

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

J. Słomkowski

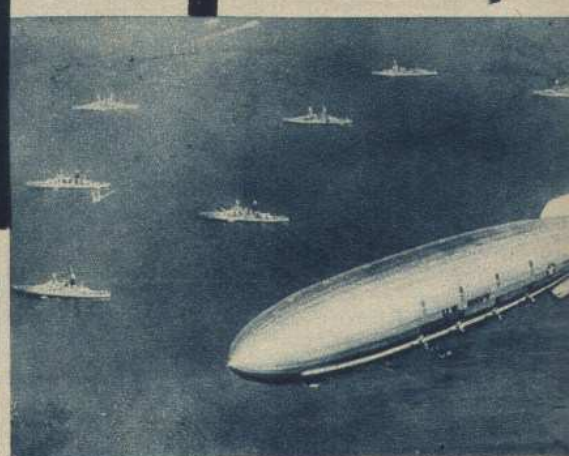
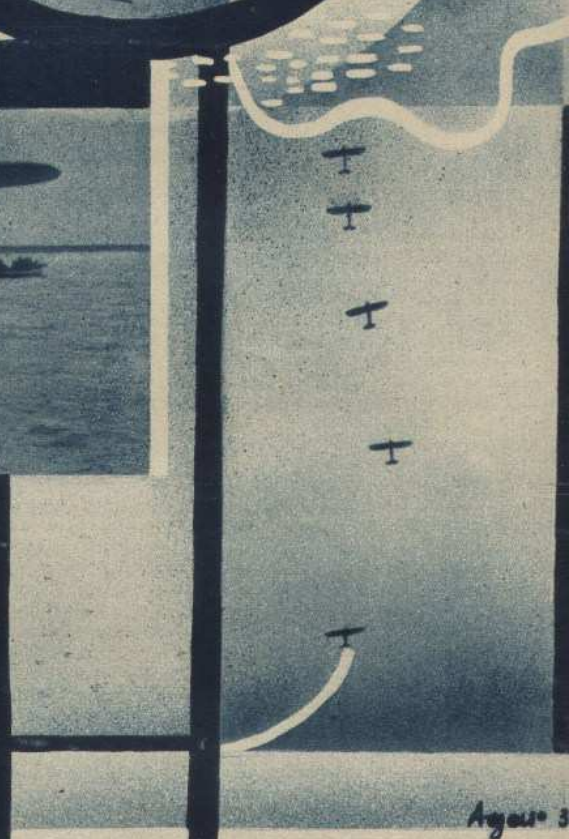


Latarnia u wejścia do portu w Gdyni

LOTNICTWO MORSKIE



Znaleziono na: www.magemar.com.pl 



1, 2, 3, 4 — Różne typy wodnopłatowców
5 — Na straży polskiego morza

6 — Amerykański admirał D. Sellers z pokładu sterowca „Macon” kieruje manewrami floty wojennej.

MORZE

ORGAN GŁÓWNY MORSKIEJ KOLONJALNIKI

Warszawa, kwiecień, 1934

TREŚĆ NUMERU

1. Gdynia — ośrodek przemysłu i handlu;
2. Plk. dypl. Tadeusz Tomaszewski — Bezpieczeństwo „Ostatniej twierdzy”;
3. Władysław Neuman — „Dar Pomorza” na wodach parańskich;
4. M. Socha — Wychowanie wodne a szkoła;
5. Kmdr. K. Durski-Trzaska — Lotnictwo morskie;
6. Z życia marynarki wojennej;
7. Jak Pan Pasek jechał przez morze w dzień Wielkiejnocy 1659 r. na nabożeństwo do Arhusen;
8. Katastrofa „Czeluskina”;
9. Konstanty Lech — Pierwsze przeżycia;
10. Kronika;
11. Nasze wydawnictwa;
12. Dział oficjalny;
13. Adam Grodecki — Import kolonjalny Polski;
14. K. Z. — Zdobycze i troski Polonji amerykańskiej;
15. Bohdan Teofil Lepecki — Na podzwrotnikowej plantacji yerba;
16. Dr. Jan Rozwadowski — Sprawy kolonjalne na Zachodzie;
17. Kazimierz Zieleniewski — Marchand i Kitchener nad Nilem;
18. Fr. Lyp — Przegląd kolonjalny;
19. Leopold Janikowski — Wspomnienia z podróży afrykańskich.

Nr. 4

Rok IX

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nakład 90.000 egzempl.

Cena numeru zł. 1,20

GDYNIA — OŚRODEK PRZEMYSŁU I HANDLU

Skończył się pierwszy okres budowy i rozwoju Gdyni. Okres ten słusznie napawa nas uczuciem dumy i radości. Odrodzonej Polsce dane było dokonać dzieła, na które nie zdobyły się wieki dziejów dawnej Rzeczypospolitej. Obok Gdańska, wyodrębnionego w Wolne Miasto, wyrósł drugi port polski, którego obroty osiągnęły w zeszłym roku cyfrę przeszło 6 milj. tonn towarów!

Najmłodszy port na Bałtyku, znany już na całym świecie, musi jednak być nadal najważniejszą częścią naszego programu morskiego. Gdynia, jako port techniczny, jest już dziełem dokonaniem. Udoskonalenia, powiększenia urządzeń portowych nie będą już zapewne wymagały środków, przekraczających nawet dzisiejsze nasze możliwości finansowe.

Praca portu usprawniać się będzie z każdym rokiem, jak każdy rok przynosić powinien dalszą rozbudowę nabrzeży, powiększanie liczby dźwigów, magazynów, torów kolejowych. Najbliższe miesiące przyniosą, według zapowiedzi rządu, budowę oczekiwanego przez rolników elewatora zbożowego. W niedługim czasie powiększona ma być strefa wolnocłowa, przygotowane tereny dla przeladunku drzewa. Projektuje się również ulepszenie połączeń telefonicznych, telegraficznych z krajem i zagranicą, udoskonalą administrację celną, zwiększa liczbę pilotów i t. p.

Zamierzone i wykonywane prace, które mają podnieść sprawność i wydajność aparatu portowego, przygotować go do sprostania nierównomiernej, w pewnych okresach czasu bardzo dużej pracy, stanowią niewątpliwie stałą troskę naszych władz państwowych z Ministerstwem Handlu i Przemysłu na czele. I tak być powinno. Najmłodszy port na Bałtyku, wobec współzawodnictwa starych, bogatych, bliskich i dalekich portów,

musi być nadal otoczony dużą dbałością i zrozumieniem jego potrzeb. Nie poto, by żył w cieplarnianej atmosferze, o czym niesłusznie się mówi, ale dlatego, by mógł pracować i walczyć w równych z innymi konkurencyjnymi portami warunkach.

Że Gdynia jest przedmiotem czynnego zainteresowania wszystkich w Polsce, że myśl o tym porcie, jego potrzebach i zadaniach stoi zawsze na czele naszych zagadnień państwowych, dała temu wyraz i ostatnia konferencja w Gdyni z dnia 10 marca, której przewodniczył pan minister przemysłu i handlu Ferdynand Zarzycki w otoczeniu ministrów, wiceministrów oraz wyższych urzędników państwowych. Szereg referatów, wygłoszonych przez przedstawicieli gdyńskich organizacji przemysłowo-handlowych, dał wyraz postulatów tych sfer w odniesieniu do różnorodnych potrzeb Gdyni. Nikt z przedstawicieli rządu nie kwestjonował większości tych potrzeb, tylko kolejność ich zaspakajania muszą narzucać ograniczone środki materialne, którymi dzisiaj rozporządzać możemy. Nie w tem jednak leży znaczenie, doniosłość ostatniej konferencji gdyńskiej. Nie w ilości poruszanych spraw, nie w zapewnieniach danych przez ministrów należy widzieć przede wszystkim znaczenie gdyńskich narad.

Doniosłość gdyńskiej konferencji wynika z programowego przemówienia pana ministra przemysłu i handlu, który reasumując obrady główny nacisk położył na najważniejsze, zdaniem naszym, naczelne zagadnienie, choć poruszone w referatach i dyskusji, ale przysłonięte powodzia życzeń, które wszystkie chciano przedstawić przybyłym do Gdyni przedstawicielom Rządu.

„Główny wysiłek nasz — o-

świadczył pan minister — na okres najbliższych lat, to planowe, trwałe dążenie do tego, by Gdynia stała się ośrodkiem handlu i przemysłu“.

Gdynia-port jest już dziełem dokonaniem.

Gdynia — wielkie miasto, miasto kupców i przemysłowców, miasto promieniujące pracą i kulturą polską, oparte o silny, zamożny, osiadły żywioł, musi być dziełem przyszłości.

„Trzeba raz już skończyć z opinią—mówił pan minister—że kupiec jest kimś gorszym“. Bez silnego polskiego stanu kupieckiego, któryby umiał i chciał wyjść z Gdyni na szeroki świat z polskim towarem, nie może być mowy o prawdziwym i trwałym rozwoju polskiego handlu zamorskiego i korzyściach, płynących z niego dla państwa i miasta.

Państwo, rząd mogą i muszą stworzyć odpowiednie warunki dla pracy kupca. Państwo może i musi zainteresować kupca handlem zamorskim, inwestycjami w porcie gdyńskim, zainteresować przemysłowców, kapitały sprawą zakładania fabryk w Gdyni.

Najlepsze jednak warunki nie wystarczą dla wytworzenia solidnego, dzielnego, przedsiębiorczego stanu kupców i przemysłowców gdyńskich. Chęć godziwego zysku może być silnym bodźcem dla wielu, nie wystarczy jednak dla osiągnięcia tego celu. Sama chęć zysku nigdy jeszcze nie doprowadziła do powstania wielkiego dzieła. W społeczeństwie polskim musi przeto powstać silny prąd ideowy, któryby ze sprawy przyszłości miasta Gdyni uczynił zagadnienie narodowe, równe tym, które potrafiły skupić w Polsce najlepsze charaktery, wielkie ambicje, wytrwałość i zapał. Tego nie może dokonać państwo, rząd, to musi stać się zawołaniem życia społecznego w Polsce.

Zarząd Główny L. M. K. postanowił, że tegoroczny obchód „Święta Morza“ odbędzie się w całej Polsce, według ustalonego już zwyczaju, w dniu 29 czerwca. Obchód odbędzie się pod hasłem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, oraz mobilizacji młodego pokolenia dla służby Polsce na morzu. W Gdyni projektowany jest na ten dzień Wielki Zlot wszystkich organizacji młodzieży polskiej.

Zarząd Główny przystąpił już do zorganizowania Komitetu Honorowego, Głównego Komitetu Wykonawczego, oraz Komitetów Lokalnych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BEZPIECZEŃSTWO „OSTATNIEJ TWIERDZY”

Przemówienie, wygłoszone w dn. 11 marca r. b. na Zjeździe Obywatelskim w sprawach zbiórki na FOM w Krakowie przez ppłk. dypl. TADEUSZA TOMASZEWSKIEGO, przewodniczącego sekcji Marynarki Wojennej przy Zarz. Okręgowym LMK.

W czasie, kiedy potężne narody, zawładnąwszy dawno światem, mocno i twardo władczą ręką Amundsenów i Byrdów, sięgnęły po ostatnie punkty na biegunach kuli ziemskiej — naród polski wyszedł dopiero na brzeg morski, by wstąpić na chybotałe okręty.

Jesteśmy narodem, który ostatni wyszedł na morze.

W ubiegłych okresach historii Polska nie korzystała z morza zupełnie. Wyrecał ją w tem Gdańsk. Producent polski umiał sprzedać swój towar tylko w Gdańsku. Producent polski nie wyszedł poza brzeg morski, strasznie mu było morze, które, jak powiada Żeromski „odmywa i odkurza wszystko co jest przemijające, podatne, słabe, sypkie, co da się odłamać, oderwać, rozprószyć. To, co po pracy tych fal w człowieku zostanie, jest już naprawdę twarde i niewzruszone, jak skała”.

Takim cyplem skalnym, obmytym przez morza, takim samotnym obeliskiem wśród oceanów, jest w historii polskiego morza postać Jana z Kolna, jedyne-

który miał i chciał pójść w nieznanne.

Były próby oparcia się Polski o morze samodzielnie, próby krótkotrwałe, nieudane. Wrogowie uśamodzielnienia się naszego na morzu likwidowali te próby bez większego wysiłku, a bez litości.

Usiłowania jednostek szły na marne. Bito na alarm w sejmach, gdy już było zapóźno, bito na alarm, ale nie bito pieniędzy potrzebnych na flotę. I tak moc Polski na morzu karłała.

Aż przyszedł czas! Nadeszła chwila! Rozpętała się moc Polski do nowego życia. Powstaje Gdynia! Symbol i instynkt życia i walki o zdobycie przyszłości. Powstaje port, jako jedno z najżywniejszych przedsięwzięć nowoczesnej Polski. Otwierają się drzwi do świata, a zarazem, jak powiada Żeromski, „ostatnia twierdza obronna od zagłady dla Kaszubów, Mazurów Pruskich, Kabatków, Kocięwiaków, Warmiaków. Jeżeli to dzieło nie będzie szybko i pilnie i doskonale wykonane, zatrzasną się przed naszą całością i przed naszą przyszłą potęgą te drzwi przednie, a zakraincom naszym wydarty zostanie główny i ostatni zamek obronny. Lud kaszubski cofający się krok za krokiem, pędz ziemi za pędziami, stulecie za stuleciem przed niemiecką nawałą w ostat-

niej swojej grupie zapadnie w otchłań niemiecką”.

Port w Gdyni to nie tylko kwestia handlowa, ekonomiczna, to nie tylko podstawa do wyjścia na świat, to dzieło obronne, świetne, dostojne i nieśmiertelnie wzniosłe.

Liga Morska i Kolonjalna od szeregu lat podjęła się pracy wielkiej i trudnej: wyprowadzić masę polską nad morze, by odechnęła powietrzem potęgi.

Zadanie to w znacznej części dokonane, bo chociaż jest jeszcze cała masa „ciemniaków” trudnych do poruszania, to jednak należy stwierdzić, że Polak zachłystnął się już słonem powietrzem, wyczuł i zrozumiał poezję morza, siłę jego wiatrów, grozę jego dali. Lecz i to wszystko! A ujmując rzeczy realnie, musimy sobie prawdę powiedzieć, że wszystko, co się robi na brzegu i na morzu, to nie kupiec, nie przemysłowiec, nie prywatny przedsiębiorca, lecz wyłącznie i jedynie Państwo.

I tu staje przed Ligą Morską i Kolonjalną nowe olbrzymie i nieograniczone w możliwościach zadanie wyprowadzenie brata polskiego w świat, już nie tylko jako siłę roboczą, przedstawiającą wartość mięśni, lecz także jako pioniera i poszukiwacza i odkrywcę dobrych zarobków, dobrego handlu, uczciwej sprzedaży bez pośredników, własną flotą, włas-



Dźwigi w porcie gdynińskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



nym agentem wprost do konsumentów świata, by wykorzystać w ten sposób wszystko to, co daje morze pod względem gospodarczym.

To, co mówię, to nie są mrzonki i fantazje oficera. Poza granicami Rzeczypospolitej, rozrzucone po całym świecie, żyje osiem milionów Polaków. Tych osiem milionów Polaków musimy przemienić w osiem milionów konsułów handlu i przemysłu polskiego, w osiem milionów agentów rękodzieła polskiego.

L. M. i K. podejmuje wielką ofensywę myśli gospodarczej, głosi hasło imperjalizmu gospodarczego, szuka terenów dla planowej emigracji i kolonizacji. To są sprawy obliczone nie tylko na dziś, lecz i na jutro dla dzieci naszych i ich praprawnuków. Czyż mamy pozwolić, by dzieci nasze gnily w bezrobociu? Czyż kryzys rozwiążemy nie nierobieniem?

Trzeba patrzeć i myśleć o pięć minut naprzód, bo kryzys skończy się tak, jak się zaczął.

Musimy więc poprzeć ideę L. M. i K., musimy jej dać środki, pieniądze.

I tu chciałbym wysunąć pewną myśl, nie nową, co prawda, lecz jeszcze niezrealizowaną. Na terenie Województwa Krakowskiego jest 22.000 stowarzyszeń, 2.000 gmin, kilka tysięcy szkół, spółdzielni, fabryk, organizacji, kilkadziesiąt miast, słowem kilkadziesiąt tysięcy mniejszych i większych zbiorowisk ludzkich dla których wpłata 1-go złotego miesięcznie na cele Ligi, mimo kryzysu, mimo biedy, jest najzupełniej realną możliwością.

Tych kilkadziesiąt tysięcy członków-stowarzyszeń, wpłacając złotówkę miesięcznie, a otrzymując wzamian egzemplarz miesięcznika „Morze”, staną się temsamem komórkami propagandy

myśli morskiej, zapłodnią umysły szerszymi sprawami, pobudzą niejednego do czynu.

Czyż nie warto dla takiej sprawy poświęcić złotówkę lub 50 groszy, bo skala opłat członkowskich jest w L. M. i K. bardzo duża i każde stowarzyszenie, czy zbiorowisko, czy gmina, czy miasto, może pozatem opodatkować swoich członków składkami 10-groszowymi, jako członków zbiorowych.

Lecz to jest tylko jedna strona zagadnienia. Zagadnienia środków na propagandę morza, propagandę gospodarczą, kolonialną, na studia, na poszukiwania.

Lecz czyż sędzicie, że ten wspaniały rozkwit naszych spraw morskich, te wspaniałe wykresy naszej ekspansji, obrotów morskich nie drażnią naszych sąsiadów? Czy jest ktoś, kto sądzi, że rybacy nasi, flota nasza nie wymagają ochrony przed zakusami sąsiadów naszych? Czy jest ktoś, kto myśli, że to dla zabawy niemieckiej działy buduje się potężne krążowniki, ogień i zniszczenie niosące?

Od tysiąca lat na zachodzie Polski bez zmian! Od dziesięciu wieków krok za krokiem, pędź ziemi za pędzią cofamy się od Lignicy, Wrocławia, Szczecina, Głogowa na wschód. Nadludzkim, boskim zrządzeniem losów utrzymaliśmy się ostatnim tchem, ostatnim skurczem woli na skrawku brzegu morskiego.

Czyż mamy spać spokojnie dlatego, że kanclerz Niemiec pakt podpisał? Czy paktem tym ochronimy Kaszubów od krążowników o tonażu 10.000 ton, które się budują pomimo paktu? Musimy bronić ich od zagłady! „Forty na cyplach Helu, Oxywji, Kamiennej Górze muszą osłonić to pracowisko od pokuszenia się o nie wroga. Rozłożyć się muszą pod Głogó-

rami, Oxywją, szeregi grubych kominów okrętów wojennych z ich wieżami, z paszczami armat i złowieszczym łożyskiem straszliwej torpedy”.

Oto wizja przygotowań obronnych, widziana przez Żeromskiego, którą nikt inny, tylko my musimy wykonać.

W tym celu powstał przy L. M. i K. F. O. M. o charakterze dobra publicznego. Na czele zarządu F. O. M. stoi Delegat Rządu generał Sosnkowski, a kontrolę sprawuje Najwyższa Izba Kontroli. Maximum gwarancji, że nie na złodziejstwo naród polski dawać będzie pieniądze.

Fundusz Obrony Morskiej musi jeszcze zebrać w tym roku siedem milionów złotych. Na nasze Województwo wypada z tego 700.000 złotych, czyli 35 groszy na głowę mieszkańca. Odpowiedzą wam na to, że kryzys, że płacą już, że nie ma pieniędzy, że za dużo, że nie można i milion innych trudności wysuną obojętni.

Odpowiedzcie im na to słowami poety:

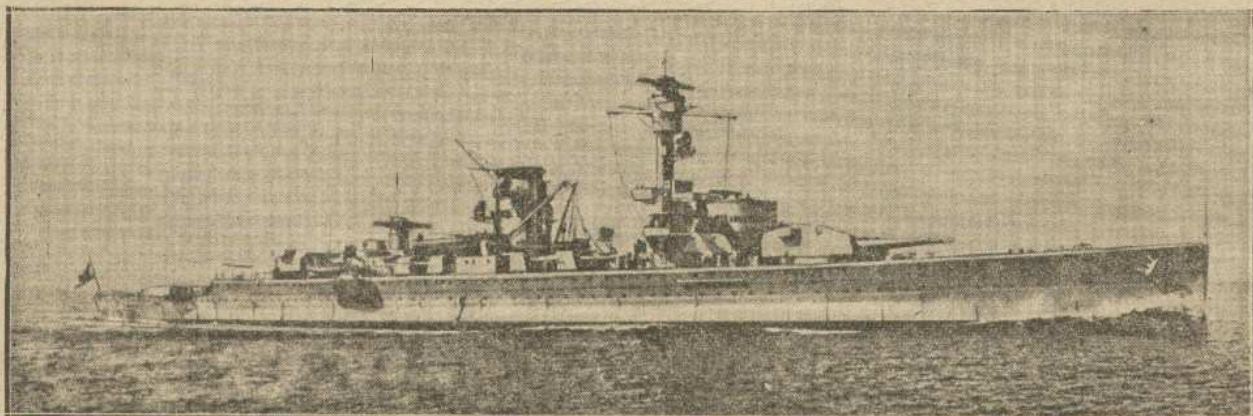
„Wy, którzy zdrowymi płucami wciągnąć będziecie zmuszeni wicher wojenny, gdy w nas uderzy, i na bagnętach waszych rozpiąć sławę zwycięstwa, patrzcie dziś pilnie na Prusy Wschodnie.

Betonowymi rowami łączy tam sąsiad nasz jezioro z jeziorem.

Chce oto, żeby ostatni szczątek kaszubski oddany był na zniszczenie. Chce, żeby język przedziwny, prastary, przecudny, przebogaty, ostatni ślad mowy ludów w wywabianych, do nogi wytrawionych uległ do cna zagładzie”.

Oto istota rzeczywistości na zachodzie i północy Polski.

Powiedzcież obojętnym, niech wybierają między ich groszami na Fundusz Obrony Morza, a utratą morza, Pomorza i zagładą Kaszubów.



Pancernik niemiecki „Deutschland”

Jane 1933

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Wizyta Polonii Parańskiej na „Darze Pomorza”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„DAR POMORZA” NA WODACH PARAŃSKICH

Napisał Władysław Neuman, Kurytyba

Wiele się dzisiaj mówi o sentymencie szerokiej rzeszy wychodźstwa naszego dla Macierzy. Że sentyment taki istnieje, że więzi łączące emigrację ze starym Krajem są faktycznie silne, że Polonia w dalekiej Paranie nie utraciła zainteresowania dla przejawów życia politycznego i gospodarczego w dalekiej Ojczyźnie, tego dowód mieliśmy ponownie w szczerym entuzjazmie, z jakim witano „Dar Pomorza”, w serdecznej gościnności, jaką starano się okazać załodze statku.

Wpłynięcie „Daru Pomorza” do zatoki, nad którą leży miasteczko Paranagua, i zakotwiczenie w dniu 2-go grudnia odbyło się szczęśliwie. To słowo szczęśliwie brzmi zapewne nieco dziwnie, ale wejście do zatoki Paranagua jest bardzo trudne, czego najlepszym dowodem fakt, że nawet statki regularnej żeglugi przybrzeżnej z

reguły korzystają z usług pilota. Wejście bowiem do zatoki zamknięte jest dużą wyspą „Ilha do Mel” (Wyspa Miodu), dookoła której znajdują się pokryte wodą ławice piaszczyste. Wejście to, wytyczone bojami między północnym wybrzeżem wyspy, a łodem stałym, w najgłębszych miejscach nie przekracza przy średnim stanie wód 6,5 m, to też przejście tej ławicy zwanej tutaj „barra” dla statku, którego zanurzenie przekracza jak np. „Daru Pomorza” 5 m, — może być szczególnie przy dużej fali, o co na wybrzeżach oceniano nie trudno, ryzykowne.

Na drugi dzień, po przybyciu „Daru Pomorza” do Paranagua, wyjechał z Kurytyby na powitanie statku, o którego wejściu powiadomiono naszą placówkę telefonicznie, cały niemal personel konsulatu, przedstawiciele polskiej

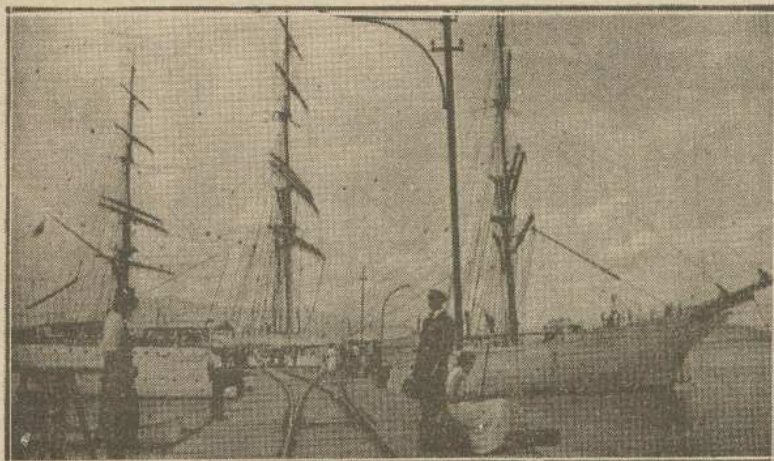
prasy i Komitetu Przyjęcia „Daru Pomorza”, wreszcie z ramienia władz brazylijskich Sekretarz Stanu Albano Drumond dos Reis. Holownikiem motorowym Rządu Stanowego „Parana” udano się na pokład „Daru Pomorza”, gdzie nastąpiło oficjalne powitanie i ustalenie programu pobytu statku na wodach parańskich, poczem komendant „Daru Pomorza” wraz z oficerami podejmowali gości z tradycyjną polską gościnnością. Przy tej sposobności wyroby Polskiego Monopolu Spirytusowego znalazły wśród gości tak licznych, a co ważniejsze, „gorliwych” znawców, że dopiero wieczorem udano się motorówką na ląd, do hotelu „Winz”. W miłym nastroju, przy improwizowanej muzyce, bawiono się do późnej nocy.

Stosunek władz stanowych do komendy statku był bardzo przychylny tak, że „Dar Pomorza” ko-

rzystał z przywilejów daleko idącej gościnności. Na trzeci dzień po wejściu do portu, usunięto z pokładu urzędników celnych, pozostawiono załozde zupełną swobodę komunikowania się z lądem i zwolniono statek od opłat portowych. Natomiast najbardziej nawet przychylnie naszym marynarzom „czynniki” miarodajne z placówką polską w Kurytybie na czele, nie mogły zapewnić statkowi pogody. Lało też niemal codziennie przez cały czas postoju „Da-

mal przez piękne kurytybianki. Zabawa przeciągnęła się do wieczora i z żalem opuszczano „Dar Pomorza”.

Oprócz tej wycieczki Komitet przyjęcia „Daru Pomorza” zorganizował przy współudziale wszystkich Towarzystw polskich w Kurytybie, akademię dla oficerów, uczniów i załogi statku, połączoną z zabawą taneczną w dniu 26 grudnia r. ub. oraz bal Związku Pracy Obywatelskiej Kobiet w sali Związku Polskiego, który się



W. porcie Paranaguá

ru Pomorza”, co utrudniało oczywiście programowe ćwiczenia szalupowe, nie zniechęciło natomiast licznych wycieczkowiczów z Kurytyby, którzy, aby wyrazić swój sentyment dla dalekiej Ojczyzny i zaspokoić swoją ciekawość, lub zainteresowanie, jak wygląda polski statek, zjeżdżali pojedynczo, lub grupami do Paragua, ku utra-
pieniu zapewne zacnego komendanta, bo wiecznie powtarzające się zwiedzanie statku odrywało młodzież od pracy.

