

MORZE

ORGAN LICI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziona na www.inagemar.com.pl

MG
INAGEMAR



ZESZYT 11

Z GDYNI

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

LISTOPAD 1933



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



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

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

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

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

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

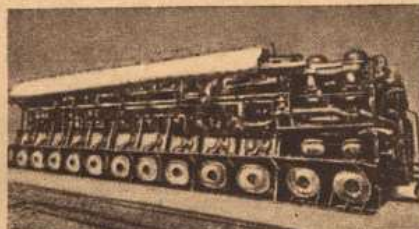


Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBILLE” i „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (S-e)
55.

BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te G-le de Constr. Mecan.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

WYDAWANY PRZY

SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ półrocznie 21 „

„ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki poczt. rocznie 36 „

„ „ półrocznie 18 „

„ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

SPORT SWODNY 2-TYGODNIK

poświęcony sprawom

wioślarstwa

żeglarstwa

plywactwa

turystyki wodnej i

jachtingu motorowego

Warszawa, Foksal 15

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



ANTYKWARIAT MORSKI

„SEDINA”

ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Nakład 75.000 egzemplarzy

Cena numeru zł. 1.20

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 11 (109)

Warszawa, listopad 1933 rok

Rok X

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

27 FOTOGRAFII I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIĘKNO POLSKIEGO KRAJOBRAZU MORSKIEGO



ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Widok na morze z Jastrzębiej Góry

Fot. H. Poddąbski.

W 15 ROCZNICĘ ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

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

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

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

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

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

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

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

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

Dziś, gdy zmartwychwstała wysiłkiem najlepszych synów na-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KONTR-ADMIRAL J. ŚWIRSKI,

Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

MORSKA RACJA STANU

Napisał **Rola**

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

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

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

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

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

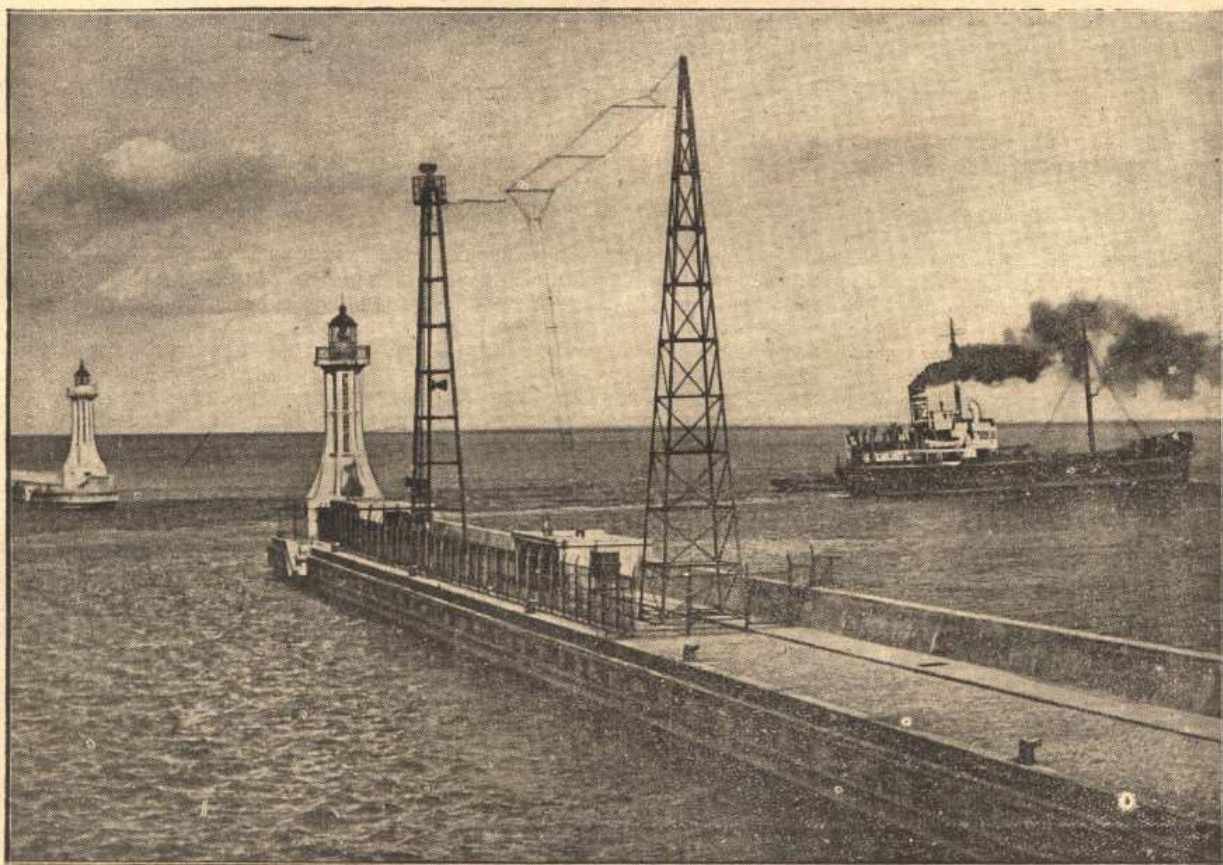
Przechodząc od wspomnień przeszłości do rzeczywistości, trzeba na wstępie stwierdzić, że historia powtarza się z nieubłaganą konsekwencją. Wystarczy rzucić okiem na warunki i okoliczności, w jakich odrodzona Polska wznosiła swą historyczną łączność z morzem, aby uprzytomnić sobie, że nasza współczesna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

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

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

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

To też nasza praca na morzu



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

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

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

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

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

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

VSANTIAGO

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

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

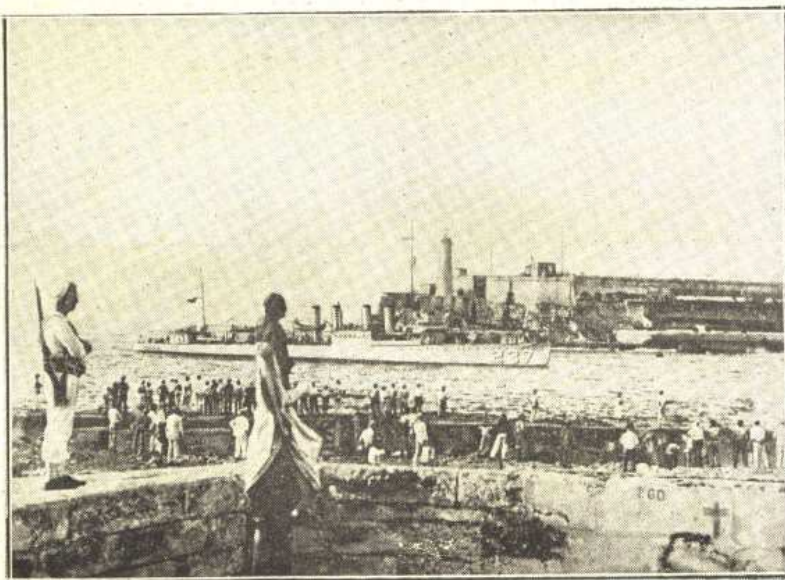
Takim faktem było zniszczenie w r. 1898 eskadry hiszpańskiej admirała Cervera przez siły morskie amerykańskie admirała Sampsona.

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

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

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

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



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

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

Wojna toczyła się przeważnie na morzu.

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

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

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

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

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

z niezrównaną odwagą próbował ramować okrety amerykańskie, lecz pod ześrodkowanym ogniem okretów „Brooklyn”, „Massachusetts” i „Iowa”, zmuszony był również do wyrzucenia się na brzeg. Taki sam los spotkał również i ostatni okręt hiszpański „Oquendo”. Dwa torpedowce hiszpańskie „Furor” i „Terror” zostały po niesłychanie odważnej obronie zatopione przez amerykański yacht uzbrojony „Gloucester”.

