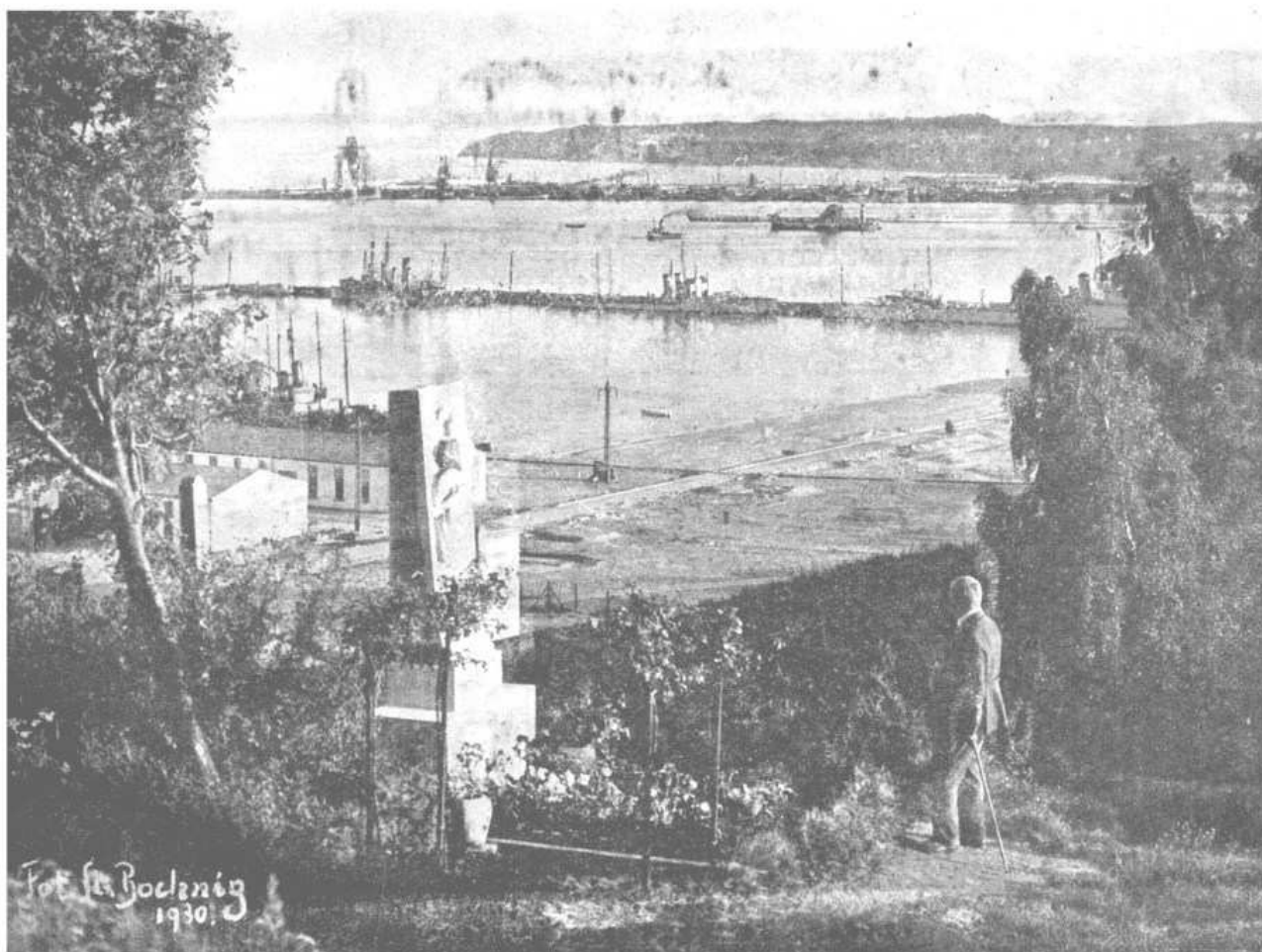


MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDYNIA. WIDOK Z CMENTARZA W OKSYWIU NA PORT.

Fot. St. Bochnig.

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

MORZE

ORGAN • LIGI • MORSKIEJ • KOLONJALNEJ

Nr. 6 — 7.

Warszawa, czerwiec — lipiec 1931 r.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. „Rok bałtycki” naszego sąsiada — Inż. J. Ginsbert; 2. Kryzys w żegludze światowej — J. Rummel; 3. A jednak będziemy eksportowali do Ameryki; 4. Historyczny przegląd stosunków gospodarczych między Polską a Królewcem (c. d.) — M. Pogorzelski; 5. Połów łososi — B. Kuźmiński; 6. Doroczna podróż statku szkolnego „Dar Pomorza”; 7. Informacje o państwowej Szkole Morskiej na rok 1931; 8. Morowiec (Nowela) — Tadeusz Szczygielski; 9. Rola żeglugi morskiej w Norwegii — H. T.; 10. Kajakami z Polski na morze Czarne — Tonny; 11. Storpedowanie krążownika „Hamidieh” — Tadeusz Kudelka; 12. Budownictwo okrętowe we Francji — Olivier Quéant; 13. Pęknięcie wału słubowego na statku „Świadowid” — Olgierd Domański; 14. Budownictwo okrętowe w roku 1930; 15. Po zwycięskim locie polskim dookoła Afryki; 16. Polonja amerykańska na rzecz polskiej floty handlowej; 17. Polska Liga Gospodarcza o sprawach żeglugi śródlądowej i eksportu zamorskiego; 18. Kronika; 19. Książki i czasopisma nadesłane; 20. Dział Oficjalny L. M. i K.; PIONIER KOLONJALNY; 21. Egoizm krajów zamorskich jednym z powodów światowego kryzysu gospodarczego — Dr. W. Rosiński; 22. O kurs przygotowawczy dla kolonistów; 23. Polskie badania naukowe w Mongolii — St. Przewalski; 24. Przyczynki do dziejów kolonialnych Francji — Madagaskar — Bolesław Celiński; 25. Polityka kolonialna Włoch — Z. Ł.; 26. Kolonia, jej pojęcie i podział — Odon Świtalski; 27. Przyczynek do bibliografii spraw emigracyjno-kolonialnych — Stanisław Zieliński; 28. Powietrzne linie komunikacyjne w Afryce; 29. Przegląd kolonialny — Fr. Łyp; 30. Kronika kolonialna.

56 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

„ROK BAŁTYCKI” NASZEGO SĄSIADA

W lecie roku bieżącego Niemcy urządzają nad Bałtykiem szereg obchodów pod nazwą „Ostseejahr 1931”, (Rok bałtycki 1931). Chcą niemi zadokumentować „niemieckość” Bałtyku i rozbudzić wśród szerokich mas, a zwłaszcza wśród młodzieży niemieckiej przekonanie, że jest to domena wpływów czysto niemieckich, owo „Mare Germanicum”, nad którym winna dumnie powiewać bandera czarnego krzyża.

Niemcy usiłują również dla akcji tej pozyskać kraje bałtyckie i skandynawskie, powołując się na pokrewieństwo rasowe, na „odwieczną przyjaźń” (ładnieby ta przyjaźń wyglądała, gdyby Niemcy zwyciężyli w wojnie światowej: zamiast Litwy, Łotwy, Estonii oraz Finlandji byłyby prowincje Ober-Ostu), na wspólne interesy ekonomiczne, polityczne i komunikacyjne, wreszcie na niebezpieczeństwo bolszewickie (sic!).

W tym celu rozwinęli Niemcy propagandę nie tylko w prasie własnej, ale także i w pismach szwedzkich, duńskich, łotewskich i t. d. Projektują też lot Zeppelina do Kopenhagi i Malmö, szereg wizyt floty wojennej (tego najlepszego czynnika propagandy), wreszcie „intensywne przenikanie turystyczne”. Wszystkie te środki

mają pozyskać opinię skandynawską i bałtycką dla planów niemieckich.

Ale przede wszystkim „rok bałtycki” ma być demonstracją przeciw „zbrodniczemu rozdarcie Niemiec”, przeciw „sztyletowi, wbitemu w prastarą ziemię germańską”, przeciw „klauszalom traktatu wersalskiego, będącym zarzewiem nowej wojny”. Jedynym ratunkiem dla świata jest tu rewizja granic wschodnich i „złączenie tego, co przemoc rozłączyła”.

No, a jak w tem wszystkim wygląda Polska? — „Ein Strich über die Rechnung”. Bardzo prosto. Jest też rzeczą charakterystyczną, że owe napastliwe, kłamliwe, stronnicze i judzące artykuły, dotychczas wychodzące zwykle z pod pióra zagorzałych mernerów politycznych, zaczynają być pisane obecnie przez różnych pułkowników i komandorów, którzy już nie tylko szable, ale i swe pióra oddają idei „świeżej i wesołej” wojny.

Niestety, wojskowych pisarzy niemieckich nie charakteryzuje owe „fair-play”, bez którego nie ma lojalnych przeciwników. Ich artykuły, zamiast na łamach poważnych wydawnictw, winny się ukazywać raczej w owych gazetkach, zwanych popularnie „Hetz-

blatt”, bo jętrzą stale wewnątrz lub zewnątrz Rzeszy. To, co autorowie bowiem w artykułach tych piszą, nie wytrzymuje poważnej krytyki.

I tak komandor Gadów twierdzi, że Polska jest tworem, zupełnie obcym nad Bałtykiem, pasorczytem, który wkraść się między narody o germańskim pochodzeniu. Nie jest też narodem morskim, bo pęd do morza powstał w niej sztucznie na skutek szowinistycznych zapędów i rozdmuchanej do niemożliwości propagandy. Gdyby nie traktat wersalski, w Polsce nigdyby pędu do morza nie było, gdyż państwo to nigdy nie miało nic wspólnego ze sprawami morskimi.

To nie wszystko jeszcze. — Po co Polsce morze? — pisze pan Gadów. — Czy Czechosłowacja, Węgry, lub Szwajcaria mają dostęp do morza, mają flotę? — Nie. — A jednak żyją i rozwijają się pomyślnie. Stąd wniosek jasny: Polsce morze jest niepotrzebne, a jedynym sposobem uniknięcia nowego konfliktu, jest zwrot Niemcom „zagrabionych przez Polskę ziem”.

No, a czy „rozbudowująca się szybko flota polska nie jest niebezpieczeństwem dla światowego pokoju?”. Czy nie naruszy ona

w drażliwy sposób równowagi bałtyckiej? — Zupełnie, co innego flota niemiecka. Ta służy do „utrzymania światowego pokoju” i jest skuteczną bronią przeciw bolszewizmowi. Wszystkie państwa nadbałtyckie powinny się więc oprzeć o flotę niemiecką, jedyną ostoję zachodniej kultury i cywilizacji przeciw ustrojowi komunistycznemu. Tembardziej że przybycie na Bałtyk flot angielskiej, czy francuskiej jest bardzo wątpliwe. Stąd wniosek, że flotę wojenną Niemiec należy rozbudowywać bez żadnych ograniczeń, aby mogła być skuteczną przeciwwagą bolszewickiej.

Państwa skandynawskie, a przede wszystkim Szwecja, nie powinny się niepokoić pozornym zbliżeniem niemiecko-rosyjskim. Dlaczego? — pan komandor Gadow tego nie wyjaśnia. Natomiast zbliżenie polsko-francuskie jest dlań „zarzewiem wojny”.

Mniej więcej w ten sam ton uderza gen. Frankenberg. Zwiększanie się wpływów Polski na Bałtyku, jest dla Niemiec kamieniem obrazy. Polska flota złożona z szybkich i podwodnych jednostek (jest ich raptem aż pięć) jest niewątpliwie przeznaczona nie do obrony polskiego wybrzeża, lecz do działań zaczepnych, w celu opanowania Beltów, czy Sundu... (sic)!

— „C'est un peu fort”. — powiedziałby na to nieśmiertelny Sully Prudhomme. I trzeba rzeczywiście dużej dozy złej woli, aby móc coś podobnego napisać. Boć przecież o tak kardynalną ignorancję spraw morskich wogóle, a bałtyckich w szczególności, trudno obu autorów pośadzić.

Dobrzeby było, gdyby tak zechcieli oni przeczytać cenną broszurę Stanisława Poraja: „Rabusie

cudzych ziem”. A potem równie cenną pracę ppulk. dypl. inż. Henryka Bagińskiego „Wolność Polski na morzu”. Pierwszy dowodzi jasno, poważnie i rzeczowo, kto to dawniej nad Bałtykiem panował i jakie to ludy zamieszkiwały „prastare ziemie germańskie”. Drugi — oficer wybitny i wielki patriota — nie jest bynajmniej zaślepiony szowinizmem. Píše jędrnie, dobitnie i rąbie prawdę w oczy. Nigdzie mu jednak nie można zarzucić choćby odrobiny fałszu, czy tej perfidji, która cechuje niemieckich pisarzy wojskowych. Już to widać honor munduru jest różnie w dwóch sąsiadujących z sobą krajach pojmovany. Różnica ta daje się zresztą zauważyć już od czasów krzyżackich, kiedy to zbroja zakonna i płaszcz z godłem Chrystusa, nie były dla kawalerów Zakonu bynajmniej symbolami chrześcijańskiej pokory i cnót rycerskich.

To też zbijanie sofizmów i ponurych bredni wrogów nie jest naszym celem. Niech piszą. Może sami oddadzą swej ojczyźnie niedźwiedzią przysługę, jak ów admirał — zwolennik wojny podmorskiej bez ograniczeń, jak ów kapitan łodzi podwodnej, który zatopił „Lusitanię”. Natomiast bałtyckiej propagandy Niemiec nie można przyjąć milczeniem. **Wszystkie nasze siły winny być wyteżone w kierunku przeciwdziałania zgubnym wpływom niemieckim, przeciw intrygom zmierzającym do stworzenia wokół Polski wrogiego obozu, oraz zerwania przyjacielskich stosunków, łączących nas ze Skandynawią i krajami nadbałtyckimi.**

Wiadomo zaś — powtarzam raz jeszcze — że najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa, najlepszym pionierem propagandy jest flota wojenna. Jej

to Niemcy zawdzięczają wiele ze swych sukcesów na rynkach międzynarodowych. Jej to Polska będzie mogła zawdzięczać równie wiele. **Bo niema Polski bez morza i niema morza bez floty wojennej.**

Więc po pierwsze, jak to już niejednokrotnie pisaliśmy, czas najwyższy rozbudować flotę do granic, jakich wymaga nasze bezpieczeństwo, suwerenność i konieczność polityczna. A dalej flota ta winna jak najwięcej być w ruchu, bo nie tylko wpływa to doskonale na ducha i wyszkolenie załóg, ale także pokazuje światu polską banderę. Wiadomo zaś, że ukazanie się nowoczesnego okrętu wojennego jest tysiąc razy lepszą propagandą od odczytów, artykułów, zebrań i uczonych traktatów, którymi mało kto się interesuje.

To też już dzisiaj należałoby jak najlepiej wykorzystać jednostki pływające naszej floty. „Iskra” wyszła wprawdzie na morze Śródziemne, ale nie zapominajmy, że jest ona żaglowcem szkolnym. Jej wyczyny są raczej sportowo-naukowe, niż mocarstwowo-suwerenne. Co innego, gdyby tak dywizjon złożony z „Wichra” i dwóch łodzi podwodnych zawinął do Stockholmu, Helsinek, Kopenhagi, a nawet do któregoś z portów brytyjskich (Firth-of-Forth). Pomijając stronę wyszkolenia, podniosłoby to z pewnością nasz prestiż o całe niebo i pozwoliłoby może na szereg posunięć politycznych, które w tej chwili wydają się naszym mężom stanu nie do urzeczywistnienia.

Albowiem starą i świętą prawdą jest, że handel idzie za banderą, że flota wojenna toruje drogę handlowej i bez floty nie można ani prowadzić wojny, ani korzystać z dobrodziejstw pokoju.

Inż. J. GINSBERT.

KRYZYS W ŻEGLUDZE ŚWIATOWEJ

Ogólny kryzys gospodarczy, który daje się we znaki wszystkim Państwom, ogarnął również i żegludę morską — dziedzinę, w której nic się nie produkuje, a tylko przewozi się produkty wszelkiego rodzaju wytwórczości nie tylko własnego kraju, lecz i wszystkich innych. W związku z tem żegluga morska jest najlepszym sejsmografem stanu gospodarczego w różnych krajach i ogólnych tendencji rynków międzynarodowych.

Objąć działalność światowej floty handlowej statystycznie jest

niemożliwe. Natomiast można wysnuć pewne wnioski z poszczególnych zestawień statystycznych. Z pomiędzy takich danych interesujące są liczby, ilustrujące np. ilość towarów, przewiezionych przez Kanały Suezki i Panamski.

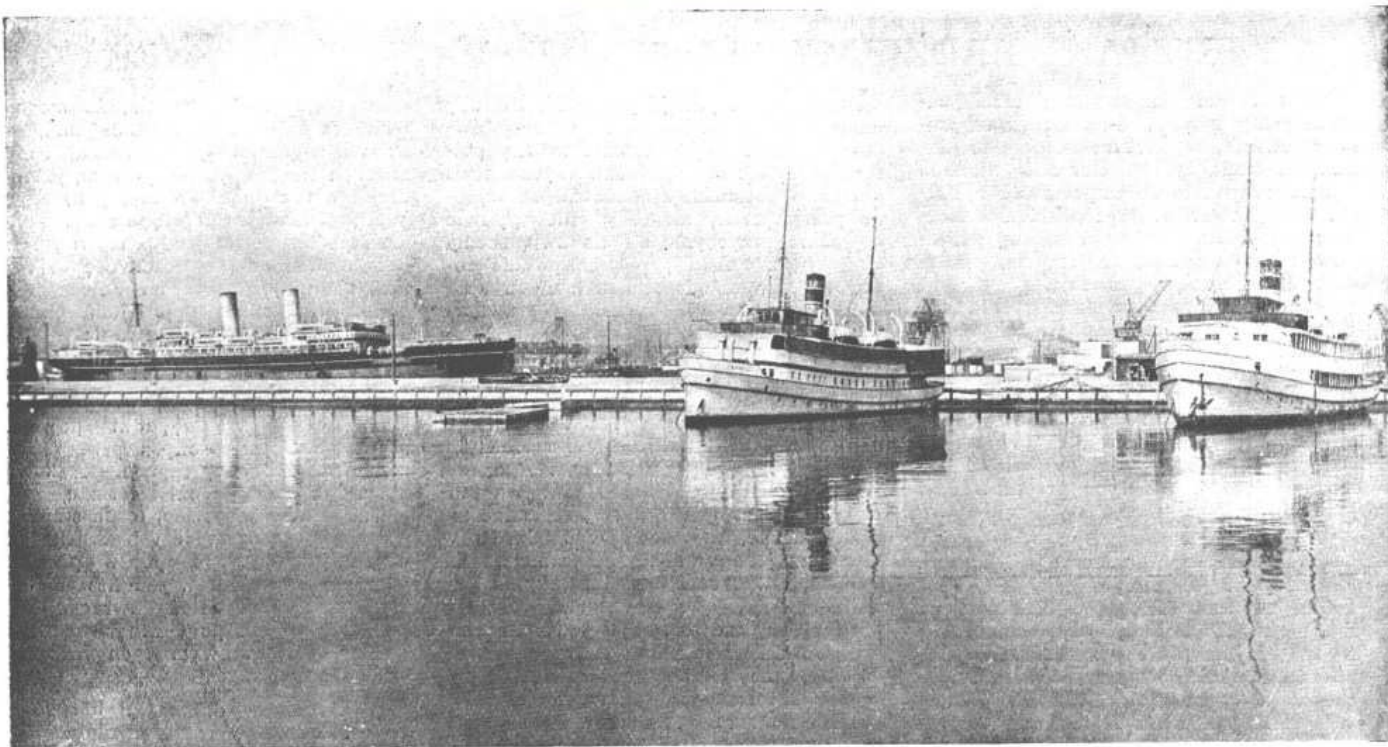
Przez Suez przeszło (w tonach metrycznych):

w r. 1926	25.400.000 ton
w r. 1927	29.524.000 „
w r. 1928	32.622.000 „
w r. 1929	34.516.000 „
w r. 1930	32.662.000 „

Przez Panamę przeszło (w tonach po 1016 kg.):

w r. 1926	26.037.000 ton
w r. 1927	27.748.000 „
w r. 1928	30.661.000 „
w r. 1929	31.450.000 „

Z zestawień tych widać, że od roku 1926 obroty handlu światowego miały tendencję zwykłą, i tylko rok 1930 wskazuje na zmniejszenie się transportów. Jednak notujemy zniżkę frachtów już od roku 1920, co należy przypisać nadmiernie zwiększonej podaży tonażu. Jest zwykłym zjawiskiem po każdej wojnie, że tonaż silnie wzrasta. W r. 1914 tonaż światowy obliczano na 49 milionów



Polskie statki pasażerskie w porcie gdynskim. Stoją od lewej: parowiec transatlantyczny „Polonia” i statki „Gdynia” i „Gdańsk”.

ton. Obecnie wynosi 68,4 miljonów ton. Wzrastająca do r. 1930 suma obrotów handlu światowego nie zdążyła jeszcze wyrównać stosunku pomiędzy podażą, a popytem na tonaż, a spadek obrotów w r. 1930 spowodował katastrofalny kryzys w żegludze morskiej.

Frachty w r. 1930 były niższe niż kiedykolwiek od kilkunastu lat. Wynoszą one obecnie tylko 82% przeciętnych frachtów przedwojennych, wówczas gdy przeciętny wzrost kosztów eksploatacyjnych wzrósł według najbardziej ostrożnych obliczeń przynajmniej o 70%.

Liczyby te wskazują, jak ciężka jest obecnie sytuacja żeglugi po kryzysie, w dziedzinie frachtów morskich, które notowane są właściwie od roku 1920, kiedy rozpoczął się stopniowy spadek frachtów, trwający do dnia dzisiejszego.

Jedną z przyczyn obecnego obostrzonego kryzysu, jest między innymi zmniejszenie się popytu na zboże, zwłaszcza pszenicę. Zapasy zbóż w ciągu ostatnich 4-ech lat stale się zwiększały i brak popytu na tonaż do eksportu zboża z Kanady spowodował znaczny spadek frachtów.

Wpłynęło to na załamanie się równowagi pomiędzy popytem a podażą tonażu, która przed rokiem ubiegłym już zaczynała się ustalać.

Jakie wnioski można stąd wysnuć?

Obecny kryzys niewątpliwie zmniejszy budownictwo okrętów. W ciągu kilku lat zajdą zmiany w konjunkturze transportów zbożowych które są jednym z podstawowych ładunków przewozu morskiego, gdyż świat musi się dostosować do nowych warunków produkcji zboża. Według wszelkiego prawdopodobieństwa część obecnie unieruchomionego tonażu, bardziej stara — nie wróci w ogóle do pracy, gdyż będzie sprzedana na szmelc, co już stopniowo się zaczyna. W ten sposób należy się spodziewać, że w ciągu kilku najbliższych lat rozpocznie się, w danej chwili przerwany, proces ustalania równowagi pomiędzy towarami, a okrętami, co doprowadzi do tego, że żegluga morska zacznie zarabiać na amortyzację statków i stanie się znowu rentującym się przemysłem.

Jeszcze przed wojną uważano, że wnioskować o wynikach pracy przedsiębiorstw żeglugowych można tylko na podstawie okresów dziesięcioletnich i poważnie mówiono o tem, aby bilans sporządzać nie roczny, a trzyletni.

Wojna wytrąciła żeglugę z równowagi, i ta przyczyna — jak wyżej wskazałem — w związku z ogromnym powojennym wzrostem tonażu dotąd działa.