Oficjalna, gremjalna wycieczka Polonji parańskiej odbyła się dn. 17 grudnia. Brało w niej udział 257 osób. Osobnym pociągiem udano się do Paragua w wesołym nastroju, mimo deszczu, który niestety towarzyszył wycieczce przez cały niemal dzień i unicestwił nadzieję na jedyne w swoim rodzaju widoki, jakie z okien wagonu w piękną pogodę roztaczają się w górach „Serra do Mar”. Zato na statku deszcz bynajmniej humorów nie popsuł. Rozpięte brezenty chroniły od deszczu, to też zaraz po nabożeństwie odezwały się skoczne dźwięki i komu nogi jeszcze jako tako służyły, brał udział w zabawie. Nasi młodzi marynarze, rozrywani byli nie-

odbył dnia 5 stycznia. Dzięki temu, iż przyjęcie marynarzy podzielone zostało na dwa wieczory, cała niemal załoga na zmianę w 2 partjach mogła brać udział w przyjęciach i zwiedzić stolicę Paragui, — tembardziej, że koszt przejazdu naszych marynarzy z Paragua do Kurytyby i z powrotem pokrył Komitet.

Wyjście „Daru Pomorza” w dalszą drogę zapowiedział komendant kpt. Maciejewicz na dzień 11 stycznia. Uzupełniono zapasy, a niezmordowany profesor Roszkowski powrócił na pokład ze swych wycieczek w głąb lądu w towarzystwie pasażerów z parańskiego świata zwierzęcego, przyszłych „pensjonariuszy” warszawskiego Ogrodu Zoologicznego i licznych skrzyń z cennymi okazami fauny, przeznaczonymi dla Muzeum Zoologicznego.

Dnia 11 jednak o godz. 6-ej rano skonstatowano brak 3 ludzi z załogi statku. Zdezertorowało mianowicie 2 chłopców okrętowych i 1 młodszy marynarz, — zapewne w mniemaniu, że Brazylija jest rajem na ziemi. Oczywiście to niespodziewane zniknięcie trzech ludzi, zmusiło komendanta do pozostania w porcie dalszych 24 go-

dzin, wystosowania meldunku i t. d. Aby nie tracić więcej cennego czasu, zdecydował komendant wyjście dnia następnego, mimo pechowego podobno piątku. Tym razem uprzedzenie komendanta do feralnego piątku wydało się uzasadnione. Na drugi dzień po wyjściu „Daru Pomorza” z Paragua, stan chorego od kilku dni, stewarda Topolskiego tak dalece się pogorszył, że zdecydowano skierować statek do najbliższego portu. Do Paragua powrót był ryzykowny wobec dużej bardzo fali, wzięto więc kurs na port St. Francisco do Sul w Stanie St. Catharina. Przy wejściu do portu spadł z foka-reli uczeń Kijewski, tak jednak szczęśliwie upadając na pokład, że wyszedł cało z wypadku, który łatwo mógł skończyć się tragicznie. Po ulokowaniu stewarda, którego stan nie wróżył nadziei utrzymania go przy życiu, podniesiono kotwicę w porcie S. Francisco dnia 15-go stycznia o godz. 13-ej. Steward ś. p. August Topolski zmarł następnego dnia.

W dniu wyjścia statku z Paragua nadeszło do Centralnego Związku Polaków pismo od załogi „Daru Pomorza” treści następującej:

„Do Komitetu Przyjęcia Statku Szkolnego „Dar Pomorza”.

Opuszczając wody gościnnej ziemi parańskiej, w imieniu całej załogi statku szkolnego „Dar Pomorza” składamy szczerze marynarskie podziękowanie ofiarnemu Komitetowi Przyjęcia za nieszczerzenie trudów dla uprzejmienia nam najmielszego pobytu wśród Rodaków.

Opuszczamy Was z niekłamanym żalem, bo pobyt wśród Was dowiódł nam, jak serdeczne nici uczucia wiąże Wychodźstwo polskie z Macierzą.

Dni szczęśliwe, spędzone wśród Was, długo żyć będą w naszej pamięci.

Kapitan

(—) K. Maciejewicz.

W imieniu oficerów

(—) T. Meissner.

W imieniu instruktorów

(—) S. Gorazdowski.

W imieniu załogi

(—) J. Grzelak.

W imieniu uczniów

(—) J. Grycz.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

WYCHOWANIE WODNE A SZKOŁA

Napisał M. Socha, Warszawa Znalezione na: www.magemar.com.pl



Nasze sprawy morskie są zagadnieniem społecznym i państwowym z kategorii tych, które powinny wejść w krew narodu, w krew każdego obywatela Rzeczypospolitej. I to zarówno ze względu na ich wagę i znaczenie polityczne, gospodarcze, kulturalne i t. p. i t. p. w chwili obecnej, jak również i dlatego, że są one zagadnieniem dziejowym, występują bowiem na przestrzeni całych dziejów Polski i występować będą zawsze, jako jeden z najważniejszych problemów państwowych, bo zdecydowały o sile i znaczeniu naszego państwa. Stąd — jeśli w jakiegokolwiek dziedzinie życia konieczna jest przebudowa psychiki naszego narodu — to właśnie w dziedzinie jego stosunku do zagadnień morskich.

Dlatego też współczesna szkoła polska, która podjęła hasło i trud przebudowy duszy narodu, musi podjąć hasło i trud przebudowy tej duszy również i w odniesieniu do spraw morskich — musi poprzeć i do programu swej pracy przyjąć rzucone przez Ligę Morską i Kolonjalną hasło wychowania wodnego społeczeństwa.

Wychowanie wodne to nic innego, jak tylko wychowanie obywatelsko-państwowe, jak tylko dążność do uświadomienia jednostki, do uaktywnienia jej w stosunku do jednego z najważniejszych zagadnień państwowych w zakresie obrony granic i gospodarstwa narodowego — to tylko nauka zbiorowego działania całego społeczeństwa na jednym z najważniejszych odcinków państwowo-twórczej pracy.

Idea wychowania wodnego, propagowana przez Ligę Morską i Kolonjalną pokrywa się całkowicie z ideą wychowawczą szkoły polskiej. Dlatego słuszne jest, aby idea ta znalazła właściwy wyraz w programach nauczania dla wszystkich typów szkół i w podręcznikach dla tych szkół przeznaczonych.

Na jednym z kursów dla nauczycielstwa szkół średnich, ktoś z prelegentów (wizytator ministerjalny) wyraził się: „Tylko, na Boga, panowie, mówcie mniej o Gdyni”. Podobno Gdynia stała się plagą szkoły. Każdy nauczyciel, na każdej lekcji, przy każdym przedmiocie i przy każdej okazji, jedzie uparcie do Gdyni.

Może to jest i błąd metodyczny, może nawet nieudolne podejście do tego bardzo poważnego zagadnienia, skoro, wedle krążącej na cytowanym kursie anegdoty, każdy uczeń zapytany, na czym nauczyciel skończy lekcję, odpowiadał z uśmiechem: „na Gdyni”. W żadnym jednak wypadku nie jest to dowodem, że szkoła poświęca zagadnieniom morskim zbyt

wiele miejsca i że w programach nauczania uwzględnia postulat wychowania wodnego młodzieży.

Gdynia powinna zająć w programach nauczania takie miejsce, by stała się nie tylko nazwą portu, lecz także, aby słowo „Gdynia” było symbolem stosunku narodu polskiego do spraw morskich.

Fakt, że nauczyciel przy każdej okazji rusza z miłością „na Gdynię”, dowodzi raczej, że wyczuwa on całkowicie konieczność nastawienia młodzieży na morze, ale nie wie, jak podejść do tej pracy. I nie dziwnego, że nie wie. My wszyscy Polacy, z nielicznymi tylko wyjątkami, jesteśmy laikami w sprawach morskich. Programy i podręczniki szkolne powinny nauczycielowi ułatwić to zadanie, wskazać najwłaściwszą drogę.

Boć przecie nasze sprawy morskie nie ograniczają się tylko do samej Gdyni, ani nawet wybrzeża morskiego. Obejmują one wielki kompleks zagadnień, jak: sprawa wykorzystania dostępu do morza pod względem gospodarczym, jak zagadnienie floty handlowej i wojennej, tranzyt, rybołówstwo, ekspansja gospodarcza i kolonjalna, emigracja i wiele innych, jak znaczenie dostępu do morza pod względem politycznym i kulturalnym, jak wreszcie poznanie tych spraw w płaszczyźnie historycznej i porównanie z ekspansją morską innych narodów. Do tego kompleksu należy również zagadnienie żeglugi śródlądowej, spławność i znaczenie gospodarcze naszych rzek, jezior i kanałów.

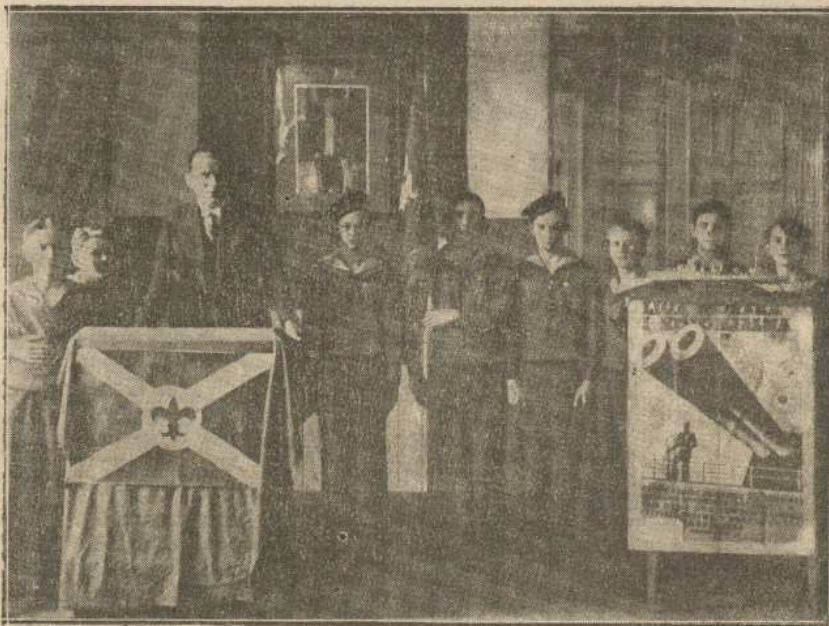
O Janie z Kolna, Arciszewskim i tyłu innych naszych podróżników morskich niema najmniejszej wzmianki

ani w programach, ani w podręcznikach szkolnych. O tem, że nasz lennik kurlandzki posiadał kolonie zamorskie, nie dowie się młodzież nigdy, jeśli z Ligą Morską i Kolonjalną się nie zetknie.

Trzeba koniecznie budzić w samym społeczeństwie nie tylko zainteresowanie dla tych spraw, ale i pewnego rodzaju kult dla morza i wody w ogóle. Dlaczego tylko do Gdyni ma prowadzić nauczyciel polski młodzież? Czyż nasze przepiękne jeziora, rzeki i kanały, z królową Wisłą na czele, nie wartą są bliższego poznania? I czy to nie będzie również wychowanie wodne, a więc i na stawienie na zagadnienia morskie?!

Wszystkie te sprawy mogłyby znaleźć właściwe im miejsce w programach i podręcznikach historii, geografii i nauki o Polsce współczesnej. Nawet i programy wychowania fizycznego i zajęć praktycznych mogłyby przyjąć w niej kurs idei wychowania wodnego. Nauka pływania, kajakowanie, budowa sprzętu wodnego — dałyby się z powodzeniem wprowadzić na pewnych szczeblach nauczania szkolnego, jako, że młodzież łączy do wody i wymienionych wyżej zajęć.

Możnaby wywodom tym uczynić zarzut, że prowadzą ku temu, aby szkoła uwzględniała w swym programie i to w sposób uniwersalny wszystkie zagadnienia społeczne. A tymczasem szkoła, jako instytucja z natury swej nauczająca i wychowująca w sensie ogólnym, dać musi wychowankom swym przedewszystkiem pewne wiadomości i sprawności ogólne, nie tylko pod kątem widzenia intere-



Uroczystość morska w gimn. im. Władysława IV w Warszawie

su państwa, ale i interesu osobistego wychowanka.

I słusznie. Nikt nie może wymagać, aby szkoła porzuciła swe specyficzne cele i stała się wyłącznie szkołą służby społecznej. Może ona jednak i powinna, tembardziej że przyjęła na siebie obowiązek wychowania obywatelsko - państwowego, znaleźć w ramach swego programu dostateczną ilość miejsca i czasu na te zagadnienia społeczno - państwowe, z którymi, ze względu na ich charakter i znaczenie, zapoznać trzeba obywatela Rzplitej w interesie jego wła-

snym i ogólnym. A takimi sprawami są właśnie zagadnienia morskie.

Historja niemieckiego „Flottenvereinu” uczy nas dobitnie, że aby państwo mogło stać się silne na morzu, musi ono sięgnąć do społeczeństwa wszelkimi drogami, jakie ma do dyspozycji. Wiemy, że nauczyciel niemiecki szedł z ideologją „Flottenverein'u” do szkoły, sięgał do młodzieży — i kto wie, czy temu właśnie nauczycielowi nie zawdzięcza Rzesza faktu, że w stosunkowo krótkim czasie stała się potęgą morską i dziś, mimo klęski i bezrobocia, mimo rozbro-

jenia i traktatu wersalskiego, jest największą potęgą morską na Bałtyku i sięga po prawo do tej potęgi na wszystkich morzach świata.

Czy szkoła polska nie powinna sięgnąć do wzorów naszego sąsiada i zarazem poważnego konkurenta na morzu—oto pytanie, na które powinny odpowiedzieć władze szkolne, pracujące w tej chwili nad wydaniem nowych programów nauczania i nowych podręczników szkolnych dla wszystkich naszych szkół.

LOTNICTWO MORSKIE

Napisał kmr. Karol Durski - Trzaska, Warszawa

Konieczność bezpiecznego wykonania lotów ponad morzami stworzyła wodnosamolot. Wymagania stawiane wodnosamolotom polegały na możliwości wzbijania się z powierzchni wody i osiadania na wodzie. Po dłuższych i żmudnych doświadczeniach osiągnięto wytknięty cel i otrzymano zarazem możliwość wykorzystania tak wspaniałych i tanich lotnisk, jakie przedstawia większa część globu ziemskiego w postaci oceanów, mórz, jezior i rzek.

Z chwilą wybuchu wojny światowej prawie wszystkie państwa o znaczeniu morskiem posiadały pewną ilość wodnosamolotów. Nie zdawano sobie jednak sprawy ze znaczenia tego sprzętu. Z pewnem niedowierzaniem patrzono na poczynania tej, zupełnie nowej, broni. W miarę postępowania wojny nabrało lotnictwo morskie coraz to większego znaczenia. W wodnosamolotach znaleziono pierwszorzędny środek do wykrycia i zwalczania łodzi podwodnych i min morskich. Woda morska dzięki wielkiej zawartości soli osadza bardzo szybko wszelkie nieczystości i jest przez to wyjątkowo przezroczysta. Samolot, lecący na niedużej wysokości (300—500 m), doskonalie widzi każdy większy przedmiot, znajdujący się pod wodą. Coraz częściej lotnictwo morskie użyte zostaje do współpracy z okrętami. Praca ta polegała na zabezpieczeniu okrętów przed nagłym atakiem nieprzyjaciela.

Zasadniczy rozwój lotnictwa morskiego następuje dopiero po ukończeniu wojny światowej i trwa bez przerwy nadal. Omal codziennie czytamy w gazetach o nadzwyczajnych wyczynach pojedynczych wodnosamolotów lub

też całych eskadr. Wszystkim żywo w pamięci pozostaje wspaniały i jedyny w swoim rodzaju przelot włoskiej eskadry wodnosamolotów z Europy do Chicago i z powrotem. W jesieni roku ubiegłego, dokonany został w rekordowym czasie przelot na dużym wodnosamolocie z Odesy poprzez Azję do Petropawłowska na Kamczatce. Jako lotniska służyły rzeki i jeziora. Niedawno powrócił z przelotu Marsylia — Natal francuski wodnopłatowiec komunikacyjny „Krzyż południa”. Rekord szybkości dla samolotów ustanowiony został przez wodnosamolot, osiągający niewiarogodną szybkość 700 km na godzinę, czyli 200 m na sekundę (pociąg pośpieszny przeciętnie 70 km na godz.). W tej chwili odbywa się lot eskadry wodnosamolotów marynarki wojennej St. Zjed. Am. Płn. naokoło świata.

Wodnosamolot składa się zasadniczo z jednej lub dwóch łodzi, do której przyczepione są płaty (skrzydła). W łodzi tej mieści się załoga, pasażerowie lub towary oraz wszelkie zapasy. Jeden z największych wodnosamolotów DOX waży przy pełnem obciążeniu blisko 50.000 kg, z czego przypada na sama benzynę 20.000 kg, czyli 2 cysterny kolejowe. Wewnątrz łodzi i w

skrzydłach wygodnie umieścić można blisko 160 pasażerów. Do utrzymania w powietrzu takiego kolosa trzeba aż 10 silników o łącznej sile 5000 koni mechanicznych. Rozpiętość skrzydeł przekracza 45 m. Samoloty typu DOX używane są w Niemczech i Italji. Inny wodnosamolot wojсковy, budowany ostatnio w Anglji, może przy pełnem obciążeniu utrzymać się w powietrzu 12 godzin, pokrywając przestrzeń 2.500 km. Wodnosamolot ten posiada w swej łodzi wszystkie urządzenia, które potrzebne są załodze do normalnego życia. Wyposażony jest w łóżka, umywalnię, kuchnię i spiżarnię, nawet małą motorówkę. Pomimo napozór tak pokojowego urządzenia, jest to jednak samolot bardzo groźny. Zabiera on ze sobą ponad 2.000 kg ciężkich bomb i uzbrojony jest w armatkę szybkostrzelną oraz kilka karabinów maszynowych. Niektóre samoloty uzbrojone są w torpedy i spełniają funkcję torpedowca, atakując okręty nieprzyjacielskie z małej wysokości.

Zasadniczo jednak lotnictwo morskie ściśle związane jest z działalnością floty i wspiera okręty w wykonaniu ich zadań, dając wspólnie do zwalczania nieprzyjaciela na morzu.

Pan General Gustaw Orlicz - Dreszer

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Warszawa

W hołdzie dla Pierwszego Marszałka Polski deklarowali w dniu Jego imienin pracownicy i lekarze instytucji ubezpieczeń społecznych Okręgu Jedenaście tysięcy złotych na Fundusz Obrony Morskiej.

Mańkowski

Dyrektor Okręgowego Urzędu Ubezpieczeń Poznań.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

WYŚCIG ZBROJEŃ, A NIE ROZBROJE NIE

Komisja morska parlamentu francuskiego, po długich, bo ciągnących się od szeregu miesięcy dyskusjach, uchwaliła otwarcie kredytów na realizację programu morskiego na rok 1934. Program ten przewiduje budowę drugiego pancernika typu „Dunkerque” dla zastąpienia jednej jednostki typu „Courbet”, która w krótkim czasie osiągnie granicę wieku.

Wobec zupełnie odnowionego składu zespołów wywiadowczych brak nowoczesnych okrętów liniowych stał się ostatecznie aż nadto jaskrawy. W układaniu z roku na rok powyższej uchwały nie miała odczekała rola nadziei, iż Konferencja Rozbrojeniowa dojdzie ostatecznie do pewnych chociażby minimalnych wyników.

Lecz nadziei tej nikt już chyba nie żywi. Stanowiska poszczególnych sygnatariuszy traktatu Waszyngtońskiego i Londyńskiego rozbiegają się w sposób zaskakujący: nie sposób pomyśleć już nie tylko o możliwości ograniczenia globalnych cyfr tonażu dla poszczególnych państw, ale nawet o jednorodnej uchwale ograniczającej pewne dane zasadnicze w poszczególnych kategoriach okrętów, jak wyporność lub maksymalny kaliber dział.

Co się tyczy tonażu globalnego, polityka morska Japonii dobitnie wykazuje, że o odnowieniu postanowień traktatu Waszyngtońskiego mowy być już nie może. Wykorzystała ona przyznanie kontyngenty co do tonny, a w przyszłości nigdy się nie zgodzi na inny stosunek względem floty amerykańskiej jak 1:1. Zresztą ewenementy na Dalekim Wschodzie utrwaliły, jeżeli nie „de jure” to przynajmniej „de facto”, jej stanowisko na gruncie międzynarodowym, usuwając możliwość jakichkolwiek presji ze strony pozostałych sygnatariuszy tego traktatu. Sygnatariusze ci więc niepokoją się: jedni radzą tajemniczo w Singapoore drudzy ze względów „humanitarnych - społecznych” zatrudniają bezrobotnych na stocznich wojennych.

Pod względem zaś ograniczenia danych zasadniczych w poszczególnych kategoriach nieprzejednane jest stanowisko Anglii, która w żadnym wypadku nie dopuści do dalszego obniżenia obecnych cyfr. Wychodzi ona zresztą z bardzo słusznego założenia: w razie ograniczenia np. wyporności okrętu liniowego do 10.000 tonn, państwo o silnie rozwiniętym przemyśle budownictwa okrętowego będzie zawsze w stanie, na wypadek wojny, stworzyć sobie w ciągu 20—30 miesięcy zespół jednostek o wyporności np. 20.000 tonn, która mu da bezwzględna przewagę nad zespołem okrętów a 10.000 ton. Natomiast przy znacznie wyższej granicy

tej wyporności, możliwość podobnego zaskoczenia maleje praktycznie do zera wobec szalonych kosztów, jakie pociąga za sobą budowa dużych okrętów liniowych.

Budowa drugiego „Dunkerque” więc postanowiona. W Niemczech drugi „kieszonkowiec” „Admirał Scheer” na ukończeniu, trzeci będzie spuszczonej na wodę w ciągu czerwca b. r. Jak na to zareagują Włochy?

Jak — niewiadomo, lecz napewno zareagują. Postawili już armię i lotnictwo na silnych podstawach nowoczesnego sprzętu — przyszła więc teraz kolej na marynarkę, którą gwałtownie się odmładza. Poczynając od dołu, jak wszędzie, po linii najmniejszego oporu: torpedowce, kontrtorpedowce, łodzie podwodne, lekkie i ciężkie krążowniki. Lecz i tam nadeszła chwila powzięcia poważnej decyzji: przed areopagiem włoskich władz morskich stoją teraz pancerniki „Cavour” i „Cesare”, żywot których dobiega końca.

Ruch więc w interesie. Stocznice całego świata tłustszych nieco doczekały się lat, rece zacierają, pobłażliwym i ironicznym wzrokiem śledzą rozjazdy i wyczyny Hendersona lub Edena, apostołów gorliwych rozbrojenia ogólnego i pokoju światowego.

L. Lasocki

BUDOWA MARYNARKI AMERYKAŃSKIEJ

Pomimo delikatnych przedstawień ze strony Anglii, że podjęcie zamierzonego programu rozbudowy floty może spowodować taką samą odpowiedź ze strony Imperjum Brytyjskiego — rząd ame-

rykański przedstawił do zatwierdzenia Kongresowi żądania budowy 102 nowych okrętów w okresie do 1939 roku. Jednocześnie Kongres ma zaaprobować propozycje rządu, zmierzające do utrzymania składu marynarki wojennej, po zrealizowaniu przedstawionego programu, na stałym poziomie, w zależności od norm, które zostaną przyjęte przez S. Z. na przyszłej konferencji morskiej.

Dla zrealizowania powyższego programu rząd zamierza zakładać corocznie po 20 nowych jednostek. Koszta wykonania tego zamierzenia będą wynosiły około 516 milionów dolarów.

W chwili obecnej marynarka amerykańska posiada w budowie 54 okręty. Kredyty na ten cel użytkowano częściowo w drodze przekazania 238 milionów dolarów z funduszu na walce z bezrobociem, pozostałe 46 milionów przewidziano w normalnym budżecie marynarki.

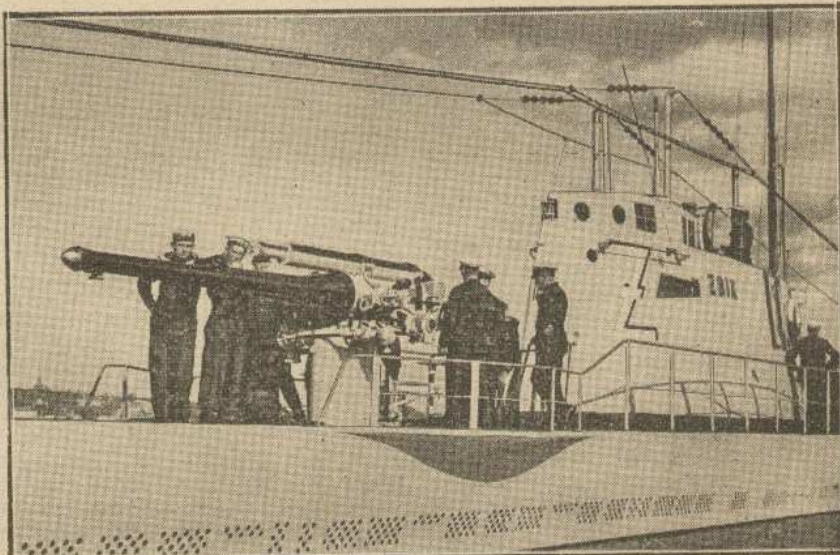
Jednocześnie przewiduje się znaczne wzmocnienie stanów personalnych marynarki, obliczając, że jednostki zostaną obsadzone tylko w 85% w stosunku do pełnych stanów, obecne stany wynoszące 79.000 oficerów i szeregowych muszą być zwiększone co najmniej do 100.000.

S. Z. mają jeszcze 207.000 tonn do wypełnienia normy, przyznanej na podstawie traktatu Londyńskiego, Angli; pozostaje jeszcze 194.688 tonn. Japonia natomiast po przyjęciu ostatnio zatwierdzonego programu rozbudowy floty zmierza już do zrealizowania pełnego kontyngentu, przewidzianego w traktacie.

SZYBKOŚĆ ŁODZI PODWODNYCH

Według źródeł angielskich nowa łódź podwodna „Thames”, zaopatrzona w silniki nowego typu, pracujące na ciężkich olejach, osiągnęła podczas prób rekordową, jak dla łodzi podwodnych szybkość 22,5 węzłów.

Podczas wojny światowej Anglicy wybudowali serię łodzi podwodnych typu „K”, łodzie te mogły rozwinać dzięki turbinowym silnikom do 24 węzłów, jednakże po wojnie zaniechano dalszej budowy łodzi podwodnych tego typu, ponieważ okazały się one nieodpowiednie ze względu na bezpieczeństwo.