W ten sposób eskadra admirała Cervera została doszczętnie zniszczona. Bohaterski, lecz nieszczośliwy admirał dostał się do niewoli wraz z wieloma marynarzami hiszpańskimi. Amerykanie, w uznaniu odwagi wroga, pozwolili oficerom hiszpańskim na zachowanie swej broni, okazując im należne honory. Wszystkie okrety hiszpańskie zostały doszczętnie. Żaden nie dostał się w ręce nieprzyjaciół. Nacemiast przeszło 600 marynarzy hiszpańskich przyplaciło życiem swe bohaterstwo.

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

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

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

ROLA I ZADANIA NIEMIECKIEGO „FLOTTENVEREINU“

Napisał Nauticus

II.

W pierwszym okresie po założeniu.

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

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

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

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

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

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

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

Założona w Valparaiso organizacja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obok tygodnika zaczęły ukazy-

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

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

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

PORT HANDLOWY W WARSZAWIE

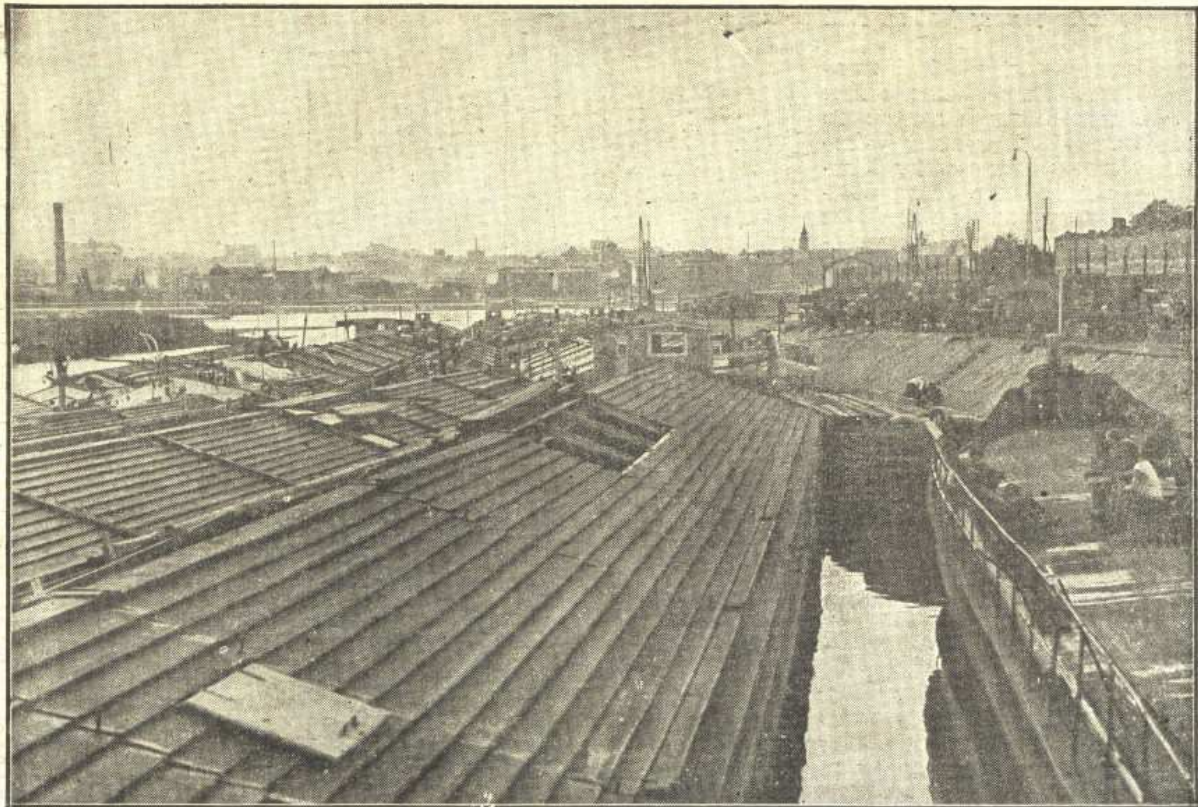
Napisał **Inż. J. W. Świeściakowski**, Warszawa

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

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

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

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



Port handlowy w Warszawie

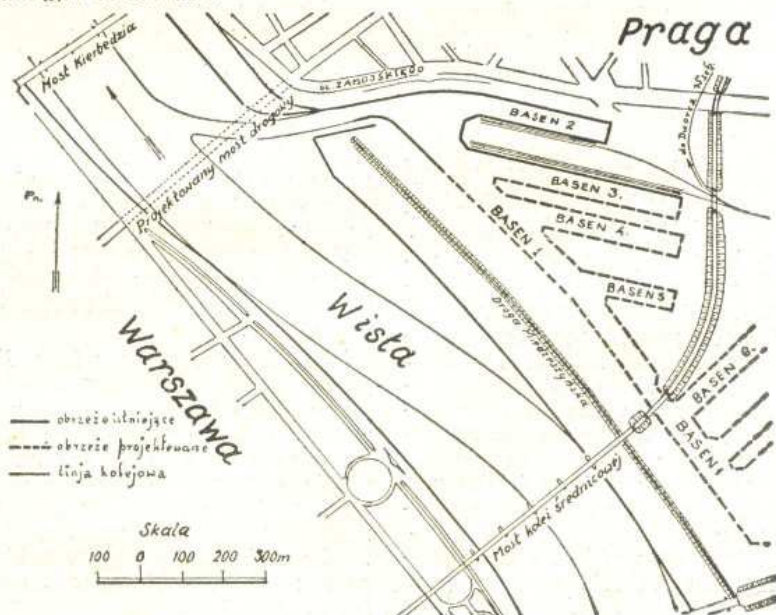
składowe, magazyny, śpiżnice i t. p., zdolna będzie przejąć ruch towarowy, przekraczający setki tysięcy ton rocznie. Ale dojście do tak znacznego obrotu ładunków możliwe będzie dopiero po upływie dziesiątków lat w miarę przyrostu ludności stolicy, wzrostu znaczenia Wisły, jako drogi wodnej, a w szczególności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

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

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

Będąca do dyspozycji w porcie powierzchnia wodna wynosi okragło 80.000 m.².

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



Ryc. 1. Plan portu handlowego w Warszawie

Połączenie to czynne jest od 1931 roku.

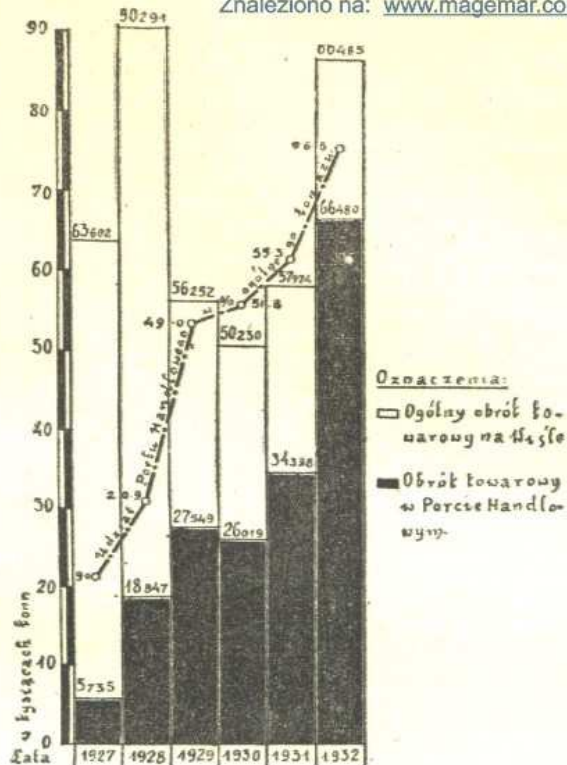
Budowany port ma być zasadniczo portem miejskim, t. zn. ma służyć w pierwszym rzędzie do zaopatrywania Warszawy w artykuły pierwszej potrzeby i surowce, nadchodzące drogą wodną, ale niewykluczone jest, że część transportów, dostarczanych do portu przez przedsiębiorstwa żeglugowe, nie zatrzyma się tutaj,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