Jeżeli zatem obejrzymy sprawę rozwoju żeglugi morskiej sze-

rzej i z dalszej perspektywy, to musimy dojść do przekonania, że niema powodów do zbytniego pesymizmu, aczkolwiek obecna sytuacja jest niesłychanie ciężka. Należy przetrwać, nie zapominając, że nawet i obecnie jest dużo możliwości pracy na morzu, pamiętając także o tem, że żegluga nie można traktować w ciasnych ramach morskiego handlu narodowego, lecz trzeba dążyć do zwiększania swego udziału w międzynarodowej wymianie towarów, otwartej dla wszystkich. Flota handlowa jest na usługach wszystkich, będąc w rzeczywistości organizacją międzynarodową.

I jeśli młoda polska flota handlowa przeżywa tak trudny okres narodzin i pierwszych lat życia, to jak dziecko, wyrosłe w trudnych warunkach, jakich nie przechodziła prawdopodobnie żadna inna flota, powstająca w krajach o tradycjach morskich, a zatem mających jakie takie zrozumienie istoty i specyficznych właściwości żeglugi morskiej, jak dziecko to — ma wszelkie dane, aby stać się organizmem mocnym, odpornym i długowiecznym.

Jedynym prawdziwym niebezpieczeństwem dla rozwoju polskiej floty handlowej mogłoby być tylko zaprzestanie wysiłku, jaki musi być dokonany w pierwszej fazie jej rozwoju.

J. RUMMEL.

A JEDNAK BĘDZIEMY EKSPORTOWALI DO AMERYKI!

W numerze majowym „Morza” zamieściliśmy artykuł d-ra Czesława Łukaszkiewicza, w którym autor udowodnił, że sama tylko Polonia w Stanach Zjednoczonych może importować z Polski wiele towarów, gdyż posiada w każdym większym skupieniu szereg sklepów różnych branż, najczęściej połączonych w jedną organizację.

Potwierdza to otrzymana przez nas z New Yorku korespondencja, z której wynika, że rodacy za morzem myślą na serio o imporcie z Polski i tylko czekają na oferty rozsądne, w każdym razie nie takie, jak z dawnych czasów, gdy polscy eksporterzy żądali za towar dwa razy tyle, ile był wart, przez co nie można było w Ameryce przeprowadzić jakiegokolwiek kalkulacji.

Ale oto korespondencja:

„Z inicjatywy generalnego konsula Marchlewskiego odbyło się w New Yorku zebranie delegatów z Polski na Zjazd Międzynarodowej Izby Handlowej w Washingtonie, konsulów, radców poselstwa i wybitnych przedstawicieli wychodźstwa polskiego w Stanach Zjedn., ze świata przemysłowego, bankowego i handlowego. Celem zebrania, pierwszego w swoim rodzaju, od chwili powstania państwa polskiego, było danie gościom z Polski sposobności do wzajemnego zapoznania się z przedstawicielami wychodźstwa i wymiany myśli, a równocześnie zastanowienie się, co należałoby uczynić, aby zwiększyć eksport towarów z Polski do Stanów Zjednoczonych.

Obecni byli delegaci z Polski: p. Alfred Falter, dyrektor koncernu węglowego „Robur” w Katowicach; p. Stanisław Wartalski, dyrektor Warszawskiej Izby Handlowej i członek sejmu i profesor Edmund Trepka, dyrektor Związku Polskich Fabryk Chemicznych; Konsul Generalny Marchlewski; radcowie ambasady: Wańkowicz i Wojtkiewicz; Konsul Ocetkiewicz z Pittsburgha; Marynowski z Buffalo i Dąbrowski z New Yorku; p. Schreiber, były cenzor Związku Nar. Pol., i właściciel fabryki kawy „Manru Coffee” w Buffalo; p. Henryk Siemiński, właściciel największych zakładów pralni w Stanach Zjednoczonych; cenzor Zw. Nar. Pol., K. Sypniewski, z Pittsburgha; p. Emil Malinowski, bankier; p. E. Prebis, wiceprezes banku North-Western Trust and Savings Bank z Chicago; p. Tadeusz Hoinko, sekretarz Amerykańsko - Polskiej Izby Handlowej, w New Yorku; p. Antoni Trzeciecki, 2-gi Sekretarz Amerykańsko - Polskiej Izby Handlowej w New Yorku; p. Januszewski, wydawca „Dziennika Polskiego” w Detroit; mecenas A. Ruszkiewicz, z wy dawnictwa „Dziennika dla Wszystkich” w Buffalo; p. Folmar Larsen, dyrektor polskiej linii „Gdynia - Ameryka” i były konsul K. Głuchowski, z tejże samej linii; p. Schmidt, właściciel firmy importowej w Brooklynie; p. W. Morawski, z „Pat’a”; profesor Mierzwa; p. H. Chmieleński, z wydawnictwa „Kurjera” z Bostonu; p. I. Zieliński, z Holyoke, Mass; p. Poorvu, z Bostonu; p. W. Warchałowski, z linii „American Scantic” i inni. Zebraniu przewodniczył Generalny Konsul M. Marchlewski.

Zdaniem p. Konsula należałoby sobie zadać pytanie, czy w warunkach obecnych dość trudnych, zważywszy na znaczenie handlu zagranicznego dla Polski, nie należałoby stworzyć w Stanach

Zjednoczonych jakiejś placówki, któraby należyście reprezentowała przemysłowców polskich i sprowadzała towary polskie na rynek amerykański. Wychodziłoby polskie w Stanach Zjednoczonych wysocy patriotyczne, mogłoby niewątpliwie poważnie przyczynić się do zwiększenia eksportu z Polski przez nabywanie towarów, jakoteż odsprzedażanie ich konsumentom amerykańskim. Wprawdzie wychodziłoby to nie wyrobiło typu wielkiego kupca i eksportera; posiada jednak poważne związki kupieckie i jest tak liczne, iż samo przez się przedstawia bardzo pojemny rynek. Zagadnienie jest poważne. W Kanadzie i Meksyku istnieją już firmy importowe polskie, choć wychodziłoby polskie tak w jednym jak i drugim kraju jest znacznie mniej liczne, natomiast wychodziłoby w Stanach Zjednoczonych, najliczniejsze na świecie, dotychczas takiej firmy nie posiada.

Następny mówca, p. Tadeusz Hoinko, kierownik i sekretarz Amerykańsko - Polskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, stwierdził olbrzymią różnicę między importem polskim do Stanów Zjednoczonych, a eksportem amerykańskim do Polski. Polska eksportuje do Stanów Zjednoczonych za niecałe 4 miliony dolarów rocznie, a sprowadza ze Stanów Zjednoczonych za przeszło 30 milionów dolarów rocznie.

Zdaniem jego, dla poprawienia obecnej sytuacji należy koniecznie wszcząć jakąś określoną akcję. Inne kraje, nieraz znacznie mniejsze niż Polska, posiadają własne składy, w których sprzedają swoje produkty, i poważne domy importowe — a Polska, choć posiada możliwości równie wielkie, rynek amerykański lekceważy. Doświadczenia dotychczasowe wskazują na interesowanie się kupców polskich i amerykańskich towarem polskim, lecz tempo transakcji jest bardzo powolne.

Trzeci mówca, profesor Trepka, przedstawiał trudności, na jakie napotyka handel zagraniczny Polski od chwili odbudowy państwa. Do wojny światowej handel zagraniczny ziem polskich opierał się na rynkach wschodnich b. pojemnych, lecz niewymagających, toteż był specjalnie nastawiony. Nie posiadał on ani poparcia rządów zaborczych, ani należytej organizacji. Wiele bogactw polskich pozostało niewyzyskanych. Produkcja odbywała się niejednokrotnie w odległości kilkuset kilometrów od źródeł materiałów lub surowiec wywożono z kraju i sprowadzano przerobioną. Ani środki techniczne ani komunikacja nie szły w parze z rozwojem uciskanej produkcji. Po wojnie światowej sytuacja zmieniła się natychmiast. Pomimo poważnych trudności wytwórczość Polski wzmożła się, handel zagraniczny rośnie z roku na rok, a towar polski znajduje chętnych nabywców zagranicznych — nietylko dla swej jakości, lecz i taniości. Polska jest jednym z najbogatszych krajów w Europie i wytwórczość jej musi z czasem opanować i zamorskie rynki. Dzisiaj już Polska eksportuje do krajów europejskich, a nawet zamorskich.

Dyrektor Handlowej Izby Warszawskiej, p. Wartalski przedstawił postęp handlu zagranicznego Polski w krajach europejskich, oraz Turcji, Indjach, Chinach, Południowej Ameryce i Afryce. W przekonaniu p. Wartalskiego, narzekania i krytyka zagranicy nie jest za-

wsze racjonalna. Prawda, że mogą się tracić tu i owdzie niedomagania, lecz handel zagraniczny jest dzisiaj specjalnością i trzeba być cierpliwym, jeżeli się chce go rozwinąć. Faktem jest, że eksport polski rozwija się stale i szybko, a eksporter polski jest pracowity i rzutki. Jeżeli chodzi o uczciwość to zagraniczni kupcy stracili na Polsce bardzo mało, nie można tego jednak powiedzieć, gdy chodzi o zarwanie polskich kupców przez zagranicznych. W większości wypadków ma się do czynienia z nieuczciwą propagandą wrogów Polski. Gdy zdarzały się wypadki poważniejszych strat, ponoszonych przez zagranicę, to tylko z winy samych poszkodowanych. Nie zasięgali oni informacji o swoich klientach w Polsce, o ich stanie majątkowym, rzetelności i t. d. Dla uniknięcia przyszłych kłopotów przed nawiązaniem stosunków handlowych z firmami polskimi należy zwracać się do Izby Handlowej po dokładne informacje o stanie majątkowym tych firm, reputacji ich i t. d.

P. A. Falter opracował bardzo interesującą opanowywanie rynków zagranicznych europejskich, a nawet zamorskich przez węgiel polski. Dzisiaj węgiel ten wyparł w 60 procentach węgla angielski i niemiecki z krajów skandynawskich, a w wielu innych skutecznie z zagranicznym konkuruje. Zdaniem p. Faltera nie można mówić o tem, że Polska nie posiada dobrych kupców i eksporterów. Najlepszy tego dowód widzi się w rezultatach rozwoju handlu zagranicznego Polski, 12 lat zaledwie minęło w gospodarczym rozwoju kraju. Polska dokonała w rozwoju gospodarczym tego, czego nie dokonał żaden naród na świecie, nawet Stany Zjednoczone.

Polska posiada olbrzymie bogactwa naturalne, spryt i pracowitego i skrzętnego robotnika.

Po przemówieniu gości z Polski, Konsul Generalny Marchlewski zwrócił uwagę zebranych na fakt, że wobec stałego rozwoju przemysłu polskiego, należałoby się poważnie zastanowić nad stworzeniem placówek finansowej i handlowej w New Yorku, któreby ułatwiły sferom eksportowym polskim sprowadzanie towarów polskich na rynek Stanów Zjednoczonych, poczem udzielił głosu p. Januszewskiemu, wydawcy „Dziennika Polskiego” z Detroit. P. Januszewski, który od dawna interesował się sprowadzaniem towarów polskich do Stanów Zjednoczonych i przed rokiem jeszcze sam je importował, dowodził, że pojemność konsumcyjna samego wychodźstwa uzasadnia stworzenie firmy importowej w New Yorku, któraby wprowadzała towary polskie na rynek amerykański i choć w części zaspakajała potrzeby nabywców polskiego. Już dzisiaj istnieje wiele takich towarów polskich, któreby mogły znaleźć poważny rynek zbytu w Stanach Zjednoczonych. Wychodziłoby polskie w Ameryce z chęcią kupowałoby towar polski i zopoznawało z nim rynek amerykański. Trzeba jednak, by te towary ktoś sprowadzał i je należyście ogłaszał!

Widzimy z tej korespondencji, że sprawa eksportu do Ameryki nie wygląda źle i tylko trzeba brać się do niej energicznie i czasu nie tracić, a badania zapotrzebowań w Stanach Zjedn., nie odkładać na zbyt odległe lata

HISTORYCZNY PRZEGLĄD STOSUNKÓW GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A KRÓLEWCEM

(Ciąg dalszy)

Ustabilizowanie stosunków gospodarczych pozwala Królewcowi na rozwijanie swego handlu przede wszystkim z Litwą. Królewiec emancypuje się tu z pod wpływów gdańskich i zamiast prowadzenia handlu komisjonerskiego, finansowanego przez kupców gdańskich, sam obejmuje wywóz soli na Litwę i zakłada własny kantor w Kownie. W 1467 r. Królewiec wprowadza na statki, idące z solą z Gdańska cło (2 marki za łaszt), przez co zadaje handlowi gdańskiemu ostateczny cios. Również zakazuje przywozu piwa z Elbląga. Sól i zboże stanowią zdaje się w dalszym ciągu podstawowe artykuły handlu królewieckiego. Pozatem wchodzi pod uwagę len, konopie, wosk, potaż i wejdaż, drzewo.

Sytuacja w handlu zbożowym nie była jednak pomyślną, skoro miasta starały się o wstrzymanie wywozu, obawiając się głodu. Protestował Królewiec przeciwko wolnemu tranzytowi zboża z Prus Królewskich przez cieśninę Bałgi, gdyż tranzyt ten osłabiał handel królewiecki na korzyść Elbląga. Naogół Królewiec dążył do utrzymania stanu rzeczy, wytworzonego przez traktat toruński i w tym kierunku wpływał na Wielkiego Mistrza, który po utracie Malborka, przeniósł swą siedzibę do Królewca. Z wojowniczym Wielkim Mistrzem Marcinem v. Wetzhausen, który chciał zer-

wać traktat toruński i wypowiedzieć posłuszeństwo królowi polskiemu, Królewiec miał nawet ostrą scysję w 1478 r. i zmusił W. Mistrza do złożenia przysięgi Kazimierzowi Jagiellończykowi oraz zaniechania zbrojnego konfliktu z Polską.

W tym czasie otwiera się po raz pierwszy cieśnina pilawska (6 stycznia 1479 r.), co stwarza dla Królewca nowe możliwości dla handlu morskiego i pozwala mu pozbyć się konkurenta elbląskiego, tembardziej, że cieśnina Bałgi coraz bardziej zamula się. Spławna staje się cieśnina pilawska jednak dopiero w r. 1510. Handel królewiecki uzyskuje tymczasem nowy przywilej brakowania potażu (Aschbracke) dla Knypawy, oraz brakowania smoły w Knypawie i Starem Mieście. Poza tem oba te grody otrzymały prawo pobierania podatku palowego (Pfahlgeld) w ten sposób, że Altstadt pobierał go przez dwa lata, w trzecim zaś roku Knypawa (1506 r.)

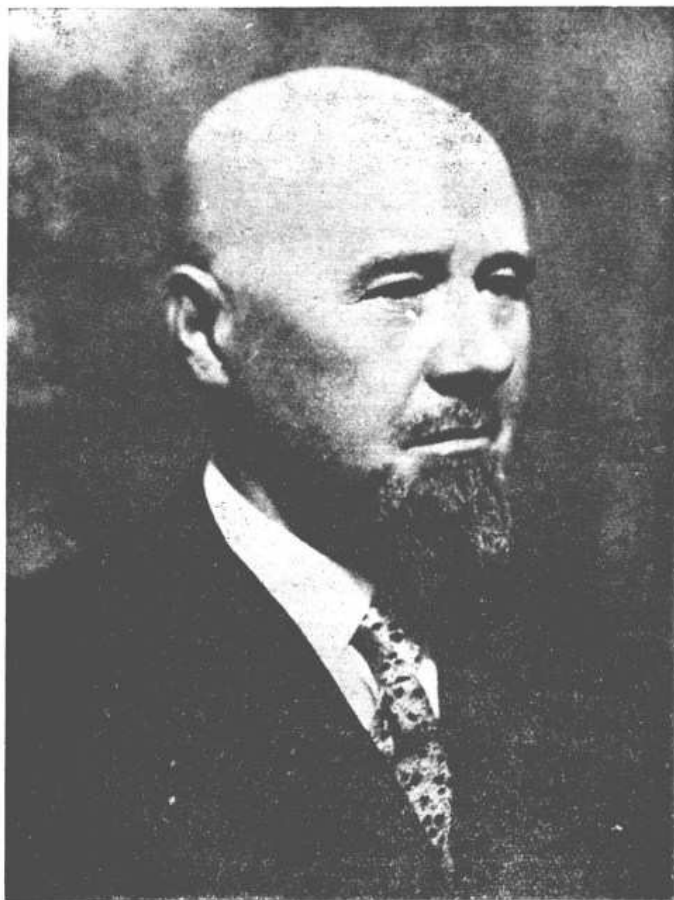
Wybór Albrechta v. Hohenzollern na Wielkiego Mistrza Zakonu, nie spotkał się z wielkim entuzjazmem Królewca. Albrecht potrzebujący znacznych sum pieniężnych na prowadzenie swych spraw w Niemczech w sporze o księstwo Cleve i Jülich, domagał się pomocy Prus. Gdy akcja jego w Niemczech skończyła się niepowodzeniem, obrał on kurs an-

typolski, chcąc uniezależnić się od zwierzchnictwa polskiego. Nałożenie nowych podatków na miasta (na piwo w 1516 r.), spotyka się z protestem grodów nadpregolskich, wybuch zaś wojny z Polską w styczniu 1520 r. przyjęty jest z jawną niechęcią. Ówczesni pamiętnikarze królewieccy otwarcie zarzucają Albrechtowi, że napadanie na kupców polskich, ciągnących do Królewca, wzgl. do Prus, szkodliwie wpływa na handel miasta. Musiał więc już wówczas handel między Królewcem, a Polską mieć znaczne rozmiary, skoro Zygmunt I uważał za celowe wobec szykan Zakonu w stosunku do kupców polskich, zamknięcie granicy dla handlu między Prusami, a Polską. Zarządzenie to odbiło się donośnym echem także w Królewcu i wzmogło niechęć przeciw Albrechtowi.

Królewiec musi się jednak bronić, gdyż na widownię występuje znów Gdańsk, który korzysta z wydanej Polsce przez Albrechta wojny i napada na Królewiec. 17 marca 1520 r. musi Królewiec bronić cieśniny pilawskiej przed atakiem floty gdańskiej. W nocy z 8 na 9 czerwca Gdańszczanie zatopionymi statkami cieśninę Bałgi, która od tego czasu ostatecznie dla żeglugi zostaje stracona, co odbija się szkodliwie teraz już tylko na Elblągu i Brunsberdze.

OSTATNIE ZMIANY W RZĄDZIE

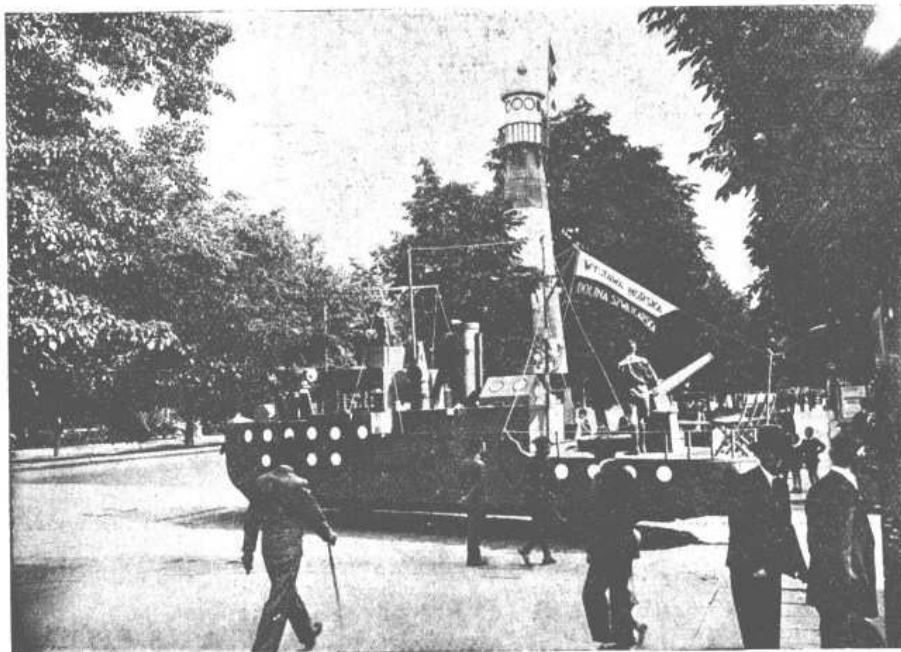
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Pan Premier Płk. Aleksander Prystor, dotychczasowy Minister Przemysłu i Handlu.



Nowy Minister Przemysłu i Handlu p. Gen. Dr. Ferdynand Zarzycki, wiceprezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska” w Warszawie, urządzona staraniem *Obrotu Warszawskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej. Model latarni morskiej i okrętu wojennego w Al. Ujazdowskiej.*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Miasta pruskie z Królewem na czele interweniują u Albrechta, aby zaprzętał wojny i wreszcie wysyłają pod przewodnictwem burmistrza knypawskiego, Marcina Roselera, poselstwo do króla polskiego, od którego uzyskują rozejm.

W międzyczasie wojska polskie obległy od południa Królewec i zajęły parę przedmieść (Haberberg, przedmieście Św. Jerzego), nie czyniąc jednak miastu, które zamknęło swe bramy, poważniejszych szkód. Wojska Albrechta dały się natomiast bardziej we znaki miastu, które cierpiało głód. W dodatku Albrecht wymógł na Królewcu podatek majątkowy, oraz kazał miastu bić złą monetę (t. zw. Pflaumengroschen).

Traktat Krakowski wraz z przewrotem religijnym w Prusach, jako konsekwencja sekularyzacji Zakonu, spotkał się w Królewcu z przychylnym przyjęciem. Akcja protestancka była już przed wojną 1520 r. w pełnym toku, tak, że przewrót religijny odbył się szybko, poparty przez samego Albrechta z pomocą wytrawnych kaznodziejów, jak J. Briessmanna i Pawła Speratusa. Pewną miarą wpływów polskich w owym czasie, może być oddanie najstarszego kościoła w Królewcu Św. Mikołaja, dla użytku Polaków i Litwinów w 1525 r. (stąd kościół ten dotychczas nosi nazwę kościoła polskiego — Polnische Kirche, a naprzeciw niego leżąca uliczka nazywa się Polnische Predigerasse, gdyż w niej mieszkali kaznodzieje polscy), a następnie w 1550 r. wyłącznie Polakom. Królewec staje się wogóle centrum ruchu ewangelickiego na Polskę, szczególnie od czasu założenia uniwersytetu królewieckiego, któremu przywileju erekcyjnego udzielił Zygmunt August (28.III 1560 r.). Ruch wydawniczy dzieł polskich w XVI w., pisanych w duchu reformacji, tutaj się koncentruje i pod względem ilości druków polskich z owego czasu Królewec ustępuje tylko Krakowowi.

Oczywiście, takie ożywienie się stosunków z Polską, nie mogło pozostać bez wpływu na położenie gospodarcze miasta, tembardziej, że Polska z XVI w.

przedstawiała obraz bardzo intensywnego rozwoju handlu i rzemiosł, niekępowanego jeszcze rygorystyczną polityką szlachecką. Wprawdzie w XVI w. wchodzi już w Polskę zwozcy, że towary, przeznaczone dla szlachty, nie podlegają cłom i mytom (konstytucje 1505, 1507, oraz Unia Lubelska 1569, zastrzeżenie 1592), lecz cła polskie ówczesne nie były wysokie i nosiły charakter fiskalny.

Na cło polskie kupiectwo królewieckie nie miało więc powodu zbytnio się skarżyć. Natomiast spotykamy się ze skargami na cła i podatki pruskie, gdyż w 1530 r. wprowadzona została „Bierzeise” a w 1544 r. Królewec skarży się u ks. Albrechta, że cła królewieckie są wyższe, niż w Gdańsku.

W tym czasie Królewec uzyskuje rozszerzenie bezpośredniego wpływu ekonomicznego, dzięki zaludnieniu owej pustyni, oddzielającej Prusy Książące od Mazowsza i Litwy. Dzisiejsze Mazury stają się terenem kolonizacji polskiej (mazurskiej), podobnie, jak ziemie, położone między Pregotą, Niemnem i Szeszupą — terenem kolonizacji litewskiej. Obdat ten bezsprzecznie musiał wpłynąć dodatnio na rozwój handlu. Większość miast, położonych w tych okolicach, powstaje w owym czasie jak: Margrabowa (1560), Jańsbork (1645), Angerburg (1581), Lec (1573), Wystruń (1583), Gózdap (1667). Szczytyno (1616), Elk (1663) choć istniał już od 1425) i w. in.