Łódź podwodna „Żbik”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JAK PÁN PASEK JECHAŁ PRZEZ MORZE W DZIEŃ WIELKIEJNOCY 1569 R. NA NABOŻEŃSTWO DO ARHUSEN



Delektowałem się wprawdzie przejażdżką na morzu, ale też raz wielkiego nabawiłem się strachu, a to z tej przyczyny. Zachciało mi się morzem jechać na nabożeństwo wielkanocne do Arhusen, gdzie stał wojewoda (Czarniecki), bo i bliżej było morzem, niżeli lądem i dlatego też żeby koni nie turbować. Jechałem tedy w sobotę, bo morze igrało, ale od północy ustawszy, puściliśmy się w drogę, ufając marynarzom, że nie zbłądzą; noc była bardzo ciemna; udali się k'sobie ku Zelandii, mnie zaraz to nie podobało się, że bardzo długo jedziemy, a mił tylko 6. Pytam się, czy dobrze jedziemy? Odpowiedzą, że im to nie nowina w nocy jeździć i że pewno nie zbłądzą. Dopiero jak już dość długo jedziemy, poczęli się trwożyć, poznawszy błąd. Poradziwszy się jeden z drugim chcieli się lepiej naprostować, tymczasem pojechali gorzej. Jedziemy tedy do uprzykrzenia; nie widać tylko niebo a wodę; a że ja miałem bardzo bystry wzrok, pierwszej niżeli oni obaczyłem jakieś budynki. „Oto po lewej ręce widać, jak się zdaje, jakieś miasto”. Oni, tego nie widząc, mówią: „Niech Pan Bóg broni tego, aby nam się z lewej strony miasto pokazało miasto; po prawej stronie powinno być nasze miasto”. Jedziemy bliżej, aż tu okrety się a w porcie Nijköping. Dopiero trwoga okrutna. Ucieszyliśmy się jednak, aż zegar począł bić, i ruszyliśmy potem w bok cichusieliko; w tem dojrzała nas straż i woła: „Wer da!”. Nic się nieodzywamy. Drugi raz woła: „Wer da!”. Ja mówię owemu swemu gubernatorowi: „Powiedz, że jesteśmy rybacy”. Takci tedy odpowiedział. Straż pyta „z kąd?”. Odpowiedział: „z tego tu ładu”. Kiedy straż weźmie burceć, źle życzyć: „O szelmo! dy to już święto, dy to już Wielkanoc”. My na to nuż w sześciu wiosłami robić, udając się do ładu, nie na morze, żeby się nie domyślił. Już też troszke znaczył się świt, a w tem poczęli z armaty strzelać w tyle nas; dopierom się domyślił, że to już jutrznia, i mówię: „Otóż patrzcie to jest Arhusen, gdzie strzelają”. „O, na Boga! nie jest to Arhusen, ale Kopenhaga, gdzie przy obłęze-

niu strzelają”. Ja im powiadam, że nie; że to u nas jest zwyczaj strzelać podczas jutrzni Zmartwychwstania Pańskiego. Pomiarkowali się nareszcie, że właśnie tam jest Arhusen, i już poznali owe tameczne łady i port, postrzegli się już, w którym są miejscu. Dopiero, oddawszy się Panu Bogu, kiedy to nie poczyniemy wszyscy wiosłami robić, aż żebro za żebro zachodziło, udając się wprost ku owemu strzelaniu. Nie ujechawszy ledwie mile od owych okretów skoro oświło (a na morzu miła tak się widzi jak na ziemi kilka staj), postrzegli nas; kiedy to suną się za nami szczęście barek, kiedy my też poczyniemy chyżego zaciągnąć. Gromi nas ze dwie mile, a widząc, że tak ten szczerze pracuje, co chce uciec, jak i ten, co chce dogonić, a podobno zrozumiałwszy coś po morzu, stanęli, potem się i wrócili. Jedziemy dalej, aż mówi starszy marynarz: „Unikliśmy rak jednego nieprzyjaciela; drugi, sroższy, grozi nam: to jest burza. Trzeba się modlić i pracować”. O kiedy się to znowu weźmiemy przeginać już i Arhusen widzimy dobrze, a morze też po kasku ruszać się poczęło! Okrutny nas strach ogarnął i szczerze nabożeństwo, które tak my jako i Lutrzy mieli. Dał tedy Bóg Wszechmogący, że morze nie nagle poczęło igrać, ale z wielką zegarową godzinę tak się pierwszej ruszać poczęło; my też już przynikamy się coraz bliżej do miasta, a woda coraz bardziej skacze. To nas przecie ucieszyło, że wiatr był w bok trochę i pomagał nam do ładu, nie od ładu, a sternik też bardzo umiejętnie kierował. Z miasta nas widzą; patrza, co takiego od nieprzyjacielskiej strony jedzie. Dopiero woda gwałtownie ruszać się poczyniła, dopiero weźmie ciskać wały; aż też jedni robią wiosłami, drudzy wodę wylewają nawet kapeluszami niemieckimi, zgola, czem kto miał, bo nie było tylko jedno naczynie do wylewania wody. Co przypadnie wał, to nas i barkę przykrywa; a co jeden ustąpi człowiek trochę ochłonie, spojrzy, aż cię taki drugi dogania, tak właśnie, jakby cię znowu nowy nieprzyjaciół i ostatnia zguba potykała; ten minie, a inny zaraz następuje; w tem barka trzeszczy, co ja mocuja wały, a Lutrzy woła a: „Ach Herr Jesu Christ!”. Oni na samego tylko syna a Katolicy i na Syna i na Matkę wołają; słowem sprawdza się owa sentencja: „Qui nescit orare, discedat in mare!”, to jest: „Kto się modlić nie umie, niech się puści na morze”. Wpadło mi to przecie na myśl, żem zawołał: „Boże nie daj nam ginać; wszak widzisz, z jaką puściliśmy się intencją, że na chwale i na służbę Twoją”. Z miasta biegła ludźmi z powrozami, które zwy-

czajnie ciskała tonącym, wołając na nas, kiwając; lecz tak my ich, jako i oni nas nie słyszą, bo kiedy morze igra to tak huczy, jakby z dział bił. Tymczasem jużemy też blisko bulwanku, to znowu nas impet wody odrzuca na morze, znowu inszy wał przybije i znowu odrzuci. Aż cię przecie uchwyciliśmy powróż, i dopiero jak też przytarł wał do bulwanku, to tak silnie uderzył, że sternik wypadł na bulwark, a my wszyscy padaliśmy na bok w barkę prawie pełną wody, choć ją ustawicznie wylewano. Tak więc powylazwszy na bulwark jak myszy, cośmy mieli trafić na jutrznię, tośmy i mszy nie słuchali, przyechawszy dopiero przed nieszporem. Poszedłem do gospody; dał mi gospodarz koszulę suchą, uczyniono ciepło w izbie, rozpalwszy wół izby w przekopie, tak jako w korytku nałożono węglami, bo tam taki zwyczaj i porozwieszano suknie moje i czeladzi. Jeść mi dają, nie chce, ale kazałem spory garniec miodu wstawić (bo wina tam źle), nasypałem gwoździków, imbiru, i tom tak pił. Jakem kasek otrzeźwiał, aż mi się też jeść poczęło zachciewać. Posłałem tedy do księdza Piekarskiego, prośząc o święcone jajko i kazałem mu opowiedzieć, w jakich byłem przygodach. Przysłał mi zatem baranka, placków i jajec. Dopierom zażył święconego, a już też był wieczór. Dowiedziawszy się o mnie dobrzy różni przyjaciele, przyszli, a ja u ognia w koszuli siedzę i zagrzewam się owym miodem. Nuż oni pytać coś to robili? Jakoto? Opowiadałem im o swoim strachu, a

Znalezione na: www.magemar.com.pl



jaki taki powinszowawszy mi takiego szczęścia, porozchodzili się. Ja też układałem się spać, bo właśnie po takiej łazni trzeba było wywczasu. Nazajutrz wstawszy, suknie też już poschły, poszedłem do regimentarza, a opowiadając mu o jego pytaniu wczorąszą biedę i dwa strachy, to jest od Szwedów i od wody, rzekł wojewoda: „Już to prawda, że to przygody były niedobre, ale też za to panie bracie, masz wazęć pierwszeństwo nad całym wojskiem, bo ty wojujesz po morzu i po lądzie, a wojsko tylko po lądzie.

Chciał wazęć zburzyć sam Szwecję i nam pałmę sławy wziąć”. Jam odpowiedział: „Jeżeli Chrystus Pan dnia dzisiejszego zburzył państwo nieprzyjaciół dusznych, to i nam trzeba się starać, żebyśmy burzyli państwa nieprzyjaciół cielesnych. A ponieważ wazęć sam mówisz, że dwojaką manierą wojuję, to ja też proszę o dwojaką zapłatę, wodną i lądową”. Tak nażartowawszy się, poszedłem na nabożeństwo. Mówili mi drudzy: „Już teraz pewno będziesz wołał jechać 10 mil lądem, niżeli wodą?”. „Nie myślę o tem, że-

bym się miał tego nieszczęścia lekać, które mnie już wczoraj minęło; kto mnie dnia wczorajszego wybawił ten mnie i w jutrzejszym zachowa”. Jakoż i tak uczyniłem: wysłuchałem mszy św. we środe, wsiadłem w tę gondugę i tak pojechałem. Ale się już trzymał nad ładami, bo nie masz niebezpieczeństwa i małym statkiem po morzu jechać, byle tylko niedaleko od lądu, aby, obaczysz, następnie jaką odmierność, można uciec.

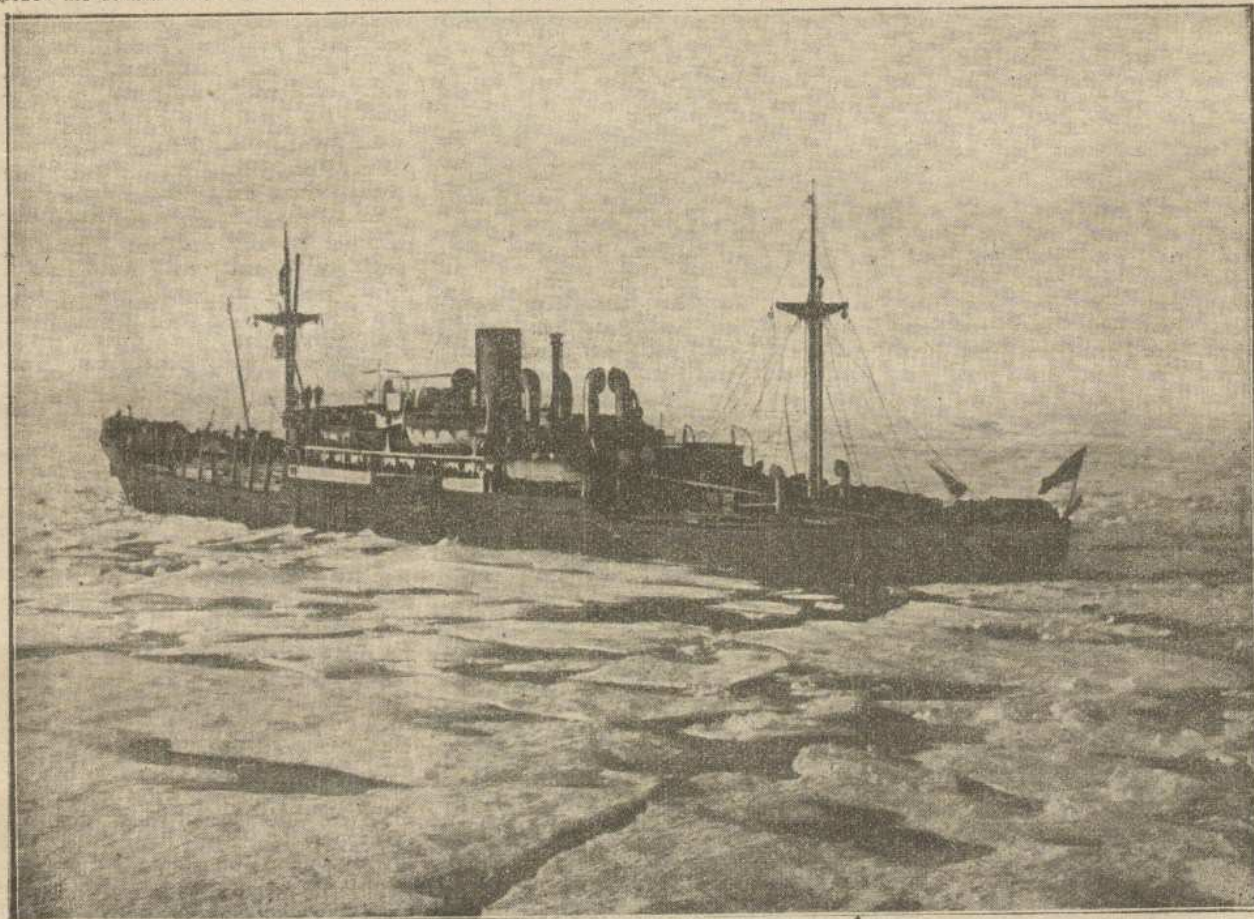
KATASTROFA „CZELUSKINA“

Statek sowiecki „Czeluskin“, mając na pokładzie wyprawę polarną pod kierownictwem prof. Schmidta, wyszedł 10-go sierpnia ub. r. z Murmańska, mając za zadanie przedostanie się do Władywostoku przez cieśninę Behringa. Na statku znajdowało się około 100 osób, w tem 10 kobiet i dwoje dzieci. Gdy statek znajdował się już w cieśninie Behringa, został w pobliżu wyspy Diomida uwięziony przez lody. Gwałtowne burze odepchnęły pole lodowe, w którym znajdował się „Czeluskin“, na północ od wybrzeży Syberji; napór lodów stale się wzmacniał i 13-go lutego, gdy „Czeluskin“ znalazł się o 130 km na północ od przylądka Onmana, został przez nie zmiążdżony i zatonał. Załoga

i członkowie wyprawy zdolali przejść na krę lodową i dać znać przez radio o nieszczęściu. Z Moskwy wysłano natychmiast wyprawę ratowniczą, która zorganizowała swą podstawę na półwyspie Wellena. Tu się szykuje wyprawa na sankach, celem uratowania rozbitków. W obawie pekania kry, na której znajduje się prof. Schmidt ze swoimi towarzyszami, zdecydowano przyspieszyć akcję ratowniczą przez wysłanie na pomoc samolotów. 5-go marca lotnik Lapidewski odleciał z półwyspu Wellena i dotarł do rozbitków. Udało mu się wylądować, zostawić na miejscu zapasy żywności i odciec, zabierając kobiety i dzieci. Akcja lotnicza jest jednak niezwykle utrudniona

przez panujące gwałtowne burze śniegowe i noc polarna. Wobec tego wysłano z Władywostoku statek „Smoleński“, który usiłuje przedostać się do zatoki Opatrzności, położonej na południe od półwyspu Wellena, wiozący samoloty i żywność.

Jednocześnie wysłano z Leningradu znanego lotnika polarnego Bołotowa na dużym samolocie, specjalnie przystosowanym do lotów polarnych. Jeżeli więc kra lodowa, na której znajdują się rozbitkowie, nie ulegnie zniszczeniu przez pekanie lodów, można mieć nadzieję, że niebawem cała wyprawa zostanie uratowana.



s/s „Czeluskin“

Znalezione na: www.magemar.com.pl



PIERWSZE PRZEŻYCIA

Wszyscy emigranci zebrali się na przodzie okrętu. Nastroj uroczysty, bo oto w dali wylania się z wody sine pasmo gór.

— Nareszcie!

— Po trzech tygodniach wody!

— Ta nowa ziemia — jak dotychczasowe marzenia o niej — raczej do chmury niż do prawdziwego lądu podobna.

Ogólny niepokój przed tem, co ma się dopiero zacząć. Stare jarzmo było ciężkie, ale znane — automatycznie na kark wchodziło i bez wielkiego buntu kark ten żarło. Odruch protestu — i teraz trzeba od początku. Teraz nietylko — ile siły, ale — jakiej siły? nietylko — czy wystarczy, ale — czy się na co przyda?

Te trzy tygodnie były ciężkie: choroba morska, jedzenie, łódka! — ale budził się człowiek ze spokojem, że dzień jakoś tam przejdzie, choćby się do niego nie od siebie nie wniosło. Bywały nawet i przyjemne chwile, choć zawsze gaszone szybko przez troski, które czaiły się po kątach w czasie podróży, wylażąc coraz śmiej przed momentem lądowania.

A tymczasem daleki obłok zazielenił się i podzielił na szereg wysp. Jedna z nich — na drodze okrętu — wkrótce rozrosła się do takich rozmiarów, że prawie zastoniła widok. Niewysoki pagórek, pokryty najdokładniej bujną zielenią. Na niedalekim szczycie rozpostarły wspaniałe ramiona trzy palmy.

Wszystkie stroskane oczy z ulgą na nich spoczęły. Budziły zaufanie. Choć już wyspa zaczęła się oddalać, a do świadomości lały nowe widoki — nawet dalekie domki nadbrzeżne — spojrzenia ciągle uśmiechały się do ginących już z oczu pierwszych palm.



— To nie będzie zła ziemia!

Wyolbrzymiał okręt, gdy go do brzegu przyciągnięto. Tu w porcie ku największym gmachom* podnosi dumnie czoło, które tak pokornie skłaniał przed każdą falą oceaniczną.

— Ameryka! — Brazylja! — Ziemia „obiecana“ emigrantowi przez agenta okrętowego.

Wśród skupionej gromadki rozlega się płacz młodej kobiety. Jedzie do męża — myślała, że będzie oczekiwał w porcie. Tymczasem na dole obca gromadka, a wśród niej, poraz pierwszy widziane, kolorowe twarze. Nerwy nie wytrzymały!

Upał nieznośny, zaduch portu towarowego — złane potem istoty, mało do ludzi podobne, dzwigają na grzbietach pełne wory!

— Ziemia „obiecana“!

Z uczuciem żalu żegnano oddalający się w dalszą drogę okręt transoceaniczny. To przecież stary znajomy z Europy — na nim spędził każdy w spokoju część swego życia!

Zrośnięci ze swoim mieniem, powiązanym w kufry i węzłki, oczekiwali emigranci na statek nadbrzeżny, który miał ich zawieźć do Parana-gua.

— Polaco! — dopiero kilka godzin w Brazylii, a już rozumieją ton tego wyrazu na tutejszym gruncie.

— Polaco! — człowiek niedarny, nędznie ubrany, prawie niemowa, patrzący wystraszoną wzrokiem!

— Polaco! — nad którym litować się nie warto i którego bezkarnie o-bedrzyć można!

Dogadano się z tragarzami, że co większe kufry zawieźć do okrętu należy. Własne mięśnie nie wystarczą — trzeba będzie zapłacić tym czarnym! Włosy zjeżały się na głowach, gdy emigranci zrozumieli cenę. Trzydzieści milrejsów od kufra! toż to dla wielu całe ich mienie. Niejeden wierzył, że za te pieniądze dojedzie na miejsce i jeszcze rodzinę przez najgorszych kilka dni utrzyma!

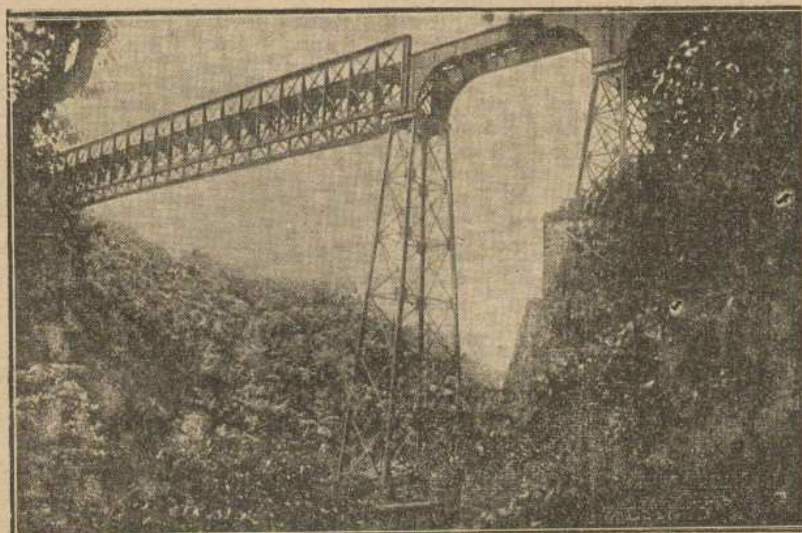
Tragarze, otrząskani z nędzą ludzką, byli nieubłagani. Nie pomógł płacz emigrantek, pokazywanie małych dzieci, zawiody wszystkie metody demonstrowania swej biedy. Gniew zaczął górować nad rozpaczą. Poczucie krzywdy dodało odwagi — przestąpiono próg pierwszej klasy, w której jechał rodak, znający miejscowy język.

Przywołano policjanta — skarga dotarła do władzy.

— Czy umawialiście się o cenę?

— Nie.





— To teraz zapłacicie, ile chcą — w tym kraju winien każdy umieć sam sobie radzić.

— Dziki kraj, twarde prawo! — odczuli beznadziejność położenia przybysze.

— Wnosić kufry na okręt — będziecie zapłaceni — zdecydował rodak z pierwszej klasy.

Ucieszyli się tragarze i emigranci.
— Bogaty, zapłaci, nawet nie poczuje!

Kufry wniesiono i spuszczone na spód okrętu.

— Zapłacicie im po trzy milrejsy od kufra — wystarczy.

Wściekłość tragarzy, krzyk, wygrażanie — poszli wreszcie do policjanta na skargę.

— Czy umawialiście się o cenę?

— Nie.

— To weźmiecie tyle, ile wam zapłacą.

Świetne prawo! — ucieszyli się emigranci i uczuli, że będzie można żyć w kraju, w którym naprawdę dają człowiekowi możliwość radzenia sobie własnymi siłami.

— To wagon pasażerski! — konduktor zagroził drogę wygnańcom z za morza.

— W wagonie dla emigrantów przepełnienie — odgestykulował przybysz.

Wzruszenie ramion było jedyną odpowiedzią.

— Chłopcy! — wiara ruszyła ławą „radzić sobie własnymi siłami”.

— Polaco! — warknął, ustępując z drogi, stróż porządku publicznego i wygody tubylców.

Pociąg prze się pod górę, sapie ze zmęczenia, dudni, dudni nad przepaściami, wwierca się w tunele, ślizga po zboczach, wystukuje rytmicznie w duszach przybyszów:

— Do góry! — za góry — to tutaj?! — Parana?!

Do rozdygotanej ze wzruszenia świadomości przybyszów wpadają

głębokie przepaście, ciemność i gryzący dym tunelów, cuda zieleni, wstęgi wodospadów.

— To tutaj? — to tutaj?! — w tej dzicz? O Boże!

— Palmy!

Wychyliły się przez okno poblądłe twarze, na które po raz pierwszy w górach wpłynął uśmiech:

— Za góry; — na swoiel — Sam sobie! — Bóg wszędzie!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

— Wy z Polski?

— Z Polski, a wy?

— Tutejszy.

— Tutejszy i mówi po naszymu?

— Ja Polak.

— Polak tutejszy?

Obiadła rodaka gromada. Teraz — jak u siebie. Tutejszy i Polak. Na kolei służy — pilnuje tunelu. Józef Zając. Zając pilnuje tunelu w Paranie.

Rósł we własnych oczach Zając, objaśniając przybyłych, jak to tutaj. Przepaście i tunele zginęły w opowiadaniu, jakby jechali po równinie mazowieckiej.

— Napiszcie mi swój adres!

— Pisanego nie umiem, tylko druk... Kolej, co? — Zając odwrócił tuwagę od siebie na otaczający świat.

— I któż to zbudował taką kolej?

— A to jeden dzik.

— Dzik?

— Dzik! Dzik, to po naszymu Brazylijanin. Żyją po lasach — to ich nasi dzikami nazwali. A kolej zbudował jeden nizijer brazylijski, nie pomnę, jak się nazywa.

— Dzik - inżynier — a na nas wołali „polaco”!

— A, tak to sobie tu dogadują.

— Strzymamy, chłopcy, co?

— Strzymamy!

A to pomnik polskiego chłopca w Paranie - Siewca! — Pomnik chłopca? To tu takim pomniki stawiają?

— Sami sobie postawili — dumni, że wyrabiali pszenicę i sieją pszenicę.

— Taki nagli! Słońce go piecze w gołe plecy, deszcz leje mu się na odkrytą głowę, a on sieje, sieje...

— I nie szuka cienia, choć palmy wołoko.

— I my śląc będziemy.

— Własną pszenicę!

— Na swoim!

— Choćby i na słońcu!

— Choćby i w czasie ulewy!

— Sił wystarczy!

— Wystarczy!

— Doczekamy zbiorów!

— Doczekamy!

— Strzymamy, choć dusza czasem za ojcowską zapłacze

— Strzymamy!



KRONIKA

STOCZNIA YACHTOWA W GDYNI

W ciągu ostatnich miesięcy w porcie gdyńskim powstała nowa pożyteczna placówka pod nazwą Stocznia Yachtowa w Gdyni, Spółka z o. o.

Stocznia ta ma za zadanie budowę i remont yachtów i łodzi, wszelkiego rodzaju roboty stolarskie i ciesielskie, szycie żagli i brezentów, wyrób bloków i odbijaczy, remont silników, pośrednictwo przy sprzedaży i kupnie yachtów. Na składzie stoczni stale ma się znajdować zapas materiałów żeglarskich. Adres stoczni: Gdynia, Nabrże Hel-skie, telefon 28-87.

PRZYBYCIE DO GDYNI NOWEGO STATKU POLSKIEGO

W dniu 21 marca r. b. odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie nowo-wbudowanego statku na stoczni Svan Hunter & Wigham Richardson w Anglii na zamówienie Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okretowego.

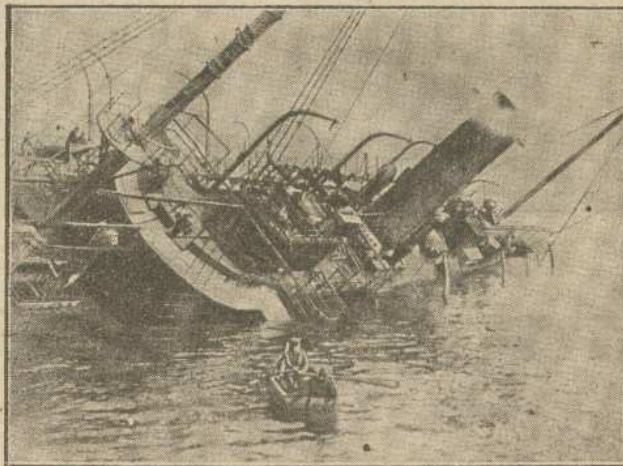
Statek ten pod nazwą „Lech” ma być eksploatowany na linii Gdynia—Gdańsk—Londyn.

Nośność jego wynosi 2.000 tonn. Oprócz ładowni zaopatrzonych w najnowsze urządzenia chłodnicze, statek posiada wygodne kabiny na 12 pasażerów.

Powiększenie polskiej floty handlowej przez tę nową wartościową jednostkę zbiega się z dokonaniem przez Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okretowe sprzedaży jednego z posiadanych dotychczas starszych statków p. n. „Re-wa”. Statek ten, jako przestarzały i nieekonomiczny, został ostatnio sprzedany na złom.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA”

W drodze powrotnej do kraju statek szkolny „Dar Pomorza” zawinął w dniu 1 marca do portu w Lobito, gdzie podczas czterodniowego postoju uczniowie i załoga byli bardzo gościnnie podejmowani przez miejscowe koła urzędowe i prywatne.



Ofiara burzy

Najbliższym etapem, do którego zdąży obecnie statek szkolny, są wyspy Azorskie. Powrót „Daru Pomorza” do Gdyni spodziewany jest w pierwszych dniach maja. Według wiadomości, otrzymanych od kapitana drogą radiową, wszystko na pokładzie „Daru” jest w porządku.

ZAMÓWIENIE NA MORSKIE SILNIKI

W związku z intensywną rozbudową floty większych kutrów rybackich Morski Instytut Rybacki zamówił ostatnio dalszą serię polskich silników „Per-kun”, które okazały się zupełnie dogodne w eksploatacji i już od krótko lat pracują na kuterach bez zarzutu. Koszt jednego silnika produkcji polskiej wynosi od 15 do 25 tys. złotych.