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

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

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L. p.	Grupa towarów	Obrót wewnętrzny			Obrót z portami morskimi			O g ó ł e m		
		Przy-wóz	Wy-wóz	Razem	Przy-wóz	Wy-wóz	Razem	Przy-wóz	Wy-wóz	Razem
1	Plody rolne i ogrod.	558	—	558	850	247	1097	1408	247	1655
2	Przemysł fabr.-rolny	294.9	58	29'07	47.3	55	4798	3419	113	34305
3	Hodowla i rybołówstwo	—	—	—	497	1	498	497	1	498
4	Wyroby rzeźn. i kuśn.	57	43	10	50.5	76	5131	5112	119	5211
5	Wyroby garbars i kuśn.	117	6	123	750	70	860	507	76	93
6	Mat. leśne i wvr. drewn.	2474	94	2568	2951	389	3740	5425	483	5-08
7	Papier i wyroby z niego	63	6	641	811	70	88	1446	78	152
8	Przemysł górniczy	1024	37	1061	110	93	198	1124	135	1259
9	Przem. szklars. cem. i bet.	—	—	—	11	4	15	11	4	15
10	Przemysł metalurgiczny	11	17	27	1389	319	1708	1399	636	1735
11	Przem. mechan. i metalowy	11	5	62	210	549	789	251	600	851
12	Przemysł chemiczny	2995	147	3242	8008	250	8159	11004	397	11401
13	Przemysł gumowy	10	4	14	298	2	332	308	28	336
14	Surow. włókniste i wyroby z nich	—	6	6	78	2	80	78	8	86
15	Odzież, obuwie, galanter.	10	—	10	137	—	137	147	—	147
16	Sprzet domowy i biurowy	1	—	1	2	2	4	3	2	5
17	Artykuły kolonialne	1	—	1	535	1	536	536	1	537
18	Różne	—	—	—	6	—	6	6	—	6
	Suma	37352	469	37128	6502	2157	28659	63854	2626	66480

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

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

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

sporty do i z portów morskich.

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

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

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

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

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

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

nim przeładunku, przebiega nie-wykorzystana droga powrotna.

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

różnego typu. Ściągniętymi tutaj do bezpiecznej przystani: na okres miesięcy zimowych, pochodzących z wiosennych. Zima 1932-33 r. zastała w porcie tym 201 sztuk statków, barek, kryp, galarów, kąpielisk i t. p. o łącznej powierzchni rzutu poziomego 47.500 m², wypełniających szczególnie

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

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

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

SZKOŁA ŻAGLOWA W MARYNARCE WOJENNEJ

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

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

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

wiednich ćwiczeniach na przyrządach gimnastycznych.

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

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

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

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

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

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

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

„NATIONAL RESTORATION ACT” O ROZBUDOWIE MARYNARKI AMERYKAŃSKIEJ

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

Prezydent Roosevelt poszedł po linii najbardziej logicznego: właściwego rozumowania; jeżeli chodzi o ożywienie przemysłu i dostarczenie pracy dużej ilości bezrobotnych to sprawa ta da się rozwiązać na wielką skalę tylko przez uruchomienie stoczni prywatnych, które w większości stały bezczynne. Żadną inną formą przemysłu nie daje zatrudnienia tak dużej ilości robotników jak budowa okrętów — według danych amerykańskich około 55 proc. kosztów, przeznaczonych na pokrycie budowy okrętu idzie na wynagrodzenie robotników.

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

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



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

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

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

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

LOTNICTWO TORPEDOWE W ZASTĘPSTWIE KONTRTORPEDOWCÓW

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

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

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

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

Twierdzenie swoje kapitan Barjot opiera na następujących rozważaniach.

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

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

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

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

SZLAKIEM „LWOWA“

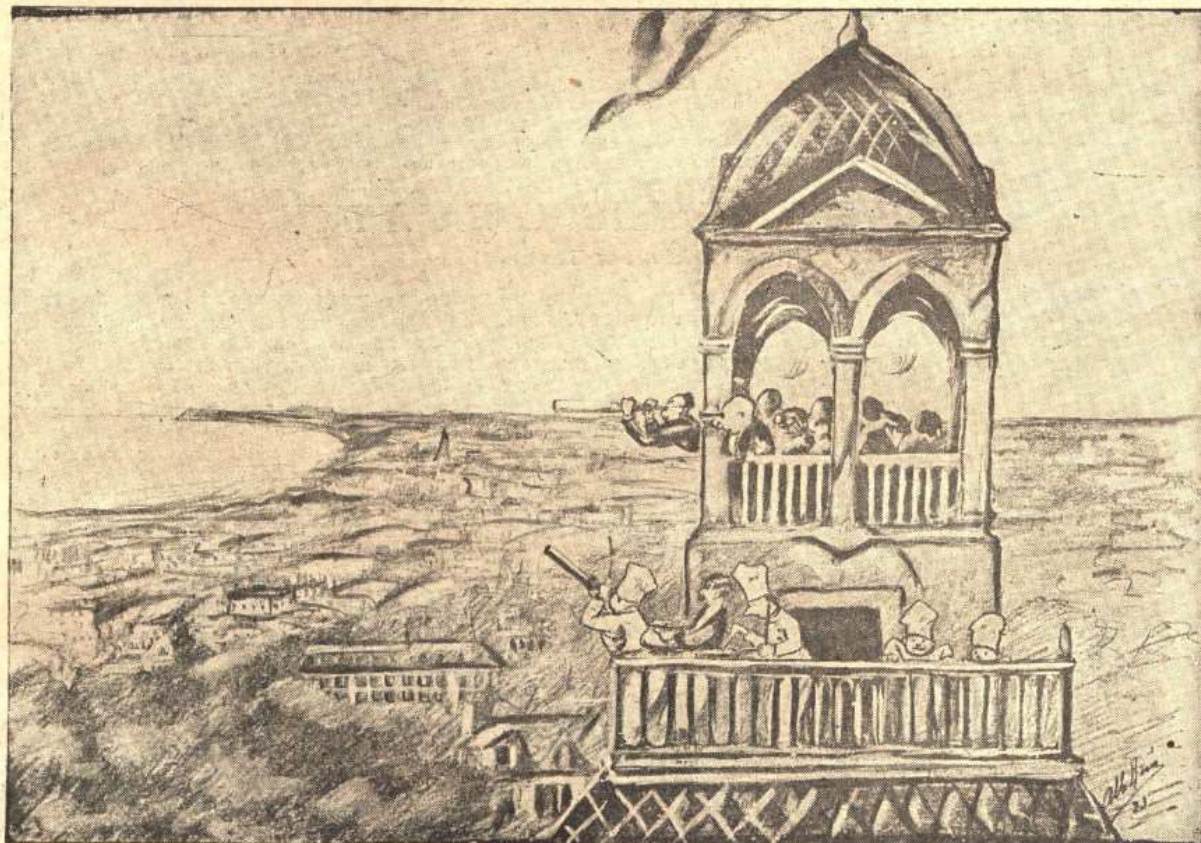
Jak o tem donosiliśmy w ostatnim numerze „Morza“, statek szkolny „Dar Pomorza“ opuścił w dniu 17 października Gdynię, udając się w siedm om es eczną podróż na Północny Atlantyk, podczas której zatrzymuje się na dłuższy postój w

Paranagua (Brazylja — stan Parana).

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

ku bandera polska po raz pierwszy przecięła równik.

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



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

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

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

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

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

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

Szlakiem, którym z śniegu Bałtyku w służbie duńskiej płynął na odkrycie Grenlandji przed Kolumbem jeszcze Jan z Kolna Łomżyński, którym na czele wojsk holenderskich pod mury Bahji podał Krzysztof Arciszewski, tą drogą, która od 50 zgora lat płynie na Antypody fala ludu naszego, zasiedlająca dziś tak tłumnie Paragę, zawitał do nas „Lwów” — „wielczeta morskie” na swym wioząc pokładzie.

W odświeżony dzień 7 września wpłynął do przeczudnej zatoki Rio de Janeiro On. Niepodległej Polski znak widomy. Jej radości z wyzwolenia zamorskiej siostrzyczki wyraz.

Za parę dni urzemy Jego żagle białe. Orła Białego symboli, my wygnani dalecy, ongiś bezdomne seroty, dziś chramu Potężnej Ojczyzny współbudowniczy urzemy barwy nasze na morskiej banderze.