Temu objawowi przypisać też można wydatne powiększenie obrotów zbożem w Królewcu. Gdy do r. 1560 w paru latach, co do których istnieją pewne cyfry statystyczne, wywieziono na statkach 700 — 800 łasztów zboża rocznie, to po 1560 r. wywóz ten bardzo wzrósł i w 1573 r. doszedł od 7700 łasztów. W wywozie zboże przeto nabiera charakteru masowego eksportu przez Królewec, podczas gdy w przywozie dominuje sól (1000 — 2700 łasztów rocznie).

Wzrasta również ruch okrętowy w Pilawie i Królewcu. Gdy w 1549 r. przybyło 110 statków, to w dziesięć lat później było już 175 statków, w 1563 r. —

275 statków, w 1573 — 408, w 1589 — 481, w 1597 — 691 statków, a w 1623 r. nawet 925 statków. Wogóle w okresie od 1580 do 1630 r. co rok przychodziło od 500 — 600 statków.

Królewec zaczyna już budować własne okręty, początkowo z inicjatywy Holendrów, mistrzów w tym fachu, a od 1564 r. Holendrów wypiera, nakładając na nich podatek 4 guldenów od łasztu wybudowanych statków i zakłada własną stocznice. Wpływy Królewca rozciągają się już nawet na Kłajpedę, która odczuła walkę konkurencyjną Gdańska z Królewem, zakazuje on bowiem kupcom kłajpedzkim handlu z Gdańskiem (1580 r.).

Przeszło 100-letni okres absolutnego spokoju, jakiego pod opieką Polski zażywały Prusy i to spokoju tak zewnętrznego, jak i wewnętrznego gdyż sprawa reformacji w owym czasie tak absorbująca całą Europę, w Prusach bardzo gładko została załatwiona — musiał wpłynąć bardzo korzystnie na rozwój handlu w Królewcu. To też i stany pruskie, z mieszczaństwem na czele, wśród którego prym dzierżyły trzy grody królewieckie, odnosiły się do Polski z wielką sympatją, nieprzychylnym okiem patrząc na przejmowanie tronu pruskiego przez Hohenzollernów brandenburskich po śmierci Albrechta (1568 r.). Hucznie też przyjmował Królewec królów polskich w swych murach — Zygmunta Augusta w 1552 r. i nawet Zygmunta III w 1589 r. Niestety polityka Zygmunta III, wstępującego w ślady Filipa II hiszpańskiego i zwalczającego reformację dla zasady, stosunki z mieszczaństwem królewieckim doprowadziła do pewnego zaostrenia, które samo przez się nie byłoby groźne, gdyby nie ściągnięto na Prusy nieszczęść wojennych podczas wojen szwedzkich i nie oddało kraj ten ostatecznie pod panowanie elektorów brandenburskich w ciągu XVII w.

To przychylnie dla Polski stanowisko mieszczaństwa królewieckiego nie zostało przez królów polskich wykorzystane, ani poparte przez szlachtę, prowadzącą w kraju politykę, wrogą rozwojowi miast. Przeciwnie, Zygmunt III zaognił jeszcze stosunki przez poparcie Jana Zygmunta, elektora brandenburskiego, który przyjął wyznanie kalwińskie, przez co naraził sobie swych poddanych pruskich, wyznających luteranizm. Jan Zygmunt, chcąc zaskarbić sobie mieszczaństwo, uczynił im wprawdzie szereg ustępstw, obiecując nie nadawać obywatelstwa miejscowego obcym kupcom, wprowadzając zakaz używania obcej soli i nakazując kupcom polskim pozostawiać w Królewcu trzy dni swe towary. Mimo tych ustępstw, mieszczaństwo pozyskać dla siebie nie mógł, pozostając w konflikcie z duchowieństwem luteraniskim, które posiadało na ludność wpływ daleko większy i w ciągu stu lat głęboko ugruntowany. Następca Jana Zygmunta, Jerzy Wilhelm, sam słaby i poddający się wpływom swego ministra Schwarzenberga, katolika, nie odznaczał się szczególną energią w ciężkich czasach, jakie następowały; pod koniec rządów złożony został zresztą nieuleczalną chorobą (1640 roku). Pozwolił on Gustawowi Adolfowi szwedzkiemu wkroczyć do Prus i zająć 5 sierpnia 1626 r. Pilawę. Królewec, nie spodziewając się pomocy, ani ze strony księcia, ani ze strony polskiej, musiał zachować neutralność. Szwedów jednak w swe mury nie wpuszcili i przygotowywali się nawet do obrony, wzmacniając swe fortyfikacje. Po rozejmie w Altmark (1629 r.) Szwedzi

opuścili Pilawę, ale na potrzeby wojenne ściągnięte zostały w międzyczasie ciężkie podatki.

Od tego czasu handel królewiecki zaczyna chylić się ku upadkowi. Przyczyną tego jest tam ogólne położenie Europy, straszna wojna trzydziestoletnia w centrum Europy i wojny kozackie w Polsce, a potem moskiewskie i szwedzkie. Ta zawierucha oderwała uwagę Polski od spraw pruskich. Jeszcze Władysław IV, czyniący próby stworzenia morskiej potęgi Polski, dał odczuć swoją władzę w Prusach, dążąc do wykorzystania Pilawy, jako swej bazy morskiej. W 1638 r. wprowadza Władysław IV w Pilawie polskie cło morskie (Pfundzoll) w wysokości 3% od towarów i egzekwuje je na potrzeby wojenne przez swych kaprów, braci Spiringów, przygotowując się do wojny szwedzkiej wobec wygaśnięcia rozejmu w Altmarku. W 1640 r. Władysław IV osobiście zjeżdża do Królewca, rządząc się samodzielnie wobec niemocy Jerzego Wilhelma. Z miastem dobre go musiały łączyć stosunki, gdyż nadaje mu parę włości na własność.

Następca Jerzego Wilhelma, Fryderyk Wilhelm (Wielki Elektor) spotyka się odrazu z dużym oporem mieszczaństwa królewieckiego, które odmawia mu przysięgi, domagając się umocnienia i rozszerzenia przywilejów stanowych. Ale dążenia te znów nie znalazły echa w Warszawie i młody elektor zdołał sobie pozyskać przychylność Władysława IV, oraz lenno pruskie. Pierwsze lata panowania Fryderyka Wilhelma nie przyniosły dla Królewca szczególnych zmian. Mieszczaństwo tylko bardziej się w sobie jeszcze zwarło przez prawa cechowe, oraz jeszcze bardziej odgrodziło się od Gdańska przez cło rzeczne na towarach gdańskie (Stromzoll).

Radykalne zmiany przyniósł dopiero roku 1665 Wkroczenie Karola Gustawa do Wielkopolski postawiło na nogi również elektora, wezwanego przez Jana Kazimierza na pomoc. Wojna ze Szwedami była w Prusach popularna. Podatki uchwalono chętnie, pomimo, iż były one ciężkie (akcyza konsumcyjna od zboża i masła, oraz pogłowne, od którego wolne było tylko duchowieństwo). Zwycięski pochód Karola Gustawa, ucieczka Jana Kazimierza oraz kapitulacja szlachty polskiej w Ujściu pozwala Fryderykowi Wilhelmowi na zmianę frontu i połączenie się z królem szwedzkim, wyciągającym ręce po królewską władzę w Polsce. Wzajemnie za poparcie Karola Gustawa uzyskuje Wielki Elektor odeń uznanie swej niezależności od



Pan Premier A Prystor na wystawie „Polskie morze i ziemia pomorska” w Dolinie Szwajcarskiej.

króla polskiego w traktacie Królewieckim z 7 stycznia 1656 r., potwierdzonym po bitwie warszawskiej 10 listopada tegoż roku w Labiawie.

Zdrada sprawy polskiej odezwała się w Królewcu donośnym echem. Wojna ze Szwedami, mogła liczyć na pomoc ze strony mieszczaństwa, przymierze zaś z nimi przeciw Polsce spotkało się z oporem. Podatki przestano płacić i zaczęto domagać się usunięcia wojsk brandenburskich, które zaczęły niepokoić miasta. W Pilawie rozpoczął Fryderyk Wilhelm tworzyć flotę wojenną, pod Królewcem zaś kazał budować fortecę Friedrichsburg, pod pretekstem konieczności wzmocnienia miasta, w rzeczywistości zaś dla trzymania go w szachu. Mieszczaństwo tembardziej jeszcze byli rozdrażnieni, że elektor mianował jako swego namiestnika Bogusława Ks. Radziwiłła, co sprzeciwiało się ustrojowi pruskiemu. Bogusław Radziwiłł w bezwzględny sposób przeprowadzał politykę swego zwierzchnika, mającą na celu z jednej strony uniezależnienie się od Polski, z drugiej zaś strony złamanie przywilejów stanowych.

Zawarcie traktatu welawskiego 19 września 1657 r., w którym Jan Kazi-

mierz zrzekał się zwierzchnictwa nad Prusami na rzecz Fryderyka Wilhelma, wywołało dalszą burzę. Miasta stanęły na stanowisku, że nikt nie ma prawa stanowić o ich przynależności bez ich woli. Opozycja miejska pod wodzą Hieronima Rotha, burmistrza Knypawy, nawiązuje poufne rokowania z dworem warszawskim i uzyskuje nawet poparcie Jana Kazimierza. W Królewcu wybuchają zamieszki przeciw władzy elektorskiej, mieszczaństwo bowiem uważa, że „elektor uczynił ich już żebrakami, a teraz chce jeszcze zrobić ich niewolnikami”. Ks. Radziwiłł obsadził Friedrichsburg i opasał miasto wojskiem, nie odważał się jednak na wszczęcie energiczniejszych kroków. Dopiero, gdy przybył sam Fryderyk Wilhelm, zbombardował Knypawę z cytadeli frydrychsburskiej 30 października 1662 r., poczem elektor wtargnął do miasta, kazał porwać Rotha i wysłał go do Brandenburskiej, gdzie został osadzony w więzieniu w miasteczku Peitz, koło Magdeburga, skąd niesądzone mu już było wyjść. Polacy w sprawie tej nie interwenjowali i ostatniej tej samobrony Królewca przeciw przemocy brandenburskiej nie poparli.

D. c. n. M. POGORZELSKI.

POŁÓW ŁOSOSI

Gdy już noc zapadnie i ludzie „ładowi” zamierzają układać się na spoczynek, liczne kutry rybackie wyjeżdżają z portów na połów.

Jadą na „Małe” lub „Wielkie” morze w zależności, gdzie stwierdzono przedtem pojawienie się łososi. Czasami w pogoni za zdobyczą oddalają się daleko od brzegów, na kilkadziesiąt kilometrów, nieraz aż hen pod Pilawę i Połagę.

Znalazszy się na miejscu rybacy przygotowują sieci, zwane pławnicami, o oczkach 8 — 10 cm., sporządzone z mocnej przędzy bawełnianej, do wyrzucenia w morze. Każdy kuter wyrzuca kilkadziesiąt takich sieci, powiązanych ze sobą końcami, wskutek czego tworzą one jakby nieprzerwaną wstęgę długości 200 — 300 mtr., podtrzymywaną w po-

zycji poziomej tuż przy powierzchni wody gęsto przywiązane pławnicami z korka. Jeden koniec tej wstęgi, zaopatrzony w potężny pływak z wysoką tyczką, na której umieszczona jest latarnia, — pływa luzem po morzu; drugi przywiązany jest do kutra.

Gdy już sieci ułożyły się dobrze w wodzie i zapalono wszystkie latarnie ostrzegawcze, opuszcza się żagle na kuterze, zatrzymuje się motor i statek pozostaje na łasce fali, płynąc z prądem wody, to szybciej, to wolniej, w zależności od siły wiatru i prądu.

Niezapomniane wrażenie sprawia połów łososi, gdy w ciemną noc wiosenną widzi się kilkadziesiąt, a nawet kilkaset świateł, rozrzuconych na dużej przestrzeni i drgających w morzu w miarę

Sezon wiosennego rybołówstwa łososiowego jest już w pełni. Nie od rzeczy zatem będzie zapoznać szerszy ogół społeczeństwa z tem, w jakich warunkach pracują i jakich metod używają nasi rybacy przy połowach tej najcenniejszej i największej ryby polskiego Bałtyku.

Jak wielu innych gatunków ryb, połowy odbywają się głównie w nocy, a szczególnie w długie, zimne noce wiosenne.

Właściwy sezon łosostowy rozpoczyna się wprawdzie na jesieni, trwa przez całą zimę i kończy się w maju, ale gros zdobyczy przypada właśnie na miesiące wiosenne, to też ograniczymy się do opisu wiosennych sposobów połowu, do tak zwanych połowów pławnicami.

falowania wody. Pozwólmy tutaj zabrać głos znakomitemu znawcy życia morskowego prof. Dr. M. Siedleckiemu, przytaczając wyjątek z jego dzieła „Skarby wód”:

„Noc ciemniej, na kutrze opuszcza się żagle i pozostawia się go na woli fali i prądu. Cała pławnica z latarniami i łodzią, z nią złączoną, sunie powoli z prądem, czyli „dryfuje” po ciemnym morzu, zasianem tylko iskrami światła z sąsiednich sieci.

Czasem zdala pojawia się jakby widmo sylweta parowca, idącego do Gdyni lub Gdańska. Rybacy ze strachem śledzą jego ruchy; z niepokojem patrzą na czerwone i zielone światła bocznych ogniów, obawiając się, czy też przypadkiem nie skierują się one pomiędzy sieci, czy statek nie podrze ich, nie zmierzwi. Są

wprawdzie przepisy, nakazujące omijać sieci — ale czasem, na morzu w noc ciemną, może przycząć się krzywda, wyrządzona rybakom.

Czasem nagle zrywa się boczny wicher, maci fale, zmienia prąd, czyli dryf powierzchniowy, sieć płacze się i skręca w jedną grubą linę, a połów przepadła”.

Szczęśliwie, jeżeli sieci rybackie trafiają na stado łososi, idących pod prąd. Wówczas pokażna ich ilość zapłacie się w sieci i zdobycz bywa obfita, dochodząca do kilkudziesięciu sztuk nieraz na jeden kuter. Bywa czasami, że tylko jedna, lub dwie sztuki się złowi, a zdarza się również puste sieci wyciągnąć na kuter. Często bywają też i większe niespodzianki. Zamiast upragnionych łososi, wyciągają rybacy naj-

większych swoich szkodników — morświnie, a nawet i foki, czasami szczątki tylko łososia, objedzonego właśnie przez te szkodniki i w dodatku z porwanymi sieciami. Przepadła wówczas całonocna praca rybaka, cały włożony w nią trud i koszty.

Zdarza się czasami, że sąsiad z lewa i prawa ma obfite połowy, a kuter środkowy wyciąga tylko puste sieci. Któż wie, kiedy ryba przechodzi i gdzie ma się czyhać na nią z sieciami?...

Gdy pierwszy brzask zaświta na wschodzie, rybacy gaszą światła, wyciągają sieci, puszczają w ruch motory i suną do Helu i Gdyni, a czasem wprost do Gdańska, aby zbyć cenną zdobycz. Połowów się kończy.

B. KUŹMIŃSKI

DOROCZNA PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”

W dniu 10 maja r. b. odbyła się w Gdyni uroczystość pożegnania statku szkolnego „Dar Pomorza”, udającego się w kilkumiesięczną podróż do Ameryki Północnej.

Już od wczesnego ranka na molo pasażerskim P. P. „Żegluga Polska”, nawprost którego kołysała się piękna 3-masztowa fregata, gromadziły się osoby, zaproszone na „Dar Pomorza”.

O godz. 9 min. 30, przybył na molo Pan Minister Przemysłu i Handlu, Aleks. Prystor, w towarzystwie p. Dyrektora Departamentu Morskiego, dra F. Hilche- na, Naczelnika Wydziału Żeglugowego p. F. Rostkowskiego, Naczelnika Wydziału Rybackiego p. dra F. Lubbeckiego, Naczelnika Wydziału Prezydjalnego Min. Przem. i Handlu p. St. Arczyńskiego, oraz innych wyższych urzędników M. P. i H. Wszyscy udali się motorówkami statku szkolnego na „Dar Pomorza”.

Na śródokręciu stanęli w dwuszeręgu, uczniowie i załoga statku. Obok na przygotowanych miejscach zasiedli przybyli z lądu goście.

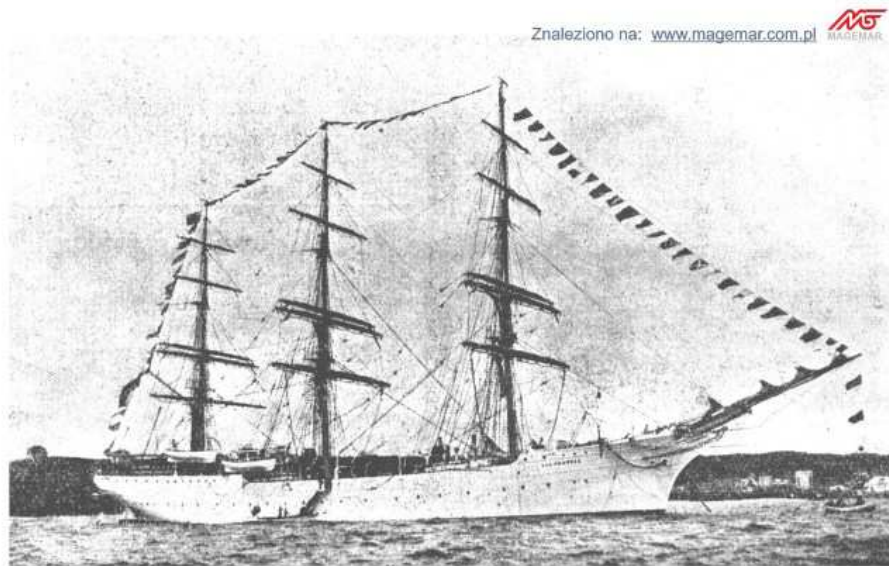
Nabożeństwo na intencję pomyślnego pływania statku odprawił przy zaimprovizowanym na pokładzie ołtarzu Ks. Prefekt Surman, który pożegnał w podniosłym kazaniu załogę, błogosławiąc ją na drogę.

Następnie przemówił do uczniów Pan Minister Prystor. Życząc statkowi pomyślnego pływania, a uczniom owocnej

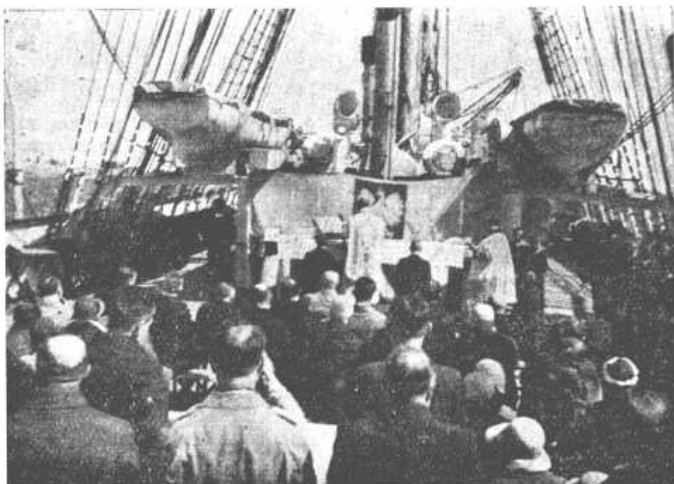
pracy, Pan Minister wskazał na zadania, które wychowanków Szkoły Morskiej czekają na morzu. Zadania te, ze względu na obecny moment historyczny, jaki Polska na morzu przeżywa, winny być traktowane w sposób szczególny, a zawsze pod kątem widzenia interesów nie tylko własnych, lecz całości Państwa i społeczeństwa.

Przemówienie swe Pan Minister zakończył słowami „Szczęść Boże”, po- czym, pożegnawszy się z uczniami i kapitanem „Daru Pomorza”, p. K. Maciejewiczem, odjechał holownikiem do portu.

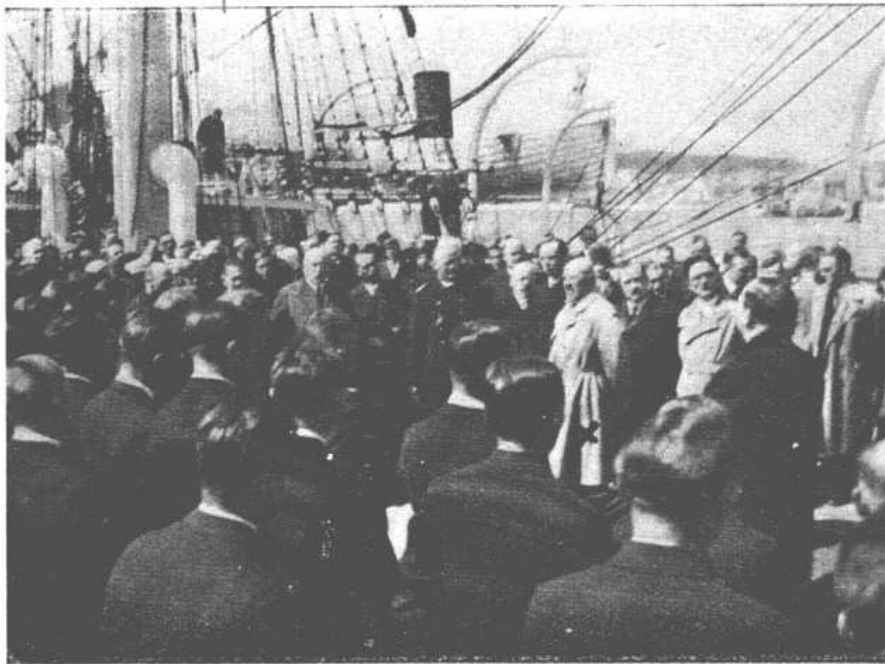
W chwili odjazdu Pana Ministra uczniowie wspięli się na wanty, skąd wznieśli na cześć Jego trzykrotny okrzyk „Niech żyje!”.



Statek szkolny „Dar Pomorza”



Pożegnanie statku szkolnego „Dar Pomorza” w Gdyni. Msza na pokładzie statku na intencję pomyślnego pływania.



Pożegnanie statku szkolnego „Dar Pomorza”. Przemówienie p. Ministra Przem. i Handlu, A. Prystora (x) do uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

Podczas śniadania, wydanego przez dowództwo statku zostały odczytane depesze i listy z życzeniami pomyślnej podróży, a między innymi list Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. Dreszera. List ten został powitany żywymi oklaskami, świadczącymi o sympatii i uznaniu dla Ligi, która w ten sposób zadokumentowała swe zainteresowanie podróżą „Daru Pomorza”.

Wreszcie o godz. 13 sygnał oznajmił gościom, że czas opuścić pokład statku. Po krótkim pożegnaniu się odjeżdżających z rodzinami i przyjaciółmi, fregata podniosła kotwicę.

„Dar Pomorza”, mając na pokładzie 8 oficerów, 62 uczniów i 23 ludzi załogi, w podróży swej zawinie do: Cherbourga, Port Hamilton (na wyspach Bermudzkich) i Nowego Yorku, skąd przez Reykjavik (Islandja), Christiansand (Norwegia) i Kopenhagę powróci w sierpniu do Gdyni.

Według ostatnich wiadomości „Dar Pomorza” przybył w dniu 21 maja do Cherbourga, gdzie zatrzymał się na parę dni, by dać możliwość uczniom zwiedzenia Wystawy Kolonjalnej w Paryżu. Z Cherbourga „Dar Pomorza” wyszedł w dniu 25 maja i obecnie znajduje się na Atlantyku w drodze na Bermudy.