POLSKO-RUMUŃSKA WSPÓŁPRACA NA MORZU

Rada nadzorcza rumuńskiej państwowej żeglugi „Serviciul Maritim Roman”

zatwierdziła układ o współpracy, zawarty pomiędzy Polskim Transatlantyckim Towarzystwem Okretowym a „S. M. R.”, dotyczący eksploatacji transportów morskich pomiędzy Konstancją i Palestyną przez linię polską i rumuńską.

WYPADEK STATKU „CIESZYŃ”

W dniu 28 lutego r. b. około godz. 21, statek „Cieszyn”, idąc za lodołamaczem z Tallinu do Helsinek w czasie silnej burzy osiadł na skalistym gruncie w odległości około 20 mil morskich od portu przeznaczenia. Przyczyną awarii było ograniczenie swobody ruchów statku przez lody, co spowodowało zepchnięcie go przez silny boczny prąd na skały.

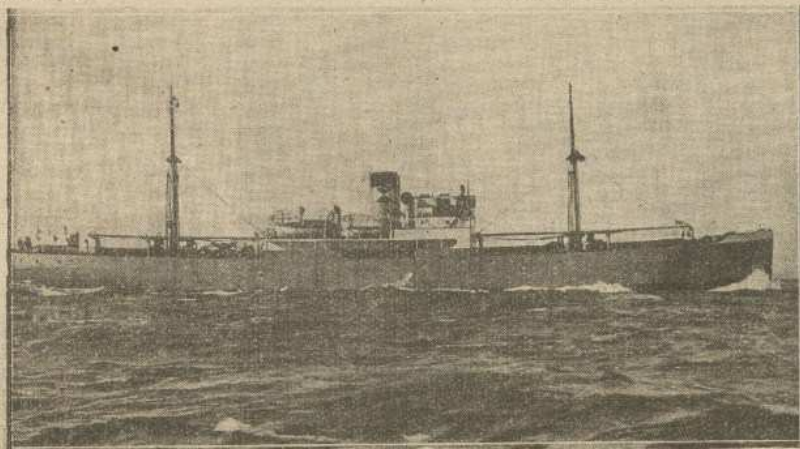
Pasażerowie, jadący z Tallinu w liczbie 48 osób, zostali przewiezieni do Helsinek na fińskim lodołamaczu „Ja-akarhu”, załoga zaś która początkowo pozostała na zagrożonym statku w związku z wzrastającą siłą sztormu i rosnącym stąd niebezpieczeństwem, zmuszona była nocą przejść na fiński statek ratowniczy.

Wobec trwającej przez kilka następnych dni silnej burzy, akcja pomocy dla statku mogła być rozpoczęta dopiero 2 marca. Skutkiem jej było wydobywanie z ładowni statku całego ładunku (około 1.000 tonn), który odstawiono do Helsinek na żelaznych lichtogach.

Sam statek udało się prowizorycznie naprawić i odholować do Helsinek, gdzie zostanie dokonana gruntowna naprawa.

ZMIANA NA STANOWISKU NACZELNIKA WYDZIAŁU ŻEGLUGI

Z dniem 1 marca r. b. dotychczasowy naczelnik wydziału żeglugi w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, p. Feliks Rostkowski, przeszedł w stan nieczynny, stanowisko to zaś objął kapitan marynarki inż. Gajewski.



s/s. „Lech”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NASZE WYDAWNICTWA

PRACA O EMIGRACJI POLSKIEJ W OSTATNIEM CZTERNASTOLECIU

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej ukazała się ostatnio bardzo ciekawa i wyczerpująca praca dr. Apoloniusza Zarychty — z serii prac naukowych Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Jagiellońskiego — pod tytułem: „Emigracja polska 1918 — 1931 i jej znaczenie dla Państwa”.

Praca ta jest pierwszą w literaturze polskiej syntezą naszej emigracji za ostatnich lat czternaście.

W okresie, objętym przez książkę dr. Zarychty, wyjechało z Polski około 2 milionów ludzi (statystyka, która za okres ten nie jest kompletna, wykazuje 1.608.846 emigrantów).

Obrzymia ta fala ludzka nie może być obojętna dla całokształtu naszych stosunków populacyjnych i społeczno-gospodarczych.

Zagadnienie populacyjne w Polsce musi być przez nas z całą troską rozpatrywane. Półmilionowy roczny przyrost naturalny ludności naszego państwa można i trzeba uważać za zjawisko nawskroś pozytywne; jednocześnie jednak musimy dokładać wszelkich starań, aby nasz przyrost populacyjny dokonywał się w warunkach normalnych.

Temi normalnymi warunkami być powinno: zapewnienie warsztatów pracy dla wszystkich obywateli.

Ponieważ kraj nasz nie jest w stanie w dobre dzisiejszej wchłoniąć gospodarczo całego przyrostu naturalnego, przeto siłą rzeczy, oczy nasze społeczeństwa muszą być zwrócone na emigrację zarobkową i na osadnictwo matorolnego i bezrolnego włościanina polskiego na terenach osadniczych pozaeuropejskich.

W książce swojej autor słusznie stwierdza, że chłop polski wykazał przed nami i przed światem, że jest znakomitym osadnikiem. Dowódl tego w Brazylii, w Kanadzie, w Argentynie i w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Emigrant polski, stając się za oceanem osadnikiem, oddając kraj, ponieważ z człowieka bezproduktywnego staje się jednostką produktywną i rozwija gospodarkę kraju nowego, w którym obszar przedtem bezużyteczny, podnosi do stanu zagospodarowania.

Podkreślenia autora, wskazujące na ruch emigracyjny, jako na rzecz podstawową dla normalnego rozwoju państwa — są najzupełniej słuszne. Troska państwa jest bowiem zawsze dobrobyt obywatela. Dobrobyt ten zaś będzie rozwijał się wtedy, jeśli każdy obywatel stanie przy warsztacie pracy. Na wsi z natury rzeczy tym warsztatem jest rola. Nadmiar ludności wsi idzie zatem siłą konieczności do miast w poszukiwaniu pracy. Powolny stosunkowo rozwój naszych miast nie jest dzisiaj w możliwości zatrudnić wszystkich przybyłych ze wsi.

Autor z głęboką znajomością przedmiotu w sposób źródłowy i jasny przeprowadza doskonałą analizę polskich stosunków emigracyjnych. Mówi nie tylko o przyczynach emigracji i reemigracji, przyczem sięga traktatnie do podstaw gospodarczych tej kwestii, ale również mocno podkreśla znaczenie emigracji z punktu widzenia interesów państwa.

Książka dr. Zarychty ilustruje poza tem w sposób przejrzysty rozmieszczenie Polaków na świecie, uwidacznia plastycznie czytelnikowi środowiska emigracyjne Polski oraz dokonywa szczegółowego przeglądu wszystkich terenów, na które kieruje się nasza emigracja ze specjalnem podkreśleniem dwu podstawowych jej charakterów, t. j. emigracji kontynentalnej i emigracji zamorskiej.

Poza podaniem bogatej bibliografii (149 dzieł, rozpraw i artykułów źródłowych), ciekawa i pouczająca praca dr. Zarychty zawiera 12 wykresów, 13 tabel i 20 map, które w formie wyrazistej obrazują głęboką treść książki.

Ze wszech miar interesująca ta praca znaleźć się powinna we wszystkich bibliotekach polskich. Naukowiec, działacz ekonomiczny, emigracyjny i kolonialny znajdą w niej obszerny materiał dla swych prac i dalszych badań.

Szczególnie Oddział Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz interesujący się problematą emigracyjno-kolonialną członkowie Ligi powinni się zapoznać z książką dr. Zarychty, ponieważ znajdują w niej źródłowy materiał dla swych zainteresowań.

Należy z uznaniem podkreślić, że znalazł się wreszcie badacz, który zdobył się na podjęcie poważnego wysiłku, aby nie tylko zebrać i zestawzić materiał statystyczny naszego wychodźstwa za lata ostatnie, ale również potrafił postawić sobie trudne zadanie naszkicowania dróg naszej emigracji i scharakteryzowania poszczególnych terenów emigracyjnych. Z zadania tego autor wywiązał się sumiennie i bez zarzutu. Nasza literatura naukowo-badawcza z zakresu zagadnień populacyjnych Polski została wzbogacona o cenną i poważną pracę.

Dr. W. Rosiński

OD MORZA NA OCEAN, OD WYBRZEŻA DO KOLONII

Dzieje — Myśli — Fakty. Warszawa 1934. Liga Morska i Kolonialna, VIII 184 str. Praca zbiorowa czternaści autorów.

Wydana pod powyższym tytułem przez Zarząd Główny LMK zbiorowa książka jest należycie usystematyzowanym zbiorem studiów i rozpraw, poświęconych najważniejszemu zagadnieniu i sprawom, z jakimi stale ma do czynienia każdy członek czynny LMK, każdy obywatel kraju, szukający odpowiedzi na pytania, jak budować jutro Polski w oparciu o morze i własne kolonie, każdy, dla kogo hasło „frontem do morza” jest zapowiedzią konsekwentnej pracy nad wzmocnieniem i uzbrojeniem tego frontu środkami konkretnymi, czynnymi, praktycznymi, propagandą skuteczną w całym znaczeniu tego wyrazu.

Cel i zadania LMK mogą być w statucie organizacji tylko lakonicznie sformułowane, lapidarnie wytknięte, bardzo zwięźle wyszczególnione. Zadaniem, które w zupełności osiąga omawiane wydawnictwo, jest przedewszystkiem dokładne wyjaśnienie celów statutowych organizacji i górujących w działalności LMK, hasel propagandowo-społecznych w kierunkach morskim, śródlądowym i kolonialnym. Po zapoznaniu

się z artykułami gen. S. Kwaśniewskiego „Wychowanie wodne”, inż. J. Ginsberta „Marynarka wojenna”, „Polska idea kolonialna”, C. Zagórskiego „Organizacja Ligi Morskiej i Kolonialnej” — czytelnik pogłębia znakomicie elementarne pojęcia i wiadomości o zasadniczych celach i środkach działania organizacji, która pragnie odrobić wszystkie zaniedbania i grzechy przeszłości.

Ta przeszłość, wymowne ostrzeżenia której powinny być stałym bodźcem do wyteżonej pracy obecnego pokolenia i następnych nad realizacją idei Polski na morzu, te historyczne fakty, które niezawsze kojarzą się w sposób dość wyraźnie nawet w umysłach wyposażonych w ogólną i polską wiedzę historyczną, — zostały umiejętnie przypomniane i przystępnie oświetlone w rozprawach S. Poraja „Dzieje Pomorza”, ks. prof. T. Kruszyńskiego „Historia kultury polskiej na Pomorzu”, S. Zielińskiego „Przegląd poczynąń kolonizacyjnych polskich od 1831 r. do czasów „gorączki brazylijskiej”. Przedstawiony w tych rozprawach obraz przeszłości obfituje w szczegóły i wydarzenia mało znane, niekiedy wręcz rewelacyjne, oparte o źródłowe badania materiałowi spraw, które długie lata leżały odległym w promieniu wysiłku badawczego historyków polskich. Charakter odkrywczy, w sensie naukowym, ma bezwątpienia zamieszczona w tej książce praca S. Zielińskiego, a studjum ks. prof. Konczyńskiego daje syntetyczny obraz nieustępliwego rozwoju, o wyraźnych cechach rodzinnych, kultury polskiej w sąsiedztwie i wbrew presji obcej, najgroźniejszej z jaką Polska miała w przeszłości do czynienia, niemieckiej, krzyżackiej, pruskiej.

Tę sprawę największej przeszkody i najgroźniejszej zawiady, jaką odgrdzała Polskę od morza, poświęcony jest również gruntowny i sugestywny zarząd artykuł vice-prezesa LMK J. Dębskiego „Niemiecka propaganda i walka z nią”.

Pozostałe artykuły, wraz z obfitą bibliografią (przeszło 250 tytułów) polskiej literatury w zakresie spraw morskich i pokrewnych, sporządzoną przez red. K. Zieleniewskiego, a mianowicie T. Ocioszyńskiego „Pomorzanie i Gdynia, jako elementy struktury gospodarczej Polski”, S. Zalewskiego „Gdańsk”, B. A. Krzywca „Podstawy obrony morskiej”, S. Kosko „Światowa flota handlowa”, S. Z. Szyszkowskiego „Polska żegluga handlowa” — wyprowadzają nas na szerokie wody morskie każą ogarnąć z właściwej perspektywy sieć naszych rzek z Wisłą na czele, kształcą i pouczają, kładąc trwały fundament wiedzy i nauki pod żywiołowe uczucia uniłowania morza i wód polskich.

Zalecona dla wszystkich oddziałów LMK o pracy oświatowo-propagandowej, książka „OD MORZA NA OCEAN, OD WYBRZEŻA DO KOLONII” powinna być podreęcznym przewodnikiem dla każdego kto chce wiedzieć ściśle i dokładnie, jak Polska w oparciu o morze idzie ku potędze.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

DZIAŁ OFICJALNY

NASZ PROGRAM

Napisał gen. Stanisław Kwaśniewski, vice-prezes Zarz. Głównego L. M. i K.

Uchwałą z dnia 18 lutego b. r. Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonjalnej zatwierdziła „Program Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej na rok 1934 i 1935“, który już wyszedł z druku i jest do nabycia we wszystkich Oddziałach.

Dopiero czytając ten program, dowiaduje się cała organizacja, jaką olbrzymią ilość prac przyjęły na siebie naczelne władze naszej organizacji i ile poważnych zadań czeka na wykonanie przez poszczególne Okręgi i Oddziały Ligi.

Ktoś, stojący zdaleka od tych wszystkich prac, mógłby przypuszczać, że Liga Morska i Kolonjalna zadawała się samem tylko szerzeniem hasła — w swoich wydawnictwach, zjednywaniem członków i prowadzeniem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Tymczasem w programie czytamy aż o dziewięciu zasadniczych działach pracy Zarządu Głównego, a temsamem także władz okręgowych i oddziałowych, pracy nie tylko organizacyjno - propagandowej i zdobywania funduszy, ale także pracy naukowej i wręcz współpracy z Rządem państwa w jego polityce morskiej, kolonjalnej czy emigracyjnej, żeglugi śródlądowej i wychowania wodnego społeczeństwa, w szczególności młodzieży, wychowania zarówno ideowego, jak i fizycznego, w znaczeniu uprawiania sportów wodnych i turystyki po wodach śródlądowych i po morzu, mających na celu przekształcenie Polaków, nazywanych dotychczas z pogardą „szczurami lądowymi“ — na „wilków morskich“.

Tych dziewięć zasadniczych działów pracy Ligi Morskiej i Kolonjalnej to następujące:

1) Propaganda marynarki wojennej, obrony wybrzeża i zbiórka na specjalny fundusz budowy floty wojennej.

2) Sprawy morskie, a więc że-

glugi morskiej, portowe (polityka portowa i przemysł portowy), socjalne — marynarzy i robotników portowych, sprawy zaplecza portowego, a więc zagadnienia zainteresowania głębi kraju obrotem handlowym naszych portów morskich, sprawy rybackie, opieki kulturalnej i gospodarczej nad ludnością wybrzeża, w szczególności nad ludnością kaszubską, sprawy Gdańska.

3) Sprawy kolonjalne, nawiązania ścisłej łączności z polskiem wychodźstwem w Ameryce Północnej i Południowej, w Afryce i w Palestynie, naszej ekspansji gospodarczej, czyli handlu zamorskiego, sprawy mandatowe, czyli praw Polski do części kolonii niemieckich, sprawy ludnościowe, czyli emigracyjne, biologji i higieny kolonjalnej, czyli sprawy zdrowotne naszego wychodźstwa w krajach gorących, sprawy t. zw. „pionierów kolonjalnych“, czyli przygotowania działaczy Ligi Morskiej i Kolonjalnej do pracy za Oceanem.

4) Sprawy żeglugi śródlądowej, budowy i utrzymania dróg wodnych śródlądowych i ich eksploatacji, popierania polskiej żeglugi śródlądowej przez Rząd państwa, pomocy dla szyprow i stoczni na remont i budowę taboru, ulg podatkowych dla żeglugi śródlądowej, szkolnictwa szyperskiego i t. d.

5) Sprawy naukowo - wydawnicze we wszystkich wyżej wymie-

nionych działach, współpraca ze światem naukowym, interesującym się zagadnieniami morza, kolonji i żeglugi śródlądowej, zamieszczenie powołania do życia Instytutu Morsko - Kolonjalnego, muzeum i biblioteki.

6) Sprawy wychowania wodnego młodzieży, a w szczególności organizacja Kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, przy współpracy jaknajszerszych mas nauczycielstwa.

7) Sprawy sportów wodnych i turystyki po wodach śródlądowych i po morzu przy ścisłej współpracy z organizacjami sportów wodnych i właściwymi władzami państwowymi.

8) Sprawy turystyczno - wycieczkowe, na wielką skalę zakrojona akcja masowych wycieczek popularnych nad morze i obozów nadmorskich.

9) Sprawy organizacyjno - propagandowe.

Słusznie, sędze, we wstępie do programu zamieściłem zdanie:

„Niech nikt nie przeraża się ogromem zadań, jakie Liga Morska i Kolonjalna bierze na siebie. Będą one z pewnością spełnione jaknajlepiej, o ile tylko praca zostanie celowo podzielona pomiędzy odpowiedzialnych wykonawców.“

A więc przyjmijmy wszyscy po cząstce tego programu na siebie.

Szczęść Boże kierownikom i wykonawcom tej tak bardzo pożytecznej dla Państwa Polskiego pracy!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PRZEZ POLSKĘ DO MORZA

Coroczny wielki splyw żeglarzy, wioślarzy i kajakowców wodami śródlądowymi do morza odbędzie się w roku bieżącym, jak w roku ubiegłym, Wisłą do Gdańska i Gdyni.

Zamierzenie poprowadzenia takiego splywu do Morza Czarnego — Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej zmuszony został odłożyć, gdyż w roku bieżącym, w tym samym okresie czasu, przybywa do Polski wielki zjazd Polaków z zagranicy, któremu splyw ten, jako największy i tak bardzo godny zobaczenia wyruszy z dziedziny sportów wodnych i turystyki, wypadła pokazać na Wisłę względnie w Gdyni.

Już dlatego pożądanym jest udział jak najliczniejszy, znacznie przewyższający udział zeszłoroczny — jednego tysiąca ludzi i dwu tysięcy uczestników.

Splyw przybędzie do Gdyni około połowy sierpnia, Warszawie mijając będzie pomiędzy dn. 4 a 6 sierpnia. Z najdalszych więc wód wypadnie wyruszyć już w drugiej połowie czerwca.

Bezwzględnie wszystkie rzeki Polski, żeglowne i spławne, winny być w splywie tym reprezentowane. Dlatego dla tych wód śródlądowych, które nie mają połączenia wodnego z Wisłą, jako główną drogą splywu, jak Dniestr, Prut, Wilja i Warta — z dorzeciami, przewidziane jest przewiezienie uczestników i taboru z miejsc zbiórki (Zaleszczyki na Dniestrze, Smiatyn na Prucie, Wilno na Wilejce, Szarkowszczyzna na Dziśnie i Poznań na Warcie) na Wisłę względnie na jej połączenia wodne — transportem kolejowym.

Kierownictwo splywu sprawować będzie Międzyzwiązkowa Komisja Sportów Wodnych przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej pod przewodnictwem II wiceprezesa Zarządu Głównego L.M.K., gen. bryg. Stanisława Kwaśniewskiego. W skład tej komisji wchodzi przedstawiciel Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (P.U.W.F. i P. W.), Związku Związków Sportowych, Związków Żeglarskiego, Wioślarskiego, Kajakowców i Plywaków, Związków Strzeleckiego i Harcerskiego oraz Centrali Akademickich Związków Sportowych i Towarzystwa Krajoznawczego.

W organizacji i przeprowadzeniu splywu udzieli Lidze pomocy Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

W czasie najbliższym wydany zostanie drukiem szczegółowy program splywu, który otrzymają wszystkie władze Ligi, P.U.W.F. i P. W. oraz organizacje sportów wodnych.

W programie tym podane będą warunki uczestnictwa i regulamin, podział sieci dróg wodnych na grupy, kilometrów i daty oraz miejsca noclegów na całej sieci.

Uczestnicy korzystać będą, jak w roku ubiegłym, z 80% zniżki kolejowej na drogę powrotną, transport kolejowy ludzi opłacony będzie przez Kierownictwo Splywu z tem jednak, że każdy uczestnik sam nada w Gdyni swoją łódź na kolej, a zorganizowana będzie tylko pomoc przy tem nadawaniu.

Zgłoszenia będą przyjmować najbliższe oddziały Ligi względnie bezpośrednio organa P.U.W.F. i P. W.

Już czas przygotować się do tej wielkiej imprezy, mającej na celu wykazać, że społeczeństwo polskie docenia znaczenie wychowania wodnego, że kocha żywioł wodny, że cała Polska, zarówno z górskich potoków karpacczych, jak i z szeroko rozlanych wód poleskich — zdąży do Morza.



O.R.P. „RYS” POD OPIEKĄ WOŁYNIA

W porozumieniu z Zarządem Głównym L.M.K. Okręg Wołyński, celem nawiązania bliższego kontaktu społeczeństwa z naszą młodą marynarką wojenną, przyjął na siebie stałą opiekę nad załogą łodzi podwodnej „Rys”. Jednej z trzech łodzi podwodnych, posiadanych przez naszą marynarkę.

Zarówno ogół członków L.M.K., jak i całe społeczeństwo wołyńskie fakt ten przyjęło z dumą i dużą radością, to też szybko zostały nawiązane serdeczne więzy z załogą za pośrednictwem Okręgu wołyńskiego L.M.K. i przy czynnej inicjatywie prezesa okręgu — p. dyr. Szpindlera.

W następstwie tego załoga „Rysia” otrzymała od Okręgu przewodniki po Wołyniu, piękne zdjęcia krajoznawcze i historyczne z Wołynia, kroniki z działalności L.M.K. na naszel wschodniej rubieży i inn.; następnie „Świecone” na Wielkanoc r. ub., oraz 200 zł. na urządzenie gwiazdki w 1933 r.

Załoga „Rysia” z kolei przesyła Okręgowi Wołyńskiemu zdjęcia ze swego życia, oraz wiadomości ze swej pracy codziennej na morzu i dla morza, zamieszczone w prasie wołyńskiej.

Ta drogą utrzymany kontakt z pracującą w trudnych warunkach marynarką niewątpliwie przyczyni się może do tego, aby przenikanie hasel morskich do świadomości szerokiego ogółu mogło stać się bardziej żywe i bezpośrednie.

Okręg Wołyński L.M.K. dokonał już tego, gdy z okazji 14-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza ofiarował załozie „Rysia” w upominku piękny herb województwa wołyńskiego, wykonany ręcznym haftem w klasztorze SS. Opatrzności Bożej w Dubnie.

WŁASNE SCHRONISKO L.M.K.

W GDYNI

Pragnąc jeszcze w roku bieżącym wykonać uchwałę ostatniego Walnego Zjazdu Delegatów o skierowaniu masowych wycieczek z całego kraju do Gdyni i nad polskie morze, Zarząd Główny przystąpił do pośpiesznego wybudowania w Gdyni wielkiego, obliczonego na 1.000 — 1.200 osób schroniska, bez którego nie da się pomyśleć organizacji masowych wycieczek. Schronisko to posiadać będzie przy dworcu osobowym w Gdyni. Poczynione przez Zarząd Główny przygotowania pozwalają sądzić, że do dn. 15 maja r. b. schronisko zostanie całkowicie lub częściowo wykonane. W ten sposób tysiące osób ze wszystkich krańców i zakątków Rzeczypospolitej będzie mogło nareszcie zwiedzić naszą chlubę — Gdynię oraz zobaczyć polskie morze i jego urok, gdyż koszt jednej osoby w omawianych wycieczkach wyniesie około 16 zł., które obejmą przejazd koleją w obie strony, pobyt w schronisku, przejazd statkiem po morzu i porcie, oraz zwiedzanie miasta, portu i wybrzeża.

Kosztorys schroniska zamyka się kwotą 280 tys. zł., lecz do rozpoczęcia budowy potrzebna jest kwota 100 tys. zł. gotówka, gdyż na pozostałą część Zarząd Główny uzyskał korzystny kredyt. Ponieważ jednakże Zarząd Główny nie mógłby z własnych funduszy wydatkować w tak krótkim okresie 100 tys. zł., zwrócił się do Okręgów i Oddziałów o udzielenie oprocentowanej pożyczki wewnętrznej na przeciąg 4-let.

Jak palaca jest sprawa schroniska dla wszystkich ogniw organizacyjnych, dowodzą zgłaszane deklaracje. Na pierwszy apel Zarządu Głównego Okręg Radomsko-Kielecki zobowiązał się do dn. I.V r. b. wpłacić 30 tys. zł., Okręg Zagłębia Węglowego — 20 tys., nie licząc zgłoszeń indywidualnych. Obwód Łowicki — 5 tys.; zaś Okręg Krakowski oddał odrazu na budowę 8 tys. zł. gotówką, zobowiązując się jednocześnie do znacznego zwiększenia tej sumy przez udział w pożyczce Oddziałów, które — jak Oddział Biała - Bielsko deklarują po kilkaset zł.

Stosownie do zatwierdzonych warunków, w pożyczce wewnętrznej na Schronisko mogą również uczestniczyć poszczególni członkowie L.M.K., pożyczając od sumy zł. 20, gdy pożyczki od Oddziałów nie mogą być niższe od 100 złotych.

Ponieważ należy spodziewać się wielkiego natłoku w schronisku w ciągu całego okresu letniego, rzecz jasna, że pierwszeństwo w korzystaniu z niego będą posiadać przedewszystkiem subskrybenci pożyczki, która winna być wpłacona do kasy Zarządu Głównego najpóźniej do dn. 1 maja r. b. w/g. zgłoszonej uprzednio deklaracji, którą należy przesać do Zarządu Głównego do dn. 1 kwietnia r. b.

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

ZEBRANIE OBYWATELSKIE W GDYNI

We środę dn. 28 lutego r. b. w sali Hotelu Centralnego w Gdyni odbyło się wielkie zebranie przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, organizacji społecznych wszelkiego typu, związków zawodowych, instytucji finansowych, handlowych i przemysłowych i t. p., poświęcone omówieniu spraw związanych z akcją zbiórkową na rzecz „Funduszu Obrony Morskiej”. Na zebranie to przybyło ponad dwustu delegatów reprezentujących ogół społeczeństwa m. Gdyni.

Obejmując przewodnictwo p. Komisarz Rządu Fr. Sokół wyłosił krótkie przemówienie okolicznościowe. Za stołem przewodzącym zasiadli dyr. Urzędu Morskiego p. Łęgowski, prezes Sądu Okręgowego dr. Parczewski, dyr. Biura Zarządu Głównego L.M.K. z Warszawy p. Czermiński, inż. Szczerba - Rawicz, kmdr. dypl. Mohuczy i konsul Laurecki.

Pierwsze przemówienie o zasadach ogólnych zbiórki na F.O.M. i konieczności poparcia tej akcji przez całe społeczeństwo wygłosił delegat Zarządu Głównego L. M. K. z Warszawy p. Czesław Zagórski. Drugi mówca p. kmdr. Kosianowski, członek Rady Głównej L.M.K. mówił o stanie zbrojeń morskich i o najbliższych potrzebach naszej marynarki wojennej.