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

Witajcie, witajcie nam, promiennego Jutra zwiastun!

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

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

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

Traktem tym popłyną w świat no-

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

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

Witamy „Lwów”.

„Lwów”, zawsze wierny”.

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

„Lwów” mężny, wytrwały, niestrudzony.

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

Marzenia na czyn przekuć, zamiary nad siły urzeczywistniać. Polski Wielkiej i Potężnej wśród ludów świata gmach dźwigać wspinały oto nasz cel.

Wytrwale, meźnie, niestrudzenie, wiernie, jak „Lwów” — „zawsze wierny”.

Witaj, Zwiastunie nowego życia! Witaj!

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

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

RYBY POLSKIEGO BAŁTYKU

Napisał **Zdzisław Raabe**, Warszawa

W ogólnym i zgodnym chórze podziwu dla naszego morza, w całej pracy nad poznaniem i wykorzystaniem jego bogactw i walorów, najściślej dotychczas zaznaczyła się praca nad badaniem jego fauny, a już bardzo mało uczyniono w celu spopularyzowania tych badań.

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

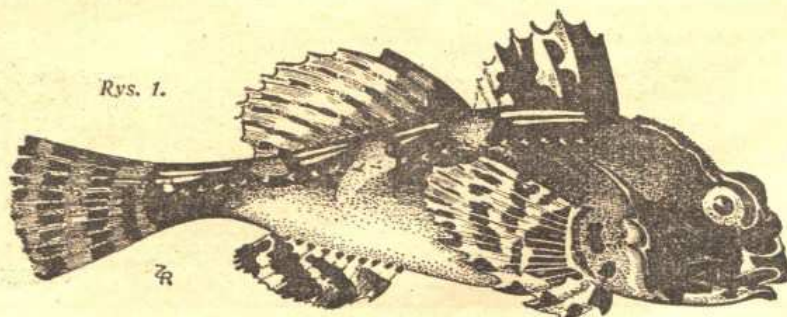
Fakt ten nie może wzbudzać specjalnego zdziwienia, jeśli weźmiemy pod uwagę warunki życia w na-

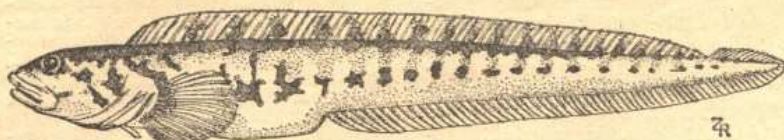
szem morzu, wpływające wybitnie na ubożenie jego fauny. Bałtyk, który był w ubiegłych epokach geologicznych zamkniętym, słodkowodnym jeziorem, również i dziś posiada procent soli nierównie mniejszy od innych mórz; trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że jest on obszarem wodnym połączonym z oceanem jedynie wąską gardziecią Skagerraku i Kattegatu, zasilaanym

przytem wciąż masami słodkich wód toczonych przez rzeki.

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

Rys. 1.





Rys. 2.

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

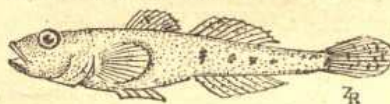
Tem nie mniej, ryby posiadają w naszych wodach wielu ciekawych przedstawicieli, przeważnie jednak mało znanych tym, którzy z fauną spotykają się wyłącznie lub prawie wyłącznie na... półmisku.

Jeśli wczesnym rankiem wyjdziemy nad morze, gdy rybacy wracają z nocnych połowów i na brzegu przebiegają złowiony materiał, wśród odrzuconych wodorostów często zauważyć możemy groźnie wyglądającą, pięknie ubarwioną rybę, zwaną przez Kaszubów kurem morskim (*Cottus scorpius* L.) (Rys. 1). Wspaniała, wielka, uzbrojona ostrymi kolcami głowa, szeroka nasza, wielkie płetwy i chrząpki głoś, jak wydaje niekiedy po wyjściu z wody, wskutek kurczenia pokryw skrzelowych, pozwalają na łatwe odróżnienie tego drapieżnika od innych ryb.

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

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

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



Rys. 3.

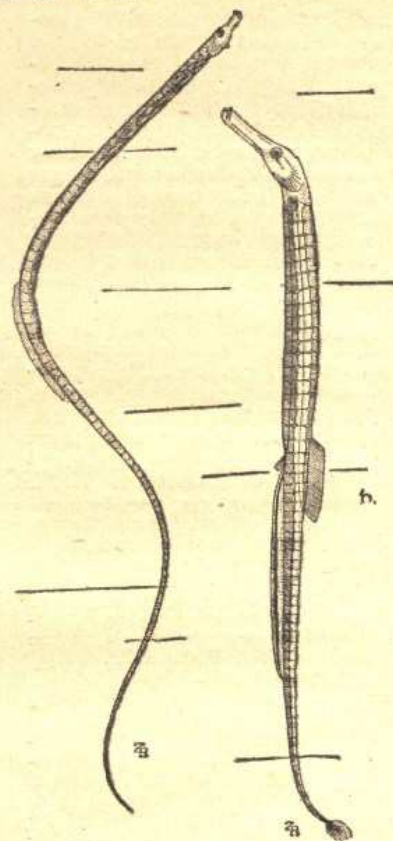
niemi. Pilnuje więc opuszczony ojciec swego potomstwa, przywierając w jego pobliżu do kamyków za pomocą wykształconych w rodzaj przyssawki płetw piersiowych, aż do czasu usamodzielnienia się młodych. Mimo tak troskliwości opieki padają one, jak zresztą i ich rodzice, w wielkiej ilości ofiara żarłoczności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



Rys. 4.

zbliżających się do brzegu w letnie, pogodne wieczory.

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

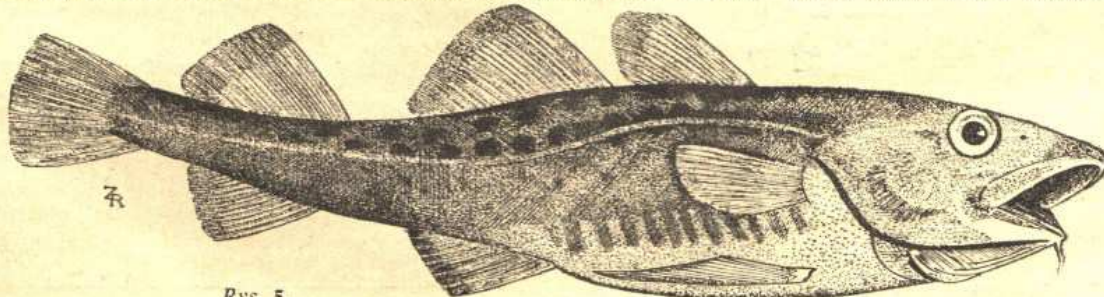


Rys. 6.

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

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

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



Rys. 5.

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

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

★

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

JESIENNE WYŚCIGI ŚLIZGACZY Z PRZYZEPNEMI MOTORAMI

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

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

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

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

Startowały następujące klasy silników:

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

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

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

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

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

W biegach płaskich zwyciężyli:

Klasa A — L. Danilewicz — silnik Johnsona — wytwórnia łodzi L. Danilewicz, Klub A. Z. S., czas 4 m. 20,8 sek. (startowało 4 zawodn.).

Klasa B — R. Benech, silnik Johnsona, wytw. łodzi Farman Klub A. Z. S., czas 3 m. 10,4 sek. (startowało 2 zawodników).

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

ny Kl. Motorowy, czas 2 m. 12,4 sek. (startowało 7 zawodników).

Klasa D — C. Kołodziejki, silnik Johnsona, wytw. łodzi Stocznia Modlińska, Wodny Kl. Motorowy, czas 1 m. 58,4 sek. (startowało 3 zawodników).

W biegach okrężnych zwyciężyli:

Klasa A — ponownie L. Danilewicz, czas 17 m. 25,8 sek. (start 4 zawodn.).

Klasa B — ponownie R. Benech, czas 16 m. 45,2 sek. (start 3 zawodn.).