INFORMACJE O PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ na rok 1931

1. Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową w rozumieniu art. 11 o państwowej służbie cywilnej uważa się ją za zakład naukowy wyższy (Dz. Ustaw Nr. 88/29 poz. 533), podlega ona Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

2. Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych, oficerów-mechaników okrętowych dla państwa marynarki handlowej.

3. Szkoła posiada dwa wydziały — nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa około 45 miesięcy, w tem dla nawigatorów około 22 miesięcy pływania na statku szkolnym, a dla mechaników na statku szkolnym i na parowcach morskich, oraz praktyka w warsztatach mechanicznych.

4. Rok szkolny rozpoczyna się zasadniczo na początku października po ukoń-

czeniu żeglugi letniej i trwa do czerwca. Praktyka letnia rozpoczyna się w czerwcu i trwa do października. Urlopy wydaje się uczniom na ferie świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy, oraz przed i po praktyce letniej.

W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego uczą się pod kierownictwem profesorów Szkoły i oficerów statku obliczeń i spostrzeżeń

TADEUSZ SZCZYGIELSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MOROWIEC

(Nowela).

Zdarza się jeszcze czasami nawet i dziś spotkać na morzu parowczyk niewielki, a sędziwy, który, rozwiniawszy kuse żagielki, stara się, jak może, pomóc przy pomyślnym wietrze swej starszemu — maszynie.

Taki weteran przypomina mi zawsze pewną historję, głośną swego czasu i wskrzesza ludzkie postacie, widziane przez pryzmat ubiegłych lat dwudziestu, przesuujące się kolejno przed oczami błędzającej w przeszłości myśli.

Wszyscy nazywali Petersena „ciężkim” człowiekiem, a jego „Neptuna” niemożliwym, pokracznym pudłem. Od szeregu lat na „Neptunie” prawie w każdej podróży zmieniali się oficerowie, o ile nie uciekali już przedtem w pierwszym porcie, a często, gęsto musiał Petersen ograniczać się tylko na jednym szturmianie.

Od czasu do czasu dochodziło nawet do poważnych nieporozumień między Petersenem i dyrektorem z powodu przetrzymywania „Neptuna” w portach przez urzędy portowe, ale zupełnie bez oficerów wówczas już nie można było uprawiać żeglugi.

Działo się to w tych czasach, kiedy wzięto trochę w karby przepisów i rozporządzeń, przestrzeganych z większą,

niż przedtem, dokładnością, towarzystwa okrętowe i oddzielnych armatorów. Zapotrzebowanie na dyplomowanych marynarzy zwiększyło się znacznie i wielu z nich odbywało pielgrzymkę z pobrzeża innych mórz do przepojonej naftą — ziemi obiecanej.

„Neptun” czyścił kotły, przyczem okazała się konieczność poważnych reperacji, co przedłużało postój w porcie o całe dwa dni. Zwłoka ta załecydowała o przydziale drugiego oficera, bez którego Petersen był zmuszony obchodzić się od miesiąca, bo nikt nie chciał iść.

Do biura towarzystwa zgłaszało się wielu, ale każdy, jak mógł, wywijał się od służby z Petersenem. Nawet zupełnie nowi ludzie jakoś zawczasu byli przestrzegani przez życiowych — jednym słowem bojkot zupełny.

Pomimo wszystko trzymał się stary Petersen na swym stanowisku, ponieważ był jednym z poważniejszych akcjonariuszów i nie chciał dobrowolnie pozbyć się synekury, zaofiarowanej mu w ciężkich dla towarzystwa czasach, wzamian za snory wkład kapitału.

Jednakże znalazł się człowiek, który przesłużył na „Neptunie” z górą rok cały, aż do końca jego długiego żywota, co wywołało ogromne zdziwienie i ogólną konsternację.

Ci, co służyli już kiedyś z Petersenem, mogliby zapewne dać jakieś wyjaśnienia, zbywali jednak wszystkich ironicznym uśmieszkiem. Nazywali przytem drugiego oficera z „Neptuna”, lichtogowym parobkiem i innymi podobnymi epitetami. Miało to, według ich mniemania, przekonać wszystkich o niemożliwości służby z Petersenem dla ludzi ich pokroju, no i — w dostatecznym stopniu wyjaśnić całe zdarzenie...

Tylko nieliczni niewierni Tomasz z powątpiewaniem kręcili głowami, ujrzawszy pewnego pięknego popołudnia na bulwarze ulubionego psa Petersena. Boba, paradującego w nowej obroży i nowym, błyszczącym, niklowym łańcuchu przy boku samego pana inspektora.

Wyciągając z pewnem niedowierzaniem rękę po otwartą firmową kopertę, Petersen zmierzył młodego człowieka przenikliwym wzrokiem od stóp do głów.

— Nie śpieszył się pan jednak na służbę — mówił. — Gdyby nie ta głupia maszyna, szukałby pan teraz w porcie „Neptuna”, jak wiatru podczas ciszy.

— Ja też nie spodziewałem się go zastać — tłumaczył się młody człowiek — nawet rzecz zostawiłem u stróża na przystani. Przyszedłem tu jedynie dlatego, żeby nie żałować później, gdybym się dowiedział, że „Neptun” w tym czasie był jeszcze w porcie. No i dobrze zrobiłem, a ślepy traf zrządził

astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem i ozagleniem statku, uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania, uczniowie zaś wydziału mechanicznego zaznajamiają się z obsługą maszyn okrętowych, kotłów, silników i mechanizmów pomocniczych.

5. Po ukończeniu pierwszych dwóch kursów jednego z wydziałów uczniowie uzyskują świadectwa dojrzałości typu matematyczno - przyrodniczego.

6. Całkowite ukończenie jednego z wydziałów daje prawo — po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego — otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie oficera - mechanika okrętowego III klasy. Dyplomy te w miarę nabywania cenzusu, wymagane Ustawą z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. Ustaw Nr. 75, poz. 588), stopniowo zamieniane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższe — do dyplomu kapitana żeglugi wielkiej względnie oficera - mechanika I klasy włącznie.

7. Od wступujących do Szkoły wymaga się:

a) wieku od 17 do 19 lat, licząc po dzień 1 sierpnia 1931 r.,

b) ukończenia co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami.

c) poddania się badaniu lekarskiemu przez Komisję lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy.

d) złożenia egzaminów wstępnych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrii i fizyki, z zakresu 6 klas według programu gimnazjum państwowego typu matematyczno przyrodniczego.

8. Posiadający świadectwa dojrzałości i będący w wieku od 18 do 20 lat są



Państwowa Szkoła Morska w Gdyni.
Jedna z sal wykładowych.

zwolnieni od obowiązku składania egzaminów wstępnych i przyjmuje się ich na zasadzie konkursu świadectw dojrzałości; muszą przytem narówni z innymi poddać się oględzinom lekarskim. Przyjaci są zaliczani na tak zwany „kurs maturalzystów”, na którym nauka jest o rok krótsza, niż na normalnym wydziale nawigacyjnym lub mechanicznym.

9. Podania o przyjęcie do Szkoły należy nadsyłać do Sekretariatu Szkoły od 5 lipca do 5 sierpnia włącznie, adresując: **Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej, Gdynia 1, Szosa Gdańska**. Podania powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręczność zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

10. Do podania należy obowiązkowo dołączyć:

- a) metrykę urodzenia, (w oryginale),
- b) dowód obywatelstwa polskiego (w oryginale),
- c) ostatnie świadectwo szkolne (w oryginale),
- d) zobowiązanie na piśmie rodziców

lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i regularnego uiszczania należności za utrzymanie ucznia w internacie i podczas praktyki; podpisy na zobowiązaniach powinny być również urzędowo stwierdzone,

e) dwie fotografie kandydata o wymiarze nie mniej niż 4×6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej.

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł., niepodlegającą zwrotowi (opłatę tę wnoszą również ubiegający się o przyjęcie na kurs maturalzystów).

11. Podania bez wymienionych w punkcie 10 załączników zostaną zwrócone.

12. O ile Szkoła podania nie zwróci, oznaczać to będzie, że kandydat ma w terminie oznaczonym w punkcie 13 stanąć do oględzin lekarskich. Osobnych zaważań Szkoła nie wysyła.

13. Oględziny lekarskie rozpoczną się 10 sierpnia o godz. 9-ej rano w Gdyni w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej, egzaminów zaś wstępne rozpoczną się po zakończeniu oględzin. Odrzuceni przez Komisję lekarską tracą prawo do składania egzaminów.

14. Nowoprzyjęci kandydaci otrzymają krótki urlop, poczem zostaną zaokręgowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinii Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej zalicza się kandydata w poczet uczniów Szkoły.

15. Nieodbycie żeglugi próbnej nawet w części, lub uzyskanie ujemnej opinii Komisji Okrętowej, wyklucza zaliczenie kandydata w poczet uczniów Szkoły.

16. Po ukończeniu żeglugi próbnej wyokręgowuje się ze statku szkolnego wszystkich uczniów i kandydatów, którzy po krótkim urlopie wracają do Szkoły na normalne zajęcia szkolne.

ze pierwszym parowcem z brzozy okazał się właśnie „Neptun”. Wczoraj żegnałem się z kolegami, którzy chcieli koniecznie odwieść mnie od zamiaru wstąpienia na „Neptuna”, no i... przeciągnęło się to trochę, jak pan widzi, panie kapitanie. Rzeczywiście spóźniłem się i żałuję mocno za grzechy, ale z powodu tak szczęśliwego zbiegu okoliczności zechce pan łaskawie zezwolić na obudzenie stewarda, bo chciałbym narzeczcie znaleźć się już w koi.

Rezolutna przemowa oficera rozbroiła trochę starego, ale nie mógł powstrzymać się od nastraszenia młodzika, bo o przyjęciu na statek zdecydował odrazu — miał wogóle bardzo nikły wybór.

— Skąd pan wie, że zgadzam się wziąć pana na statek — rzekł podniesionym głosem. — Nie znoszę łazików i do tego takich wygadanych, jak pan.

Zatrzymał się na moment, jakby dla nabrania tchu i po chwili ryczał już potężnym głosem:

— Zresztą budź pan, do diabła, stewarda! Ale uważać dobrze, bo ze mną niema żartów — jak zawieję po sztormowemu, to nie zdąży pan swych żagli zwinąć!

— Niema strachu, panie kapitanie. Uczyli mnie, żeby w takich wypadkach ryfować żagle... A teraz dobranoc, bo spać mi się chce bardzo.

Nie reagował już kapitan na tę, może zbyt odważną, odpowiedź — spodobał mu się ten morowiec. Mruknął tylko groźnie:

— No, spać... jutro o świcie wychodzimy — i zatrzaskał drzwi kajuty przed nosem swego przyszłego pomocnika.

Obiły mu się jeszcze o uszy słowa: — Tak jest, panie kapitanie — i następnie przytłumiony odgłos oddalających się szybkich kroków.

**
Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Kiedy nowy oficer „Neptuna” z młodzieńczą werwą zjechał po poręczy trupu ze spardecku na przedni pokład, o mało nie przewrócił niepokąźnego człowieka, stojącego na dole z zadartą głową.

Nie zdążył nawet przeprosić poszkodowanego i zorientować się, z kim ma do czynienia, kiedy został wciągnięty do kajut kompanii i zasypany gradem pytań i objaśnień:

— To pan do nas? Wyśmienicie! No jak tam wypadła rozmówka? Czekamy na pana od wczoraj. Stary wściekał się, że znów mu „te lotry bulwarowe” — jak się wyraził — skreślił człowieka. Jestem tu starszym, ale niech diabli porwą całą służbę! Z kapitanem ujadam się od rana do nocy, w domu bywam rzadko, a i tam piekło, bo żona narzeka ciągle na biedę — ciężkie życie. Chcę koniecznie dostać się na pasażerskie statki, bo i pensja większa i procenty... ale kiedy to tam będzie, a tymczasem trzeba się morderować, bo cóż ja lepszego wymyślę? Wam, młodym, łatwiej — macie wykształcenie i świat cały stoi

przed wami otworem. Pan też zapewne długo u nas nie wytrzyma, bo kapitan jest starym dziwakiem i egoistą, traktującym lepiej swego Boba, niż oficera. Nie może zapomnieć starych czasów swych oceanicznych podróży na żaglowcach i nawet na „Neptunie” podnosi żagle. Jeszcze nikt nu w tem żeglowaniu nie dogodził — zresztą sam pan się o tem przekona.

— Jakoś to będzie, nie święci garnki lepią. Myślę, że dam sobie radę z żaglami, a pan dostanie lepszą służbę. Ale gdzie tu dla mnie kajuta? Rzeczy jeszcze na przystani, a mnie się spać chce... — To się da zrobić. Wachtowny, tutaj, do mnie!

Zakrzętnął się „niepokąźny człowieczek”, polecił marynarzowi rozbudzić stewarda i przynieść z przystani rzeczy, a po kwadransie, drugi oficer „Neptuna”, pogryzł się w twardy sen, ledwie dotknął głową upragnionej poduszki.

**

Dyskretnie pukanie do drzwi obudziło go ze snu.

— Już piąta, panie, za godzinę odchodzimy — meldował majtek.

Przeciągnął się słodko, niezupełnie jeszcze wyspany, choć wypoczęty trochę i zaczął się ubierać.

— Warto obejrzeć statek przed wyjściem z portu i zorientować się w sytuacji — myślał.

Gdy po chwili wyszedł na pokład, pa-

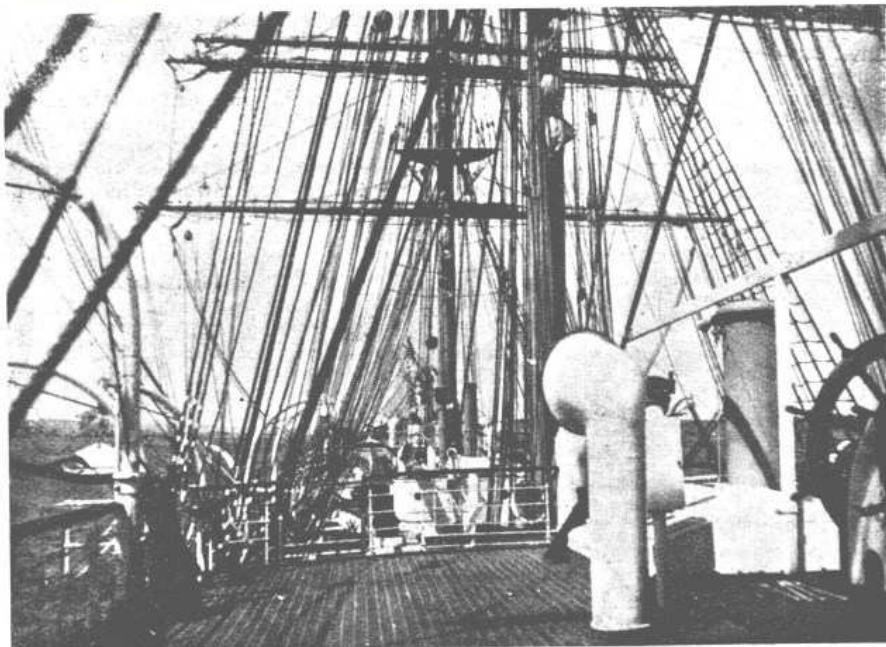
17. Każdy kandydat przed zaokrętowaniem musi wykazać się posiadaniem następującego ekwipunku: 1 kompletu ubrania uniformowego, 1 płaszcz uniformowego (płaszcz zezwala się nabyć dopiero po ostatecznym zaliczeniu kandydata w poczet uczniów Szkoły), 1 czapki sukiennej uniformowej, 3 białych do niej pokrowców, 6 koszul (w tem co najmniej 2 białych z gorsem), 4 par kałosemów, 6 par skarpetek (w tem co najmniej 2 pary grubych wełnianych), 6 chusteczek, 4 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszki o wymiarze 50 × 45 cm., 3 białych do niej poszewek, 2 szarych wełnianych koców, 1 swetra granatowego, 1 beretu granatowego (ustalonego wzoru swetry i berety należy nabywać w internacie Szkoły), 2 par trzewików (z nich 1 para mocnych z grubej skóry), 1 pary pantofli sportowych, oraz 2 klódek do zamykania szafek. Wszystkie rzeczy powinny być znaczony literami właściciela. Emblematy i odznaki szkolne są do nabycia wyłącznie w internacie szkolnym.

18. Uczniowie i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi oraz obowiązani są pracować sami swoją bielizną, drelachy i hamaki.

19. Jeśli podczas żeglugi próbnej kandydat przekona się, że służba morską jest dla niego za ciężką lub mu nie odpowiada, powinien przez swych rodziców lub opiekunów prosić o zwolnienie ze statku, które nastąpi natychmiast, jeśli statek znajduje się w kraju; o ile statek jest zagranicą, zwolnienie następuje dopiero po powrocie statku do kraju.

20. Przy Szkole istnieje internat, w którym wszyscy uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

21. Nauka w Szkole jest bezpłatna, za utrzymanie zaś w internacie i na statku oraz podczas praktyki letniej na



Olinowanie statku szkolnego „Dar Pomorza”.

Fot. Inż. S. Załęski.

rok szkolny 1931/32 ustalona została opłata w wysokości 1200 zł. rocznie, płatna z góry w dziesięciu miesięcznych ratach po 120 zł. w okresie od 1.X.1931 r. do 1.VII. 1931 r. włącznie. Każdy z *kandydatów przed zaokrętowaniem obowiązany jest uiścić opłatę z góry od razu za 2 miesiące; równocześnie musi wpłacić 25 zł., jako fundusz zwrotny, wypłacany po ukończeniu Szkoły lub w razie wystąpienia ze Szkoły z jakiegobądź przyczyn przed jej ukończeniem.

22. Wszyscy uczniowie i kandydaci są przez Szkołę obowiązkowo ubezpie-

czani od nieszczęśliwych wypadków. Opłata za ubezpieczenie wynosi obecnie 17 zł rocznie i musi być wpłacona przed zaokrętowaniem. Opłata ta nie podlega w żadnym wypadku zwrotowi.

23. Rada Pedagogiczna może przyznać stypendjum niezamożnym uczniom celującym w naukach i sprawować się, nowoprzyjęci mogą ubiegać się je jednak o stypendjum dopiero po 1 kwietnia 1932 r. Ilość stypendiów jest ograniczona.

24. Uczniowie Szkoły ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu są wychowywani w duchu dyscy-

nował tam jeszcze szary poranny zwrok. „Neptun” przy tem skąpem oświetleń, rzucającym fantastycznie wydłużone cienie, wyglądał rzeczywiście oryginalnie: trzy wysokie maszty sterczały z pokładu zupełnie pionowo, dopełniając się długim cienkim kominem na rufie. Statek był podobny więcej do lichtugi, niż do parowca. Miał skośne żagle, jak na lichtugach, zwisające wzdłuż masztów i coś naksztalt krótkiego bugszprytu.

Może podobał się jego wygląd Petersenowi, przypominając mu smukłe fregaty oceaniczne, ale na nowym pomocniku kapitana zrobił wrażenie czegoś przestarzałego, co nie ma już racji bytu i przeżywa ostatnie dni razem ze swym kapitanem.

Nie zraził się jednak wyglądem swego nowego statku i poszedł pomagać załozdce, która pod przewodnictwem starszego oficera zdejmowała dodatkowe cumy. Zaczęła się dla niego zwykła praca i krzątania okrętowa, całkowicie absorbująca marynarza.

Kiedy statek był już gotowy do podróży, zjawił się na spardecku Petersen, odprowadzający do trupu inspektora. Zamienili jeszcze ze sobą kilka słów przez burtę, spoglądając w stronę nowego oficera.

— Dowidzenia! — krzyknął ktoś z „Neptuna”.

— Pomyślnej podróży! — odpowiedziano z przystani.

Wciągnięto ostatnie cumy na pokład, rozległ się dzwonek telegrafu i „Neptun”,

wymijając statki i stateczki, wypłynął z portu na pełne morze.

— No, idź pan na śniadanie — rzekł „niepokątny człowieczek”, zjawiając się na rufie. — Zapoznasz się tam z Bobem. Radzę zaskarbić sobie jego względy, bo przez Boba trafia się do serca starego, o ile on je ma w ogóle. Ja muszę iść na służbę — powodzenia!

— Zaraz idę. Zmienię pana o dwunastę, a o Boba nie turбуйте się pan — zapoznanie się ze mną wydzie mu tylko na dobre — odparował młody człowiek z flegmą.

Przypilnował jeszcze układanie cum na rufie, obejrzał windę i potem, nie śpiesząc się, poszedł do mesy.

Kiedy wchodził w drzwi kajutkompanji, ujrzał Petersena, siedzącego na kanapie za stołem, zastawionym do śniadania. Koło kapitana rozparł się ogromny buldog. I pan, i jego pies wpatrywali się w twarz nowego oficera. Z lewej strony na ławce siedzieli mechanicy. Tlił się w ich oczach szelmowski ogień i choć znać po nich było, że nie bardzo dobrze się czuli w towarzystwie Boba, starali się jednak nadać swym twarzom przymliny wyraz.

Pierwsze zapoznanie się wypadło na korzyść nowego oficera: Bob zeskokczył leniwie z kanapki i chociaż z początku warknął groźnie, jednakże, obwąchawszy wchodzącego, spokojnie wrócił na swoje miejsce.

Petersen uśmiechnął się i poglądził

Boba. Widocznie był to zwykły wstępny egzamin dla wszystkich oficerów, którzy kiedykolwiek służyli na „Neptunie”.

Po przełamaniu pierwszych lodów, zajęci towarzyską rozmową w oczekiwanu gorącego dania, robili wrażenie układowych salonowców, którzy potrafili ukryć głęboko nurtujące ich uczucia. Petersen był trochę podenerwowany z powodu swobody, z jaką rozmawiał oficer, jednak nie pokazywał tego po sobie. Mechanicy trzymali się w rezerwie w oczekiwaniu finału.

Steward wniósł dymiący półmisek z befsztykami i postawił go przed Petersenem. Nie przerywając rozmowy, kapitan włożył sobie jedzenie na talerz — następnie przysunął naczynie, postawione przed psem. Właśnie opowiadał nowy oficer najświeższą anegdotkę, dowcipnie komentowaną przez Petersema i dochodził do najbardziej drastycznego miejsca. W rękach kapitana, uzbrojonych w widelec i łyżkę, znalazł się ogromny befsztyk, ociekający apetycznym sosem. Nie zdążył jednak dojść do miejsca swego przeznaczenia...

Gwałtowny ruch młodego człowieka w stronę buldoga nabrał niesamowitego rozmachu. W jednym momencie, z akompanjamentem psiego skowytu i huku zatraskających się drzwi, znalazł się Bob na pokładzie.

W kajutkompanji zaległa na jedną maleńką chwilkę grobowa cisza. Mechanicy przygięli się do stołu.

pliny wojskowej i stosuje się względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenie przepisów Szkoły i statku szkolnego.

26. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły Absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

26. Uczniowie i kandydaci są obowiązani nosić wyłącznie przepisowy uniform. Na czas pobytu na statku szkolnym otrzymują oni od Szkoły drelichy;

za korzystanie z nich płacą po 3 zł. miesięcznie.

Kandydaci, zaliczeni ostatecznie w poczet uczniów wydziału mechanicznego, są obowiązani wykazać się przed rozpoczęciem zajęć w Szkole posiadaniem 2 par granatowych drelichów, potrzebnych do pracy w warsztatach szkolnych.

27. Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie.

28. Pragnący otrzymać dodatkowe informacje powinni nadesłać zaadresowane koperty ze znacznikiem, gdyż inaczej listy zostaną bez odpowiedzi.