Po referatach zebrani jednomyślnie powzięli uchwałę treści następującej:

„Zebrani w dniu 28 lutego 1934 r. w sali hotelu Centralnego w Gdyni, przedstawiciele wszystkich warstw społeczeństwa wybrzeża, doceniając w całej pełni wagę i naglącą pilność sprawy obrony naszego dostępu do morza, jako koniecznego warunku trwałości bytu i mocarstwowego rozwoju Rzeczypospolitej, stwierdzają swą gotowość do najdalej idących ofiar na cele budowy polskiej floty wojennej, odpowiadającej jej istotnym potrzebom i godności.

Stykając się w pracy codziennej z zagadnieniami związanymi z posiadaniem wolnego i nieskrepowanego dostępu do morza — przedstawiciele ludności wybrzeża morskiego stwierdzają konieczność posiadania silnej floty wojennej, zdolnej do zapewnienia bezpieczeństwa i niezależności gospodarczej R. P. i apelują do całego społeczeństwa polskiego, aby w zrozumieniu obywatelskich obo-

wiązków, potwierdziło raz jeszcze swą wypróbowaną ofiarnością.

W dowód zrozumienia znaczenia zbiórki dla podniesienia naszego stanu obronnego na morzu zgromadzeni składają uroczyste zobowiązanie w imieniu całej ludności, zamieszkującej wybrzeże polskie, zebrania i przekazania w r. 1934 na F.O.M. kwoty 100.000 zł.”

Następnie p. kmdr. Filałowicz omówił szczegółowo stronę techniczną zbiórki, rozdając wszystkim zebrany odpowiednia instrukcje. Na wniosek p. Komisarza Sokół zebrani uznali się za osoby zaufania zbiórki na F.O.M., z tem, że zbiórka zostanie rozpoczęta niezwłocznie.

Po Katowicach, które na zebraniu w dn. 17 lutego, imieniem ludności całego województwa, zadeklarowały zebranie do końca 1934 roku 750.000 zł. — z drugiego krańca Rzeczypospolitej, z Gdyni, napływa podobna deklaracja, opiewająca na 100.000 zł. Wielki wyścig ofiarności publicznej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej rozpoczął się. W pierwszym szeregu kroczą Katowice i Gdynia.

WIELKI ZJAZD OBYWATELSKI

W KRAKOWIE

W niedzielę dn. 11 marca r. b. odbył się w Krakowie wielki zjazd obywatelski, poświęcony sprawom zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Zjazd odbył się w Złotej Sali Domu Katolickiego, pod protektorem ks. arcybiskupa Adama Sapiehy, a pod przewodnictwem p. gen. dyw. B. Monda, prezesa zarządu Okręgowego LMK.

Na Zjazd przybyli przedstawiciele władz rządowych, duchowieństwa, samorządu, nauki, delegaci organizacji społecznych, życia kulturalnego i gospodarczego i t. p. z terenu województwa krakowskiego w liczbie ponad tysiąc osób.

Zjazd zagał p. gen. Mond, poczem vice-prezes Zarządu Głównego LMK, p. Jan Dębski wygłosił przemówienie o zadaniach Ligi oraz o znaczeniu POM dla mocarstwowego rozwoju Państwa. Drugi mówca, członek Rady Głównej LMK, p. kmdr. Kosianowski przedstawił obecny stan naszej floty wojennej i zaapelował do społeczeństwa, żeby nasz stosunek do morza nie wyrażał się tylko sentymentem, ale i realnym czynem.

Programowe przemówienie na temat

konieczności stworzenia jednolitego frontu społecznego w obronie polskiego morza wygłosił p. płk. dypl. T. Tomaszewski. Przemówienie to drukujemy w „Morzu” na innem miejscu.

Skończył zabierać głos pp. prof. dr. T. Dybowski i prof. J. Smoleński, którzy w pięknych i podniosłych słowach przedstawili zebranym stosunek Polski do morza w przeszłości oraz wytyczne ideologii morskiej Polski Odrodzonej.

Wśród podniosłego nastroju uchwalono przez aklamacje rezolucję treści następującej:

„Obywatele Województwa Krakowskiego, przedstawiciele Związków, Stowarzyszeń, Instytucji i t. p. zebrani na skutek zaproszenia Zarządu Okręgowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz Funduszu Obrony Morskiej w dniu 11 marca 1934 r. w Złotej Sali Domu Katolickiego w Krakowie stwierdzają jednomyślnie swoje bezwzględne oddanie się idei Polski Mocarstwowej na morzu i ślubują wyteżenie wszystkich swych sił do jej urzeczywistnienia, rozbudowy i utrzymania.

W tym celu zebrani obywatele Województwa Krakowskiego jednomyślnie uchwalają:

1) przystąpienie do Ligi Morskiej i Kolonjalnej w charakterze członków osobiście, oraz w imieniu reprezentowanych przez siebie Miast, Gmin miejskich i wiejskich, Związków, Stowarzyszeń, Instytucji i t. p.

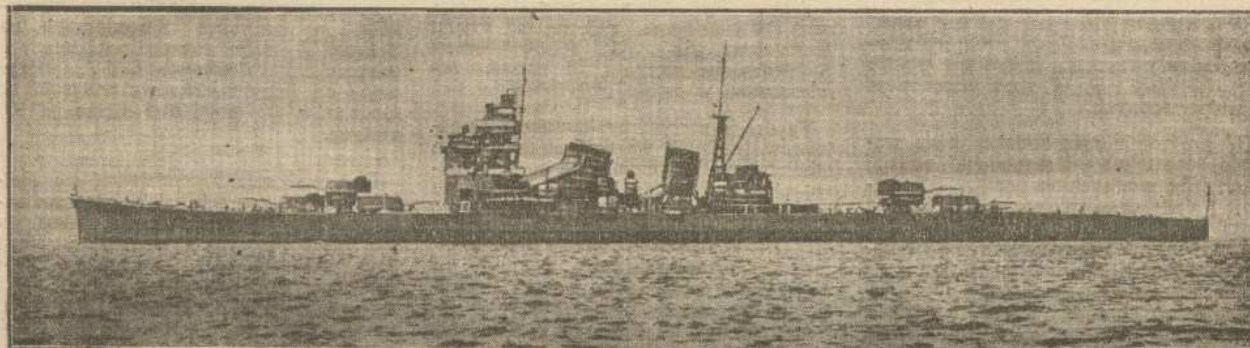
2) w tymże charakterze udział w składkach na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, tak, aby jeszcze w b. r. zebrać kwotę 700.000 zł., na jaką liczy Rząd Rzeczypospolitej.

3) czynne i jaknajenergiczniejsze poparcie istniejących oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

4) niezwłoczne utworzenie oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej tam, gdzie takich oddziałów dotychczas nie ma.

5) wszechstronne, czynne poparcie poczyniła Ligi Morskiej i Kolonjalnej i Funduszu Obrony Morskiej oraz propagowanie idei Polski Mocarstwowej na morzu wszelkimi rozporządzalnymi środkami.

6) przestanie niniejszej rezolucji za pośrednictwem Gł. Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej, Budowniczemu Polski Mocarstwowej Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu, Prezesowi Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej Gen. Dyw. Orlicz-Dreszerowi oraz Przewodniczącemu Zarządu Funduszu Obrony Morskiej Gen. Dyw. Sosnkowskiemu”.



Pod osłoną takich pancerników rozwija się potęga Japonii

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jane 1933

KONFERENCJA W BRZEŚCIU n/BUGIEM

W dniu 4 marca r. b. odbyła się w Brześciu n/BUGIEM (w lokalu Kuratorium Okręgu Szkolnego) okręgowa konferencja delegatów Oddziałów LMK z terenu woj. poleskiego. Na konferencji obecnych było 20 osób. Byli to delegaci z terenu, reprezentujący 12 Oddziałów, przedstawiciele Zarządu Okręgowego w Brześciu n/BUGIEM i delegat Zarządu Głównego LMK z Warszawy.

Konferencję zajął krótkim programem przemówieniem prezes Zarządu Okręgowego p. kurator Petrykowski, poczem składali kolejno sprawozdania z prac delegaci nast. Oddziałów: Szkolnego w Prużanie, Ogólnego w Prużanie, Kolejowego w Brześciu n/BUGIEM, Oddziału w Stolinie, w Dawidgródzku, Ogólnego w Pińsku, Sadowego w Pińsku, Oddziału w Kamieniu Koszyrskim, Kosowie Poleskim, Domaczewie, Kobryniu i Brześciu n/BUGIEM. Z Telehan nadesłano sprawozdanie na piśmie. Ze sprawozdań tych wynikało niezbieżnie, że — mimo ciężkich warunków — organizacja w terenie stale się rozwija, zyskując coraz liczniejsze zastępy członków zwłaszcza wśród młodzieży, że Oddziały prowadzą konkretne prace — w pierwszym rzędzie w dziedzinie wychowania wodnego, że zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej jest już zapoczątkowana i ofiary zaczynają już napływać. Poważnym ułatwieniem dla pracy Oddziałów jest nowe pismo „Polska na morzu”, które pozwoli dotrzeć z hasłami Ligi do najszerzych mas społeczeństwa.

Po zreasumowaniu przez p. kuratora Petrykowskiego złożonych sprawozdań — referat organizacyjny wygłosił p. red. Grochowski. W rezultacie powołano przy Zarządzie Okręgowym nast. sekcje: 1) organizacyjno - propagandowa, 2) turystyki, wycieczek, sportów wodnych i młodzieży, 3) zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, 4) morską i kolonijną, 5) imprezową.

Z kolei p. prezydent Weżyk zreferował program pracy Zarz. Okręgowego na podstawie wydanego drukiem programu Zarządu Głównego. Jako najważniejsze momenty prelegent podkreślił: zorganizowanie we wszystkich miastach powiatowych silnych Oddziałów (tymczasowych Obwodów), któreby zajęły się zakładaniem Oddziałów lokalnych, ściśle współpraca z klubami i towarzystwami w dziedzinie realizacji idei wychowania wodnego (przystanie, pływalnie), branie udziału w imprezach ogólnych, organizowanych przez Zarząd Główny (słyn. wycieczki nad morze, „Święto Morza”), dokończenie zbiórki na jacht szkolny „Poleszuk”.

Pomoc organizacyjna Okręgu dla Oddziałów będzie okazywana w ten sposób że zaangażowany specjalnie instruktor będzie objeżdżał teren całego województwa, organizując nowe Oddziały, Koła Szkolne, współdziałając w urządzaniu imprez, wygłaszając referaty, udzielając rad, wskazówek, wyjaśnień. Będzie to ponadto łącznik między biurem Zarządu Okręgowego, a Oddziałami.

Na zakończenie konferencji przewodniczący Sekcji Okręgowej Marynarki wojennej p. lejtnant Burakowski wygłosił referat na temat zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, wyjaśniając zebra-

ny ogólne zasady zbiórki oraz technikę jej przeprowadzenia.

Konferencja ta przeprowadzona planowo i rzeczowo jest najlepszym dowodem, że zorganizowany niedawno Okręg Poleski LMK jest na jaknajlepszej drodze do wszechstronnego rozwoju.

ZEBRANIE PRZEWODNICZĄCYCH SEKCJI MARYNARKI WOJENNEJ Z WARSZAWY.

W dn. 7 marca r. b. w lokalu Zarządu Okręgowego LMK, przy ul. Widok 10, odbyło się zebranie pp. przewodniczących Sekcji Marynarki Wojennej z Warszawy dla omówienia spraw, związanych z uruchomieniem zbiórki na terenie stolicy. Na zebranie przybyło 60 przedstawicieli, reprezentujących wszystkie Oddziały LMK, istniejące w Warszawie.

Zebranie zajął przemówieniem programowym p. nac. Bednarski, przewodniczący Sekcji Okręgowej Marynarki Wojennej, poczem pp. Zagórski i kmr. Czeczott zreferowali technikę przeprowadzenia zbiórki, informując równocześnie zebranych o postępach akcji zbiórkowej na innych terenach.

Plan zbiórki na terenie stolicy przewiduje podział całego miasta na 23 okręgi, które obejmą poszczególne Oddziały LMK.

Nad wygłoszonymi referatami odbyła się ożywiona dyskusja, z której okazało się, że cały szereg Oddziałów przeprowadza już planową zbiórkę na FOM, uzyskując dość pokaźne rezultaty.

Zebranie było dowodem, że prace przygotowawcze do rozpoczęcia akcji zbiórkowej na terenie stolicy są już na ukończeniu i że planowa zbiórka rozpocznie się w najbliższym czasie.

ZJAZD PRZEWODNICZĄCYCH SEKCJI MARYNARKI WOJENNEJ WOJ. WARSZAWSKIEGO

W niedzielę, dn. 11 marca r. b., odbył się w Warszawie zjazd przewodniczących sekcji Marynarki Wojennej z terenu województwa warszawskiego, na który przybyło 26 delegatów. Reprezentowanych było 12 Oddziałów. Zarząd Główny oraz Zarząd Okręgu Warszawskiego.

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Okręgu Warszawskiego L. M. i K. b. min. A. Kamińskiego — zabrał głos dyr. biura Zarządu Głównego L. M. i K. p. Czermiński, który zreferował pokrótce sprawę budowy schroniska L. M. i K. w Gdyni, apelując do zebranych, by poszczególne Oddziały wzięły żywy

udział w rozpisywanej przez Zarząd Główny Pożyczce Wewnętrznej na ten cel.

Referat na temat technicznego przeprowadzenia zbiórki na FOM, wygłosił p. kmr. R. Czeczott, poczem p. Cz. Zagórski omówił kwestię podziału kwoty 500.000 zł., wyznaczonej przez Okręg Warszawski Oddziałom, działającym na terenie woj. warszawskiego.

Skości pp. Delegaci złożyli sprawozdania z dokonanych prac, związanych z uruchomieniem akcji zbiórkowej na terenie nast. miejscowości: Ciechanowa, Mławy, Łowicza, Skierniewic, Sierpca, Płocka, Grodziska Mazowieckiego, Rawy Mazowieckiej, Tuszczu, Modlina.

Po sprawozdaniach wywiązała się ożywiona dyskusja, w której omówiono szczegółowo różne metody zorganizowania akcji zbiórkowej, sprawy propagandy FOM, oraz rozwoju Ligi, jako tego elementu, o który cała zbiórka musi się oprzeć. Na specjalne podkreślenie zasługuje Płock, który przystąpił do akcji zbiórkowej w sposób planowy i systematyczny i dziś już poszczycić się może poważnym rezultatem swej pracy.

Na zakończenie zebrania p. Cz. Zagórski podkreślił b. mocno, że choć dla niektórych osób zebranie milionowych sum na FOM, wydaje się rzeczą niemożliwą, to jednak zbiórka — jeśli będzie oparta o powszechną ofiarność i entuzjazm — da takie same rezultaty, jak budowa portu w Gdyni, który po 10 latach jest dziś pierwszym portem na Bałtyku.

POPARCIE AKCJI ZBIÓRKOWEJ NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ PRZEZ MINISTERSTWO OŚWIATY

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego pismem z dnia 5 lutego r. b. Nr. I. Pol. 285/34, skierowaniem do Przewodniczącego Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, p. gen. Kazimierza Sosnkowskiego, wyraziło zgodę na skierowanie apelu do personelu we wszystkich, podległych Ministrowi Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego urzędach i instytucjach o dobrowolne składanie ofiar na Fundusz Obrony Morskiej oraz na potrącanie przy wypłacie poborów przez płatników zadeklarowanych, dobrowolnych składek.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI A ZBIÓRKA NA FOM

Okólnikiem Nr. G. V. 164/1 z dn. 7.III r. b. p. Minister Komunikacji podał do wiadomości wszystkich Dyrekcji Okręgowych Kolej Państwowych, że ze względu na doniosły cel akcji zbiórki FOM dla Państwa, zgadza się na prowadzenie przez Ligę M. i K. dobrowolnej zbiórki wśród pracowników PKP.

SUWALKI NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

Na uroczystym zebraniu członków i sympatyków L. M. i K., reprezentujących ogół społeczeństwa pow. Suwalskiego, powzięto jednomyślnie uchwałę zebrania w najkrótszym terminie kwoty zł. 23.000, przypadającej z pow. Suwalskiego na FOM.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

OKÓLNİK
MIN. SPRAW WEWNĘTRZNYCH
w sprawie
ZBIÓRKI NA FOM

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało w dn. 26.II r. b. okólnik Nr. AP. 2/134 następującej treści:

„Stosownie do uchwały Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1933 r., wydanej w wykonaniu ustawy z dnia 10 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 289) Liga Morska i Kolonialna przystępuje do przeprowadzenia zbiórki publicznej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, wydając zarządzenie udzielenia pozwolenia na tę zbiórkę, podkreśla państwowe znaczenie powyższej akcji i prosi o udzielenie Lidze Morskiej i Kolonialnej możliwie najdalej idącego poparcia i pomocy w jej zamierzeniach, w szczególności przy organizowaniu Zarządów Powiatowych Ligi Morskiej i Kolonialnej czyli t. zw. obwodów, za których pośrednictwem Liga będzie mogła dotrzeć do najszerszych mas społeczeństwa.

Ponieważ Liga Morska i Kolonialna uzyskuje pozwolenie na prowadzenie zbiórki publicznej w ciągu dłuższego okresu czasu, przy ustalaniu szczegółowych warunków jej prowadzenia należy mieć na uwadze urządzane równocześnie przez inne instytucje akcje zbiórkowe, w szczególności doroczne i posiadające pewnego rodzaju przywilej wyłączenia w określonym terenie (np. „Tydzień L. O. P. P. „Dni Przeciwigruźliczne“ i t. p.).

Warunki powyższe (terminy) powinny być tak przystosowane, by zbiórka na rzecz Funduszu Obrony Morskiej nie stała na przeszkodzie odpowiedniemu rozwijaniu innych akcji propagandowych i zbiórkowych“.

AKADEMJA SZKOLNA

W niedzielę, 11.III r. b., staraniem publ. szkół powszechnych Nr. 56, 125 i 147, z okazji 14-tolecia rocznicy odzyskania dostępu do morza, oraz początku akcji zbiórkowej na FOM, odbyła się w lokalu szkoły Nr. 197 na Woli akademja morska, zagalona pięknymi przemówieniami prof. Sumpińskiego i p. Rojkiewicza. Na całość złożyły się bogaty program, wykonany prawie wyłącznie przez uczniów szkół Nr. 56, 125 i 197.

WYKAZ SUM WPLACONYCH NA
F. O. M. ZA M-C LUTY

Oddział L. M. K. Chełmno 6.87, Oddział L.M.K. Suwałki 110.—, Kontrtorpedowiec „Wicher“ 56.18, Skł. Sportowa „Maraton“ 23.40, Grotowski E. W-wa 30.—, Kruk J. Tłuszcz 2.55, Galkajtys K. Wilno 7.—, Oddz. L.M.K. Min. Spraw-c. 1000.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 67.05, Oddz. L.M.K. Żory 100.—, Adm. „Żołnierz Polski“ w/m 115.62, 3 p. Szwoleż. Suwałki 60.50, Inż. Abramowicz W-wa 1.—, Złożone na ręce P. Prezydenta R. P. przez mieszkańców województwa Łódzkiego 265000.—, Złożone na ręce P. Prezydenta R. P. przez Zrzeszenie Pracown. Banku P. 50000.—, Oddz. L.M.K. Marcule 102.01, Oddz. L.M.K. Suwałki 60.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 50.—, Srokowski Kaz. W-wa 2.64, Ker. Mar. Woj. 12.—, Oddz. L.M.K. przy Gł. Warszt. — P. K. P. W-wa —

Praga 37.50, Oddz. L.M.K. Wojsk. Chełm. Lub. 169.10, Oddz. L.M.K. Suwałki 60.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 837.05, Korpus Podofic. 72 p. Radom 101.—, Oddz. L.M.K. Katowice—Brynów 181.10, Oddz. L.M.K. Katowice — Dab 150.—, Oddz. L.M.K. Katowice — Zawodzie 248.45, Oddz. L.M.K. Knurów 1600.—, Oddz. L.M.K. Huta Schellera, Welnowiec 10.—, Oddz. L.M.K. Zawiercie 2.50, 75 pp. Królewsk. Huta 121.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 22.33, Oddz. L.M.K. Suwałki 236.—, Oddz. L.M.K. przy Szkole Maz. w/m. 15.—, Okręg L.M.K. Radom 240.—, Redakcja „Polska Zbrojna“ w/m 10.—, J. Mielżyński Wiekliński, Chobienie 20.—, Kom. garniz. Tarnopol 17.64, Rogowski Bron. W-wa 5.—, Oddz. L. M. K. Nałęczów 68.38, Oddz. L.M.K. Ostrowiec Kiel. 166.63, Oddz. L.M.K. Bydgoszcz 113.80, Oddz. L.M.K. Kolej. Kowel 20.—, Okręg L.M.K. Radom 128.77, Ludwikiewiczówna L. Łódź 5.—, Dr. J. i J. Ogrodowczykowie w/m 5.—, Batalion KOP. „Krasne“ 24.75, Związek Pr. obyw. Kobiety Wadowice 68.84, Dr. Marowski P. J. w/m 3.—, Stolarczyk W. Nikiszowiec 25.—, Zarząd Gł. — Kom. Święta Morza 50000.—, Olpeter Bol. Łódź 10.—, Klasa III 20 szk. powz. Poznań 1.—, Borejsza Winc. W-wa 10.—, Oddz. L.M.K. Żurawno 41.15, Oddz. L.M.K. Skarżysko-Kam. 71.24, Oddz. L.M.K. Włodzimierz 48.—, Oddz. L.M.K. Radymno 42.90, Okręg L.M.K. Łuck 33.—, Klasa IV Gimm. Mesk. Siemianowice 10.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 190.—, Inż. Młynarski — Konin 300.—, Wachulak St. — Kadziłłowo 5.50, Władysław St. Oddz. Werbkowice 7.50, Pasikowski Wł. Piotrków Tryb. 2.—, XI Druż. Żegl. Harc. Częstochowa 5.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 568.77, Oddz. L.M.K. Sad Okręg. Nowogródek 25.50, 2 Komn. Baonu KOP. „Ostróg“ 3.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 18.—, Oddz. L.M.K. przy Min. Sprawiedl. 561.84, Jarzabek Ant. W-wa, 10.—, Samop. Gimm. Włodzimierz 5.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 75.—, Oddz. L.M.K. Bydgoszcz 68.95, Oddz. L.M.K. Piotrków Tryb. 49.—, Pikułiński S. W-wa 3.54, Zw. rez. Sucha Góra 3.10, Bożasówna M. Sosnowiec 4.—, Zarząd Gminy Dobrzeleń 10.—, Wydz. Ofiar Kur. War.“, W-wa 137.89, Debski M. Olszanica 1.—, Oddz. L. M. K. Chełm Lub. 132.30, Oddz. L.M.K. Suwałki 20.—, Oddz. L.M.K. Borystaw 300.—, Oddz. L.M.K. Włoszczowa 10.—, Oddz. L.M.K. Chełm-Siedlce 4.—, Rachowicz Stef. W-wa 5.—, Oddział L.M.K. Maniewice 4.—, Zajackiewicz J. i L. W-wa 1.—, Jankowicz W. Wilno 0.50, Jankowiczowa Ir. Wilno 0.50, Szarkowski L. Katowice 2.50, Gmina Bieganin 12.16, Pułk KOP. Wołżyn 75.20, Oddz. L.M.K. w Krakowie 20.—, Oddz. L.M.K. Mołodczno 43.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 159.91, Oddz. L.M.K. Suwałki 385.40, Oddz. L.M.K. Kol. Kielce 61.02, Oddz. L.M.K. Rozwadow 47.90, Świątlica Młodych ZHP—Trzebiń 5.85, Kasa Sadu Okr., Bydgoszcz 4.30, Nasiak I. Ciałeń 1.—, Mjr. J. Kaczyński 2 psk. Hrubieszów 47.55, Bo-

reoki A., Białystok 2.50, Oddz. L.M.K. Suwałki 40.—, Oddz. L.M.K. Lipiny Śl. 35.—, Oddz. L.M.K. Telechany 8.—, Oddz. L.M.K. Jasło 70.—, Oddz. L.M.K. Solec n/Wisła 24.30, Oddz. L.M.K. Kiernozia 17.74, Oddz. L.M.K. Kraków 457.95, Oddz. L.M.K. Zawada 19.—, Oddz. L.M.K. Miawa 250.—, Oddz. L.M.K. przy Fabryce Broni w Radomiu 116.20, Oddz. L.M.K. „Kiwerce 28.40, Oddz. L.M.K. Klesów 44.57, Oddz. L.M.K. Oszmiana 150.—, Oddz. L.M.K. Suwałki 10.—, K. Rettinger W-wa 25.—, Komit. 10-lecia Góra Kalwaria 28.46, Gł. Skł. adn. Uzb. Nr. 1. W-wa 100.23, Wydział Dróg Powiat. Bielsko 20.—, Zarząd Gminy Świr-Wil. 33.70, L. Przełocki. Lwów 25.—, Komitet „Święta Morza“ Trościaniec 28.70, Z. Nowicki W-wa 50.—, Oddz. L.M.K. im. Stef. Batorego, Grodno 11.45, Oddz. L.M.K. Prużana 25.—, Oddz. L.M.K. Tuchola 270.50, Oddz. Kol. L.M.K. Włodzimierz 100 zł. Gimm. im. Korzeniowskiego, Brody 5.—, Oddział L.M.K. Nadbrzezie 18.23, Oddz. L.M.K. Przemyśl 120.—, Oddz. L.M.K. Gwoździec 10.—, Oddz. L.M.K. Król Huta 223.50, Oddz. L.M.K. Bydgoszcz 102.20, Klub Polski, Bydgoszcz 40.—, Zw. Strzel. Bydgoszcz 10.—, kpt. Zieben Bydgoszcz 10.—, Kierkus E. Cukr. Klemensów 5.—, Prof. A. Kocubiński, Złoczów 10.—, Szkoła w Delatyczach 59.50, Szkoła w Delatyczach 46.70, Robotnicy kop. Matylda w Lipinach Śl. 1.10, Bank Gosp. Kraj. proc. od sumy 265 tys. zł. 4630.14, L. Korzeniewicz. Zbaraż 1.—, Cz. Szumiła. Kaczorowy 3.30, F. Bagieński. Parczew 5.—, Pow. K.K.O. Kraków 300.—, Wł. Wołko. Kepno 1.—, E. Brodzki. Kepno 1.—, B. H. Szpindel. Izbica n/Wisła 1.—, Inż. Cz. Sołtys, Wierzbnik 18.70, Szk. Powz. w Zajeździu 1.20, Robotn. kop. „Matylda“ Lipiny 64.75, Pow. K. Kom. Tarnowskie Góry 10.—, Oddz. L.M.K. przy kop. Matylda, Lipiny, 124.10, Oddz. Gwoździec 13.65, Oddz. Kostopol 87.72, Oddz. Tczew 37.40, Zarząd Miejski m. Kostopola 3.20, Klasa IV Szkoły ćwiczeń przy Państw. Sem. N. Żeńsk. Wilno 10.60, Szkoła Aleksandria II gm. Dzbów 5.20, Klasa VIII Gimm. im. kr. Zofii. Sanok 1.30, Klasa VII przy Szk. Powz. Żeńsk. Nr. 2. Jędrzejów 7.50, Szkoła „Tarbut“, Radzyń Podl. 0.45, Koło LOPP przy Szk. Powz. Kaźmierzewo 1.30, P. Bank Rolny Kraków 50.—, Koło L.M.K. przy Szk. Powz. Nr. 5 Lida 23.10, Oddz. L.M.K. Lubartów 54.45, Oddz. L.M.K. Suwałki 10.—, Oddz. L.M.K. Niżmew 7.50, Oddz. L.M.K. Żarnów 23.23, Oddz. L.M.K. Choinice 88.14, Oddz. L.M.K. Lwówek 28.71, Koło L.M.K. w Wiśniewie 16.60.