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

Klasa D — zawodnik K. Maciejewski, silnik Evinrude, konstrukcja łodzi własna — Klub W. T. W., czas 8 min. 42,2 sek. (startowało 4 zawodników). W biegu klasy D w wyścigu płaskim K. Maciejewski nie startował wskutek zakapryszenia w ostatniej chwili silnika.

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

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

szybkość, osiągniętą na ślizgaczu Stocznia Modlińskiej oraz druga nagroda specjalna „Johnsona” za największą szybkość dnia na silniku Johnsona zdobył C. Kołodziejki.

Jesienne Wyścigi ślizgaczy nasuwają następujące uwagi:

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

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

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

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



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

KRONIKA

NOWY DYREKTOR DEPARTAMENTU MORSKIEGO M. P. i H.

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

SPRZEDAŻ STATKU „WARTA”

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

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

NABRZEŻE JUGOSŁOWIAŃSKIE W PORCIE GDYŃSKIM

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

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

WYCIEZKI MORSKIE POD POLSKĄ BANDERĄ

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



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

O powodzeniu, jakim cieszy się turystyka morska, świadczą liczby turystów, którzy brali udział w wycieczkach od chwili zorganizowania pierwszej wycieczki w r. 1930, mianowicie: 1930 — 475 osób, 1931 — 1.050, 1932 — 2.895 i 1933 — 5.804.

LINJA PALESTYŃSKA

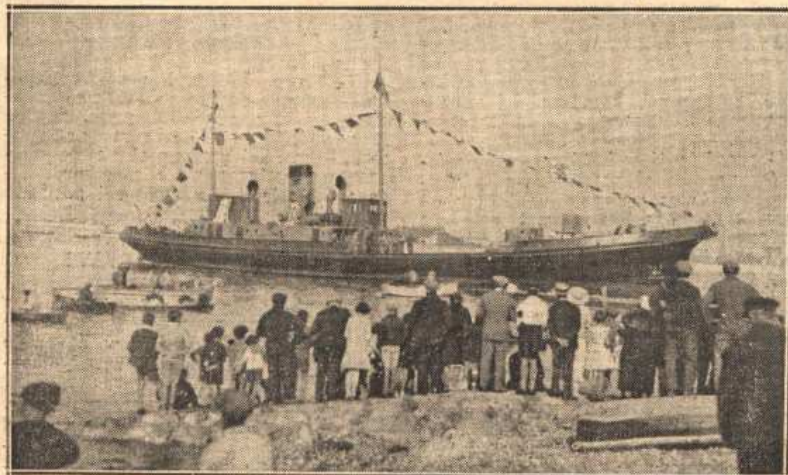
Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe (Linja Gdynia — Ameryka), uruchomiło nową linię okrętową z Konstancji do Palestyny. Na linii tej pływają parowiec „Polonia”, największy ze statków polskich (15.000 ton).

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

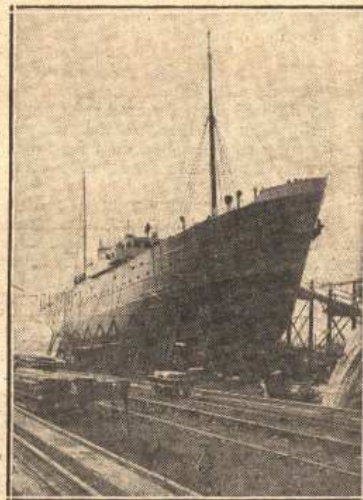
Wschodu, w pierwszym rzędzie Palestyną. Do tego dochodzi lokalny ruch pasażersko — towarowy między portami Bliskiego Wschodu, do których „Polonia” będzie stale po drodze zachodziła. Jest to dziś największy statek, kursujący na szlakach morskich Bliskiego Wschodu, który może z łatwością obsłużyć poważną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

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

Z BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO WE FRANCJI.



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



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

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

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

PRZEMYSŁ RYBNY W GDYNI

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

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

NADBUDOWA CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI

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

34 NOWYCH ABSOLWENTÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

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

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

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

O SKŁADKI NA BUDOWĘ BAZYLIKI MORSKIEJ

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

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

SZKOŁA WSCHODOZNAWCZA

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

Szkoła Wschodoznawcza obejmuje:

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

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

tarszczyzny. Obowiązkowy arabski i turecki).

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

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

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

Bliższych informacji udziela Sekretariat Generalny Instytutu Wschodniego — Miodowa 7, II piętro.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

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

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

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

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

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

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

Oczywiście, iż w każdym z tych referatów przebiega skrytykowaną indywidualność Autora; niezależnie jednak od tego broszura ta jest nieomal małą, ale treściwą encyklopedią, odzwierciedlającą przed oczyma każdego obywatela całą gamę spraw i problemów związanych z Gdynią, z flotą handlową, z ustrojem nowoczesnego portu, z techniką handlu międzynarodowego i morskiego, z dynamiką polityczną, koncentrującą się na naszym wybrzeżu Bałtyku.

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

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

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

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

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

TABLICE Nawigacyjne

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

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

W miarę rozwoju polskiej marynarki wojennej i handlowej, oraz jachtowej

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

Dzieleniem tym były „Tablice nawigacyjne”.

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

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

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

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

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

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

—):*(—

10-LECIE „ISKRY”

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

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

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

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

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZBIÓRKA NA MARYNARKE WOJENNA

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

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

Na apel Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej odpowiadał jako jeden z pierwszych Oddział Pracowników Funduszu Bezrobocia w Warszawie. Oto wskutek wystąpienia Zarządu Oddziału około 90 procent pracowników Dyrekcji Funduszu Bezrobocia i Zemskiego Zarządu Obwodowego Funduszu Bezrobocia opodatkowało się dobrowolnie kwota od 10 do 50 groszy miesięcznie, począwszy od 1 października

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

Jednocześnie Zarząd delegatów Kasy Przerobności Pracowników Funduszu Bezrobocia wyasygnował kwotę złotych 300 na ten sam cel.

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

GEN. KAZIMIERZ SOSNKOWSKI NA CZELE FUNDUSZU OBRONY MORSKIEJ

W poniedziałek 16 października r. b. Pan Premier Jędrzejewicz podpisał nominację Generala Dywizji Kazimierza Sosnkowskiego na przewodniczącego Funduszu Obrony Morskiej.

Fundusz Obrony Morskiej ma za zadanie zbieranie wśród społeczeństwa dobrowolnych ofiar na rozbudowę naszej marynarki wojennej. Akcja tej zbiórki została powierzona — jak wiadomo — specjalnej uchwale Rady Ministrów, Lidzie Morskiej i Kolonjalnej. Prezes Zarządu Głównego Ligi gen. G. Orlicz-Dreszner powierzył ze swej strony sta-

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

OFIARNOŚĆ SPOŁECZEŃSTWA NA ROZBUDOWĘ FLOTY

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

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

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

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

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

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

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

Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO ZARZ. GL. L. M. i K.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Po trudach pracowitego życia niech odpoczywa w spokoju!

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. Oskar Sobański

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

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

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

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



Ś. p. Oskar Sobański

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

Równocześnie Oskar Sobański bierze czynny udział w życiu gospodarczym



PIONIER KOŁONIALNY



MARYNIZACJA OBROTÓW HANDLOWYCH Z AMERYKĄ ŁACIŃSKĄ

Napisał Jan Wo nar, Warszawa

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

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

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

go rodzaju układ stosunków handlowych był wysoce niekorzystny dla Polski.

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

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

O skuteczności i celowości systemu preferencyjnych cel morskich w

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

Przywóz z Ameryki Łacińskiej w 1.000 zł.