Szczegółowy program wymagań przy egzaminie wstępnym do Państwowej Szkoły Morskiej i opis obowiązującego uniformu (z 5 rysunkami) wysyła Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej po nadesłaniu kwoty 1.— zł znaczkami pocztowymi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ROLA ŻEGLUGI MORSKIEJ W NORWEGJI

Żegluga morska jest w Norwegii jedną z podstawowych gałęzi przemysłu krajowego. Dzięki żegludze, kraj ten o niespełna 3 milionach mieszkańców, pozbawiony większych bogactw naturalnych, potrafił sobie zdobyć wśród zespołu cywilizowanych państw świata jedno z pierwszych miejsc, pozyskując jednocześnie dla siebie szczerzy podziw i szacunek. Bandera norweska jest znana we wszystkich, śmiało rzecz można, portach świata, statki norweskie krążą na wszystkich szlakach handlowych kuli ziemskiej. Ludność tego kraju, wychowana w surowych warunkach klimatu północy, daje pierwszorzędną materię ludzką do żeglarstwa, wytrzymałą, twardą, stawiającą odważnie czoła wszelkim przeciwnościom i trudom swego zawodu. To też marynarz - Norweg jest wszędzie ceniony, przysłowiową zaś się stała jego wytrzymałość fizyczna i niewybredność w wyszukiwaniu dla siebie zarobku. Niema takiego ładunku, którego Norweg nie podjąłby się przewieźć. Wszyscy armatorzy będą nieraz omijali jakiś ładunek ze względu na trudności w jego transporcie, czy też jego właściwości fizyczne, jak nieprzyjemny zapach, brud i t. p. czynniki, obrzydające życie

załodze statku, zawsze zaś znajdzie się armator norweski, który podejmie się taki ładunek przewieźć do portu przeznaczenia. Dla niego decydująca jest nie jakość ładunku, ale fracht, jaki za jego przewóz może uzyskać.

Norweska flota handlowa pracuje w przeważającej swej części przy przewozie ładunków między portami obcemi. Stosunkowo skromne obroty gospodarcze kraju ojczystego mogą dać zajęcie tylko niewielkiej ilości statków norweskich. To też są całe przedsiębiorstwa żeglugowe norweskie, oparte na pracy między portami obcemi, nieraz położone na morzach drugiej półkuli i są statki, które latami całymi nie zachodzą do portów norweskich. Ale pieniądze, jakie statki te zarabiają w wysokocennych walutach świata, płyną bez przerwy do kraju w postaci zarobków tysięcy marynarzy, zatrudnionych na statkach norweskich i dywidend dla właścicieli przedsiębiorstw okrętowych. I dzięki temu m. inn. Norwegia ma stale aktywny bilans płatniczy, stopa życiowa zaś jej mieszkańców, mimo ubóstwa naturalnego kraju, ma poziom bardzo wysoki, nie niższy, niż w krajach, znacznie zasobniejszych.

Mimo kryzysu, jaki przeżywa żegluga światowa, norweska flota handlowa ma stałą tendencję rozwojową. Norwegia posiada jedną z najlepszych na świecie flot cysternowych, służących do przewozu ropy naftowej i jej produktów, oraz znakomitą flotyllę rybacką, przeznaczoną do połowu ryb na pełnym morzu i przeróbki ich na miejscu bezpośrednio po procesie połowu. Statki cysternowe norweskie są uważane za najlepsze na świecie pod względem technicznym.

Rozwój i wielkość norweskiej floty handlowej najlepiej charakteryzują następujące liczby:

1.VII 1928	ca 2.968.000 ton rej. br.
" " 1929	" 3.225.000 " " "
" " 1930	" 3.670.000 " " "
31.XII 1930	" 3.884.000 " " "

Ponieważ na stocznicach angielskich, norweskich, szwedzkich, niemieckich i inn. znajdują się jeszcze w budowie znaczne ilości tonażu, zamówione przez norweskie przedsiębiorstwa żeglugowe i ponieważ zdarzają się wciąż nowe zamówienia — mimo kryzysu — przeto tonaż norweski w najbliższej przyszłości przekroczy 4 miliony ton rej. brutto, czyli norweska flota handlowa pod względem swej wielkości prześcignie nieba-

Petersen, śmiesznie wyglądający z otworzonymi ze zdziwienia ustami i befsztykiem wciąż piastowanym w rękach, nie mógł w pierwszej chwili dobrze zrozumieć, co takiego się stało. Był wprost jak piorunem rażony. Widocznie pierwszy raz zdarzyło się na „Neptunie” coś podobnego.

Ochłonał jednak prędko. Odrzuciwszy daleko od siebie w róg salonu trzymany w rękach befsztyk, zerwał się z miejsca i szybko wybiegł na pokład, zatrzęsawszy za sobą z wielkim hałasem drzwi.

Po chwili słysząc było z mostku, jak mówił coś krzykliwym, podniesionym głosem starszemu oficerowi.

Nowy szturman, jak gdyby nie ważnego nie zaszło, zjadł z apetytem swój befsztyk, wypił szklankę herbaty i, nie spojrzawszy nawet na mechaników, szepczących coś między sobą, wstał od stołu i poszedł do kajuty.

Obiad jadł tylko w towarzystwie mechaników. Petersen kazał sobie podać jedzenie na górę.

Przy zmianie służby „niepokazny człowieczek” nie posiadał się z radości. Hamował ją komicznie, bojąc się kapitana, znajdującego się w swej kabinie za mostkiem. Chichotał uderzając się po kołanach i śmiesznie przysiadł.

— A to mu pan zadał „bobu”, odechce mu się Boba — zachłystywał się zachrypłym, tłumionym szeptem. — Ciekaw jestem, czy wyrzuci pana w pierwszym porcie, bo zwykle na „Neptunie” oficerowie już przedtem sami się

wyrzucali. No, zobaczymy, co będzie, a tymczasem przyjmij pan służbę, bo jeśli mi się chce i śpiącej jestem. Teraz mamy ciszę i morze jest gładkie jak szkło, ale chmurki już się zbierają na południowym zachodzie — będzie ładny wiaterek.

Przyjął od „niepokaznego człowieczka” służbę i zaczął przechadzać się po mostku.

Sternik w budce za szkłem kręcił sennie kołem sterowym, wpatrując się w kompas. Z rufy słychać było głośnie rozmowę mechaników, majstrujących coś koło basenu maszynowego. Na przednim pokładzie grupka palaczy i marynarzy słuchała z zajęciem rozprawiającego o czymś z żywą gestykulacją stewarda. Słuchacze raz po raz wybuchiły głośnym śmiechem, sypały się wykrzykniki i marynarskie przekleństwa.

Młody oficer zdawał się nie słyszeć tych odgłosów życia okrętowego — bujał myślą gdzieś daleko, marzył o czymś, rozkoszując się śliczną bezwietrzną pogodą i orzeźwiającym morskim powietrzem. Spoglądał czasem na kompas, sprawdzając kurs i śledził pojawiające się za rufą na widnokręgu coraz większe cztery szarych chmur.

— Będzie wiatr — myślał.

Popatrzał na wiszące wzdłuż masztów żagle i kazał bocmanowi przygotować je do postawienia. Cisza tymczasem trwała dalej. „Neptun” wlokł się, jak żółw, poruszany swą przestarzałą ma-

szyną. Pasażerski parowiec dogonił go i wyminał, jak na kotwicy.

Już połowa nieba pokryta była coraz bardziej ciemniejszymi chmurami, kiedy zaczęły się pierwsze powiewy. Wkrótce wiatr wzmożił się i ustalił. Podnoszono pośpiesznie trajsle i sztaksel, odwachowy oficer sypał z mostku rozkazy, przystosowując żagle do kierunku wiatru.

Bocman kręcił głową i zwierzył się załodze, że takiego szturmana „Neptun” jeszcze nie miał. Ale młodemu człowiekowi mało było widocznej starej rutyny „Neptuna”. Kazał podnieść przednie bupy u masztów i naciągnąć na nie pasowe brezenty z luków.

Całokształt ozagłowania „Neptuna” wyglądał teraz dość fantastycznie i nawet poniekąd śmiesznie, ale szybkość przy silnym pomyślnym wietrze zwiększyła się znacznie. Słychać było głośny szum i plusk wody rozcinanej dziobem — „Neptun”, leciutko nachylony na burtę, szybował pod naporem pokażnej powierzchni płótnisk i nawet zaczął doganiać pasażerski parowiec, który go przed kwadransem wyprzedził.

Drugi oficer bacznie lustrował swe dzieło, kazał jeszcze coś niecoś poprawić i, zatarłszy ręce, z widoczną satysfakcją popatrzył na „pasażera”. Kłęby czarnego dymu buchnęły właśnie z jego komina — widocznie forsował, żeby nie dać się prześcignąć najstarszej arce w całej handlowej flotylli.

Kiedy młody człowiek, chodząc po

wem flotę niemiecką i znajdzie się na czwartym miejscu wśród flot handlowych świata, zaraz po flotach Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych A. P. i Japonii. Rozwój floty handlowej norweskiej jest tembardziej godny uwagi, że w kraju tym, stosunkowo ubogim, świadczenia publiczne obciążają armatorów w stopniu wyższym, niż gdziekolwiek indziej.

Największym norweskim przedsiębiorstwem żeglugowym, a zarazem największą firmą prywatną na świecie, jest firma Wilhelm Wilhelmsen z Oslo. Przedsiębiorca ten rozporządza 58 statkami (w tej liczbie 24 statki parowe i 34 motorowe) o łącznym tonażu 505.000 ton, rej. br. Statki przedsiębiorstwa, zwłaszcza motorowe, mają w kołach fachtowych doskonałą opinię pod względem swej konstrukcji i urządzeń technicznych. 15 najnowszych statków, jakimi firma ta rozporządza, może rozwijać przy pełnym załadunku szybkość 15 mil morskich na godzinę (blisko 28 km.). Przedsiębiorstwo utrzymuje komunikację także na szeregu linii pozaeuropejskich, przy czym na specjalne wymienienie zasługują linie: Norwegja — Ameryka Środkowa, Norwegja — Australia, Norwegja — Afryka i Ameryka Północna — Ameryka Południowa. Ostatnio statki przedsiębiorstwa, kursujące na linii do portów Środkowej Ameryki zaczęły zawiązać także do Gdyni, dając tem samem młodemu portowi polskiemu ważne połączenie komunikacyjne.

Drugą pod względem wielkości firmą żeglugową jest „Westfal-Larsen Co” w Bergen. Tonaż tej firmy wzrósł w ciągu ostatnich 10 lat przeszło 11-krotnie, gdyż z 22.000 t. r. b. do 250.000 t. r. b. Przedsiębiorstwo to jest jednym z najpoważniejszych armatorów statków cysternowych poza koncernami naftowymi. Jego flota cysternowa wynosi około

100.000 ton rej. br. Liczne, szybkobieżne statki motorowe tego przedsiębiorstwa utrzymują komunikację między portami Ameryki Północnej, leżącymi nad Pacyfikiem, a portami atlantyckimi Ameryki Południowej.

Trzecim z kolei dużym przedsiębiorstwem żeglugowym norweskim jest firma „Fred. Olsen & Co.” Statki tego przedsiębiorstwa utrzymują komunikację z szeregiem portów europejskich, a między inn. z Gdańskiem, Hamburgiem, Antwerpią, Newcastle, z portami francuskimi i hiszpańskimi oraz z portami amerykańskimi, leżącymi nad Pacyfikiem.

Z innych firm okrętowych wymienić należy firmę „Det Bergenske Dampskips-selskap”, która utrzymuje między innymi komunikację na linii Bergen-Gdańsk-Gdynia oraz uprawia komunikację przybrzeżną między portami norweskimi.

Dochód brutto statków norweskich z frachtów morskich w r. 1930 wynosił 415.000.000 koron (w r. 1929 — 432 miliony koron), z czego na wydatki poza granicami państwa odchodzi 200.000.000 koron, dochód dla kraju zaś wyniesie około 215.000.000 koron czyli zgórą 535 milionów złotych. A trzeba pamiętać, że rok 1930 był w żegludze rokiem złej koniunktury.

Katastrofalna sytuacja na rynku frachtów morskich, jaka wciąż się utrzymuje zaczyna jednak niepokoić także norweskie koła żeglugowe, ponieważ szereg firm okrętowych zadłużyło się, nieraz poważnie, w związku z budową nowych statków. Unieruchomiono już około 1.100.000 ton statków różnych typów i wielkości, których eksploatacja wobec niskich stawek frachtowych przestała się opłacać i niewielkie są widoki na rychłe ponowne ich uruchomienie.

Norweskie koła żeglugowe nie przyjmują wszakże biernie obecnego kryzysu

w żegludze. Przeciwnie, czynią szereg zabiegów, byleby tylko swoje stanowisko w żegludze światowej utrzymać. Przedewszystkiem zaś zwracają uwagę na modernizację swych statków, ich ulepszenia techniczne i t. p., aby skutecznie przeciwstawić się konkurencji na rynkach frachtów morskich. I niewątpliwie flota norweska wyjdzie z obecnego kryzysu ze stratami, ale za to odmłodzona, bardziej zwarta i jeszcze bardziej przyczyniająca się do podniesienia dobrobytu kraju.

H. T.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LOTERIA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Ciągnienie 15 czerwca r. b.

czas najwyższy

Kupić los

którego cena wynosi tylko

2 zł.

Wiele cennych fantów
— do wygrania. —

mostku, zwracał się plecami do drzwi kabiny kapitana, uchylały się one i Petersen wyglądał ostrożnie, chcąc zmierować, co się dzieje na pokładzie, nie będąc widzianym przez oficera.

Obudził się przed chwilą z poobiedniej drzemki i przypomniał sobie całe zajście podczas śniadania. Znow zavrzał gniewem i złością na młodzika - intruza, który takim niespodziewanym sposobem dał sobie radę z nim — starym wyjadaczem. Ale kiedy się zorientował, że ten sam zniechęcony młokos również dał sobie radę z żaglami i nawet wymyślił coś nowego, co dało jego „Neptunowi” nienutowsną dotychczas szybkość, — cały gniew rozpraszal się pomalutką, rozdziła się w głębi skostniałego serca wyrozumiałość i pewna sympatja, spowodowana instynktem marynarza.

Włożył kurtkę i, kopnąwszy łaszące go się u nóg Boba, wyszedł na mostek. Jednym rzutem oka upewnił się we wszystkim, co go do reszty rozbroiło. Postanowił jednak zachować pewną politykę w postępowaniu.

Popatrzał ostentacyjnie na żagle i nadętę, jak pęcherze, brezenty, pokławał głową, uśmiechnął się i zaczął ojcowskim tonem:

— Walimy, co? Aż „pasażer” się wścieka. No, młody człowieku, żarty na stronę — wykombinowałeś wszystko pięknie. Tylko te bumpy zamało wywalone i szot sztakla trzeba popuścić.

— Zaraz zejść i sam poprawię, jeśli można, panie kapitanie.

Z przyjemnością patrzył stary kapitan jak nowy oficer zwinnie i szybko wyrównywał żagle, zwoławszy do pomocy załogę. Bocman trochę marudził — przywykł już widocznie być jedynym znawcą żaglowej roboty na „Neptunie”. Chciał nawet wtrącić swoje trzy grosze, ale skrzyżowany energicznym głosem oficera, pokornie wykonywał rozkazy.

W kilka chwil wszystko było gotowe. Petersen, stary wilk morski z minionej ery rozkwitu żaglowców, nie potrafił znaleźć żadnych usterek. Walczył jeszcze z sobą, ale zamiłowanie do ulubionego rzemiosła przemogło w nim ostatnie skrupuły.

Kiedy zdyszany oficer wspinał się szybko po trapię na mostek, wyciągnął do niego dłoń i serdecznym głosem wy-rzekł:

— Zapomnijmy o tem, co było i przeszło; daj pan swą rękę, a Boba oddam inspektorowi — dawno się już o niego upomina. I niech to wszystko djabli wezmą!

Wyrzekłszy te sakramentalne słowa swym tubalnym głosem, Petersen popadł w zadumę i trwał tak pewien czas, oparty o poręcz. Brzydko pomarszczona twarz jego stopniowo wygładzała się, na ustach pojawił się uśmiech i wkrótce przedstawiciele dwóch stuleci, — zacyfany, uparty starzec i ambitny, porywczy młodzieniec nawiązali przyjacielską

rozmowę o swej ukochanej sztuce żeglarskiej, która cudownym sposobem tak prędko pojednała niedawnych zaciętych wrogów.

Służba szybko minęła. „Niepokażny człowieczek”, wstępując na mostek, nie posiadał się ze zdziwienia. Ba! nawet zasnuć się trochę...

Po skończonej podróży „niepokażny człowieczek” dostał nareszcie posadę w towarzystwie, uprawiającem pasażerską żeglugę. Drugi oficer awansował i w dobrej zgodzie ze „starym” stawał i zwiłzał żagle przez cały rok.

Może żeglowaliby jeszcze dłużej ku wielkiemu zdziwieniu wszystkich miejscowych marynarzy, gdyby „Neptun” nagle nie zachorzał i nie skończył chwalenie swego długiego żywota.

Nie wytrzymały kotły, nie wytrzymała maszyna — dusza i nerwy każdego parowca.

Rozklekotany i zjedzony przez rdzę kadłub nie nadawał się więcej do niczego.

„Neptuna” sprzedano na szmelc i wykreślono ze spisu na zawsze.

MAŁY HOLOWNIK rzeczny żelazny —
15 m. długi 37 cm. zanurzenia **SPRZEDA**
za becen na miejscu w Jarosławiu
Inż. **TADEUSZ ROGOYSKI**
LWÓW, ul. Akademicka 23.

KAJAKAMI Z POLSKI NA MORZE CZARNE

Polska jest rajem kajakowców. Jednak włóczęga, ciekaw rzeczy tego świata, nawet z raju na chwilę chętnie wyskoczy, by ujrzeć coś nowego.

To też, gdy w końcu maja r. ub. z tajemniczą miną zwierzyłem się jednej z koleżanek, że wraz z mjr. Z. jadę składakiem na morze Czarne, a stąd do Stambułu, nie przeczuwałem następstw. Już nazajutrz, oświadczyła mi owa koleżanka, że kupuje składak i jedzie z nami. Za nią poszły inne. One — wszystkie kupują składaki i — jadą do Stambułu! Zdrętwiałem! Ha, myślę, była kruczata dzieci, dziś biedny półkسیężyc oczekuje pochód krzyżowy dziewcząt!

Następnego dnia znów telefony. ...Czy prawda? — Ależ tak, tylko nie do Konstantynopola a do Konstancji!

Czar przysł, zrobiło się nieco luźniej. Wreszcie nadszedł dzień wyjazdu. 1 lipca wieczorem na dworcu głównym, spotkanie, zapoznanie się. Jedzie nas tylko 10 osób, w tej liczbie 4 panie.

Ranek dnia następnego zastaje nas we Lwowie. Koło południa śniatyń i granica. Wyładunek, rewizja, odprawa celna, przeprowadzka do rumuńskiego pociągu. Wszystko mija jak z płatka. Następnie znowu rewizja rumuńska i krótka podróż do Czerniowca — Cernauti. Znowu przeprowadzka. Pociąg mamy za dwie i pół godziny. Zresztą trzeba zrobić wywiad, co do stanu wód, i ostatecznie wybrać Prut, czy Seret?

Wieści z miasta brzmią pomysłnie. A więc, Seret!

Znów jedziemy pociągiem. Parę stacyjek — Vadu Siret. Minutowy postój. Wśród cieniów nocy leżą toboły na plant. Pociąg rusza. Zostajemy sami. Ciągniemy ku rzece, objuczeni do granic ludzkich możliwości. Słusznie na Śląsku nazywają jeżdżących na składakach — składakowcami; ciężkie się składa pod ciężarem rzeczywistości, jak całówka. Po dwóch nawrotach Kalwarja skończona. Stawiamy koło mostu namioty, warzy się wieczera. Po 24 godzinach podróży należy się odpocząć.

3 lipca — rozczarowanie. Seret płyciutki, woda spokojna cuchnie stęchłą. Bajoro, nie potok.

Montujemy jednak, pakujemy bagaże, zatykamy polskie banderki, siadamy i odjeżdżamy.

Płytko, dno piarżyste, nurt wąski, kapryśny. Co krok trzeba wysiadać, lub przecierać się po kamieniach. Po paru

godzinach jazdy zaczynamy orientować się w charakterze krajobrazu. Brzegi urwiste, gliniaste, bardzo wysokie, porasta na jeża sucha, spalona trawka. Seret kręci okropnie. Na kamienistych mieliznach stada filozoficznie zadumane go bydła, lub pyzate dziewczyny, piorące bieliznę. Słońce praży. Po południu jeden ze składaków zaczyna brać wodę. Wyrzucamy rzeczy, kładziemy łódź spodem ku górze, krótkie konsylium i za chwilę artystyczna łata zdobi spód łodzi. Jest to memento dla innych. Nie przecierać, a wysiadać!

Jest coraz piękniej, kraj ludny i zamieszany. Pod wieczór już o zmroku mijamy kamienisty próg i lądujemy na zakręcie u brzegu miękkiej plaży.

4 lipca. Pobudka. Pośpiesznie gotujemy śniadanie poczem wzywamy obóz i siadamy do łodzi. Odjazd. Tuż za obozem krótkie intermezzo. Zaalarmowana naszym noclegiem ludność, żąda okupu — rogatkowego, zastąpiwszy nam drogę w napłytem miejscu. Dla powagi uzbroiła się w widły, grabie. Na pospólstwo trzeba zgóry! Jeden z naszych towarzyszy, major Z. poczuł krew przodków — huknął kwieścicie z góry — „nic Rozmówka rumuńsko-rusko-polska — choć mocna w wyrażeniu, długo nie wyjaśnia sytuacji. Ale wreszcie jedziemy dalej.

Tuż za Zamostem mamy możność zaoszczędzić porywistego wiatru, sypiącego w twarz piaskiem, wytrącającego wiosła z rytmu.

A oto coś nowego... Rzekę zagradza rząd kołków. Prąd silny, łodzie suną stłoczone. Jeden ze składaków staje na kołkach, pochyla się na bok, wypijając zawartość do wody... Ratujemy rozbitków. Generalne suszenie. Badamy szkody. Jedna wręga i wiosło złamane, — jest szczęściem zapasowe.

Jedziemy dalej uważniej, ostrożniej. Wiatr dmie to z prawa, to z lewa, to w nos, nigdy zaś w plecy. Seret kręci, jak na złość. Przez parę godzin krążymy w rejonie Serbanesti, nie mogąc dojechać do wsi, gdzie mamy kupić prowiant i naprawić szkody. Wreszcie i wieś. Gramolimy się na górę, krocymy przez łany kukurydzy. Próbowujemy rozmawiać po rumuńsku, lecz trudno idzie. Trochę na mię, trochę po rusku, trochę po łacinie, jakoś dogadaliśmy się. Szkody naprawione. Nauczeni doświadczeniem, nocujemy na bezludziu.

Znaleziono na: www.magamar.com.pl

MS
MAGAMAR

5 lipca. Zaraz rano wywraca się na poprzecznej zatopionej kłodzie jeden kajak. Słońce dopieka, wietrzyk wieje, wędrujemy od brzegu do brzegu, bawiąc się w „chowanego”, dzięki spiralom Seretu.

Rzeka się poszerza, widoki coraz piękniejsze. Wskutek wieczornych zakupów, do obozu przybywamy po ciemku. Wspaniała jest jazda wśród prostopadłych czarnych ścian, na wartkiej, pełnej wykrętów rzece w świetle księżyca.

6 lipca. Niedziela. Jesteśmy w rejonie Joldesti. Rano upał. Pełno kąpiących się w „ręcznych” kostiumach. Stada bydła, na brzegu, konie po brzuch w wodzie.

Dojeżdżamy do ujścia Suczawy. Pogoda się psuje. Nadciągają chmury, zaczyna siać deszcz. Wdziewamy wiatrówki, opinamy na łodziach fartuchy. Oto i ujście. Krajobraz, jak na zawołanie zmienia się. Strome brzegi rozstępują się, ukazując podgórszą panoramę. Pagóry porośnięte lasami, pełno wiosek przysiółków, cerkiewek. Gwizd zdradza nam bliskość toru kolejowego. Rzeka pieni się, burzy, rwie wartko naprzód, dość już szeroka, prosta.