ODCZYT

P. REKTORA ST. PAWLÓWSKIEGO

W niedzielę, dn. 25 lutego r. b. w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. przy ul. Włok 10 odbyły się 2 odczyty p. t. „Instytut Morski i Kolonialny“, oraz „Port Algieru“. Prelegentem był wybitny znawca spraw morskich i kolonialnych, prezes Okręgu Poznańskiego L. M. i K. prof. Stanisław Pawłowski. Odczyty te wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie, to też poświęcimy im w następnym numerze „Morza“ specjalny artykuł p. Stanisława Zielińskiego.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl





IMPORT KOLONIALNY POLSKI

Napisał Adam Grodecki, Warszawa

O kolonjach słyży się i mówi się już u nas coraz częściej. Słowo to narzuca się ludzom droga faktów, w marę pogłębiania i rozszerzania się stosunków gospodarczych i politycznych naszego państwa z całym światem. Nao- gół jednak pojęcie kolonii jest jeszcze dla nas obce, dalekie i nierealne.

Powoli dopiero i stopniowo opadać zaczyna nimb tajemniczości, niedostępności i abstrakcyjności, odgradzają- cy je od rzeczywistości otaczającego życia. Przez Gdynię idą szlaki handlo- we, łączące nas z krajami całego świa- ta. Morze z którego korzystają obec- nie możemy, łączy nas ze światem, jak łączyło dawniej naszych sąsiadów, któ- rzy właśnie oddzielali nas od niego. Towary nasze już nie przez obce porty płyną w świat, już coraz mniej korzy- stamy z obcego pośrednictwa przy sprowadzaniu potrzebnych nam surow- ców i towarów. Docierać zaczynamy do kolonii nie jako rzucani dawniej zbierani okoliczności luźni obserwato- rzy, czy w obcej służbie pracownicy, ale jako świadomi swych zadań i ce- lów eksploratorzy, w służbie swego państwa i dla jego potrzeb szukający źródeł zaspokojenia.

Tam bowiem, w kolonjach, leżą źró- dła surowców, których potrzebuje każ- dy kraj cywilizowany. Tam ziemia bo- gata i bujna przyroda tworzą pod go- racem promieniami słońca produkty, niezbędne dla nas, bez których obejść się już nie moglibyśmy. Liczne płody gorącego klimatu stanowią dzisiaj ko- nieczne dopełnienie potrzeb człowieka. Ziemia cała staje się coraz bardziej do- stępna, coraz bardziej wchodząca w orbitę działalności gospodarczej czło- wieka, służyć mu musi całym zasobem swych skarbów i wytworów, rozpro- szczanych coraz równomierniej po jej powierzchni.

Kolonie są bazami surowcowymi cy- wilizowanych skupień ludzkich i Polska, narówni z innymi krajami, korzystać z nich powinna.

Z surowców kolonialnych korzysta- my obecnie i korzystaliśmy w dosyć szerokim zakresie, a nasze potrzeby na przyszłość wskazują na silne wzmoże- nie się udziału wytworów klimatu go- raczego w naszej gospodarce państwo- wej.

Obecnie, kiedy postępująca ewolucja naszego handlu zagranicznego w kie- runku usamodzielnienia się i docierania do nieznanych dawniej rynków, stwa-

rza nowe możliwości tak dla zaopatry- wania się naszego przemysłu i całego gospodarstwa w odpowiednie surowce i produkty, jak i dla zbytu naszych wy- robów, nie mających już dostatecznego ujścia na dotychczasowych terenach— warto zapoznać się, jakie produkty sprowadzamy z obszarów kolonial- nych, dominjalnych, oraz mandatowych państw europejskich i Stanów Zjedno- czonych.

Azja. — Najpoważniejszym rynkiem pod względem zarówno przywozu, jak i wywozu naszego są Indie Brytyjskie, obejmujące prowincje brytyjskie i pań- stwa indyjskie, razem na przestrzeni 4.718 tys. km. kw. z ludnością 353 mil- jonów. Z tych terytoriów sprowadza- my w większych ilościach surowce i półfabrykaty pochodzenia rolniczego takie, jak ryż niewyluszczone, jute, ba- welne surowa, kopre, siemienie lniane i inne nasiona olejiste, kaczuk naturalny, smoly żywiczne, szelak, agar-agar i tra- gant (gumy). W mniejszych ilościach natomiast importujemy: korzenie (ko- lender, kardamon, goździki i kwiat goź- dzikowy pieprz, imbir, piment) herba- te, kakao surowe, kawę surową piasa- wę (korzeń ryżowy) nieobrobioną, włókno kokosowe nieobrobione, mate- riały koszykarskie i szcztokarskie, gu- me arabska, senegalska i inne, konopie Manilla, olej kokosowy, oleje roślinne techniczne, muszle morskie, skóry by- dlece, sznurki kokosowe i przede- do wyrobu chodników, oraz fryzy. Nadto w niewielkich ilościach sprowadzamy cyne i rudy chromowe.

Drugie miejsce w naszym przywozie kolonialnym z Azji pod względem ilo- ściowym zajmują Indie Holenderskie. Dostarczają nam one znacznych ilości: pieprzu, herbaty, kopry i innych su- rowców olejnych kaczuku naturalne- go i tytoniu oraz w mniejszych ilo- ściach: banany, ryż, sago, goździki, cy- namon, piment, kakao surowe, kawę su- rową muszle trzcinne i bambus, piasa- wę, części roślin koszykarskich i szcztokarskich pestki i ziarna drzew owocowych, gutaperkę, braunsztyn, gu- mę arabską i senegalską, asafetide, oli- ban, styraks (żywice), żywice benzo- esowe oliwe techniczne, olej kokoso- wy, katechu (barwnik), jute, konopie Manilla, sznurki kokosowe, włókno ro- ślinne, bawełne surowa i cyne.

Cejlon znajduje się na trzecim miej- scu. Z tej wyspy przywozimy dużo herbaty — następnie olej kokosowy,

orzechy i włókno kokosowe, korzenie (kadamon i cynamon), kakao surowe, kaczuk naturalny, części roślin koszy- karskich i szcztokarskich oraz grafit.

Co do pozostałych posiadłości azja- tyckich, to obroty z nimi są minimal- ne.

Afryka. Z Palestyny przywozi się po- marańcze, mandarynki, grappe-fruit, ty- toń, oliwę jadalną i nieco wyrobów ze srebra.

Z Afryki Północnej francuskiej spro- wadzamy tytoń, części roślin koszykar- skich i szcztokarskich, fosforyty, dre- wno egzotyczne, trawę morską nieo- brobioną i orzechy kamienne.

Z Tangeru - Maroka otrzymujemy tylko trawę morską, gdy pozostałe kra- je Afryki Północnej dostarczają nam bezpośrednio tylko rudy żelaznej i goź- dzików.

Dość znaczny udział w naszym przy- wozie kolonialnym mają kraje Afryki Równikowo - Zachodniej, z których sprowadzamy duże ilości surowców olejnych (kopra i inne) i kakao surowe- go oraz trochę bawełny, konopi Manilla i orzechów kamiennych.

Kraje Afryki Równikowo-Wschodniej natomiast w mniejszym stopniu dostar- czają nam wełny niepranej, konopi Ma- nilla, piasawy nasion olejnych, garb- ników naturalnych, orzechów kamien- nych, końskiego zebu gumy arabskiej i senegalskiej, oraz włókna kokosowe- go obrobionego.

Z położonych na równiku kolonii i mandatów belgijskich otrzymujemy miedź elektrotechniczna, gumę arabską i senegalską oraz bawełne surowa.

Kraje Afryki Południowej (oprócz Unj P. A.) dostarczają: kakao surowe- go, wełny niepranej, nasion olejnych, końskiego zebu, drewna egzotycznego surowego i napółobrobionego, wanilii, części roślin koszykarskich i szcztokar- skich, orzechów kamiennych, rud chro- mowych, włókna kokosowego nieobro- bionego i tyka lipowego.

Wreszcie Związek Południowo-Afry-kański dostarcza głównie wełny niepra- nej, nieco końskiego zebu i garbników naturalnych.

Australia. — Australia jest głównym naszym dostawcą wełny (nieprana, pra- na, wczeski, wełna czesana). Nadto sprowadzamy z niej znaczne ilości to- jów zwierzęcych nieprzerobionych oraz skóry futrzane surowe i gumę arabską.

Oceanja Stanów Zjednoczonych (wy-

spy Guana, Hawaj i Samoa) dostarcza nam kawy surowej.

Z Nowej Zelandii sprowadzamy jedynie wełnę niepraną i praną.

Ameryka. — Z Kanady, jako dominium brytyjskiego otrzymujemy głównie fabrykaty w drobnych ilościach, jak wyroby dziane wełniane i ze sztucznego jedwabiu, odzież, fotografie, wyroby stolarskie, oraz pewną ilość azbestu, celulozy sulfitowej i owoców (jabłek).

Wszystkie wymienione wyżej pozycje, stanowią prawie całkowitą listę produktów, sprowadzanych bezpośrednio z kolonii, dominjów i obszarów

mandatowych, położonych we wszystkich częściach świata. Wartość ich w 1932 r. wynosi 70 milj. zł. Nie przedstawiają one jednak całkowitego obrazu naszego przywozu kolonialnego, gdyż parokrotnie większe ilości tych produktów i wielu innych, dostarczane są nam za pośrednictwem państw głównie europejskich i w statystyce figurują jako wywóz z nich.

Rok ubiegły stanowi punkt bodaj zwrotny w tej sytuacji. Nowe drogi i nowe kierunki, jakie wywalcza sobie nasz organizujący się handel zagraniczny wśród pietrzących się trudności, świadczą o tem wyraźnie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZDOBYCZE I TROSKI POLONJI AMERYKAŃSKIEJ

Napisał K. Z.

Polskie godziny radiowe. — Prawda o liczebności polskiego wychodźstwa. — Głos młodzieży polskiej w szkołach amerykańskich. — Wołanie o właściwe podręczniki. — Ze spraw gospodarczych.

Godziny radiowe polskie w Stanach Zjednoczonych coraz częściej figurują w programach i wypełniane są obok zapowiedzi i komunikatów o charakterze handlowym — muzyką, przemówieniami i innymi wystąpieniami propagującymi kulturę polską.

Fakt ten zasługuje na podkreślenie, jako dowód, że radio amerykańskie czyni zadość postulatowi polskiemu możliwym w tej dziedzinie.

Ciekawe uwagi na temat liczebności wychodźstwa polskiego w St. Zjednoczonych snuje red. T. Kozak w „Dzienniku dla Wszystkich” (26.II). Jedyny realny miernik tej siły jest spis federalny (spis ludności St. Zł.), który ma liczyć brak i za Polaków uważa wszystkich przybyszów z Polski, bez względu na pochodzenie, a pozatem za Polaków podaje tylko pierwszych przybyszów z Polski i ich dzieci, „a z reszty pokoleń nas wywłaszczają”, pisze p. T. K.

Według tego spisu w St. Zjednoczonych w r. 1930 było 3.342.148 Polaków. Podawanie liczby Polaków amerykańskich na 6 do 7 milionów jest szacunkiem stanowczo przesadzonym i nie-realnym. Najbliższą prawdą jest liczba 4-ch milionów. Redaktor Kozak uważa również za zbyt przesadzone żądanie — na podstawie obliczeń demograficznych — 24 biskupów dla wychodźstwa polskiego i po dokonaniu ścisłych obliczeń dowodzi, że żądania na podstawie ludnościowej siły Polaków — katolików powinny ograniczać się do 8-miu biskupów, czyli jeszcze pięciu.

Nawiasem wypada zaznaczyć, że starania o biskupa Polaka przy nowych powołaniach do godności tej w Stanach Zjednoczonych znowu nie zostały uwzględnione. „Znowu nas pominięto! Znowu Irlandczycy dostąpili wysokich godności, zaszczytów i władzy, a Polacy tylko mają płacić! Na 50 parafii polskich w diecezji chicagowskiej nie dają nawet stanowiska biskupa sufragana księdzu polskiemu”.

Tak pisze „Dziennik Związkowy” (17.II) w artykule redakcyjnym p. t. „Znowu Polaków pominięto”.

Wśród rozmaitych środków utrzymania i szerzenia kultury polskiej w szeregach najmłodszego pokolenia emigrantów z Polski, wysuwa się coraz

częściej możliwość dodatkowego wykładania języka polskiego w szkołach amerykańskich. Obok parafialnego szkolnictwa polskiego i wieczorowych czy innych szkół uzupełniających — demokratyczny i liberalny ustrój Stanów Zjednoczonych dopuszcza ewentualność takiej nauki na skutek interwencji zainteresowanych czynników, organizacji społecznych polskich i na żądanie młodzieży samej.

Oto dosadny przykład jak wiele może zdziałać akcja oparta na zasadach, które w innych krajach, posiadających ludność polską, byłyby niestety wprost nie do pomyślenia. W Chicago już od pewnego czasu w szkole średniej Harrison istniał klub młodzieży polskiego pochodzenia pod nazwą „Biały Orzeł”. Starania klubu o wprowadzenie nauki języka polskiego w tej szkole napotykały początku na sprzeciw umotywowany tem, że bądź młodzież nie chce się uczyć tego języka bądź, że w razie zaprowadzenia takiego kursu, ilość uczęszczających będzie znikoma i kurs polski po pewnym czasie trzeba będzie zupełnie zaniechać.

Klub „Białego Orła” nie ustawał jednak w pracy i kierownictwo szkoły, chcąc nie chcąc, musiało zwołać zebranie tych uczniów, którzy chcieliby uczyć się języka polskiego. Jakże wielkie było zdziwienie tych wszystkich, którzy nieżyczliwie traktowali sprawę podobnej nauki, gdy na zebranie stawili się aż 650 uczniów i uczenie, którzy oświadczyli, że w każdej chwili gotowi są do przystąpienia do nauki języka polskiego.

Ten fakt, oraz inne analogiczne wiadomości, naprzykład z Milwaukee, gdzie wprowadzony ma być język polski, jako stały przedmiot do czterech szkół średnich świadczą, że w roku szkolnym 1934-35 niewątpliwie wzrośnie liczba tych ognisk promieniowania kultury polskiej w szkolnictwie amerykańskim, a tem samem wzrośnie liczba młodzieży dla narodu naszego nieustraszonej i wyposażonej obok wiedzy, odkrywającej wszystkie możliwości postępu w życiu amerykańskim, w znajomość dostateczną języka polskiego i Polski wspólczesnej.

Fakty powyższe zmuszają pilnie roz-

ważać wszystko, co może ułatwić i przyspieszyć proces normalnego przyszczenia nauki języka polskiego w szkołach amerykańskich, wszędzie, gdzie pierwsze trudności, jak naprzykład opisane wyżej, zostały przełamane. Występuje tu na plan pierwszy potrzeba odpowiednich podręczników do nauki jęz. polskiego.

Podręczniki używane w Polsce do tego celu nie nadają się, tak ze względu na odmienne metody nauczania, jak i wobec braku zupełnego wyjaśnienia w języku angielskim, co jest rzeczą niezbędną, dla tej młodzieży polskiego pochodzenia, dla której język angielski jest mową potoczną i dla której bez komentarzy angielskich — podręcznik polski mógłby okazać się trudny, a więc i nie-miły.

Pisza o tem dobitnie „Wiadomości Codzienne” (1.II) z Milwaukee: „Nie możemy tej sprawy zaspać, jak wiele innych spraw zaniedbaliśmy w przeszłości, bo wszystkie warunki przemawiają za powodzeniem kursów polskich. Wszystko jedno, kto ma się tej pracy wydania podręczników podjąć, ktoś musi to uczynić i to w jaknajkrótszym czasie. Nie wskazujemy palcem na nikogo, nie wyrzucamy nikomu zaniedbania, lecz zwracamy uwagę na konieczność, na jeden z fundamentów istnienia kursów polskich w szkołach publicznych.

— Dobry podręcznik opracowany w języku angielskim i przystosowany do tutejszych potrzeb szkolnictwa publicznego.

Pomimo niezwykle utrudnionej sytuacji w dzisiejszym handlu zagranicznym, rosnących barier celnych i innych przeszkód w tych transakcjach, statystyka stwierdza, że wartość towarów wywiezionych z Polski do St. Zjednoczonych w ciągu 10 miesięcy, od stycznia do października 1933, wzrosła o 47% w porównaniu z tymże okresem w 1932 r. A więc silniejsze wprowadzenie towarów z Polski na teren Stanów Zjednoczonych w okresie ogólnej depresji — jest faktem niezaprzeczonym. Stało się to w dużej mierze dzięki pionierskim wysiłkom polskich firm na gruncie amerykańskim oraz dzięki wielkiemu patriotyzmowi szerokiego mas wychodźstwa polskiego, które niezrażone niefortunne-mi nieraz próbami stara się popierać jaknajbardziej solidarnie zabiegi firm polskich, moralnie i handlowo zainteresowanych w tym przywozie z Polski do Ameryki.

Są oznaki, że w dziedzinie przywozu nie przeznaczanego specjalnie na rynek polskich konsumentów w zaatlantyckie republiki, polityka handlowo-taryfowa rządu St. Zjednoczonych jest przychylna dla przywozu z Polski. Jak donosi „Gazeta Polska” (14.III) rząd w Waszyngtonie postanowił zamechać stosowania nowych wyższych taryf celnych w odniesieniu do przywozu polskiego żyta, nie bez wpływu obaw przed polskimi zarządzeniami odwetowymi. Żyto polskie, wprowadzane dotychczas w ilości 10 milionów buszli, podlega w St. Zjednoczonych opłacie celnej w wysokości zaledwie 15 centów za buszel i cena tego żyta wynosi na rynku amerykańskim 56 centów za buszel, gdy cena amerykańskiego żyta wynosi 60 centów.

NA PODZWROTNIKOWEJ PLANTACJI YERBA

WRAŻENIA Z PODRÓŻY PO ARGENTYNIE

Napisał Bohdan Teofil Lepecki, Warszawa

Niedaleko wodospadów Iguassu, nad brzegiem potężnej rzeki Parany, znajduje się druga w Argentynie pod względem wielkości plantacja yerba mate (*ilex paraguayensis* — herbata paragwajska). Plantacja ta nazywa się **Puerto Bemberg** i stanowi w tych dzikich pustkowiach prawdziwą oazę cywilizacji.

Korzystając z zaproszenia gościnnego jej dyrektora, Francuza, p. Allain'a, zawitaliśmy tam w drodze powrotnej z wodospadów Iguassu do Posadas i Buenos Aires.

Z Puerto Aguirre (portu na rzece Paranie) wyjechaliśmy popołudniu motorówką p. Allain'a. Prąd w górnym biegu Parany jest bystry, więc łódź mknęła jak strzała.

Temperatura spadła do dziewięciu stopni Celsjusza powyżej zera, co w okolicach podzwrotnikowych uważane jest za wielkie zimno.

Na czubie łodzi siedział obok mnie p. Walter de Rougemont, urzędnik plantacji Bemberga, wystany przez p. Allain'a na spotkanie p. marszałka Raczkiewicza. Wdałem się z nim w rozmowę.

— Puerto Bemberg — mówił p. de Rougemont — to najbardziej wgląd puszczy wysunięta placówka cywilizacji. Wokół puszcza, dzicy ludzie, barbarzyństwo. Mieszka nas tam jednak kilkunastu urzędników — Europejczyków. Tworzymy zgrane towarzystwo — czytamy te same książki, widzimy się stale, urządzamy zabawy, wycieczki, polowania. Chociaż wokół króluje pierwotna przyroda i kontakt ze światem cywilizowanym jest bardzo utrudniony, nie wyrzekamy się aspiracji kulturalnego człowieka i jesteśmy au courant wszystkiego, co się dzieje w świecie. Otrzymujemy przecież gazety z Paryża i Szwajcarii, co prawda z 25-dniowym opóźnieniem.

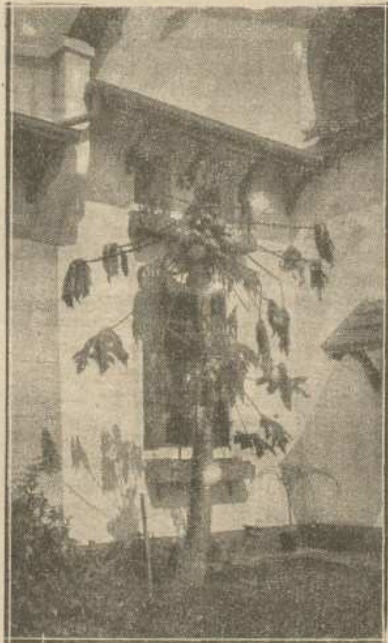
— Co pana skłoniło do opuszczenia Szwajcarii i osiedlenia się nad Paraną?

— Niechęć do tuzinkowego, drobnomieszczańskiego życia w moim kraju. Ciasno mi było w ojczystych dolinach alpejskich, gdzie życie określone jest utartym szablonem, gdzie brak swobodnego oddechu i nieograniczonych możliwości. Przodkowie moi wynajmowali się obcym potencjom, jako zaciężni żołnierze, ja w inny sposób wojuję, nie dla żołdu, ale celem zdobycia osobistego szczęścia. Tylko tu, zdaleka od ludzi, mogę znaleźć spokój, tylko tu słyszę szept Matki - Natury, zagłuszany już w moim kraju przez krzyk małych ludzi...

Ciemno już było, kiedy przybiliśmy do Puerto Bemberg. Po przebrnięciu kilkudziesięciu metrów, wiodących przez piaszczyste zbocze wy-

nosłego brzegu, dostaliśmy się na bitą drogę, skąd w kilka minut zajęchaliśmy do domu dyrektora plantacji, p. Allain'a.

We drzwiach powitali nas serdecznie gospodarze. P. Allain reprezentował typ cywilizatora dzikich krain w najlepszym tego słowa zna-



czeniu. Wysoki, rozrosty, z gęstą brodą, tryskał energią i zapałem. W łagodnych oczach błyszczały figlarne ogniki, znamionujące optymizm życiowy i wrodzoną wesołość usposobienia. Obok stała jego żona — sympatyczna starsza pani, o siwych włosach i szlachetnym spojrzeniu. Była to córka ś. p. Lanusse'a, gubernatora

Misiones, który sprowadził Polaków do rządzonej przez siebie krainy i był ich najczulszym ojcem i opiekunem. Zna ona wielu kolonistów polskich w Misiones i doznaje od nich licznych objawów szacunku i wdzięczności.

Dziwnym trafem i mąż jej, p. Allain, zetknął się w młodości z Polakami. Ojciec jego pracował przy budowie kolei dęblińskiej i młodzieńki wówczas Pawełek biegał po łęgach nadwiślańskich z pastuszkami polskimi. Polska była krainą jego dzieciństwa i do dziś dnia zna pewną ilość wyrazów w naszym języku.

Wnętrze domu dyrektora plantacji w niczem nie przypominało, że znajdujemy się we wnętrzu Ameryki Południowej, zdaleka od okolic cywilizowanych. Wszędzie błyszczały miedziane kule lamp elektrycznych, zasilanych prądem z własnej elektrowni. Meble i sprzęty, roztawione po pokojach, mogłyby równie dobrze znajdować się w mieszkaniu Paryżanina lub Londyńczyka. Z rozkoszą zanurzyłem się w miękkim fotelu, ustawionym w pobliżu suto zasilanego drzewem kominka.

— Dziwi się pan pewno — powiedział p. Allain, poprawiając szczypcami drzewo w kominku — że zainstalowałem w ciepłym kraju kominek. Zrobiłem to jednak dopiero po wieloletnim doświadczeniu. Naogół nad górną Paraną jest dosyć ciepło, ale w czerwcu, lipcu i sierpniu, t. j. w czasie naszej zimy, trafiają się i u nas chłody, dochodzące nocami do kilku stopni zimna. A skóra nasza bardzo się wydelikatniła pod zwrotnikami. Stanowczo lepiej grzać się przy ogniu, niż marznąć jedynie z tej racji, że się mieszka w gorącym klimacie.



Dom p. Allain'a

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gościnność w krajach pierwotnych nie wypływa ze zwyczajów, etykiety czy wyrachowania, lecz płynie z głębi serca, jest potrzebą natury ludzkiej. W tych pustkowiach człowiek nie jest wrogiem, współzawodnikiem w walce o byt, lecz przyjacielem, towarzyszem, o którego tak trudno na bezludziu. Biesiada, którą nam wyprawił p. Allain, nie była zdawkowym przyjęciem z oficjalnymi toastami, lecz braterskim poczęstunkiem, na którym dużo, od serca, mówiło się, śmiało, żartowało...

Nazajutrz rano udaliśmy się na zwiedzenie plantacji. To, co zobaczyłem, wprowiło mnie w zdumienie. Kiedy chciałem piechotą udać się na wędrowną, gospodarz roześmiał się i rzekł:

— Proszę siadać do samochodu. Mamy 6 samochodów osobowych i 18 ciężarowych. Kursują one po 140 kilometrach dróg, jakimi we wszystkich kierunkach porzuciły naszą plantację. O kilkanaście kilometrów dalej wyją jaguary, tutaj na drogach usłyszy pan tylko klaksony samochodowe.

Przejeżdżamy przez zabudowania administracji. Piękne domki urzędni-

ków. Większe — dla żonatych, grupa mniejszych dwupokojowych — dla kawalerów. Wszystkie naturalnie ze światłem elektrycznym i pysznymi łazienkami. Widzimy urząd pocztowy i centralę telefoniczną, piekarnię, sklep, szkołę, kościół, kino. Dalej gęste skupiska: rozsiadły się jednopokojowe, czasami dwupokojowe domki robotnicze. Małe i ciasne, ale nieskończenie lepsze od bud, w których mieszkali tubylcy, głównie pochodzenia paragwajskiego, przed przybyciem do Puerto Bemberg. Dla nich domki na plantacji są najwyższym wyrazem nowoczesnego komfortu.

Doskonale utrzymaną drogą dojechaliśmy do plantacji yerby. Jak tylko sięgnąć, widniały równe szeregi drzewek yerbowych. Tłumy robotników z rodzinami oblegały drzewka i obrywały liście, ładowane do dużych worów, ważone na miejscu przez dozorców i wysyłane natychmiast do znajdującego się na plantacji młyna yerbowego.

Robotnik na plantacji Bemberga pracuje akordowo — jest płatny od ilości zerwanych liści. Przeciętnie zarabia 1½ — 2 pesy dziennie, co stanowi mniej więcej 2 zł. 70 gr. — 3 zł.

60 gr. W kraju tak drogie jak Argentyna jest to wynagrodzenie dosyć łiche i możliwe do utrzymania jedynie w okresie obecnego kryzysu.

Z plantacji pojechaliśmy do młyna yerbowego. Była to spora fabryka, w której świeże, zielone liście poddawano następującym procesom:

Naprzód poddawano je t. zw. **sapekowaniu**, czyli poduszano w wielkich bebnach obracających się nad płomieniem, potem automatycznie transportowano do **suśzarni**, skąd po pewnym czasie przenoszono do właściwego **młyna**. Zmieloną już yerbę pakowano do potężnych worów i rzeką Parana rozwieszono po całej Argentynie.