R O K	Z Ameryki Środkowej		Z Ameryki Południowej	
	Ogółem	Przez porty polskie	Ogółem	Przez porty polskie
1929	12 773	7 718	115 328	67 613
1930	11 069	7.712	67.511	36.392
1931	9.505	6.136	54.692	22.567
1932	6.768	6 026	40.136	26 582
1933/I półrocze	3 489	3.365	22 260	15 218

Widzimy więc, że udział portów polskich w przywozie z Ameryki Łacińskiej wzrasta z każdym rokiem i że w pierwszym półroczu roku bieżącego przeszło przez Gdańsk i Gdynię ¼ towarów łacińsko - amerykańskich, importowanych do Polski, podczas gdy w roku 1929 załadowie ½, a w latach poprzednich jeszcze znacznie mniej. Jeśli wyeliminować niektóre produkty argentyńskie (skóry surowe, tłuszcz zwierzęcy, siemię lniane), to można powiedzieć, że już prawie cały przywóz z Ameryki Łacińskiej odbywa się obecnie przez porty polskie, przyczem Gdynia, która jeszcze w roku 1929 prawie nie uczestniczyła w tych obrotach, zajmuje dzisiaj miejsce przodujące. W pierwszym półroczu r. b. przeszło przez Gdynię towarów łacińsko - amerykańskich za 10,7 milionów zł., a w r. 1929 załadowie za ¼ milj. zł. Postępy marynizacji i wynikające z niej korzyści są widoczne i oczywiste. Dążeniem na najbliższą przyszłość musi być odciążenie reszty

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

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

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

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

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

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ!

Wywóz Polski do Ameryki Łacińskiej w 1 000 zł.

R O K	Do Ameryki Środkowej		Do Ameryki Południowej	
	Ogółem	Przez porty polskie	Ogółem	Przez porty polskie
1929	94	66	20 297	6.348
1930	2.406	266	16 270	6 649
1931	992	360	8 894	1.406
1932	363	7	6 823	1.133
1933/I półrocze	157	55	7 562	2.507

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

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



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

DROGI I METODY KOLONIZACJI ZAMORSKIEJ

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

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

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

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

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

Rzecz jasna, że nie może być mowy o kolonizacji w całej Brazylii, prawie dorównywuacej wielkością Europie lub w całej Argentynie, siedem razy większej od Polski, a tylko w tych prowincjach czy staniach, gdzie ludność polska osiadała zwarta masa i tworzy poważniejsze skupiska, jak w Paranie i w Misões.

Fakt istnienia obok prosperujących skupisk polskich ułatwia znalezienie w nowo zakładanej kolonii wytworzonej odpowiedniej atmosfery moralnej, bez której rozwój i postęp żadnej kolonii jest nie do pomyslenia. Ażeby móc przezwyciężyć trudności pionierskiego osadnictwa, trzeba mieć wolę do pracy, wiarę w wyniki pracy i dużo życiowego hartu w stosunku do napotykanym przeciwności, które to zalety u wychodźców świeżo przybyłych z kraju znajdują się naogół w stanie osłabienia. Większość emigrantów, bez względu na to, z jakimi uczuciami opuszcza Polskę, w krótkim czasie po wylądowaniu wróciła do kraju, gdyż nie miała za co.

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

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

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

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

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

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

administracji kolonii, aczkolwiek będącą jednym z ograniczeń dla możliwości instytucji. Przy zmonopolizowaniu handlu w kolonii przez tę organizację i wprowadzeniu zasady premiovania czynionych zakupów w formie zapisywania premii na rachunek odpowiedniego kolonisty sklep w kolonii z czasem przetrworzyłby się w kooperatywe, jednocząc wszystkich kolonistów i pracującą wyłączenie dla nich.

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

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

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

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

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

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

KOLONIŚCI POLSCY W BRAZYLJI

N. pisał **Bohdan Teofil Lepecki**, redaktor „Polaków zagranicą”

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



Kurytyba, Ulica 15 de Novembro.

strawiły kolace gaszcza podszyca leśnego. Zbudował sobie ludzka siedzibę i zasadził pierwsze poletka kukurydzy i fiżonu. Wielu nie wytrzymało prywaty okresu pionierskiego, większość jednak dała sobie radę i wyszła zwycięsko z tej nacięższej próby.

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

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

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

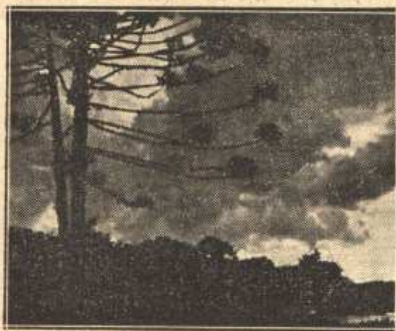


Osiedle polskiego kolonisty w głębi Parany.

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

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

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



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

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

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

KRÓLEWSKI INSTYTUT KOLONJALNY W AMSTERDAMIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ganizatorów i gorącym oddaniem się idei garskiej ludzi dobrej woli.

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

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

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

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

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

wiedzy kolonialnej w szkołach średnich, z inicjatywy Instytutu Kolonialnego powołany został do życia w 1917 r. komitet kursów i wykładów o Indiach. Komitet ten, jednocząc szeregi pomniejszych towarzyszy, szerzących wiadomości o koloniach, wywolił ze swego grona komisję, która w 1918 r. opublikowała memoriał w sprawie nauczania w szkołach o koloniach. Wiele postulatów wysuniętych przez komisję, zostało zrealizowane przez naczelną władzę szkolną. Między innymi, począwszy od 1920 r., odbywała się w Amsterdamie w okresie zimowych ferii świątecznych kursy dla geografów. Z tych kursów wyszła myśl założenia wydawnictwa periodycznego „Indie's lange kracht” (Moc sily Indji), wydawanego przez Instytut Kolonialny. Czasopismo to podaje w zwiezłej formie, w jasny i przystępny sposób wszelkie wiadomości z życia ekonomicznego kolonii.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

gólnych instytutów w charakterze sekretarza tychże.

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

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

KRONIKA

KONIEC AKCJI TOWARZYSTWA KOLONIZACYJNEGO Z WARSZAWY NA TERENIE PARANY

Dziennik „O Dia z 16.IX. r. b. zamieszcza dekret 1975, który umiarkownie koncesję 80.000 hektarów ziemi, nadanej przez rząd parański, w r. 1930 Towarzystwu Kolonizacyjnemu z Warszawy. Dekret ten brzmi:

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

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

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

Art. 2. Odwołuje się zarządzenie, sprzeczne z niniejszym, Pałac Rządu Stanu Parana w Kurytybie — 15 września 1933 r. 45-ty Repliki.

(—) Manoel Rbas
(—) A. Drumond des Reis

WSPOMNIENIA Z PODROŻY AFRYKANSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

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

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

splunie, w tej chwili dyżurna żona zacierła ślinę nogami.

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

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

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

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

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



Lódź królewska na rzece Opobo, Afryka.



Typy Murzynek ze Złotego Wybrzeża.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

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

— Co tu robisz? Czego chcesz?

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

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

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

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

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

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

C. d. n.

SPRAWY KOLONIALNE NA ZACHODZIE

Napisal **Dr. Jan Rozwadowski**, Warszawa

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

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

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

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

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

★

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

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

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

★

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

★

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

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

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

Francuski mąż stanu Caillaux powie-
dział: kiedy stara Europa skonsumentuje

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

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

Dotychczasowy sposób wladania koloniami oparty jest na systemie politycznym o pierwiastkach imperialistycznych i prestiżowych państw, będących posiadaczami terenów kolonialnych. Ten system polityczny trwa w niezmiennym stanie od szeregu stuleci, pomimo, że oblicze Europy pod względem politycznym, ustrojowym, gospodarczym i populacyjnym gruntownie się zmieniło. Stan ten wywołał paradoksalną sytuację, przy której ohrzymnie obszary ziemi, wchodzące w skład imperiów kolonialnych, nie są wykorzystane, ponieważ metropolje — wskutek czy to słabości własnego organizmu państwowego, czy braku własnego elementu ludzkiego czy posiadania nadmiernej ilości terenów w stosunku do wielkości własnego terytorium państwowego — nie są w stanie wyzyskać dobrodziejstw gospodarczo-ekonomicznych, wynikających z faktu posiadania kolonii. Kolonie są traktowane, albo jako bazy militarne, albo jako obiekty dla spekulacji gospodarczej, nieopartej o uczciwą i rzetelną pracę ludzką. Dzieje się to wówczas kiedy poszczególne kraje z powodu nadmiernego przyrostu naturalnego cierpią na przeludnienie, co wywołuje pauperyzację szerokich mas ludności, kładzie ludność tych krajów dusi się w ciasnych granicach własnego terytorium i nie ma możliwości znalezienia warsztatów pracy.