Mijamy Dolhaskę, gdzie robimy zakupy. Codzienny finisz... i zawijamy w uroczej okolicy na nocleg.

7 lipca. Upał. Nastrój radosny. Piękne widoki. O 15-ej zawijamy do miasteczka Paścani. Jest tu dłuższy popas.

Uzupełniamy zapasy, gorsząc swymi strojami ludność miasteczka. Spotykamy dużo Polaków, którzy tworzą tu dużą kolonję. Paścani, ważny węzeł kolejowy, posiada fabryki żelazne.

8 lipca. Znowu zakola. Kołujemy w prawo i lewo, aż do znużenia, gdyby nie płotki wpoprzek rzeki i mnóstwo wykrotów, możnaby umrzeć z nudów. Widoki bardzo piękne. Pogoda upalna. Pod wieczór koło Adgiudeni niespodzianka, najnowsza nowość... Młynki! Rzeka w poprzek zagrodzona tamą. Pod brzegiem, na krypach „kurza” chatka z młyńskim kołem. Obnosimy przeszkodę. Za chwilę drugi, zrozumieli w cierpliwość znowu dźwigamy; za chwilę znowu... — Dalej nie jedziemy, co za nadto, to nie zdrowo, i tak mamy dziś 98 km. za sobą! Nocujemy!

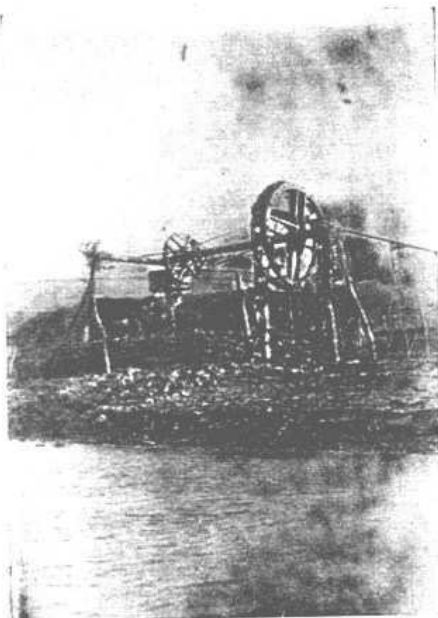
9 lipca. Młyn za młynem. Nieraz po trzy na kilometr. Ładna perspektywa. Do Dunaju mamy jeszcze... 400 km! Mimo wszystko jedziemy, do po-



Vadu Siret. Montowanie składaków.



Typowy obóz włóczęgów rzecznych



Prymitywny wodociąg do nawadniania pól.

Łudnia odrobiliśmy 13 sztuk, poczem młyny zniknęły nagle, bez śladu.

Ujście Mołdaw. Bajeczna woda, cudowna kąpiel. Na obiad, słodycze, mleko; owoce. Okolice przepiękna, wdzierają się zielonością, przetkaną setkami domków, monasterów, dworów.

10 lipca. Praży niemiłosiernie. Ani chmurki na niebie, najmniejszego przewiewu. Prąd nieco większy. Góry coraz bliższe. Woda równa, głęboka. Na obiad docieramy do Bacau, ściśle do mostu wodociągowego do tego miasta.

Nocujemy poniżej, na wyspie, przy rozwidleniu Seretu.

11 lipca. Upał, chłodzony lekkim wiatrem. Nurt szybki, kapryśny, pojawiają się kamieniste progi — porohy. Wgląd w okolice doskonały. Z obu stron pagóry około sześciusetmetrowe, a dalej szczyty Alp Siedmiogrodzkich, widoczne doskonale, choć dzieli nas od nich z 30 km. Okolica gęsto zaludniona, pięknie zabudowana. Seret niesie tu już tratwy z Bystrzycy, mimo to nieraz wypada się poważnie głowić, kórędy jechać. Wśród porohów dzieli się na dziesiątki ramion, przelewów, tworząc wspaniałe efekty. Łódź ciągle zmienia szybkość, to z trudem wyciąga, w górę, by za chwilę popędzić z prągu w dół w kąt wąskiego leja wodnego. W ciągu dnia, mimo „łazikowania”, przebywamy 72 km., obniżając się o 60 mtr.

Góry dochodzą do samej rzeki. Przełom. Miejscami wznoszą się strome 50 mtr. ściany koloru czerwono-brunatnego. U stóp rwie Seret, wąski i rączy. Pod zachód widoki nieporównane.

12 lipca. Opuszczamy góry. Do południa skwar. Po obiedzie porywisty, przeciwny wiatr południowy. Nurt jednak dostatecznie silny pozwala zwalczyć wroga. Góry uciekają powoli od rzeki.

Za mostem Baltaretu tartak. Wkraczamy w niziny. Seret rozszczepia się na parę ramion, opływa piękne kępy. Mijamy gaje, tęskniąc potrosze do naszych borów. Sosny nie widzieliśmy tu ani razu! Rzeka w wąskiej furcie rwie kawałami brzeg, unosząc setki drzew. Leżą one wpół umarłe, stercząc kikutami konarów, odrzucone przez prąd daleko od swego rodzinnego lasu.

13 lipca. Znowu niedziela. W ramionach, dobrze czujemy wczorajszy wiatr i wysięg! Seret mętny, leniwy, nudny, znowu monotony, jak w górnym biegu. Znowu te urwiste gliniaste brzegi, mniej jednak kręty, no... i głębszy. Osiedli coraz mniej. Płotków, młynków, ani widu. Mijamy Suraia. Zauważamy pierwsze urządzenia irygacyjne.

Dunaj już blisko. Jutro porzucimy Seret.

Tu i ówdzie widać małą lepiankę. Zmyślny wodociąg. Mały konik, drepzcząc, obraca potężne koło, obwieszone szeregiem kubelków. Osiedli coraz mniej.

14 lipca. Płyniemy wolniutko, prąd zmałał. Mijamy „Wały Trajana” — (bez wrażenia). Ostatni most kolejowy, gdzie posterunek obiecuje nas zastrzelić, o ile pojedziemy; wreszcie pod wieczór docieramy do Dunaju. Mży deszcz, przejmujące zimno, ciemno. U ujścia rząd tratw i holownik. Wkraczaliśmy na Dunaj. Mielśmy za sobą 800 km. przewiosłowanych w ciągu 12 dni. Przed nami w blasku światła leżał Galacz, a za nim tajemnicza droga przez bagna i limany na morze.

15 lipca. Wracamy do cywilizacji. Szorujemy łódzie, wykańczamy nową wyprawę dla kajaków — żagle. Wreszcie wszystko gotowe. Podnosimy na próbę żagle i, obchodząc dokoła, podziwiamy zgrabne „jachty”. Niema wiatru, próbę trzeba będzie odbyć kiedy indziej. Prowadzeni przez rumuńską hamburkę, jedziemy do portu. Wygląda skromnie; brzegi, jak Wysogród, nieco dalej, widać okręty, gmachy, magazyny. Cumujemy do pływającej stacji benzynowej. Zostawiliśmy pod opieką składaki, a sami przeobleczeni w reprezentacyjne stroje ruszamy do miasta. Jeszcze w porcie spotykamy towarzyszy po fachu, jakiś Niemiec z Hamburga w sombrero i rogowych okularach, boleje nad nieszczęściem, które go spotkało. Holownik zatopił mu żagłówek. Stracił bagaż i pieniądze, a czeka go droga daleka — do Kairu.

Galacz prezentuje się kiepsko. Bruki wyboiste, pełno śmiecia i brudu. Uroku dodaje nieco wschodni koloryt, trochę orientalnych strojów, typy portowych tragarzy, zgłębliwy tłum wokół kramów.

W śródmieściu nieco lepiej. Coś jak w Warszawie; Bagno lub Franciszkańska. W centrum pomnik „nieznanego pana”, obok jakaś reprezentacyjna „strada”.

16 lipca. Przez pół dnia szykujemy się do odjazdu. Uzupełniamy ekwipunek, zapasy.

Pod wieczór ruszamy. Niesie nas mory Dunaj; leniwy, szeroko rozlany.

Za miastem brzegi regulowane, monotonne. Nudę urozmaica przepyszny zachód słońca i ruch statków. Oto sunie olbrzym, jakieś 5000 ton, węgierska bandera; czytamy „Stephan Kossuth”; pozdrawiamy z dołu okrzykiem „Eljen!”

Coraz ciemniej, księżyc nie widać, trzeba ładować. Przed nami leży miasteczko Reni.

17 lipca. Duszny, upalny dzień. W przerwach międzygodzinnych skaczymy do wody, przynosi to pewną ulgę. Słupy milowe mijają dziwnie wolno.

Koło Isaccea obiad, u podnóża wapiennej skały. Chłodna grota wabi ku sobie. Uroku okolicy dodaje sterczący z wody wrak.

Nocujemy znowu „na rogu”. Dunaj rozszczepia się na dwa ramiona: północne Kilja przez Ismail, Wilków, dąży ku mo-

rze. Południowe Sw. Jerzego skręca do Tulczy, a stąd do Suliny kanałem. Stare, zapuszczone dziś ramie południowe, uczęszczane tylko przez rybaków — to nasza droga.

18 lipca. Koło 10 rano zawijamy do uroczu na wzgórzach w kolanie Dunaju położonej Tulczy.

Stosunkowo młode miasto. Czyste ulice, porządne domki, bulwary, Cerkwie, meczety, przystań z masą łodzi rybackich, żagłówek o szpiczastych łacińskich żaglach.

Opuszczamy Tulczę. Koło latarenki na molo, zjeżdżamy z szlaku okrętowego, skręcamy w puste ramie Sw. Jerzego. Zrywa się wiatr, oczywiście przeciwny. Dunaj wzburzony. Jechać ciężko, — trzeba uważać na falę.

Krajobraz się ożywia.

Brzeg południowy, pagórkowaty, wśród rudawych wzgórz widać stare tureckie osady: Malcoci, Parlitę, Carasuat. Pod wieczór mijamy wielką turecko-rosyjską wieś — Mahmudię.

19 lipca. Pobudka przed wschodem. Czekaj nas duży etap, prócz tego możliwe są niespodzianki, trzeba mieć zapas czasu. Informujemy się u pastuchów o skrót. Oszczędza się 20 km.

Wjeżdżamy w rów; łódzie trzeba holować. Brnąc po kolana w grząskim błocie, ciągnemy kajaki.

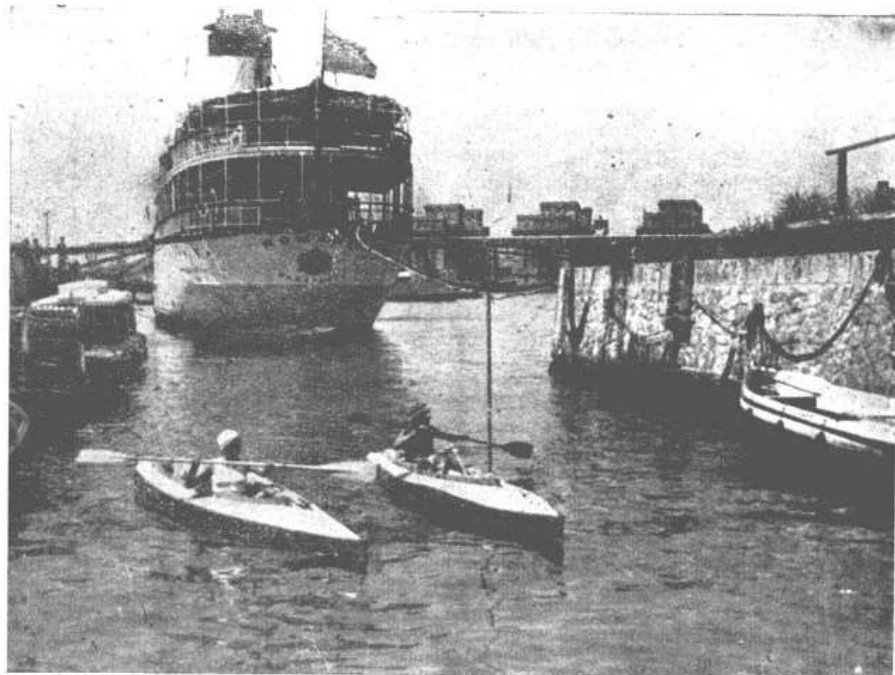
Znowu jedziemy. Wiślując po kanadyjsku, przepychamy się wśród gąszczu. Jedziemy z żółwią prędkością. Wreszcie otwarta woda. Jeziorko Moru, nad nim wioska Moru-ghiol.

Silny wiatr i fala utrudnia jazdę, zaczynamy tęsknić do kapusty, — lecz koniec męki. Wąski rybacki kanałik prowadzi nas znowu do Dunaju. Czarne czółna rybackie, typu sportowych „kanadyjek”, wskazują drogę. Tama. Dunaj. Odpoczynek. Rybacy informują nas, że rok temu na limanie zatonił dwaj na „takich”. Słaba pociecha, lecz Bóg zapłać za dobre słowo. Śnadh już tu ktoś był.

Dunaj mętny, zły, chłapie krótką falą. Klmiemy wiatr. Za kanałem Karola spotykamy chatę rybacką. Postój, obiad.



Kanałik-skrót na pętli Dunaju.



Wjazd do portu w Constanzy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Odsypiamy noc. Wiatr trochę zelżał. Pod wieczór wjeżdżamy w aleje włoskich topoli — to kanał Ferdynanda.

Kanał szeroki 30 — 40 mtr. porastają szerokie parometrowe trzciny, w miejscach suchych łozy i wierzby. Ciszę przerywa szum oczeretów i gwar osiadłego tu masami wodnego ptactwa. Zbiera się na deszcz. Szare chmury zasnuwają niebo. Czujemy zmęczenie. Walczą z wiatrem, dziesięć godzin wiosłowania i nieprzespana „komarowa” noc! Z trzciny wynurza się czołno. Pytamy o jezioro Dranów, o miejsce na obóz. Mówią, że niedaleko stąd jest Kurhan. Zaczyna padać. Opinamy fartuchy. Zabezpieczeni od przemoknięcia, cierpliwie wsłuchujemy się w stuk deszczu. Zapada noc, a kurhanu niema. Wreszcie! Co to? Światelko, zarys chaty? Warczy pies. Więc i tu mieszkają ludzie? Wyciągamy składaki na pomost z trzciny, zabieramy rzeczy i chronimy się do chaty. Jest to obszerny magazyn pełen kadek z rybami. Wszędzie cechy N-D, co oznacza rządowe rybołówstwo. Dranów — nie jest więc to gniazdo endeckich korsarzy. Jemy byle co, aby prędzej spać. Mimo deszczu, chłodu, dachu nad głową i siatek tną nas komary.

20 lipca. Kończy się słodka woda. Gotujemy co się da na zapas. Opuszczamy Kurhan. Na jeziorze Dranów uderzył w turkawę porywisty wiatr. Powierzchnia jeziora wzburzona pieni się, przewala. Wolno, uważnie, z trudem posuwamy się

naprzód. Objeżdżać jeziora ze względu na stratę czasu nie sposób; decydujemy się jechać po cieciwie. Fale coraz większe, a tu fartuchy nie trzymają. W kajaku mamy wody narazie niewiele, lecz to dopiero początek. Co będzie dalej. Wzięcie wody jest katastrofą. Wokół szukamy lądu, ani śladu. Trzeba jechać, trudno, będzie, co będzie!

Skupieni w wysiłku zdobywamy metr po metrze, ustawiamy się do fali, unikamy większych przewalów. Po 2 godzinach mordęgi chowamy się znów w trzciny. Z tęgimi minami suniemy wzdłuż brzegu ku kanałowi. Niepokoi nas los innych łodzi. Zajęci sobą straciliśmy łączność. Każdy jechał „sobie”. Jedziemy w tempie odpoczynkowem. Jest gorąco, lecz nie duszno.

Wreszcie u wejścia na liman osada na palach Gura Dranoului.

Po paru godzinach jazdy zjawia się siny pasek, przzerwany w środku, to cieśnina i za nią zatoka, Golovita, Portita

i MORZE. Pod wieczór czoło dotarło do wielkiej wody, my grupa tyłowa, zaledwie opuściliśmy Razelm.

Po zachodzie zerwał się wiatr, powstała fala. Po ciemku w tych warunkach jechać nie sposób. Nocujemy na cyplu. Skąły, piasek, wrzosa. Trochę przewiewnie, lecz... ani śladu komarów, a poszum fal kołysze do snu.

21 lipca. Po przebyciu ponad 1000 km. mamy wreszcie upragnione morze. Szukamy przygody, chcemy spróbować swych sił. Podnosimy nasze skromne żagielki i pod polską banderą wyjeżdżamy z cieśniny w morze.

Cieśnina Portita jest to wąska, zaledwie 50 mtr. przerwa w długiej piaskistej mierzei, dzielącej zatokę Golovita i liman Sinoe od morza. Choć spokojna mamy się na baczności, — tu zatonała składakowa wycieczka niemiecka. Morze oddycha ciężko, miarowo. Fala za falą sunie na brzeg, załamując się w kształcie pienistego wału. Niebo bez chmurki, ciepło, rozkosznie. Morze kołbie łodzią. Wiosłujemy pomagając sobie żaglami. Na wiosłach wychodzimy daleko w morze i kierując się łagodnie ku brzegowi suniemy, jadąc na wiatr.

Po obiedzie wiatr ustał niemal zupełnie. Ciągniemy mocno, chcąc dziś jeszcze dotrzeć do Cara-orman. Z lewej morze, po prawej wąska niska mierzeja oto wszystko.

22 lipca. Spokojny, senny poranek. Morze lekko pomarszczone, zefirek. Zwijamy obóz, ruszamy. Przed nami widać wysoki cypel, za nim Mamaia i Constanta.

Ciągniemy radośnie, podziwiając igraszki delfinów. Koniec mierzei. Zaczyna się wysoki i klifowy brzeg, jak u nas koło Jastrzębiej Góry. Na górze jakieś białe domki.

Za cypłem uderza w nas silny powiew wiatru. Fala długa wysoka. Tu i ówdzie widać grzywiaste baranki. Idziemy głębiej w morze. Nasze łupinki dzielnie walczą z falą.

Rzucani we wszelkich możliwych kierunkach, wdzieramy się na spienione grzbiety, z rozkoszą bierzemy słone bryzgi rozbijających się na burtach fal.

Nieporównany, rozkoszny sport!

TONNY.



Pierwsza dziura.

NARŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

ukazały się następujące prace:

Inż. Z. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym, z czterema tablicami kolorowymi w tekście. **Cena zł. 1,50.**

Gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski. — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce. **Cena zł. 0,75.**

Stanisław Poraj. — Pomorze a Polska, we wczesnej dobie dziejowej. **Cena zł. 1 -**

Wydawnictwa te są do nabycia w Centrali Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie **ul. Nowy Świat 35**

Przy zamówieniach ponad 20 sztuk rabat w wysokości 20%.



STORPEDOWANIE KRAŻOWNIKA „HAMIDIEH”

Na kilka lat przed wojną bałkańską, zdając sobie sprawę z ważności obrony morskiej, zakupiła Bułgaria 6 torpedowców 100-tonowych we Francji, które zostały zmontowane na własnej stoczni w Warnie. Oprócz torpedowców posiadała Bułgaria kilka uzbrojonych motorówek. Niestety z powodu braku pieniędzy nie została ta flota należycie powiększona. Naturalnie, że nie mogła ona stawić czoła potężnej, bądź co bądź flocie tureckiej. Mimo tego zdobyła się w czasie wojny na czyn, świadczący o męstwie marynarzy bułgarskich i doskonałych kwalifikacjach personelu oficerskiego. Czyn ten jest chlubną kartą z dziejów wojny bułgarsko - tureckiej.

Z chwilą wybuchu wojny 1912 — 13 r. działania bojowe na morzu Czarnym rozpoczęli Turcy od bombardowania Warny i Karancy, jednakże bez większego skutku. Gros sił floty ottomańskiej było skoncentrowane na morzu Egejskim w walce z flotą grecką.

Dnia 21 grudnia 1913 r. wysłali Turcy lekki krążownik „Hamidieh”, oraz kontrtorpedowce, celem podtrzymania blokady i dokonania wywiadu w pobliżu Warny.

W trakcie wykonywania tych operacji zastała Turków noc. Obawiając się napadu, umawiają się Turcy w celach rozpoznawczych dawać sygnały świetlne: na światło czerwone odpowiadać zielonym i odwrotnie. „Hamidieh” w celach wywiadowczych oddala się od kontrtorpedowców i zbliża się do brzegów.

W tym samym czasie wyszły na zwiady 4 torpedowce bułgarskie i niespodziewanie natknęły się na krążownik turecki.

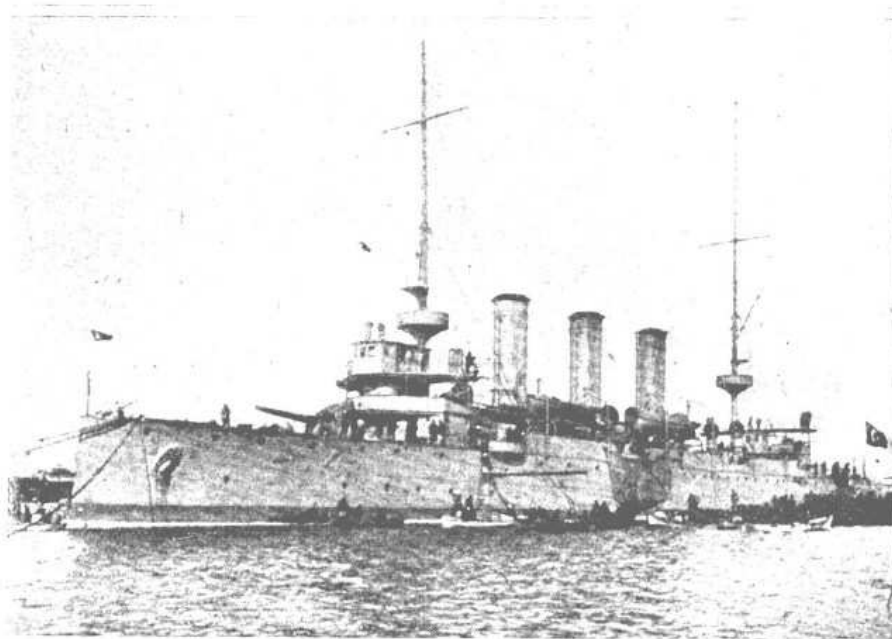
Z pokładu krążownika zostały zauważone; dano więc sygnał: zielone światło. Bułgarzy zaś na chybił trafił odpowiadają też zielonym światłem.

Na krążowniku ottomańskim powstaje konsternacja. Turcy nie wiedzą, czy to wróg, czy swoi? Strzelać, czy nie strzelać? A może to własne kontrtorpedowce, które pomyliły umówiony sygnał.

Tymczasem dzielnicy Bułgarzy, zorjentowawszy się w sytuacji, rzucają się na wroga, strzelając z dział i wypuszczając torpedy. Torpedowiec „Smiały” zbliża się na 50 metrów i wypuszcza torpedę, która trafia w przód „Hamidieh”.

Następuje eksplozja, przez otwór wielkości 5 m² wdziera się woda; mostki zestrzelone, 10 zabitych i rannych.

Na krążowniku powstaje zamieszanie i wściekła kanonada w kierunku Bułgarów, którzy wycofują się szybko z pola



Krążownik turecki „Hamidieh”.

bitwy. Jeden tylko strzał turecki był celny i uszkodził komin jednego z torpedowców.

W tej chwili nadpływają na pomoc kontrtorpedowce tureckie, zwabione odgłosem bitwy, dając umówiony sygnał rozpoznawczy, ale na krążowniku jest takie zamieszanie, że i do swoich dają kilka strzałów, które im zresztą żadnej szkody nie czynią. Pomyłka wkrótce zostaje wyjaśniona. Kontrtorpedowce z trudem holują „Hamidieh”, który ciągle nabiera wody.