Po zwiedzeniu obszernej plantacji i należących do Puerto Bemberg



P. Allain z żoną i córkami

obszernych lasów dziewiczych, zawróciliśmy do domu p. Allain'a. Przed samym domem gospodarz zatrzymał samochód i wskazał na drzewka, oosypane owocem niewiększym od orzecha łaskowego.

— Skosztujcie panowie pomarańcz. Te maleńkie owocki, to miniaturowe pomarańczki, bez pestek i ze skórką jadalną.

Zjadłem jedną i natychmiast sięgnąłem po drugą. Nadzwyczaj smaczne były to owoce. Orzeźwiły mnie po całodzienną wędrowną po obszer-nych włościach Bemberga.

Na zakończenie p. Allain udzielił mi maleńkiego wywiadu.

— Całkowity obszar terenów naszych w Puerto Bemberg wynosi 22 tys. hektarów. Zakupił je przed kilku laty Argentyńczyk pochodzenia francuskiego, p. Bemberg. Zrobił mnie zarządcą tych ziem i zainwestował 3 miliony pesetów (wówczas wynosiło to przeszło 10 milionów złotych) na urządzenie plantacji yerby. Wziąłem się do roboty i po upływie 8 lat zamieniliśmy 1500 hektarów puszczy na ziemię uprawną. Zasadziliśmy na niej 1.300.000 drzewek yerbowych, które dają rocznie 3 miliony kilogramów yerby mielonej. Gdyby nie kryzys, podnieśliśmyby produkcję do 5 milionów kilogramów. Na plantacji pracuje obecnie 480 — 500 robotników, jednak w pełnym sezonie liczba ta podnosi się do 1000. Przeważnie są to Paragwajczycy, którzy w swoim marnie gospodarowanym kraju nie mogą znaleźć zatrudnienia.

Nie było czasu na dłuższe rozmowy. „Guaira“ czekała już na przystani, aby nas zabrać do Posadas, skąd już pociągiem mieliśmy jechać do Buenos Aires. Podziękowaliśmy serdecznie miłemu gospodarzowi za gościnę i bez zwłoki udaliśmy się na statek.

Porwały nas bystre wody Parany i za chwilę Puerto Bemberg — placówka postępu na kresach Argentyny — znikła we mgłach, jak znikła tyle rzeczy w dalekich podróżach.



Plantacja yerby w Misiones

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SPRAWY KOLONIALNE NA ZACHODZIE

Napisał dr. Jan Rozwadowski, Warszawa

Polityka kolonialna Francji posiada swoisty charakter. Nie posiada ona tych zasadniczych cech, które charakteryzują politykę w tej dziedzinie innych wielkich mocarstw kolonialnych jak Anglii, Włoch i Japonii. Wówczas kiedy tamte mocarstwa, a zwłaszcza Włochy i Japonia, mające nadmiar ludności w metropolii, pragną załudnić kolonie swoją ludnością i ponoszą ogromne wydatki, związane z przygotowaniem terenów pod kolonizację — Francja odczuwając w sposób ostry brak własnej ludności w metropolii, nie ma możliwości kolonizowania swoich terenów zamorskich. Francja natomiast czyni wszystko, aby pozyskać sympatie badanych pod jej władzą plemion tubylczych, a na wielu terenach dąży do przekształcenia tubylców w obywateli francuskich. Do osiągnięcia swych celów francuzi dążą przez podnoszenie kultur rolnych, uprawianych przez tubylców, podnoszenie dobrobytu ludności miejscowej, wielkie inwestycje publiczne, podnoszenie stanu zdrowotności i t. d. Nic dziwnego, że prowadząc taką politykę, Francja patrzy niechętnie na cudzoziemców, pragnących się osiedlić w jej koloniach. To też francuskie kolonie afrykańskie w przeważnej części nie posiadają osadników europejskich, a te które są skolonizowane, jak np. z. Tunis, przyczyniają metropolii dużo kłopotów, ponieważ są opanowane przez obcy żywioł kolonizatorski, przeważnie włosków. Np. Kamerun, który na krótko przed wojną Niemcy miały zamiar przekształcić w kraj masowej kolonizacji europejskiej z uwagi na jego bogactwa naturalne, posiada bardzo nikłą ilość osadników z Europy. Spis ludności Kamerunu z r. 1931 wykazał, że kolonia liczy 2.164 Europejczyków. W liczbie tej jest zaledwie 169 osadników.

Rozpada się ona na następujące narodowości: francuzów 1684, amerykańków 76, angiłków 74, niemców 73, greków 75, szwajcarów 57 i t. d. Polaków w Kamerunie było w tym czasie 9. Podobno w następnych latach ludność europejska Kamerunu się zmniejszała, na co wskazuje fakt, że w r. 1932 wydano zaledwie 26 koncesyj terenowych Europejczykom, wobec 52 w r. 1931. Ponieważ Kamerun jest kolonią mandatową, przeto wstęp na jego terytorium dla obywateli państw członków Ligi Narodów jest wolny. Administracja kolonii udziela na żądanie koncesyj terenowych po 250 ha, przeciętnie. Roczna opłata za koncesję wynosi około 3.000 fr. Po paru latach, kiedy osadnik wykona warunki koncesji, a więc zbuduje dom, oczyści teren i t. d., obszar koncesyjny staje się jego własnością. Z uwagi na lesisty teren instalowanie gospodarstwa może się odbywać stopniowo, najwyżej po kilkadziesiąt hektarów rocznie, z tem że w tym samym czasie osadnik karzuje dalszy teren. Osadnik po przybyciu na teren musi posiadać co najmniej około 30.000 zł., ponieważ instalowanie gospodarstwa wymaga dużej ilości pracy najemnej, za którą się płaci przeciętnie 25 fr. fr. miesięcznie z wyżywieniem. Poza tem w pierwszym roku transport produktów do rynków zbytu wymaga posiadania pewnego kapitału. Gleba Kamerunu daje bogate urodzaje. Osadnicy europejscy plantują bawełnę,

tytoń, kawę. Kryzys obecny nie sprzyja osadnictwu z powodu gwałtownego spadku cen na produkty rolne. To też jest rzeczą charakterystyczną, że w chwili obecnej w Kamerunie najlepiej się powodzi tym polakom, którzy zajęli się rzemiosłem.

★

Włosi w sposób uporczywy i systematyczny penetrują do francuskiej Afryki Zachodniej, nie szczędząc kosztów. Mając w tej części Afryki zaledwie niezbyt dużą ilość własnych obywateli, założyli oni ostatnio w Dakarze periodyk włoski „La voce italiana”. Dzieci włoskie z Afryki Zachodniej są na lato sprowadzane do Włoch na kolonie letnie, a na miejscu organizuje się dla nich kursy języka włoskiego. Są to posunięcia w dziedzinie kulturalno - oświatowej. Równocześnie jednak nie zapominają Włosi i o dziedzinie gospodarczej. Mianowicie włoska spółka okrętowa „L'Equatoriale” organizuje w chwili obecnej stałe, comiesięczne połączenie okrętowe pomiędzy Genuą, a Dakarem.

★

W numerach poprzednich wskazywałem systematycznie na posunięcia włoskie i japońskie w Afryce. Posunięcia te są konkretne nie pozostawiające żadnych wątpliwości, co do zamiarów tych narodów, idących zdecydowanie w kierunku gospodarczego i ludnościowego opanowania poszczególnych terenów afrykańskich. Przypomnijmy poszczególne etapy tych posunięć: zakończone na wielką skalę prace włosków, w Trypolitanii i Cyrenajce, mające na celu przygotowanie tych terenów pod masowe osadnictwo dla ludności włoskiej w Trypolitanii, organizacja linii okrętowych włoskich do portów południowo - afrykańskich i do Dakaru, podobna organizacja linii japońskich do Dakaru, Lagos i Accra wspierały rozwój eksportu japońskiego do Etiopii, przenikanie włoskiego elementu ludnościowego do Tunisu, Algierji i Marokka, które przybrało tak poważne rozmiary, że wprowadza stałe zadrażnienia do polityki włosko - francuskiej, gospodarcza penetracja w Liberji i t. d. — wszystko to wskazuje, że polityka kolonialna włoska i japońska idzie, jeżeli nie na wyraźne opanowanie terytoriów pod względem politycznym, to w każdym razie na ugruntowanie w Afryce wpływów gospodarczych i zajmowanie pewnych terenów za pomocą ludności sprowadzanej z metropolii. Stan faktyczny w Afryce jest taki, że mocarstwa będące posiadaczami afrykańskich kolonii, nie są w stanie opanować swych terenów, bądź z powodu posiadania zbyt rozległych imperiów kolonialnych bądź też z powodu braku własnego elementu ludzkiego i środków finansowych oraz słabości organizmu państwowego metropolii. W tym stanie rzeczy każde zdecydowane posunięcie gospodarcze w Afryce, oparte na wartościowym materiale ludzkim i poparte odpowiednimi środkami finansowymi, może w każdym wypadku liczyć na powodzenie i przynieść w przyszłości wielkie korzyści. Z tego doskonale sobie zdają sprawę Włosi i Japończycy, a ostatnio i Niemcy, którzy porzucając uprawianą poprzednio propagandę za rewizją postanowień kolonialnych Traktatu Wer-

sańskiego, zabrali się energicznie do organizowania społecznego i gospodarczego swoich kolonistów afrykańskich oraz do wzmagania swego eksportu zwłaszcza do kolonii francuskich. O ile Włosi mają w stosunku do Afryki znaczne roszczenia terytorialne o charakterze politycznym, wynikające z niedotrzymania wobec nich traktatów kolonialnych, zawartych podczas wojny, o tyle Japończycy forsują wyłącznie swój eksport do Afryki. W angielskich koloniach import towarów bawełnianych japońskich jest większy od podobnego importu pochodzenia angielskiego. Identyczny stan daje się zauważyć w koloniach francuskich, zwłaszcza na Madagaskarze konkurencja towarów japońskich stała się dla francuzów bardzo groźna. To też wynurzenia prasy francuskiej idą w kierunku sugerowania pewnych ustępstw terytorjalnych na rzecz Włoch i ustalenia granic wpływów gospodarczych poszczególnych narodów.

★

Prasa żydowska w Palestynie wzywa powołane koła żydowskie do śledzenia posunięć Anglii w kwestiach dotyczących jej mandatu nad Palestyną. W Anglii mówi się coraz głośniejszą o konieczności zrzeczenia się mandatu palestyńskiego i wogóle skasowania mandatów grupy A. Żydzi palestyńscy słusznie obawiają się, aby zrzeczenie się mandatu przez Anglię nie było równoznaczne z unicestwieniem idei żydowskiego państwa narodowego i zaprzepaszczeniem ich zdobyczy gospodarczych w Palestynie. Równocześnie prasa arabska uderza na alarm z powodu wzmagającej się imigracji żydów i ułatwień, wprowadzanych rzekomo dla tej imigracji przez władze mandatowe. Dr. Weizmann, członek Komisarjatu dla spraw uchodźców niemieckich przy Lidze Narodów, na jednym z posiedzeń określił liczbę roczną imigracji żydów do Palestyny na 40.000. Wejście na teren imigrantów żydowskich, rozporządzających kapitałem zostało ułatwione, przyczem oddział polskiego P.K.O. w Tel-Awivie również uzyskał prawo wystawiania gwarancji dla tej kategorii imigrantów.

Jest rzeczą charakterystyczną, że największy import do Palestyny wykazuje również Japonia, a poza nią Włochy. Import angielski znajduje się na trzecim miejscu.

Hebrajski „Haaretz” i „Palestine Post” informują, że Egzekutywa Żydowska otrzymała zawiadomienie z Ligi Morskiej i Kolonialnej, że Liga w najbliższym czasie zorganizuje wycieczkę młodzieży do Palestyny i projekt Ligi wywołał w Palestynie duże zainteresowanie.

Te same gazety donoszą, że na Tarzach Lewantyńskich wybudowane będą 4 pawilony polskie o przestrzeni 1200 m², przyczem jeden z budynków poświęcony będzie łódzkiemu wyrobom tekstylnym. „Palestine Post” zauważa, że na Targi spodziewany jest przyjazd pp. Prezesa Rady Ministrów i Ministra Przemysłu i Handlu Rzeczypospolitej.

Pozatem dzienniki arabskie podkreślają z naciskiem, że Włochy poczęły się intensywnie interesować krajami arabskimi na Wschodzie, a głównie Palestyną. Polityka włoska w krajach arabskich zdaniem arabsów, zmierza do zapewnienia sobie mandatu nad Palestyną na wypadek, gdyby wchodziła w grę zmiana w rozdziale mandatów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG

Najświeższa statystyka brazylijska wykazuje znaczną likwidację polskiego stanu posiadania w Stanie Sao Paulo. Polaków w tym stanie mamy 4.000 osób pochodzenia polskiego i 7.000 pochodzenia żydowskiego. Większość Polaków nie posiada własności rolnej i pracuje, jako robotnicy rolni. W r. 1929 Sao Paulo liczyło 8.000 osób pochodzenia polskiego, w czym była połowa fazenderów. Na skutek kryzysu, jaki opłacał produkcję kawową, Polacy - fazenderzy opuścili Stan i przenieśli się do

Parany, Rio Grande do Sul oraz do Misiones w Argentynie. Jak wiadomo, Sao Paulo nie jest terenem naszej kolonizacji i raczej należy uznać za objaw dodatni przenoszenie się Polaków do Parany, ponieważ przez to wzmacnia się w tym Stanie stan posiadania polskiego. Pozostałe narodowości w tym samym czasie wykazały zwiększenie swego stanu posiadania w Sao Paulo. Przodują tutaj Japończycy, dla których Sao Paulo jest terenem koncentracji osadnictwa. W ciągu ubiegłego roku liczba

fazenderów japońskich wzrosła o równe 100 proc. Jest rzeczą ciekawą, że kiedy dla fazendera - Anglika przeciętna ilość posiadanego obszaru wynosi około 1.500 ha. (sa to wielkie plantacje) - fazender japoński posiada zaledwie około 35 ha. Fazender japoński jest w Sao Paulo wogóle najdrobniejszym posiadaczem rolnym. O technice ruchu kolonizacyjnego Japończyków w Brazylii i o ich planach osadniczych pisaliśmy w jednym z poprzednich numerów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG

Państwowe Zakłady Inżynierji

Warszawa, Terespolska Nr. 34-36
Telefon 548-10

STATKI morskie i rzeczne MOTORÓWKI, ślizgowce

SAMOCCHODY „Polski Fiat“, „Polski Saurer“.

MOTOCYKLE „C. W. S.“

SILNIKI systemu Diesel'a marki „URSUS“ i „SAURER“ od 4 KM. do 2.000 KM., stałe i morskie.

SILNIKI dla rolnictwa.

WAGONY motorowe.

AUTOBUSY szynowe.

ZESPOŁY: oświetleniowe i pompowe.

ARMATURA do pary, wody i gazu.

ODLEWY żeliwne oraz metali półszlachetnych.

Konstrukcje żelazne.

Łączniki szczepkowe 52 mm. dla Straży Ogniowych.

Bank Gospodarstwa Krajowego

Zakład Centralny: Warszawa, Al. Jerozolimskie 1

Adres telegraf. Krajobank. Tel. (Centrala) 8-02-60

Kapitały własne	Zł. 221.047.460
Wkłady i lokaty	„ 767.697.687
Suma udzielonych kredytów	„ 1.860.570.654
Suma bilansowa	„ 2.130.100.734
Obrót roczny	„ 15.301.712.000

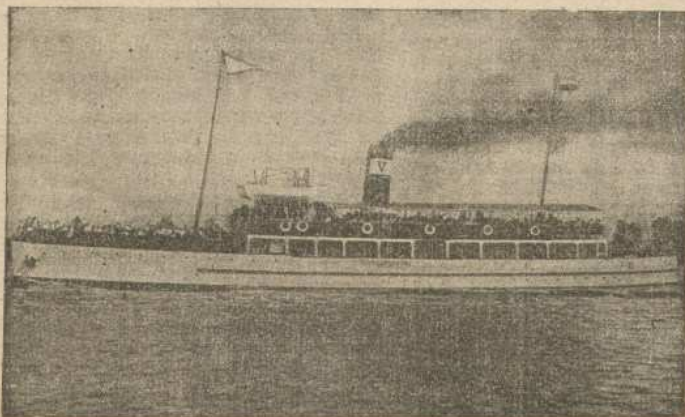
Załatwia wszelkie operacje bankowe.

Przyjmuje wkłady terminowe, na rachunki czekowe i na książeczki oszczędności.

Bank Gospodarstwa Krajowego

jest największą instytucją kredytu długoterminowego w Polsce. Stan pożyczek, udzielonych przez Bank w listach zastawnych i obligacjach, wynosi 823.223.681 zł.

19 Oddziałów w najważniejszych ośrodkach gospodarczych Polski. Korespondenci we wszystkich większych centrach finansowych świata.



Statek morski „CARMEN“

Wisłą nad polskie morze

i do wszystkich miejscowości, położonych na szlaku Wisły, dojechać można statkami Polskiej Żeglugi Rzecznej „VISTULA“

Od 1-go maja zostanie otwarta specjalna linja pasażersko turystyczna z Warszawy via Tczew do Gdyni parostatkami salonowymi

Koszty przejazdu z Warszawy do Gdyni wynoszą:

parostatkami salonowymi

kl. I 24, — kl. II 18 — kl. III 12 zł.

parostatkami jednopokładowymi

kl. I 18,60 — kl. II 14 — kl. III 9,30 zł.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej korzystają przy przejeździe naszymi statkami z 25% zniżki.

Informacje: tel. 2.16-31 i 6.37-87, Warszawa Ma zowiecka 12.

cydowany zwolennik przymierza z Anglią.

Po dłuższym oczekiwaniu na dyrektywę z Paryża, Marchand otrzymał rozkaz „ewakuowania się z Faszody do Loango”. Powrócił przebyta w tak niezwykle okolicznościach drogę do miejsca skąd wyruszył z misją zdobycia dla Francji kolonialnej całego Sudanu i po przebieciu się przez najmniej dostępne regiony Afryki — było zawieśnięcie dla dzielnego majora. „Wolałem — pisze — dla późniejszej historii Francji powrócić przez Abisynię i Dżibuti. Ot kaprys!”.

Wobec tego świadectwa dziwnie wygląda uwaga niemieckiego geografa F. Hahna, w monografii o Afryce, że Mar-

chand rzekomo wbrew swej woli zmuszony był przejść wpoprzek Afryki. Nie to było celem oczywiście Marchanda, ale wyczyn przemaszewowania w tych latach od Loango do Dżibuti, czyni go jednym z czołowych pionierów — eksploratorów Czarnego Lądu.

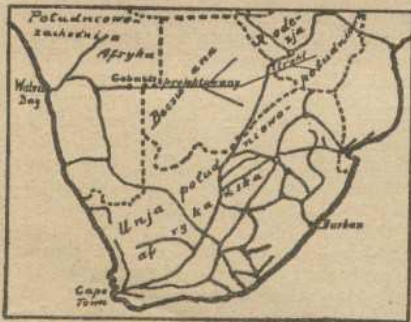
Nad trumna generała Marchanda, bohatera Wielkiej Wojny, przemawiał generał Weygand i hołd składała zdobywcy Sudanu Francja kolonialna, jako przykładowej bohaterskiej postaci: wytrwałego i nieustępliwego oficera kolonialnego, który energią swoją i całym postępowaniem wypisał jedną z pięknych kart w dziejach wysiłku francuskiego nad wznoszeniem fundamentów imperium kolonialnego.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

MIĘSO RODEZYJSKIE DLA ARMII WŁOSKIEJ I SOWIETÓW

Hodowla bydła w Afryce środkowej tak się rozwinęła, że kraje tamtejsze, jak Rodezja południowa i Beccuanja, poszukują już rynków zbytu na mięso mrożone. Oba kraje pragną wyciągnąć korzyści z okazji zaprowadzenia stałej linii okretowej, włoskiej pomiędzy Włochami i Unją południowo - afrykańską.

Rodezja południowa zawarła układ o dostawę mięsa mrożonego dla armii włoskiej, ale ma trudności w dostawie bydła do portów, nie posiada bowiem dostępu do morza. Najdogodniejszym dla niej jest port Durban w Unji, gdzie są duże rzeźnie i chłodnie. Jednak Unja, która już oddawna wywozi poważne ilości mięsa mrożonego, obawiając się zawleczenia chorób bydła, stawia takie warunki: weterynaryjne hodowcom rodezyjskim, że ci, jakkolwiek warunki te narazie przyjęli, to jednak obmyślają ominięcie przewożenia bydła do Durban, a natomiast skierowanie go w stronę Atlantyku do Walvis Bay (Zatoka Wielorybia) przez kolonię mandatową południowo - zachodnią Afrykę.



Jest to zresztą projekt hodowców beccuanjskich, którzy, natrafivszy na specjalne trudności: w dostawie bydła przez Unję, postanowili przygotować trakty dla przewożenia bydła przez okolice nawet pustynne (pustynia Kalahari) gdzie mają być przygotowane specjalne wodopoje, ale za to wolne od wszelkiej kontroli. Główny trakt ma być w wielu miejscach ogrodzony drutem kolczastym, aby uniknąć zetknięcia się przedzwanego bydła z bydłem miejscowym. Trakt będzie prowadził aż do Gobabis, skąd do Walvis Bay będzie hydło przewożone koleją.

Ponieważ Rodezja południowa zawar-

ła z Sowietami umowę o dostarczanie mięsa wzamian za sowiecką naftę i benzynę, przeto tem większego znaczenia nabiera dla niej ten traktat, którym przedzwaną bydła będzie mniej kosztowne, aniżeli dostawa koleją do odległego Durban i to tembardziej, że Walvis Bay leży bliżej rynków zbytu.

W całej tej koncepcji ciekawy jest fakt, że obok wielkich dostawców mięsa jak Kanada, Argentyna i Brazylja, zaczyna powoli wysuwać się także i środkowa Afryka. W gospodarstwach kolach zainteresowanych Afryką, fakt ten uważany jest za przełomowy w kolonizacji wyżyn afrykańskich.

GORACZKA ŻŁOTA W NIGERJI

W okęgach Birnin Gwari i Minna w Nigerji odkryto nowe tereny złotodajne. Wśród białych mieszkańców Nigerji, rozniosła się wieść o tem bardzo szybko i wkrótce kto tylko mógł ruszył na złotodajne pola.

Wydobywanie złota jest tam łatwe, gdyż są to tereny aluwialne (naniiesione), wystarczy więc zwykłe płukanie ziemi w miskach abv, jako osad na dnie, otrzymać drogi cenny kruszec. Na urządzenie tak prymitywnej „kopalni” nie potrzeba dużego kapitału; wystarczy dobre zdrowie, chęć wzbogacenia się i mały kapitał na nabycie działki do eksploatacji.

Nie też dziwnego, że wielu kupców, mając małe obroty handlowe spowodu kryzysu pozamykało sklepy i wyruszyło szukać lepszego powodzenia na złotych polach.

Wśród poszukiwaczy pierwsze miejsce zajmują Srviczycy których też i w handlu nigeryjskim jest największa ilość. Ponieważ pierwsi poszukiwacze już wydobyli pewne ilości złota, a niektórzy nawet się wzbogacili w krótkim czasie, przeto wśród europejskiej ludności Nigerji wytworzyła się mała gorączka złota.

KOKOSY PRZESTAJĄ BYĆ „KOKOSAMI”

Kolonja angielska Złote Wybrzeże (w zach. Afryce) tak rozwinęła swe plantacje palm kokosowych, iż stały się one — obok plantacji kakao — źródłem dobrobytu ludności i poważnego rozwoju ekonomicznego kraju.

Dopóki światowa sytuacja gospodarcza była pomyślna, dotąd też ceny orzechów kokosowych były wysokie. Ale gdy nastąpił kryzys gospodarczy, ceny

kokosów spadły poniżej połowy dawnych cen. Gdy bowiem w r. 1926 płacono po 52 szylingi za tonne kokosów, to obecnie cena wynosi zaledwie 24 szylingi, a w roku zeszłym nie płacono więcej jak 17 szylingów.

Kraje produkujące kokosy, zaniepokojone tak niskimi cenami, postanowiły zwołać konferencję światową, mającą obmyśleć środki na podniesienie cen. Sprawa podniesienia cen przedstawia się jednak mało pomyślnie, gdyż produkcja kokosów jest większa, aniżeli ich spożycie. Np. w 1932 r. światowa produkcja wynosiła 560.159 tonn kokosów, a spożycie tylko 521.100 tonn.

Głównym producentem jest Złote Wybrzeże, eksportując co roku około 200.000 tonn. W kolonii tej produkują kokosy głównie małe plantacje murzynskie. Czarna ludność, nie zdając sobie sprawy z zachwiania się gospodarczych spraw świata, nie rozumie dlaczego ceny kokosów spadły.

Sir Shenton Thomas, gubernator kolonii, usiłował wytłumaczyć, zebranym w Kibi naczelnikom plemion, dlaczego cena kokosów jest niska: „Orzechy kokosowe — mówił gubernator — nie są niezbędnie potrzebne do życia. Cena ich podniesie się wtedy, gdy wzrośnie spożycie, a spożycie to wzrośnie wtedy, gdy znów nastana dobre czasy w Europie i w Ameryce”. Watpliwe jest jednak, czy argument ten trafił do przekonania Murzynom, którzy nie bardzo zdają sobie sprawę, jak to jest z tem spożyciem. Dla nich najważniejsza jest rzecz, czy biali kupują kokosy, a co z nimi robią, to ich nic nie obchodzi.

JAK DŁUGO TRWA PODRÓŻ SAMOCHODEM DO AFRYKI ŚRODKOWEJ

Z Brukseli wyruszyła (w końcu stycznia r. b.) do jeziora Tanganika belgijska ekspedycja samochodowa pod kierownictwem komandora Brondeela. Odbywała się ona na 4-ch samochodach (marki Dodge), z których dwa były ciężarowe: jeden ważył z ładunkiem 5.200 klg., drugi 6.800 klg.

Tak ciężkie samochody napotykały na duże trudności w przebyciu Sahary, gdzie ugrzęzły w piaskach 49 razy, pomimo iż ekspedycja obrała najłatwiejszą drogę przez pustynie. Również duże trudności napotkała ekspedycja już poza pustynią przy przebywaniu rzek, zwłaszcza we Francuskiej Afryce Równikowej gdzie mosty obliczone na lżejsze samochody trzeba było specjalnie wzmacniać podporami.

Wskutek tych trudności, podróż opóźniała się i trwała z Brukseli do Bangassu (na granicy Konga Belgijskiego) aż 23 dni. Ponieważ przez Kongo Belgijskie prowadzi dobre drogi, przeto ekspedycja przebedzie dalszą część drogi do jeziora Tanganika prawdopodobnie w ciągu kilku dni, czyli że cała podróż będzie trwać prawie miesiąc.

CHOLERA W ANGOLI

W południowej Angoli w wioskach murzyńskich wybuchła cholera. Kilkadziesiąt wypadków śmiertelnych stwierdzono we wsiach murzyńskich w pobliżu kolei Lobito — Katanga. Władze belgijskie, obawiając się zawleczenia cholery do Konga Belgijskiego, wydały specjalne zarządzenia poddawania kwarantannie pasażerów przybywających koleją z okolic zagrożonych.

