" 1,30
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk	" 0,50
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza	" 10,—
Prace morza i rzeki do kolonii. Praca zbiorowa	" 4,—
W. Sieroszewski — Urok Morza.	" 1,—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	" 0,50
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza	" 0,50
J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce	" 1,—
K. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym.	" 1,50
St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej.	" 1,—
A. Dębszyński — Dwa lata w Kongo	" 6,50
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	" 0,50

Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	Zł. 0,50
Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Francji	" 0,50
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	" 4,—
K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	" 15,—
A. Ryłko — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	" 0,20
Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce.	" 0,20
Gra towarzyska „Bitwa morska”.	" 6,—
(dla członków L. M. i K. — zł. 5,—)	
Gra towarzyska „Bierki”	" 3,—
dla członków L. M. i K.	" 2,80
Z. J. Tyszel — „Pod okrytą banderą”.	" 5,—
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	" 0,50
Wł. Natęcz — Album morski.	" 3,—
B. Krzywiec — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie.	" 1,20
M. Fularski — Krytyka emigracyjna, a polska polityka kolonialna	" 1,—
Fr. F. Łyp. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Anglii	" 1,20
G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej	" 0,50
H. Tetzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski.	" 0,50
W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej.	" 0,60

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku	Zł. 12,—
K. Smogorzewski — Propaganda korytarsowa zagranicą.	" 2,50
A. Stebeneichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię.	" 15,—

Prace zbiorowa pod redakcją:	
J. Borowika — Obrona Pomorza.	Zł. 20,—
— Polskie Pomorze, t. I.	" 25,—
— Przeciw propagandzie korytarskiej.	" 10,—

Pełnym Administracją „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie (po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 30.—, rocznik 1930 i 1931 — zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej:

Widoki Gdyni (serja po 9 sztuk)	" 0,90
Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (pł. akwareli Marin’a) sztuka	Zł. 0,30

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.

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

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

	1/11	1/2	1/4	1/8	1/16	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	"
3 " "	700	370	190	—	—	"

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

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Tel. Redakcji 533-40. Administracji 315-88. Redaktor, wzgl. zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki w godz. 18—20.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Salejańska Szkoła Graficzna, Warszawa, ul. Ka. Siemca 6 Tel. 337-72