Dzięki wysiłkom załogi krążownik został doprowadzony do Złotego Rogu i tam ustawiony w doku.

Po tym ataku stali się Turcy ostroż-

niejsi na morzu Czarnym, a Bułgarzy mogli dzięki temu utrzymać komunikację morską i sprowadzać drogą morską materiał wojenny.

„Hamidieh” dzięki usilnym pracom inżynierów i robotników tureckich został naprawiony i po miesiącu powrócił do służby czynnej. Dokonał on w czasie wojny jeszcze wypadu na wyspy greckie, potem brał udział w wojnie światowej, dając się we znaki Rosji.

Pływa do dnia dzisiejszego, jako krążownik szkolny.

Ma on 3800 ton nośności, zbudowany został w 1903 r. w Anglii i uzbrojony jest w dwa działa 150 mm. i ośm 75 mm.

TADEUSZ KUDELKA.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Działalność francuskiego przemysłu okrętowego zaznaczyła się w ciągu ostatnich tygodni licznymi, wysoce ciekawymi spuszczeniami na wodę i zamówieniami statków. Stocznia „Ateliers et Chantiers de Bretagne” dostarczyła towarzystwu żegludowemu „Paquet” statek towarowy typu mieszanego, „Azrou”, o nośności 3000 ton; ma on długości mię-

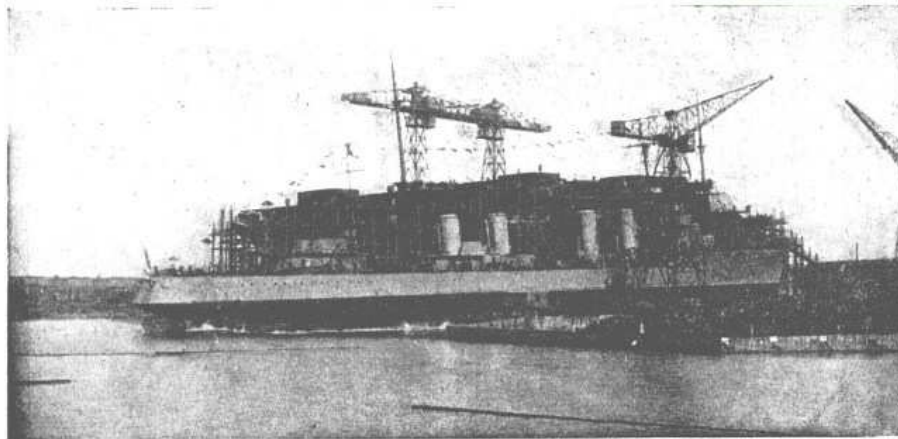
dzy pionami 100.6 m. i wyporność 6400 ton. Godne uwagi jest, że statek ten był zbudowany w ciągu 12½ miesięcy po sześciomiesięcznej budowie na pochylni, co świadczy, że stocznice francuskie są w możności budować tak szybko, jak ich konkurencja zagraniczna.

Statek towarowy „Azrou” został zbudowany dla jaknajbardziej ekonomicznej eksploatacji. Jego mechanizmy główne składają się z 2 turbin typu Rateau-Chantiers de Bretagne, rozwijających moc 3200 KM i działających na śrubę za pośrednictwem przekładni o podwójnym zmniejszeniu. Pary dostarczają 2 kotły typu Prudhon-Capus, zaopatrzone w podgrzewacz tego samego typu, podwyższający temperaturę pary do 350°. Kotły są pędzone mazutem systemem Todd'a. W czasie prób statek rozwinał szybkość 16.3 węzła i szedł tak 6 godzin. Zużycie paliwa w ciągu 24 godzin wyniosło 16.358 kg.; taka ilość odpowiada mniej więcej 0.345 kg. na 1 KM. Stanowi to rekord dla statków o podobnej mocy. Warunki próbne, zagwarantowane przez stocznice, były 15 węzłów i 19 ton paliwa przy wzięciu ładunku 2000 ton; warunki te zostały wypełnione całkowicie. „Azrou” może mieć na pokładzie 26 pasażerów I-ej klasy, 24 — II-ej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Torpedowiec bułgarski „Smiały”.



Spuszczenie na wodę francuskiego kontrtorpedowca „Aigle” na stoczni „Ateliers et Chantiers de France” w Dunkierce.

klasy, 48 — III-ej klasy, oraz 56 — IV-ej; jest on przeznaczony na szlak Marokański tow. żegl. „Paquet”, t. j. do obsługi portów: Marsylja, Tanger i Casablanca.

Poza tem stocznia „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime” spuściła na wodę 22 stycznia, w przepisany terminie, statek towarowy, typu mieszanego, „Ville de Tamatave”, wybudowany dla towarzystwa żeglugowego „Compagnie Havraise Peninsulaire de Navigation” i przeznaczony na szlak Madagaskarski. Długość statku wynosi 125 m., wyporność 11300 ton, a nośność 7400 ton. Mechanizmy główne stanowi maszyna parowa o potrójnym rozprężeniu, rozwijająca moc 2600 KM. i dająca szybkość 11 węzłów. Maszyna oraz 3 kotły z podgrzewaczami zostały dostarczone przez „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, Worms et C^{ie}”. Próby z tym statkiem dały wyniki również zupełnie zadowalające. Zamówiony został jeszcze jeden statek tego samego typu, który otrzyma nazwę „Ville de Majunga”.

Wreszcie w ciągu ostatnich tygodni spuszczone na wodę trzy bardzo ciekawe statki: 1) statek towarowy „Alabama” zamówiony przez tow. żegl. „Compagnie Générale Transatlantique” o nośności 8900 ton, został spuszczone 3 lutego na stoczni „Chantiers de Normandie”, należącej do zakładów „Société des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoet”; 2) kontrtorpedowiec „Aigle”, zbudowany dla francuskiej marynarki wojennej,

został spuszczone 19 lutego na stoczni „Ateliers et Chantiers de France” w Dunkierce; ceremonia odbyła się w obecności p. ministra marynarki, Charles Dumont.

Kontrtorpedowiec ten, należący do serii sześciu jednostek tego samego typu, ma długość 128,5 m., szerokość 11,8 m., wysokość 7,3 m. i wyporność około 2600 ton. Napęd dają mu 2 grupy turbin, rozwijających moc 70.000 KM. i dających największą szybkość 36 węzłów. Wiadomo powszechnie, że kontrtorpedowce tej serii są doskonale zbudowane i że poprzednie dały rekordową szybkość podczas prób, dochodzącą do 40 węzłów. 3) Wreszcie 21 marca w Bordeaux odbyło się spuszczenie awizo francuskiej marynarki wojennej, „Dumont d'Urville”, zbudowanego na stoczni „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Bacalan Reunis”. Awizo to należy do zupełnie nowego typu okrętów, przeznaczonego do dalekich podróży i służby w kolonjach. Obecnie w budowie znajdują się 4 takie jednostki. Wyporność ich dochodzi do 2000 ton, długość wynosi 103 m., szerokość 12,7 m. Mechanizmami głównymi są dwa silniki spalinowe Diesla o mocy 1600 KM. każdy. Zagwarantowana szybkość wynosi 15,5 węzła, a zasięg pływania 9000 mil morskich. Silniki „Dumont d'Urville” są typu Sulzera, dostarczone przez stocznice „Ateliers et Chantiers de la Loire”. Urządzenia okrętu są obliczone na pobyt w krajach podzwrotnikowych.

Z pośród innych zamówień, otrzymanych przez stocznie francuskie, zasługują na uwagę dwa statki towarowe, przeznaczone wyłącznie do przewozu owiec między Algierem a Francją. Zamówienie to dało towarzystwo „Compagnie Générale d'Armements Maritimes” stoczniom „Chantiers de France” w Dunkierce i „Chantiers de Normandie” w Penhoet. Statki te mają długość 97 m. i nośność 2400 ton. Napęd dają grupy turbin Parsons'a, rozwijających moc 3.800 KM. i dających szybkość 14,5 węzła. Pary dostarczają cztery kotły typu Prudhon-Capus z niezależnymi podgrzewaczami, pędzone mazutem.

Następnie stocznia „Société de Constructions Navales” otrzymała zamówienie od zarządu kanału Sueskiego na statek-prom („ferry - boat”), pędzony silnikami Diesel-Tosi i posiadający transmisję elektryczną. Urządzenia elektryczne zostały dostarczone przez firmę „Matériel Electrique S. W.”.

Firma „Société de Transit Jules Roy” w Rouen udzieliła wreszcie stoczni „Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime” zamówienia na dwa holowniki. Każdy z tych holowników będzie zaopatrzony w silnik Diesel-Polar o mocy 800 KM.

Założenie pierwszego nitu nowego wielkiego statku pasażerskiego tow. żegl. „Compagnie Générale Transatlantique”, jaki ma kursować między Hawrem i Nowym Jorkiem, odbyło się 26 stycznia na stoczni „Chantiers de Penhoet”. Był to wypadek wielkiej wagi, bo wszak to będzie największy, najszybszy i najbardziej zbytkowny statek francuski. Zamówienie ma być wykończony na wiosnę 1934 roku. Ma to być największy statek handlowy na świecie z napędem elektrycznym. Jego mechanizmy główne mają się składać z 4 grup turbin, rozwijających moc przewyższającą 160.000 KM. i działających na każdy z 4 wałów zapomocą elektrycznych przekładni. Zamówienie na turbiny i urządzenia elektryczne otrzymała firma „Société Alsthon”. Kotły są typu Penhoet.

Między innymi wydarzeniami, zasługuje na wzmiankę, że misja japońska z adm. Hatano, na czele zwiedziła 10 lutego zakłady i stocznie „Etablissements des Forges et Chantiers de la Gironde” w Bordeaux, po uprzednim otrzymaniu zezwolenia ministra marynarki. Misja interesowała się najwięcej zamówieniem okrętu „Commandant Teste”, który będzie pierwszym lotniskowcem francuskiej marynarki wojennej. Olivier Queant.

PEKNIĘCIE WAŁU SRUBOWEGO NA STATKU „ŚWIATOWID”

Parowiec „Światowid”, utrzymujący komunikację pomiędzy Gdynią i Ameryką Południową, opuścił w dniu 1 maja

1930 r. Rio de Janeiro, kierując się do Dakaru w Afryce Północnej.

Pogoda była wymarzona. Statek lekko kołysał się na fali, słońce, jak na te okolice, niezbyt już piękne, świeciło wesoło.

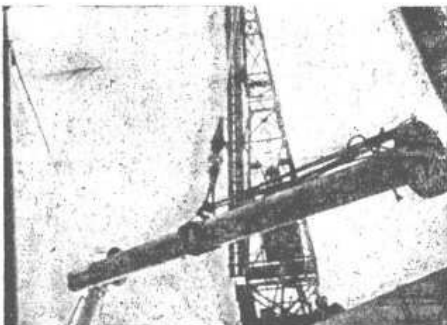
Obiedwie maszyny statku pracowały równo, z miarowym postukiem. A jednak w najmocniejszym, zdawałoby się, miejscu wału, kryło się utajone dla oczu ludzkich niebezpieczeństwo.

Dnia 3-go maja o godz. 7-ej rano dyżurny oficer-mechanik, lustrując wał, zauważył na nim w pewnym miejscu szparę. Natychmiast zatrzymano jedną maszynę, a szybkość obrotów drugiej zmniejszono o połowę.

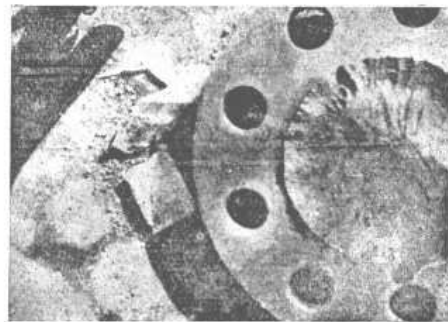
Akurat w tym czasie szedłem na zmianę. Usłyszawszy, co się dzieje w maszynach, zjechałem dla szybkości po poręczach na dół. W tunelu szef-mechanik z drugim mechanikiem i paru sma-

rownikami, stali pochyleni nad wałem i naradzali się.

Na wale, liczącym 340 mm. średnicy,



Wyjęcie pękniętego wału na stoczni.



Urywany wał śrubowy na parowcu „Światowid”.

tuż przy złączu tarczowym, rysowała się linia śrubową szpara, o głębokości około 400 mm., szerokości 6 mm. i średniej głębokości 60 mm.

Narada nie trwała długo: dwaj smarownicy poszli do kuźni, by wykuć dwie połówki pierścienia, który miał ścisnąć wał w pękniętym miejscu. Reszta zajęła się umacnianiem wału przez podstawienie rusztowania, oraz podwieszenie wału na linach stalowych. Ponieważ znaleźliśmy się już w okolicach równika, w tunelu wałowym było strasznie duszno i gorąco. W przeciągu pół godziny ubrania nasze tak przesiąkły potem, że przylegały szczelnie do ciała.

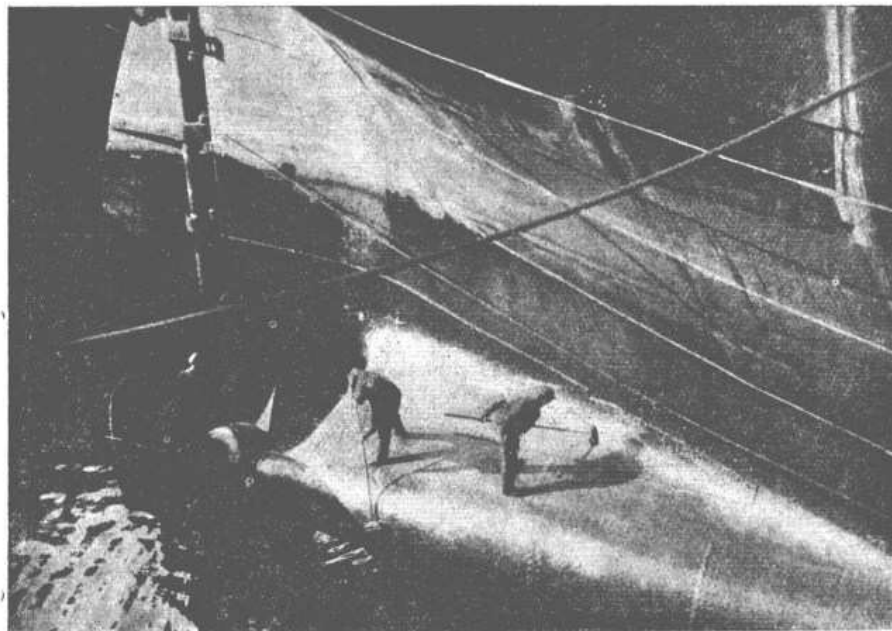
W pewnej chwili zjawił się i komendant statku. Białe jego mundury stanowiły dziwny kontrast z granatowymi drellichami i półnagami, wysmolonymi postaciami załogi maszynowej. Aczkolwiek nieprzyzwyczajony do temperatury, jaka panowała w tunelu, komendant wytrzymał tam przez blisko trzy kwadransy, gdy wychodził jednak, jego czapka i obuwie były koloru nieokreślonego, ubranie zaś oblepiało go, jak trykot. Przekonawszy się na własnej skórze, jak przyjemną jest praca w tunelu, przysłał nam dwa wiadra wody z lodem i mocnym winem. Ten orzeźwiający środek pomógł wszakże na bardzo krótko i już po upływie kilkunastu minut trzeba było nosić dalsze wiadra, ale już czystszej wody. Gdy wreszcie wyszliśmy na górę, ukończywszy pracę i puściwszy maszynę w zwolnionym nieco tempie, by nie forsować zbyt wale, znaleźliśmy w jadalni dużo zimnego piwa, i koszt szampana.

Pęknięte miejsce wału było nadal pilnie lustrowane i myśleliśmy już, że dojdziemy bez wypadku. Tymczasem jednak, gdy dnia 6-go po obiedzie udałem się na krótką drzemkę, nagle o godz. 13 m. 30 huk i potężny wstrząs postawiły mnie na nogi. Nie potrzebowałem pytać, co się stało, — wiedziałem, że to wał się urwał. W drzwiach maszynowni zetknąłem się z komendantem i oficerami. Maszyna od wału nieuszkodzonego parla całą siłą wstecz, ażeby wstrzymać pęd statku, gdyż wysunięcie się wału wskutek naporu wody na śrubę, groziło katastrofą w przeciągu paru minut. Załoga czuwała: mechanicy w ciągu pół minuty po wypadku już byli przy wale; radiotelegrafista siedział przy aparacie, gotów w każdej chwili podać tragiczny sygnał S. O. S. Załoga pokładowa, stała koło korb do zasuwania drzwi, zamykających zagrożone komory i kręciła się koło łodzi ratunkowych, tak jednak, by nie przestraszyć nie wiedzących pasażerów, spokojnie zabawiających się lub obserwujących ocean. Na horyzoncie nie było widać ani jednego dymu, a ląd był od nas o trzy dni drogi.

Na szczęście zmniejszona poprzednio szybkość statku i dany natychmiast po wypadku bieg wsteczny, wybawiły nas z niebezpieczeństwa. Po kilku minutach maszynę zatrzymano i statek już w bezruchu kołysał się zlekka na fali.

Teraz czekało nas zadanie nielada. Wskutek biegu okrętu, woda stawia duży opór śrubie nieczynnej, która zaczyna obracać się, dając do wysunięcia się ze statku. Trzeba więc było umocować wał w taki sposób, by mógł się on obracać, a nie wysunąć się.

Przystąpiono do usunięcia części złamanego wału. Praca to była trudna, wobec szczupłej przestrzeni i wielkiej mocy, z jaką tarcze poszczególnych części wału były ze sobą połączone. Po dwudziestu paru latach rdza i inne czynniki tak je ze sobą złączyły, że długo męczyliśmy się, zanim wreszcie udało się od-



Toaleta s/s „Światowid” w doku. Mycie tunelu wałowego.

zrucić ten nieużyteczny już kawał stali. Następnie przy łożysku nałożono na wał dwie obręcze, oraz porobiono umocowania do wszystkich łożysk.

Tak zabezpieczeni, obserwując stale

złamany wał, dojechalśmy wreszcie przy zmniejszonej szybkości do Dakaru i Hawru, skąd statek udał się dla zamiany wału do doku w Dunkierce.

OLGIERD DOMAŃSKI.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W R. 1930

Rok 1930, wyjątkowo niepomyślny pod względem frachtów morskich, naraził zarówno żeglugę, jak i przemysł budowy okrętów, na niebywałe straty.

Jak dalece kryzys odbił się na bu-

downictwie okrętowym, wykazuje następująca tabelka, obejmująca dane dla 9 przodujących w żegludze morskiej krajów:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K R A J	W budowie w końcu roku		Rozpoczęto budowę nowych jednostek		Spuszczono na wodę	
	1929	1930	1929	1930	1929	1930
	(w tysiącach ton rejestrowych brutto)					
W. Brytania i Irlandja	1560.3	908.9	1649.9	949.8	1525.0	1488.1
Stany Zjednoczone	179.1	232.0	230.7	247.6	123.2	246.5
Niemcy	253.3	218.2	237.1	202.3	253.3	215.4
Włochy	77.9	179.9	42.3	180.1	67.5	106.1
Francja	167.2	174.2	75.3	70.6	84.6	107.5
Holandja	231.9	160.1	184.5	107.2	187.1	139.5
Szwecja	98.4	145.8	109.6	160.6	101.4	131.7
Dania	104.9	107.7	119.6	139.2	111.3	126.0
Japonja	183.6	86.1	159.9	104.5	149.0	129.9
Razem:	3110	2326.1	2996.8	2338.6	2777.7	2893.3

W budowie 1.IV.31 — 1901.3

Rozpoczęto budowę w I kw. 1931 r. — 227.8

Spuszczono na wodę w ciągu I kw. 1931 r. — 380.3.

Jak z przytoczonych liczb wynika, największe straty poniosły stocznie W. Brytanii i Irlandji, na których ilość budowanego tonażu spadła w przeciągu 1930 roku o 650.000 ton. Kryzys dał się również we znaki Japonii, powodując zmniejszenie tonażu, budowanego na stocznjach tego kraju o 53%.

W krajach subwencjonujących budownictwo okrętowe wzrost wykazują Stany Zjednoczone, Włochy i Francja, z krajów zaś niesubwencjonujących — jedynie Szwecja. Godne uwagi jest, że największa szwedzka stocznia Götaverken otrzymała w r. 1930 tak znaczną ilość zamówień, że część ich zmuszona była odstąpić stocznjom obcym, przeważnie niemieckim. Mimo tego stocznia niemieckie w stosunku do r. 1929 utraciły około 14% zamówień, przeważnie zagranicznych. Na skutek braku zatrudnienia szereg stocznii niemieckich

zawiesiło pracę, a między innymi „Flen-sburger Schiffsbau-Gesellschaft”, „Atlas-Werke” w Bremie, „Kolbwerft”, oraz wiele stocznii statków rzecznych.

Zagadnienie unieruchomienia i rozbiórki statków starszego typu omawiane było wielokrotnie na różnych konferencjach. O ile sprawa unieruchomienia tonażu dała pewne wyniki (w portach światowych zostało przywiązane około 4.6 milj. ton), o tyle sprawa wcześniejszej, niż normalnie, rozbiórki, napotkała na duże trudności i oczekiwanego wyniku w postaci wzmoczenia obciążalności na nowy tonaż, nie dała. Główną przeszkodą była tu znaczna różnica w cenie tego samego statku zaferowanego na sprzedaż i na rozbiórkę.

Ożywiła się jedynie budowa statków zbiornikowych (z tankami), a to w związku z lepszymi frachtami na ten rodzaj tonażu. Na 2.23 milj ton rej. brutto, będących w budowie w końcu w r. ub., 39% wypadło na tonaż statków zbiornikowych. Na zwykłe statki parowe wypadło 874.000 ton, a na także statki motorowe tylko 535.000 ton.

PO ZWYCIĘSKIM LOCIE POLSKIM DOOKOŁA AFRYKI

Dnia 23 maja r. b. p. Wiceminister Przemysłu i Handlu, Józef Kożuchowski, Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, przyjął w obecności szeregu wyższych urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu uczestników lotu dookoła Afryki na polskim samolocie „Ł 2”, konstrukcji inż. Dąbrowskiego, kpt. - pilota Stanisława Skarżyńskiego i por. obserwatora inż. Andrzeja Markiewicza, którym towarzyszył Sekretarz Generalny Ligi M. i K. kpt. Teodor Cybulski.

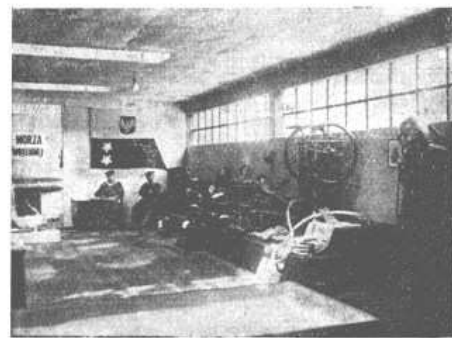
P. Wiceminister Kożuchowski odbył dłuższą rozmowę z obu bohaterami lotu, dając żywy wyraz swemu zainteresowaniu tą śmiałą imprezą oraz zadowoleniu z powodu jej wyników. Ze szczególnym uznaniem podniósł p. Wiceminister fakt, że całe olbrzymie przedsięwzięcie przeprowadzone zostało jedynie i wyłącznie polskim wysiłkiem. Poczynając od samego aparatu, wykonanego całkowicie z materiałów krajowych w Państwowych Zakładach Lotniczych, a kończąc na najdrobniejszym szczególe ekwipunku, jaki lotnicy musieli ze sobą zabrać — wszystko było przedmiotami krajowej produkcji.