Zestawił Fr. Lyp

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MARCHAND I KITCHENER NAD NILEM

Napisał Kazimierz Zieleniewski Warszawa Znalaziono na: www.magemar.com.pl



Okres dwudziestu lat 1871—1890, od wojny franko - pruskiej do upadku Bismarcka, był w historii Francji epoką odosobnienia w europejskich stosunkach dyplomatycznych. Upadek żelaznego kanclerza stał się niejako sygnałem wielkich przekształceń w polityce europejskiej, z których najdonioślejsze było zbliżenie Francji do Rosji, uwięzione sojuszem i przymierzem zarczającą Francją pomoc na wypadek ataku ze strony Niemiec. Przyjaźń z tak potężnym mocarstwem jak Rosja na schyłku XIX wieku, nie mogła nie utrwalić we Francji prądów, zmierzających do bardziej aktywnej polityki w dziedzinie kolonialnej. Jeśli plany rosyjskie w tej dziedzinie szły wyłącznie w kierunku Azji, to we Francji impuls do kolonialnej ekspansji, nie pomijając i tej części świata (Tonkin, Annam), koncentrował się zwłaszcza w afrykańskim kierunku.

Rozpoczęta przez J. Ferry'era rozrostu kolonialnego Francji utrwałała się ekspansja w Tunisie, w Kongo na Madagaskarze, ale otwierała jednocześnie perspektywy nieobliczalnej w skutki ostateczne rywalizacji na temle pomiędzy Anglią a Francją, zwłaszcza na kontynencie afrykańskim. Przez długie lata rząd angielski odmawiał zrzeczenia się swoich praw na rzecz przepisów kapitulacyjnych w Tunisie, protestował przeciwko ufortyfikowaniu portu w Bizercie, sprzeciwiał się francuskim posunięciom w Nigerii. Bezwzględne wykluczenie handlu angielskiego z Madagaskaru po roku 1896 wywołało oburzenie w sferach handlowo - przemysłowych Anglii.

Podniecenie zaś we Francji stale podówczas budziła angielska okupacja Egiptu, którym od czasów wyprawy Napoleona Francja nigdy nie przestawała się interesować. Okupowany przez Anglię w 1882 roku Egipt, po okresie kontroli finansowej pod zarządem francusko - angielskim stał się odąd sferą niepodzielnych wpływów i kontroli wyłącznie angielskiej. Nadzieje Francji, że Anglicy, zgodnie z kilkukrotnymi zapewnieniami, po przywróceniu ładu ustąpią z doliny Nilu, stały się coraz bardziej iluzoryczne, aż w końcu okupacja angielska stała się nieograniczona i w 1895 roku rząd angielski oświadczył, że wszelka próba ze strony innego mocarstwa zajęcia jakiegokolwiek terytorium w dołynie Nilu będzie przez Anglię uważana za akt wrogi. W 1896 r. Anglia przystąpiła do podbicia Sudanu a we dwa lata później doszło pomiędzy Anglią a Francją do decydującego rozgraniczenia sfer władztwa kolonialnego w Północnej Afryce.

Pierwszoplanowa rola w tym podziale wpływów na dłuższą przyszłość dwóch potęg kolonialnych, na przesłonięciu na północ od linii port Dakar - wybrzeże Somali (około 7500 kilometrów - odległości od Warszawy do Tomsku lub od Moskwy do jez. Bajkał), odegrało dwóch wojskowych, którzy noszali silną wolę obu narodów angielskiego i francuskiego do zapewnienia swym państwom mocarstwowości kolonialnej. Wodzami tej awangardy europejskiej ekspansji do Afryki,

którzy spotkali się oko w oko nad Nilem w r. 1898 byli - generał Sirdar Kitchener i major Marchand.

Pierwszy zginął podczas wojny europejskiej. Młodszy od marszałka Kitchenera o dwadzieścia lat, generał Marchand, zmarł w Paryżu na początku bieżącego roku. Syn włościan, służył od r. 1883 w wojsku; lata 1888—1893 spędził w Sudanie francuskim, gdzie wykonywał niezwykle bohaterską ekspedycję na Wybrzeżu Stoniowej Kości zajmując Tassalé, przenikał do niedostępnej dżungli i zdobywał sobie u tuziemców przewisko „Paquebo” - zwycięzcy gąszczu puszczy. W tym czasie we francuskim Kongo organizowała się ekspedycja wojskowa dla osiągnięcia Górnego Nilu i zatknięcia tam flagi francuskiej. Bojowe zasługi młodego Marchanda, który w działaniach wojennych w pochodzie z Konga do Wybrzeża Kości Stoniowej stoczył 14 zwycięskich utarczek w ciągu 18 dni, awansują go na dowódcę kolumny, która ma dotrzeć do Nilu. Po trzech latach, 10 lipca 1898 roku, oddział Marchanda spełniał te misje: flaga francuska powiewa w Faszodzie nad Nilem, gdzie Marchand i właściwy dowódca garnizonu, pełniący tam służbę kapitan Mangin (późniejszy wybitny dowódca w czasie Wielkiej Wojny) mają do dyspozycji oddział ze 107 ludzi - tuziemców.

W tym samym czasie dolina Nilu była widownią zaciekłej walki pomiędzy wojskami, dowodzonymi przez Kitchenera, a zbuntowanymi przeciwko nominalnej władzy rządu egipskiego zwolennikami fakira i derwisza Araba, który podniósł w 1881 r. sztandar rokoszu, stał się panem całego Sudanu i zrownał z ziemią Chartum w 1885 r. - kiedy to zginął namiestnik angielski Gordon, Aczkolwiek Mahdi, ten despot, wróg zaciekły Europejczyków, zmarł w 1885 r., dopiero akcja Kitchenera w miesiącach, kiedy ekspedycja Marchanda dosięga Nilu, a więc w r. 1898 - doprowadziła do ostatecznego zwycięstwa nad następcą Mahdiego Abdullahi, który w ciągu trzynastu lat skutecznie bronił się przed wojskami angielsko - egipskimi. Zwyciężony pod Omdurmanem 2 września 1898 r. ten drugi Mahdi utonął w swojej porażce drogą Anglikom do roztoczenia odąd angielskiego protektoratu nad Sudanem. Pierwszym generalnym gubernatorem prowincji sudańskiej został lord Kitchener.

W aureoli świeżego zwycięstwa nad mahdistami pośpieszył Sirdar Kitchener na czele floty, złożonej z lakichs trzydziestu kanonierek i większych łodzi do Faszody, gdzie od 3 miesięcy już przebywał Marchand, ze swoim oddziałem. Pod komendą Kitchenera było wprawdzie 3.200 uzbrojonych ludzi, ale w tem 2.500 rodowitych Sudańczyków, 500 Egipcjan i 200 Szkotów. Sytuację Marchanda wzmocniała ta okoliczność, że Sudańczycy - po rozgromieniu mahdistów - pragnęli już tylko powrócić do domowych pieleszy, porozumieli się z podkomendnymi Marchanda, sąsiadami, czy wręcz krewniakami swoimi i jak opisuje Marchand we wspomnieniach niedawno ogłoszonych

- wysłali do niego delegację z zapytaniem, czy nie pozwoliliby im skierować się przez jego obóz... do swoich siedzib.

Ale nie uprzedzajmy wypadków.

Po zarzuceniu kotwicy przed improwizowanym fortem, nad którym powiewała flaga francuska, Kitchener wysłał do Marchanda oficera z oświadczeniem, że oczekuje go na swoim pokładzie. Jako wyższy ranga postępował zgodnie z przyjętymi zwyczajami, ale równocześnie w sposób niewątpliwie agresywny zlekceważył obecność francuskiej flagi, nie oddając jej należnych honorów.

W angielskim generalskim czerwonym mundurze, ze złotymi ostrogami, przemówił lord Chartum do niższego ranga oficera kolonialnego, perswadując mu nieszczególną francuszczyzną konieczność opuszczenia corychley sudańskiej sfery wpływów angielskich i wyczerpawszy argumentację dyplomatyczną, odwołał się wprost do swej przewagi liczebnej, udając, że nie wie, lub istotnie nie wiedząc iż Marchand czuł się w dużym stopniu panem zakwestionowanego terytorium, na którym było rozszaniwanych kilkadziesiąt fortów obsadzonych przez podległe mu załogi. Rozmowie asystował młody dyplomata brytyjski, Lord Cecil. Napiecie dosięgło kulminacyjnego punktu, kiedy Marchand zareplikował na perswazje Kitchenera zwięźle i niedwuznacznie.

— O tem kto ma istotnie przewagę, decyduje dopiero bitwa — i odwrócił się, zamierzając opuścić statek.

Był już jedną nogą w łódce, która go przywiozła do okretu Kitchenera kiedy ten ostatni, może nie bez wpływu cywilnego dyplomaty, czując, że zaangażował się za daleko, zaprasza, za pośrednictwem swego adjutanta, majora spowrotem, tłumaczy się, że został źle zrozumiany, zdaje całą sprawę do decyzji „kancelarii”, t. j. rządów Republiki i królowej Brytyjskiej i z tonu rozkazującego wpada odrazu w ton towarzysko-przyjacielski, częstuje Francuza whisky and soda. Wszystko będzie załatwione w trybie dyplomatycznym, a Sudańczycy żądni powrotu do domu, są poinformowani przez Marchanda że „nasi królowie” (t. j. rządy paryski i londyński) naradzają się w tej sprawie.

Dzielną i stanowczą postawą francuskiego majora niewątpliwie mogła przysporzyć Francji ogromne korzyści. Pierwszeństwo w czasie (Francuzi byli w Faszodzie już od 3 miesięcy) doskonalne na poczekaniu zabezpieczony tył tej forpoczty kolonialnej ekspansji francuskiej jaka był oddział Marchanda, dobre stosunki z tuziemcami, co w lot ocenił Anglik - wszystko to były poważne atuty i trudno dopatrzeć się w zachowaniu Marchanda i jego towarzyszy w tym historycznym momencie jakiegokolwiek donkiszoterii.

Lecz stało się inaczej, dzięki „kancelariom”.

W Paryżu, o Marchandzie i jego misji - po trzech latach! - po prostu... zapomniano. Następcą Hanotaux ministra spraw zagranicznych, zwolennika pewnych „zastawów” w grze dyplomatycznej z Anglią był - Delcassé, zde-

stynktownie silniejszego od siebie nieprzyjaciela. Jest jeszcze trzeci obraz, gdy góry przedstawiają się potężnie, może najbardziej groźnie, tajemniczo — to burza w nocy. Silny wicher „tornado” wali z trzaskiem olbrzymie pnie drzew, las cały faluje, powstaje krzyk płoszonego ptactwa, małą, które nie wiedzą, gdzie się schronić... Ogluszający huk piorunów — błyskawice, rozdzierające ciemność — zdaje się, że to wygasłe wulkany zieją na nowo ogniem...

Czasem krajowcy robili nam niespodzianki. Podczas nocy cichej i pogodnej, naraz na górskich zboczach bezleśnych ukazują się morze światła—to krajowcy, myśliwi, polując w nocy na antylopy, zapalili wyschłe trawy, aby wypłoszyć zwierzyne. Ogień obejmuje szybko olbrzymie przestrzenie i mamy wspaniały fajerwerk na wysokości 12.000 stóp nad ziemią.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**TYSIĄCE OKÓLNI
KÓW, OFERT, FORMUŁ
RZY, LINIATUR, RYSUN
KÓW, KATALOGÓW, PRO
SPEKTÓW, PLAKATÓW I T.P.
POWIELA SIĘ TANIO, SZYB
KO I DOKŁADNIE NA UNI
WERSALNEJ MASZYNIE
*Gestetner.***

Gestetner
służy i pomaga

POLSKA SPÓŁKA MA
SZYN DO POWIELANIA
SP. Z O.O. CENTRALA
WARSZAWA, ZGODA 9
TELEF 5-25-25; 2-45-15
KATOWICE, LWÓW
KRAKÓW, POZNAŃ

**CODZIENNE OSZ
CZĘDNOŚCI NA DRU
KACH, STAŁĄ POMOC
W SPRZEDAŻY, ZDO
BYWANIE KLIENTÓW I
UTRZYMYWANIE Z NIMI
STOSUNKÓW ZAPEWNI
PRECYZYJNY POWIELACZ
*Gestetner.***

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

miasta Łodzi

ul. Narutowicza 42

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe, wynajmuje skarbonki. Otwiera rachunki czekowe, dyskontuje weksle i załatwia inkaso.

Za wkłady złożone w Kasie odpowiada gmina miasta Łodzi całym swoim majątkiem, wynoszącym Zł. 150.000.000. — i wszystkimi dochodami, wynoszącymi około Zł. 25.000.000. — rocznie.

Tajemnica wkładów prawnie zastrzeżona.

Spółka Akcyjna Pabjanickich
Fabryk Wyrobów Bawełnianych

„KRUSCHE i ENDER”

Zakłady w Pabjanicach i w Moszczenicy
zatrudniają 4 200 robotników

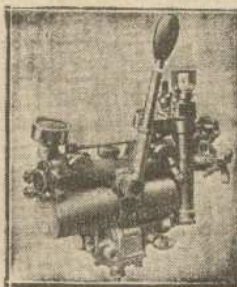
i wyrabiają:

tkaniny bieliźniane, płótna kolorowe, flanele tkane i drukowane, tkaniny na ubrania męskie i damskie, kołdry i derki, chustki, serwety etc. etc. oraz wszelkiego rodzaju tkaniny bawełniane dla wojska i instytucji rządowych.

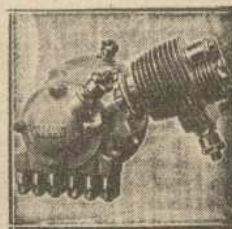
Przedstawicielstwa: w Warszawie, Lwowie, Poznaniu, Katowicach, Równem i Gdańsku.
Adres telegr.: „Kruschender”. Rok zał. 1826.

STARTERY

do motorów lotniczych



Starter 250



Kompressor-
Rozdzielacz

Startery benzynowe

Typy 140 i 200 samowirowe
Typy 250 z mechanicznym kompresorem do automatycznego regulowania ciśnienia.

Startery na sprężone powietrze

Typ R. 40 dla motorów 4-cylindrowych
Model do motorów o olejach ciężkich

Startery inercyjne

Typy 55 i 65

P. VIET, Constructeur, 64 ave Edouard Vaillant
BILLANCOURT (Seine) FRANCJA
Telefony: Auteuil 23-07 - Molitor 13-56



JESLIŚ ZNAWCĄ NIE LAIKIEM PIJ

H HERBATE z „KOPERNIKIEM” H

WARSZAWSKIE TOW. HANDLU HERBATĄ - A. DŁUGOŁĘCKI - W. WRZEŚNIEWSKI - SP. AKC.
WARSZAWA - BRACKA 23



WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

(Ciąg dalszy)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Bubisi w handlu pomiędzy sobą używają monet własnych, muszelkowych, zwanych „uczibu”. Prawo bicia tej monety ma tylko stolica Bellelipo. Wyrobem ich zajmują się kobiety; tłuką one dostarczane im skorupy ślimaka jadalnego „bibola” na drobne kawałeczki i oszlifowawszy je o kamienie, nawlekają na nitki. Nitki wiążą w główki, te znów w peki. Główka więc muszelek jest jednostką monetarną. Z obrobionych w ten sposób muszelek zaplatają swe gustowne naszyjniki i bransolety, za pieniądze „czibu” kupują kozy, olej, jams i t. p.

Jak wszystkie ludy dzikie, oddają się Bubisi namiećniemu myślistwu a nad brzegami rybołówstwu. Zwierząt drapieżnych na wyspie niema; jest natomiast obfitość antylop, małp, różnych gryzoniów. Ptactwa bardzo wiele. Papugi, zielone gołębie, śliczne kolibry, całymi stadami przelatując, ożywiają lasy.

Do polowania używają Bubisi psów: niedźwiedź to i mała rasa, wprost chodzące szkielety. Widok mojego dużego wyzła wzbudzał wszędzie przestraszczenie, połączony z podziwem; otrzymał on nawet nazwę „kokoroko” psów.

Rybołówstwo uprawiają przy pomocy małych niezgrabnych łódek z pni drzew, łowią ryby na wedki lub sieciami. Kobiety urządzają przy brzegach rodzaj basenów i obstawiają je na łokieć wysoko dużymi kamieniami; podczas przypływu woda napelnia baseny, a odchodząc, pozostawia w nich drobne rybki, które ludność koszykami wybiera. Do uprawy roli są bardzo leniwi, uprawiają tylko jams i kokę — jest to rodzaj kartofli bardzo smaczny. Lubią też bardzo orzechy kokosowe, których jednak na wyspie niema. Przychodzą więc do plantacji w S-ta Isabel, gdzie płacą za jeden orzech po kilkanaście groszy; są za leniwi, aby u siebie podobne drzewa posadzić.

Handel u Bubisów jest bardzo rozwinięty. Wyrabiają olej palmowy, zbierają różne ziarna oleiste i przynoszą to do faktoryj, zamieniając na broń, proch, tytoń, wódkę i najlichsze tkaniny. Ludność na całej wyspie wynosi 30.000 Bubisów i w mieście S-ta Isabel około 1.500 mieszkańców, częścioro Hiszpanów, reszta zaś to niby cywilizowani czarni, katolicy, babtyści, metodyści i t. p. O tych „kolorowych dżentelmenach” mówić nie warto. Przyjawszy pozory cywilizacji, są najgorszymi ludźmi na całym brzegu afrykańskim. Jest też w S-ta Isabel około 150 Kubańczyków, deportowanych z Kuby po ostatnim powstaniu, trafiają się pomiędzy nimi również ludzie wykształceni. Kubańczycy lubią uprawę ziemi, zakładali też tu liczne plantacje tytoniu, z którego liści wyrabiają doskonałe cygara.

Zakładanie plantacji na Fernando Poo ma za sobą wszelkie warunki powodzenia. Warunki klimatyczne są takie same, jak w sąsiednich górach Kameruńskich, febrzy panują, ale żaden zakątek Afryki nie jest od nich wolny. Ziemi nadzwyczaj żyznej pod dostatkiem, lecz jedna trudność — to brak robotnika. Trzeba go sprowadzać z Liberji, z plemienia „Kru”.

Najkorzystniejsza jest uprawa kakao. Drzew-

ko zasadzone po 3 latach daje 2 fr. czystego dochodu. Kwiaty i owoce kakao wyrastają wprost z pnia, nie na gałęziach i trwają przez cały rok: gdy jedno rośnie, drugie dojrzewa. Owoc, formy olbrzymiej gruszki, ma w sobie kilkadziesiąt ziarn, które gdy dojrzeją, wyrzuca się na maty i suszy na słońcu. Uprawa kawy jest mniej korzystna, wymaga więcej zachodu i większej ilości robotnika.

K A M E R U N

W dn. 30 kwietnia r. 1883 zarzuciliśmy kotwicę w zatoce Ambas, u podnóża gór Kameruńskich.

Zatokę tę otacza olbrzymie półkole gór, wznoszących się amfiteatralnie jedne nad drugimi, których najwyższy szczyt „Mongo - ma - Lobach”, kąpie się w chmurach. Zbocza gór pokryte gęstymi dziewiczymi lasami, mienia się w różnych kolorach od jasno do ciemno zielonego, w wielu miejscach przeważa czerwony; barwę tę nadają im olbrzymie drzewa o różowych liściach. Wyższe szczyty, otulone białą mgłą, tworzą fantastyczne kontury, jakby przejrzysty gazowy welon, którym wiatr to osłania góry, to znów je odkrywa, aby pokazać zdumionemu oku całą ich piękność. Całość wieńczy szczyt 14700 stóp wysoki, często śniegiem pokryty. Mówią, iż nawet najpiękniejsze widoki w końcu się opatrzą, spowszednieją — ja nie doświadczyłem tego. Patrząc przez lat 3 na ów uroczy obraz, zawsze się nim zachwycam, odkrywając coraz to nowe szczegóły. Bo też zmienia się on, jak w kalejdoskopie. Wschodzące słońce złoci okolice i budzi do życia, rozpraszając mgły nocne, kolejno wierzchołki gór ukazują się jedne za drugimi, lasy ożywiają się chórami... Krwiożerczy lampart, pantera, stada słoni cofają się od brzegu wgląd, w niedostępne gaje — nocne polowanie i zabawy tych panów lasu skończone. Inny obraz zachodu. Gdy zachodzące słońce rzuca ostatnie krwawe promienie, zdaje się, że całe góry w ogniu, gra światła, to oblewającego lasy, to ślizgającego się po wyższych, bezleśnych zboczach jest cudowna. Gina ostatnie blaski: w kwadrans po zachodzie już noc, nie ginie jednak życie, przeciwnie góry całe dopiero wtedy się ożywiają, las gra.

Nieraz leżąc wśród dzikiej puszczy, w namiocie, przysłuchiwałem się tej muzyce dziwnej. Gwar najróżniejszych owadów, koniki polne, olbrzymie komary i t. p. tworzą chór, znany i u nas, tylko że w afrykańskich lasach jest tych stworzeń miliardy. Urozmaicają koncert wycia zwierząt, przeraźliwe krzyki małp, ryk słoni, których wszędzie pełno, często przebiegająca antylopa świstem i uderzeniami kopyt o skały zaznaczy swą obecność. Ptaki też łączą swe głosy. Wszystko razem nawet na przyzwyczajonym do tego koncertu robi dziwnie przejmujące wrażenie. Las drży — słyszę to życie naokoło siebie i mimowoli człowiek wzbija się w dumę myśląc, że to tu panem wśród otoczenia wrogiego, że owe dzikie drapieżne zwierzęta stanowiłyby potęgę, a pomimo to wąta ściana namiotu jest dostateczną osłoną — nie ośmiela się one napaść, czując in-

*Na Święcone wódki, wina, likiery
— a więc: tylko najlepsze
„Rektyfikacji Warszawskiej”*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**NA LADZIE TYLKO
POLSKIM FIATEM**

Najpopularniejsze w Polsce
4-osobowe karetki Model 508

cena 7.200 złotych

POLECA:

**POLSKI
FIAT**

S. A.



Centrala: Warszawa, Sapieżyńska 6.



Na święta

PIWO
PORTER
WÓDKI
LEMONIADY

**HABERBUSCH
& SCHIELE**



*znakomity
koniak* MARTEAU

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKSCIE: 1 strona 1000 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 550 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 400 zł. i $\frac{1}{4}$ strony 300 złotych
ZA TEKSTEM: " 900 " $\frac{1}{2}$ " 500 " $\frac{1}{3}$ " 350 " $\frac{1}{4}$ " 270 "
OKŁADKA: IV strona 1200 " $\frac{1}{2}$ " 650 " II i III strona 1100 zł tych; $\frac{1}{2}$ str. 600 złotych

PRENUM RATA „MORZA”: rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa Włók 10

Telefony: red 290-18, adm 533-88, P. K. O. Konto Nr 367.

Wydawca: **Liga Morska i Kolonialna**

Redaktor: **Henryk Tetziatf**

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

Kierownictwo artystyczne atelier „Agar”

Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku

Spółka Dzierżawna, Sp. Akcyjna w Katowicach
Société Fermière des Mines Fiscales de l'Etat
Polonais en Haute Silesie, Société Anonyme
à Katowice

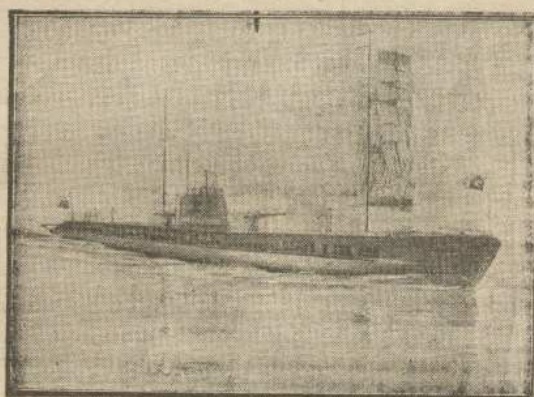
Królewska Huta, Górny Śląsk

Rynek 9-15 Telefon Nr. 409-01
Adres telegr.: Skarboferme, Królewska Huta

Węgiel, koks, brykiety, siarczan amonu
z kopalń:

„Król” (Król. Huta), Bielszowice, Knurów
i z Koksowni w Knurowie

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



„Wile” pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, zbudowanych dla
marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów
„AUGUSTIN NORMAND”

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych,
wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.

Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZALOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE — FRANCJA.

FOTO - KINO SKŁAD

Egzystuje od 35 lat.

B. ŻURKOWSKI

Warszawa, Al. Jerozolimskie 29. Telefon 9.81-27.

NAJWIĘKSZY WYBÓR NAJPRZEDNIEJSZYCH MAREK

A P A R A T Ó W FOTOGRAFICZNYCH do wszelkich celów i przybory
do tychże PROJEKCYJNYCH EFIDJASKOPÓW KINEMATOGRAF CZ-
NYCH do zdjęć i wyświetlań

Obsługa wybitnie solidna

Ceny niskie

Laboratorium przy składzie wykonywa wszelkie prace dla P. P. Amato-
rów szybko i dokładnie

Spółka akcyjna dawnych zakładów

HOTCHKISS & Cie

Dyrekcja naczelną: (0-66 Quai Michelet,
w LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MATERIAŁY
UZBROJENIA

SAMOCHOODY

Zakłady
w LEVALLOIS-
PERRET
i CLICHY



Zakłady
w SAINT-DENIS-
ORNANO
i w St.-DENIS-
BARRAGE



MARYNARKA WOJENNA
I OBRONA WYBRZEŻY

Karabiny maszynowe
karabiny maszynowe ma-
łokalibrowe, z podstawami po-
łowemi i okrętowymi.

Karabiny maszynowe, ka-
liber 13,2 m/m, oraz ich czę-
ści, do obrony przeciwlotniczej i do
ostrzeliwania wszelkich obiektów
lądowych i pływających: z podsta-
wami okrętowymi; do obrony stałej
i do obrony ruchomej na lądzie;
karabiny maszynowe jedno-i wielo-
lufowe.

Specjalne podstawy dla łó-
dzi podwodnych.

Podstawy desantowe

Karabiny maszynowe, kaliber 25 m/m, do ob-
rony przeciwlotniczej na wielkich wysokościach i strzelania
przeciwpancernego, z podstawami okrętowymi, do obrony
stałej i do obrony ruchomej.

Działka szybkostrzelne automatyczne, kali-
ber 37 m/m, oraz ich części.

Karabiny maszynowe o wielkiej szybkości
ognia do uzbrojenia wszelkich statków powietrznych

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

KONTO w P. K. O.
NR. 30.680

„POLSKI WODOMIERZ”

POZNAŃ — UL. GROBLA 15

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wyłącznie wyrabiane w kraju
WODOMIERZE

SKRZYDEŁKOWE suchobieżne

ŚRUBOWE typu Woltmana

SPRĘŻONE w/m—s—z/k

STOJAKOWE skrzydełkowe

STOJAKOWE Woltmana

STUDZIENNE Venturiego



ROZWÓJ FINANSOWY L·M·K·



71 TYS
44 TYS
133 TYS



182 yrs
31 yrs
42 yrs



148 TV
45 TV
93 TV



187 TYS
29 TYS
17 TYS



140m
40m
59m



454m
29m
66m

OBĚSŤENIA

PALEGGI	
CONTRASTO	
ESCLUSIVO	
VELA D'INNOVATION	



**ORGANIZACJA WŁADZ
L·M·K·
WALNY ZJAZD DELEGATÓW
RADA GŁÓWNA**



Fragmenty z wystawy tomów rezolucyj z zeszłorocznego „Święta Morza” oraz tablic ilustrujących rozwój Ligi Morskiej i Kolonijalnej.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Przez dziewiczy las brazylijski