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

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

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Napisał **Franciszek Łyp**, Warszawa

BECZUANA Skutki ukarania białego przez tubylców.

W protektacie angielskim w Be-
czuanie zdarzył się wypadek, który po-
ruszył prasę całej Afryki Południowej.
Środkiem i Wschodniej, oraz wywołał
oburzenie wszystkich białych tam za-
mieszkałych.

Pewen Europejczyk, nazwiskiem Mac
Intosh, został, za jakąś niepodaną przez
prasę przewinę, postawiony przed try-
bunał tubylczy plemienia Bamaungwato
i skazany na chłostę, która mu natych-
miast czarni wymierzili.

Mac Intosh jest zresztą, znanym pi-
jakiem i awanturnikiem w najgorszym
tego słowa znaczeniu.

Biał w Afryce zawrzesli z oburzenia.
Wypadek to bowiem niebывалы, aby
czarni sędzieli i karali białego.

Tshekedi, kacyk plemienia Bama-
ungwato, sprawca sądena i ukarania
białego, został przez Wysokiego Kom-
isarza W. Brytanii natychmiast złożony
ze swego stanowiska i zesłany do Fran-
cystown, gdzie władze przydzieliły mu
pod uprząw kawałek z em, na beztermi-
nowy pobyt.

Kacyk zażądał pozwolenia udania się
do Londynu, aby przedłożyć swą spr-
awę wprost rządowi angielskiemu, na co
otrzymał odp. wedz wysokiego komi-
sarza, że sprawa jego wyjazdu została
skierowana do Sekretariatu Kolonii i
Urzędu Domniów. Matka kacyka,
wdwa po sławnym ongiś królu Khamie,
zwróciła się wprost do króla angielskiego
o przywrócenie władzy jego synowi.

Jednak sprawa kacyka nie przedsta-
wa się pomyślnie. Sady tubylcze nie
miała prawa sądenia białych, a tembar-
dziej wykonywana nad nimi wyroków
Kacyk o tem w edział i w na jego jest
bezsprorna. Jak na st sunki afrykańskie
wykroczenie kacyka jest wielkie i zape-
wne władze pociągają go do odpowie-
dzialności.

Plemię Bamaungwato, nie czekając
na wynik ewentualnego udania się
Tshekiediego do Londynu, ani też na
wynik dochodzeń władz, wybrało po-
dwudniowych naradach nowego, naczeln-
ika Seregoie zwróciło się do władz
o jego zatwierdzenie.

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

Jest to wypadek w historii Afryki
niebывалы. Wywołał on ogromne po-
ruszenie w społeczeństwie południo-
wo-afrykańskim.

UGANDA Dochody z rezerwatu

W zachodniej Ugandzie utworzono
kilka wielkich rezerwatów znanych z
największej w Afryce ilości słoni. Leżą
one w dystryktach: West Madzi, Bunyo-
ro, Toro i Ankoie.

Rezerwaty te są pod nadzorem Ugan-
da Game Department (Departament
Zwierząt Ugandy), w którym speln-
nia czynności także Elephant Control
Department (Departament Kontroli
Słoni).

W r. 1932 pełniło w rezerwach
tych służbę 2 białych i 15 czarnych.
Koszty utrzymania służby leśnej i re-
zerwatów oraz urzędów wynosiły 4.380
funtów szterli, a przychody, głównie z
pozwoleń na polowanie, sprzedaży ko-
ści słoniowej, rogów nosorożców i zę-
bów hipopotamów wynosiły 16.496 fun-
tów szterli. Rezerwaty więc, służą do
ochrony zwierząt przed jej wytępe-
nieniem, są jednocześnie przedsięw-
zięciem dochodowym.

NIGERJA Konkurencja samochodów z koleją.

W ciągu ostatnich dwóch lat transporty
kolejowe w Nigerji zmniejszyły się po-
ważnie. Początkowo przypisywano to
kryzysowi. Przy bliższym jednak bada-
niu okazało się, że głównym powodem
zmniejszenia się przewozów kolejowych
jest transport towarów samochodami
ciężarowymi z głębi kraju do portów ni-
geryjskich.

Wobec tego rząd nigeryjski wyzna-
czył specjalną komisję do zbadania tej
sprawy i obmyślenia środków zarad-
czych, aby uchronić koleje od strat.

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

KONGO BELGIJSKIE Wzrost uprawy bawełny

W roku bieżącym produkcja bawełny
w Kongo Belgijskim jest dwa razy wię-
ksza aniżeli w roku ubiegłym. Wynosi
ona 15.000 ton włókna podczas gdy w
r. ub. wynosiła niespełna 8.000 ton. Ba-
wełna uprawiana jest w Kongo głównie
na wschodzie kolonii w dystrykcie Kivu
(nad jeziorem Kivu) i w dystrykcie Lo-
mani; przez oba dystrykty jest przepro-
wadzana obecnie kolej, która ma zapew-
nić plantatorom przewóz bawełny i w
ten sposób zachęcić ich do powiększenia
plantacji.

Zabieganie o turystów

Obecnie prowadzone jest intensywne
propaganda, mająca na celu ściąganie
turystów do Kongo Belgijskiego. W pro-
pagandzie tej biorą głównie udział przed-
sięwzięcia hotelowe i komunikacyjne, tj.
kolej oraz przedsiębiorstwa autobusowe,
komunikacji rzecznej na wielkich jezior-
ach jak również kongoleńska linia po-
wietrzna.

Kongo Belgijskie posiada dobrze roz-
budowaną sieć komunikacyjną, wiele i
doskonale urządzonych hoteli, położo-
nych w interesujących miejscowościach,
oraz szereg atrakcji jak np. park, na-
rodowe kopalnie złota, miedzi, węgla,
olbrzymie puszcze podzwrotnikowe, roz-
ległe stępy, ogromne rzeki, wodospady,
jeziora oraz góry, których szczyty po-
kryte są wiecznym śniegiem lub dymią
wulkanami — a na tem nie polowania na
wszelkiego rodzaju zwierzęta krajów
gorących.

Kompanie przewozowe udzielają obec-
nie na terenie Kongo Belgijskiego każ-
demu turystę 25 proc. zniżki cen bile-
tów (koleje, autobusy, statki), oraz bez-
płatny przejazd dla przewodnika, jadą-
cego z grupą 12 turystów.

ANGOLA

Interesujące doświadczenie

W Quilungo (Angola) przeprowadzono

próbę wydajności nowego materiału opa-
lowego t. zw. łupków bitumicznych. Z
1.000 kg. łupku bitumicznego otrzymano,
po wyprażeniu go w retortach: 706 kg.
koksu, 275 kg. ropy, a z wyrafinowanej
ropy 80 kg. nafty.

Ponieważ łupki te w Quilungo znajdu-
ją się w wielkich pokładach na dużej
przeźroczliwej, przeto możliwe jest rozwi-
nięcie się w Angoli produkcji tych ma-
teriałów opałowych.

UNJA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA Posucha.

Nieznaną dotychczas posuchą nawie-
dziła część Unji. Ucierpiał głównie o-
kręgi hodowlane w których padło — z
braku wody — około 10 milionów owiec.
Straty hodowców są ogromne. Podobno
w historii Unji tak katastrofalna posu-
cha jeszcze się nie zdarzyła.

FRANCUSKA AFRYKA RÓWNIKOWA Rudy miedzi i cynku

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

Wydawało się dziwne, że Francja
wkłada w budowę tej kolei ponad mil-
jon franków dla wątpliwych wyników
konkurencyjnych, gdyż kolej belgijska w
zupełności wystarczy dla obrotu towa-
rowego Kongo Belgijskiego i Francus-
kiego.

Budowa trwa już dwa lata i dopiero
obecnie, gdy jest na ukończeniu okazu-
je się, że właściwie: jej przeznaczenie
jest transport rudy miedzi i cynku z ko-
palń, które mają być wkrótce wybu-
dowane we Francuskiej Afryce Równiko-
wej. Rudy te zostały odkryte już daw-
niej, ale wiadomość o tem była trzyma-
na w tajemnicy. Tyko o odkryciu złota
dowiedziano się poprzednio.

Nowo odkryte pokłady rudy znajdują
się w niewielkiej od siebie odległości,
zajmują jednak powierzchnię kilku ty-
sięcy kilometrów kwadratowych. Kopa-
nie buduje „Compagnie Minière du Con-
go Français”, która od wielu lat pro-
wadziła poszukiwania rudy w kolonjach
francuskich.

TANGANIKA Nowe przedsiębiorstwo przemysłowe

W Dar-es-Salam został założony brow-
war, który rozpoczął już produkcję.
Zdarzenie — zdawałoby się — mało do-
niosłości, a jednak przy bliższej ocenie
tego faktu okazuje się, że ma ono duże
znaczenie, zwłaszcza dla handlu euro-
pejskiego. Poprzednio założono już brow-
war w Kenji. Oba te browary, na za-
sadzie umowy, działały wspólnie i zdo-
łone są zaspokoić całe zapotrzebowanie
piwa w kolonjach Wschodniej Afryki, o-
raz wyprzeć w zupełności import piwa
europejskiego.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Łaskawa Pani i Łaskawy Panie!

Przeprowadziliśmy się.
Żużana ta nie polega jedynie na wynajęciu większego lokalu przy innej ulicy, ale przede wszystkim na wprowadzeniu do naszego sklepu wielu pięknych przedmiotów, dotychczas przez nas nie posiadanych. Staraliśmy się urobić w pierwszorzędnych wytwórniach Paryża i Wiednia to wszystko, co jest niezbędne do wyposażenia Pani i wytwórcy Panu, a z przedmiotów wytwórczości krajowej uzyskaliśmy wybór, kierując się wyrażanymi u nas uwagami.

Prosimy tedy uprzejmie o zainteresowanie się naszą wystawą, która niewątpliwie zachęci Łaskawych Panstwa do odwiedzenia naszego magazynu, gdzie obok cen przystosowanych do dzisiejszych warunków, uprzedzającej obsługi, znajdziecie u nas pewno te przedmioty, których szukacie.

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

CZŁONKOM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ UDZIELAMY RABATU

ŁÓDZIE WIOSŁARSKIE, WYŚCIGOWE, PÓŁWYŚCIGOWE I TURYSTYCZNE, ZAGŁÓWKI, ŚLIZGACZE, MOTORÓWKI, KAJAKI I T.P. ORAZ WSZELKIE PRZYBORY DO TYCHŻE DOSTARCZA
WŁADYSŁAW URBANIAK-POZNAN DROGA 10, TEL. 5354
KATALOGI WYSYŁA SIĘ NA ŻYCZENIE.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

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

MYŚLI — CYFRY — FAKTY — PROGRAM

15 artykułów — 200 stron

— Format dużej ósemki

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

Przedpłatę, zamówienia zbiorowe i należności przyjmują:

Biurowo Zarządu Głównego L. M. i K.

Warszawa, Widok, 10, (Konto P. K. O. Nr. 367)

oraz wszystkie Okręgi i Oddziały

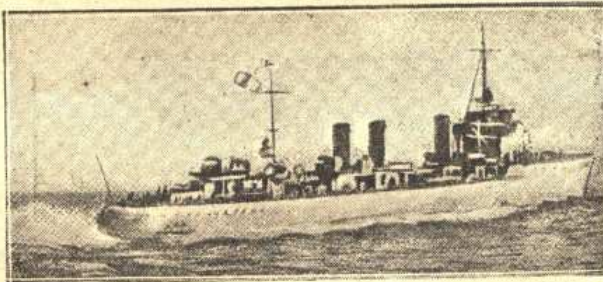
**LIGA
MORSKIEJ I KOLONJALNEJ**

PENHOËT

**Budowa
OKRĘTÓW wojennych
i STATKÓW handlowych**

wszelkich typów i rozmiarów

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



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

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

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

Wydawca **Liga Morska i Kolonialna**

Redaktor **Henryk Tetzlaff**

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

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

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

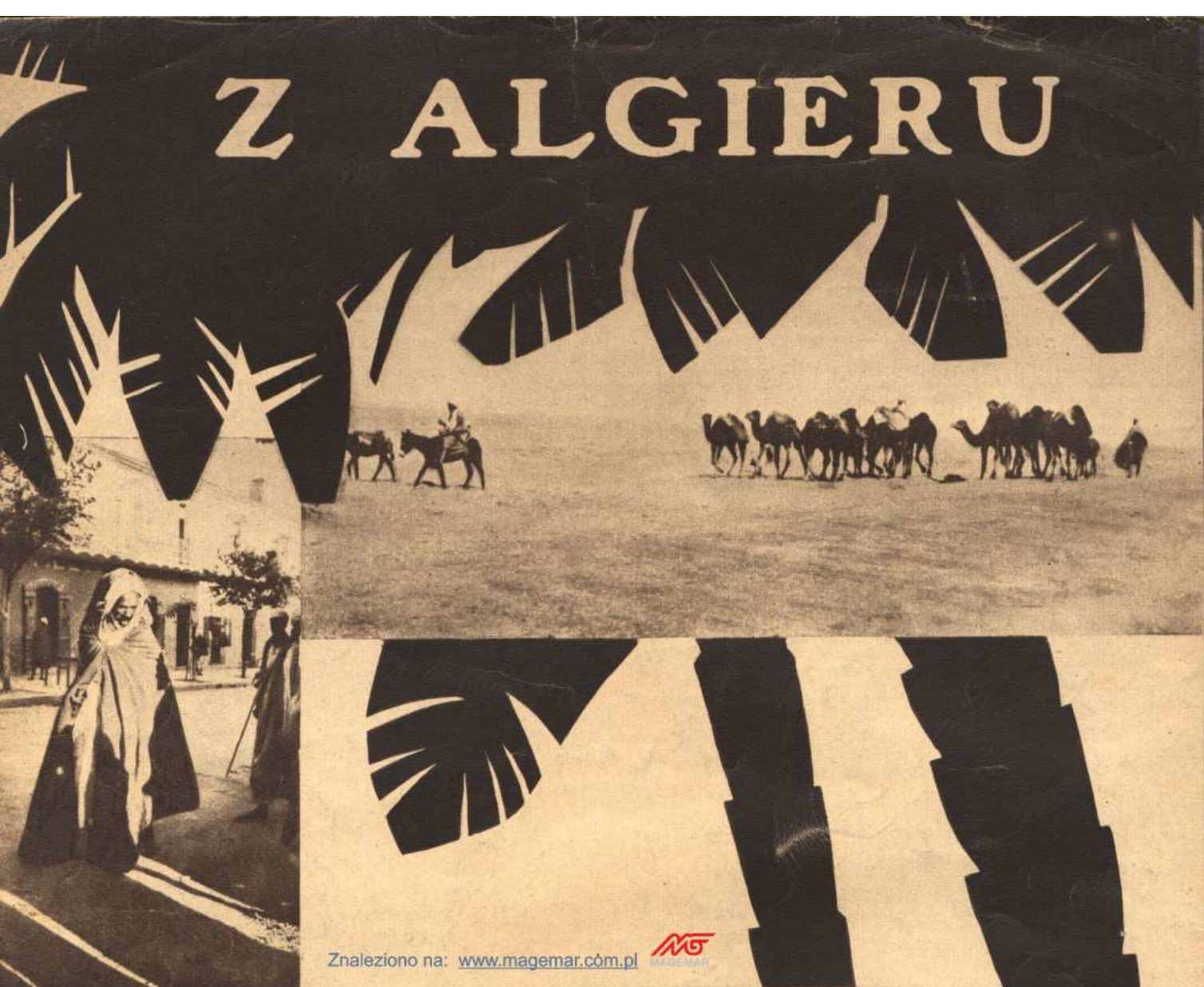
Wydawnictwa komisowe

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

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

w Warszawie, ul. Widok 10.

Z ALGIERU



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214