Obaj lotnicy zapoznali p. Wiceministrę i jego otoczenie ze szczegółami gigantycznego lotu. Podkreślali zgodnie wielkie zainteresowanie, a nawet chwilami entuzjazm, z jakim przyjmowany był na poszczególnych etapach lotu polski samolot. Wytrawni lotnicy angielscy, belgijscy i francuscy, którzy podejmowali polskich kolegów w poszczególnych kolonjach afrykańskich, dawali zgodny wyraz swemu podziwowi dla zalet polskiego samolotu, a niejednokrotnie ze zdumieniem przyjmowali wiadomość

o tem, że Polska posiada już własny przemysł samolotowy i produkuje własnymi siłami tak znakomite maszyny. Przy tej okazji p. p. kpt. Skarżyński i por. Markiewicz podnieśli fakt, jak słabo informowana jest zagranica o Polsce i o polskich sprawach. M. in. przytoczyli następujący, niezmiernie charakterystyczny szczegół. Po przybyciu do Chartumu chcieli nasi lotnicy wysłać depeszę z meldunkiem o przylocie do Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie. W miejscowym urzędzie pocztowym żaden z urzędników nie wiedział, gdzie leży Warszawa. Poszukiwania w angielskim urzędowym spisie miejscowości na kuli ziemskiej, wydanym w roku 1930 do użytku brytyjskich urzędów pocztowych, dały zgola nieoczekiwany wynik. Polski wogóle tam nie znalazł, natomiast znaleziono miasto Warszawę, położoną w jakimś zapadłym kącie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Wobec tego lotnicy nasi musieli wysłać depeszę z meldunkiem do Warszawy przez Ambasadę Polską w Paryżu!

Również z wielkiem uznaniem podkreślił p. Wiceminister Kożuchowski fakt, że koszty tego wielkiego i tak bogatego w dodatnie wyniki przedsięwzięcia wyniosły zaledwie 18.000 złotych. „Jest to jedna z najtańszych wypraw polskich, dotychczas urządzanych” oświadczył p. Wiceminister.

Liga Morska i Kolonjalna, doceniając propagandowe znaczenie lotu polskiego ponad kontynentem Afryki, wzięła także udział w kosztach tej wyprawy i udzieliła na nią subwencji w wysokości 4.000 złotych.



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska” w Warszawie. Wnętrze pawilonu Marynarki Wojennej.

Chcąc nadać tym słowom realną formę, a równocześnie przyczynić się do rozbudowy polskiej floty narodowej, a w szczególności do jak najszybszego zrealizowania idei budowy pierwszego polskiego statku szybkiego, składamy na Twoje ręce:

dolarów 105.50 i złotych 25

jako dar na powyższy cel.

Tym sposobem pragniemy wyrazić nasze zadowolenie i dziękczynienie za świetną obsługę, doskonałą poprostu ojcowską opiekę, tak ze strony Panów Oficerów jak i całej załogi, jak i czystość, wzorową w pełnym tego słowa znaczeniu, jaką spotkaliśmy na statku i we wszystkich jego oddziałach.

Pragniemy, aby ten skromny dar i głos nasz, roznieśiony przez prasę polską do wiadomości wszystkich Polaków w kraju i zagranicą, znalazł należyty oddźwięk i naśladowanie, wobec czego wzywamy wszystkich rodaków do dalszego czynnego poparcia tej akcji, a w szczególności do poparcia naszej jedynej polskiej pasażerskiej linii Gdynia — Ameryka, pod której opieką Polak jedzie godnie i wygodnie, boć jak u siebie w domu, nie stępując ani na chwilę w czasie podróży z polskiej ziemi, z polskiego pokładu.

Pasażerowie s/s Pułaski.

Na morzu dnia 10 marca 1931 r.

8-ma podróż pod polską banderą.

(—) Jan Górski 1244 50 Str. Conn. Cicero.

(—) Szymon Hanusz, Grodzisko Dolne Małopolska.

(—) Jan Bartman, Wieś Cierpisz Górny.

Następuje 62 podpisy pasażerów 1-szej, 2-ej i 3-ej klasy.

POLONJA AMERYKAŃSKA NA RZEC POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Nowym dowodem zainteresowania się Polonii amerykańskiej sprawami naszej żeglugi atlantyckiej oraz dowodem chęci przyśpieszenia jej z pomocą, jest list, jaki otrzymała nasza redakcja od p. M. Stankiewicza, kapitana statku „Pułaski”.

W liście tym kapitan Stankiewicz donosi, że podczas jednej z podróży z Nowego Yorku do Gdyni pasażerowie Polacy zaінicjowali wśród siebie dorazną zbiórke na rzecz budowy pierwszego polskiego statku szybkiego. Ambicją naszych rodaków w Stanach Zjednoczonych jest, by ich kraj macierzysty posiadał obok statków emigracyjnych również jednostki o dużych szybkościach. Oświadczili oni, że fakt budowy takiego statku, zostanie przez nich przyjęty z wielkim zadowoleniem i poparty będzie w miarę sił i możliwości.

W podróży tej pasażerowie „Pułaskiego” złożyli na statek szybki kwotę 105.5 dol. i 25 zł. które zostały przesłane za pośrednictwem Dyrekcji L/nii Gdynia — Ameryka do Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Przy tej okazji pasażerowie skierowali na ręce kapitana statku „Pułaski” list następujący:

Wielce Szanowny Panie Kapitanie!

Biorąc przykład z naśladowania godnej inicjatywy komitetu, który poraz pierwszy zawiązał się na S/S Polonia

gdym w historii Polski pierwszy raz niosła przez ocean banderę Państwa Polskiego, składamy Ci niniejszem, jako przedstawicielowi Rzeczypospolitej Polskiej na s/s Pułaski hołd i dziękczynienie za ofiarą i zbożną służbę, przez którą wyrażasz wobec nas pasażerów to wszystko, co Państwo dla Polaków wszystkich krajów uczyniło, tworząc tę właśnie bezpośrednią linię okrętową, łączącą Polskę z drugą ojczyzną Pułaskiego, Kościuszki i innych bohaterów narodowych.

POLSKA LIGA GOSPODARCZA O SPRAWACH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ I EKSPORTU ZAMORSKIEGO

W niedzielę, dn. 31 maja r. b., odbył się w Warszawie, w sali Tow. Kredytowego m. stoł. Warszawy, IV Zjazd Polskiej Ligi Gospodarczej. Na zjeździe tym wygłoszone zostały m. in. 3 referaty, bezpośrednio związane z zainteresowaniami Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Były to referaty: p. Gen. Stanisława Kwaśniewskiego, członka Zarządu Głównego Ligi M. i K. i przewodniczącego wydz. żeglugi śródlądowej, p. t. „O żegludze śródlądowej w Polsce”, p. Inż. Władysława Niemirowicza-Szczytła, członka Zarządu

Rady Zjazdów Żeglugowych, p. t. „Zagadnienie Zjazdów Żeglugowych, p. t. „Zagadnienie i potrzeby żeglugi śródlądowej” oraz p. D-ra Aleksandra Szczepańskiego, b. Konsula Generalnego R.P. w Chicago, p. t. „Możliwości wywozu polskiego do Ameryki”.

P. Gen. Kwaśniewski wysunął w swym referacie następujące tezy i wnioski:

Stan dróg wodnych śródlądowych i żeglugi po tych drogach w Polsce jest dotąd zaniedbany.

Rozwój gospodarczy państwa wymaga

także w tej dziedzinie szybszego postępu.

Wnioski:

Wspólnie z Ligą Morską, Tow. propagandy budowy dróg wodnych w Polsce i inn. wystąpić do Rządu z prośbą o:

1) rewizję organizacji władz państwowych, odpowiedzialnych za rozwój żeglugi śródlądowej w tym sensie, aby budowa dróg wodnych pozostała w kompetencjach M. R. P., zaś eksploatację żeglugi śródlądowej powierzono M. P. i H.;

2) powołanie do życia Państwowej Rady Żeglutowej na wzór Rady Kolejowej;

3) rozważenie projektu komercjalizacji budowy i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych w sensie utworzenia spółki akcyjnej i t. d.

Tezy i wnioski referatu inż. Władysława Niemirowicza-Szczytła były następujące:

Stwierdziwszy, że wojna zniszczyła wiele statków i barek, że żeglarze zubożeli w czasie wojny i po dziś dzień wobec braku środków nie są w stanie odbudować swych taborów, zarówno nie są w stanie przeprowadzić należytych remontów, następnie wzięwszy pod uwagę brak odpowiednich kredytów na prowadzenie przez Ministerstwo Robót Publicznych — robót regulacyjnych i doraznych i stwierdziwszy, że warunki nawigacyjne na drogach wodnych w Polsce przedstawiają trudności nie pozwalające na dalszy rozwój żeglugi, referent postawił następujące wnioski:

1) Celem umożliwienia rozbudowy taboru żeglutowego na drogach wodnych, śródlądowych, Liga Gospodarcza dzięki swym wpływom, które by zechciała użyć, mogłaby wpłynąć na Rząd, w kierunku przyspieszenia wydania ustawy ogólnopaństwowej o hipotece rejestrowanej na statkach wodnych.

2) Liga Gospodarcza w zrozumieniu doniosłego znaczenia, jakie posiada żegluga śródlądowa w życiu gospodarczym, mogłaby użyć swego wpływu, w celu uzyskania środków z funduszu państwowych dla subwencjonowania budowy nowych i odnowienia zniszczonych statków rzecznych.

3) Liga Gospodarcza w powołaniu się na uchwałę Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, z d. 21 czerwca 1924 r., mającą na celu przysięść z pomocą żegludze śródlądowej, mogłaby stworzyć przychylną decyzję Rządu dla ustalenia stałego funduszu pożyczkowego zasilanego z budżetu Państwa, na cele rozbudowy floty rzecznej.

4) Istniejącą ustawę o popieraniu polskiej morskiej żeglugi z dnia 26.II.1925 r. (Dz. Ust. 125) zawierającą program polityki Rządowej odnośnie do potrzeb żeglugi morskiej, należałoby rozciągnąć z ewentualną nowelizacją na polską żeglugę śródlądową.

5) Wobec opłacania przez żeglugę śródlądową najwyższego wymiaru podatków (2,7%), ze względu na wyjątkową sytuację jaką obecnie żegluga przeżywa, należy zwolnić żeglugę śródlądową od opłat podatku przemysłowego na lat 3.

6) Zważywszy, że z powodu niedostatecznych robót pogłębiarskich nurtu Wisły na odcinku Warszawa — Toruń, przy niskich stanach wody nawigacja ustaje, należy wpłynąć na Ministerstwo Robót Publicznych, aby drogą bardziej intensywniej pracy nad pogłębianiem przemiałów, Ministerstwo mogło zapewnić przeciętną głębokość nurtu podczas



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska” w Warszawie. Sztuczny basen w „Dolinie Szwajcarskiej”, po którym pływają modele statków i jachtów żaglowych.

sezonu nawigacyjnego na 1 metr. W tym celu należy powiększyć w budżecie Min. Robót Publicznych pozycje doraznych robót i wpłynąć na toż Ministerstwo, które winno skoncentrować cały tabor pogłębiarek w rękach inspektorów żeglugi, którzyby mogli używać ich przez czas niskiego stanu wody, wyłącznie dla pogłębiania nurtu na przemiałach.

Drogą powiększania z roku na rok przez Min. Robót Publicznych taboru pogłębiarskiego można zapewnić regularność nawigacji podczas całego sezonu nawigacyjnego.

7) Zastosowanie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w opłatach portowych dla statków i berlinek rzecznych, zawijających do portu Gdynińskiego, specjalnych ulgowych stawek portowych, wyznaczenie miejsca postoju i t. d. korzystnie wpłynęłoby, na połączenie bez-

pośrednie linią towarowo-holowniczą stolicy z Bałtykiem.

8) Dla rozwoju żeglugi i dalszej jej egzystencji, nieodzowne jest ustalenie stałego programu polityki taryfowej Ministerstwa Komunikacji.

P. Dr. Aleksander Szczepański w referacie swym mówił o dezorganizacji rynku światowego i o tem, że Ameryka jest jedynym pojemnym rynkiem jeszcze niezdezorganizowanym oraz scharakteryzował wywóz innych krajów europejskich do Ameryki, poczem omówił możliwości wywozu z Polski do Ameryki oraz warunki realizacji tego wywozu.

Fakt rozszerzania się zainteresowań sprawami, którym Liga Morska i Kolonjalna służy od szeregu lat, na coraz nowe kręgi gospodarcze i społeczne naszego kraju, należy powitać z największym uznaniem

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Pluton Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Sokółowie Podlaskim w czasie obchodu rocznicy 3 maja.

KRONIKA

GDYNIA, GDANSK I WYBRZEŻE.

PAN MINISTER PRYSTOR NA WYBRZEŻU.

W dniu 10 maja r. b., po pożegnaniu statku szkolnego „Dar Pomorza”, Pan Minister Prystor w towarzystwie wyższych urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz Urzędu Morskiego, zwiedził szczegółowo port w Gdyni, poczem udał się samochodem do Wielkiej Wsi, w której okolicy, od strony pełnego morza, ma powstać nowy port rybacki.

ROBOTY BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM.

W miesiącu maju w porcie prowadzone były roboty następujące: 1. budowa basenów dla dalszych nadbrzeży, 2. prace pogłębiarskie na redzie i w Kanaale Portowym, 3. budowa wiaduktów na drodze do Oksywia, 4. budowa ulicy od przejazdu kolejowego przy Urzędzie Morskim do ulicy wzdłuż nadbrzeża Polskiego, 5. układanie torów kolejowych na nadbrzeżu Indyjskim, 6. układanie wodociągu na nadbrzeżu Indyjskim, 7. budowa magazynu długoterminowego w II strefie na nadbrzeżu Polskim, 8. budowa magazynu drobnicowego na nadbrzeżu Amerykańskim, 9. budowa kąpieliska dla robotników, 10. budowa magazynu dla portowych warsztatów technicznych, budowa garażu dla portowej straży ogniowej, 12. budowa lokalu biurowego przy hangarze Nr. 4.

RUCH PORTOWY GDYNI W KWIETNIU.

W kwietniu zostały pobite wszystkie rekordy przeładunku w porcie, przede wszystkim zaś rekord miesięcznego ob-



W Gdańsku nad Motławą.

Fot. H. Gąsiorowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



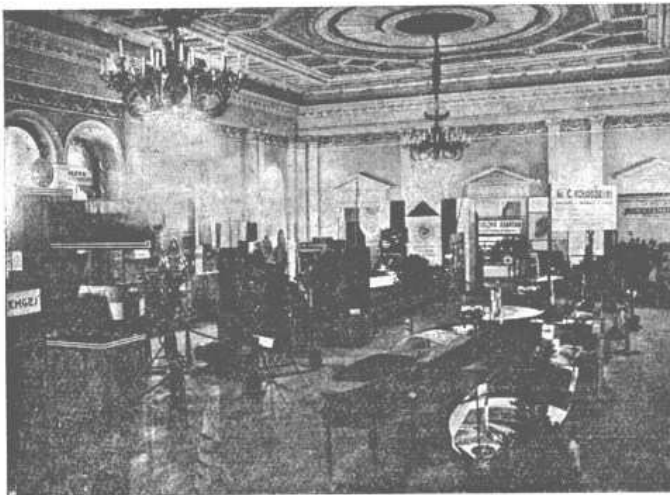
rotu towarowego, który dotąd wynosił 366.420 t. (lipiec 1930 r.). Liczba miesiąca sprawozdawczego — 401.036 t., znacznie nawet przekracza dotychczasową liczbę rekordową.

Ożywienie pracy portu znalazło swój wyraz także w ruchu statków, który wykazał: na wejściu 255 statków (w marcu 196) o pojemności 207.636 (172.943)

nrt., na wyjściu zaś 251 (194) statków o pojemności 198.704 (176.454) nrt. Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Norwegia, Danja. Obrót towarowy, jak podano już wyżej, wykazuje liczbę rekordową — 401.036 t., wobec 366.186 t. w poprzednim miesiącu. Przywóz zwiększył się nieznacznie — z 41.591 t. w marcu na 44.191 t. w kwietniu — pomimo to, że w kwietniu figuruje po raz pierwszy po przerwie zimowej ryż surowy z pokąsną liczbą 17.782 t. Zmniejszyła się natomiast najpoważniejsza liczba w imporcie — złom: z 36.033 t. w marcu na 21.785 t., kwietniu. Mniej jest również tomasyny (3.450 i 1000 t.). Bawełna bez zmiany (542 i 534 t.). Nasion oleistych (siemienia lnianego) wciąż mniej, niż można byłoby oczekiwać (907 t.). Wyladowano partię kostki granitowej dla budujących się ulic w porcie (1.082 t.). Reszta transportów w przywozie miała charakter drobnicowy. W wywozie poprawił się przedewszystkiem węgiel — zarówno eksportowy (302.137 t. wobec 270.416 t. w marcu), jak bunkrowy, gdzie zanotowano rekord — 18.590 t. Cukru trochę mniej, chociaż sporo — 18.398 t. (26.175 t. w marcu). Eksport żyta nie ustaje (5.095 t.), cynku idą również wciąż dosyć pokaźne ilości (2.131 t. wobec 2.877 t. w marcu). Eksport bekoniów nawet wzmożł się (4.185 t.), nie osiągając zresztą rekordu styczniowego. Sporo wywieziono wędlin (599 t.), mniej jaj (152 t.), prawie wcale masła (5 t.). Olejarnia Gdynska wysłała wreszcie pierwszą, skromną zresztą, partię makuchów z własnej fabrykacji (154 t.). Wywieziono 1.000 t. nawozów azotowych (nitrofosforu). Pojawił się nowy artykuł masowy w eksporcie — ziemniaki (2.395 t.). Pozatem wywieziono inne jeszcze nowe



O. R. P. „Iskra” na Atlantyku. Nawet na oceanie „oko” p’lnie patrzy.



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska”. Sala eksponatów przemysłowych.



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska”. Kiosk z wy-dawnictwami propagandowymi.

dla portu towary, w małych narazie ilo-ściach: mąkę żytnią, brykiety węglowe, konfekcję i bieliznę. Ruch pasażerski był w dalszym ciągu w zastoju: przyjechało 331 osób (w marcu 2), wyjecha-ło 274 (206).

Poza rekordem przeładunku miesięcz-nego miesiąc kwiecień zaznaczył się rów-nież trzema innymi rekordami, a miano-wicie: przeładunku tygodniowego — 106.316 t. (89.964 t.), przeładunku dzien-nego — 19.378 t. (18.750 t.), i wreszcie ilości statków, pracujących jednocześnie w porcie — 45 (40).

W kwietniu zaczęły do Gdyni nad-chodzić na skład większe partje drzewa eksportowego, rozpoczął się też sezon Łuszcarni Ryżu, dla której 2 statki przywoziły z Indyj surowiec.

UTWORZENIE PRZEDSIĘBIORSTWA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH W POLSCE.

W dniu 22 maja założona została w Gdyni polsko-holenderska sp. akc. „Mo-rze Północne” Polskie T-wo dla połowu śledzi, w skrócie — „Mopo”. To pierw-sze w Polsce t-wo połowu śledzi roz-pocznie jeszcze w bieżącym sezonie po-łowy przy pomocy 4 parowych i 4 moto-rowych statków, o łącznej załodze, skła-dającej się z 128 rybaków. Statki towa-rzystwa będą kursowały pod polską ban-derą, przyczem każdy sezon rybołówczy będzie rozpoczynany w Gdyni. 16 pol-skich rybaków jest już zaangażowanych na statki towarzystwa i w tych dniach wyjeżdżają oni do holenderskiej bazy po-mocniczej, skąd rozpocznie się połów te-goroczny. Wkrótce wyjedzie do Holan-dji następna partja rybaków, celem od-powiedniego przeszkolenia.

Połowy śledzi przewożone będą do Gdyni, gdzie wybudowany zostanie spe-cjalny skład. Posiadany przez t-wo ta-bor zostanie powiększony w przyszłym roku o 3 nowowyprowadzone statki paro-we. Pierwsze polskie śledzie ukażą się na rynku prawdopodobnie we wrześniu b. r. Rybołówstwo pod banderą polska podniesie dobrobyt rybaków kaszubskich i przyczyni się dalszego rozwoju portu gdynieńskiego.

Kapitał zakładowy „Mopo” wynosi zł. 500.000. W spółce tej strona polska u-działuje w 51%, strona holenderska zaś w 49%.

PODRÓŻ SZKOLNA O. R. P. „ISKRA”.

W dniu 16 maja z portu wojennego w Gdyni wyruszył w kilkumiesięczną po-

dróż trzechmasztowy szkuner marynarki wojennej O. R. P. „Iskra”, pozostający pod dowództwem kpt. mar. Stefana de Waldena.

Udaje się on na morze Środladne, oraz na Azory, mając na pokładzie 8 oficerów, 21 podchorążych pierwszego rocznika Szkoły Podchorążych Marynar-ki Wojennej w Toruniu, oraz 28 podofi-cerów i marynarzy.

Inne roczniki tej szkoły odbywają swą praktykę na jednostkach pływających floty oraz flotylli pińskiej.

POCZĄTKI PRYWATNEGO RYBOŁÓ-STWA DALEKOMORSKIEGO.

Zapowiedziane premje za dalekie po-łowy zachęciły do wyruszenia w końcu marca na połowy pod Bornholm jeden z kutrów rybackich z Helu, wyposażony w motor o sile 24 KM. Po trzydniowym połowie kuter złowił 2.200 kg. ryb pła-

skich i 100 kg. dorszy, razem na sumę 2.300 złotych. Motor kutra zużył pali-wa i smarów w obie strony za około 160 złotych.

Rezultat ten można uważać za dobry; zapewne zachęci on w przyszłości innych rybaków do takich samych połowów.

GIELDA TOWAROWA W GDYNI.

Pomorska Izba Przemysłowo - Han-dlowa zdecydowała ostatnio organizo-wać w Gdyni giełdę towarową.

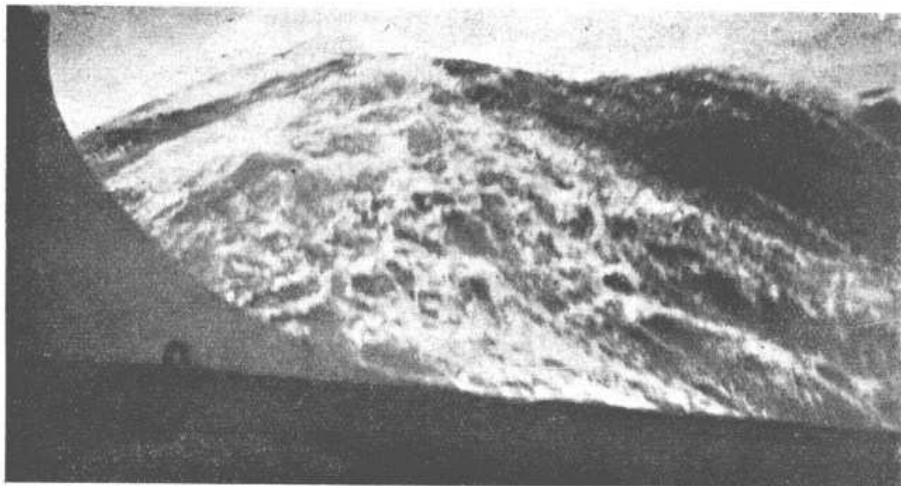
„OSRODEK MORSKI” W GDYNI.

W miesiącach lipcu i sierpniu Polski Związek Żeglarski uruchamia w Gdyni „Osrodek Morski”, który ma na celu za-poznanie sportowców-żeglarzy śródlądo-wych z praktyką żeglarstwa morskiego. Czas trwania kursu obliczono na 2 ty-godnie, ilość uczestników — 25.

Kurs wyszkolenia w r. b. będzie w Ośrodku powtórzony dwukrotnie.



Dyplom „Hors concours”, przyznany Działowi Polskiej Admin-stracji Morskiej przez Najwyższy Sąd Odznaczeń przy Międzynarodowej Wystawie Morskiej i Kolonialnej w Antwerpii.



Góra wodna w czasie burzy na Atlantyku.

PODRÓŻE TURYSTYCZNE STATKAMI „POLONJA” i „PUŁASKI”.

Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe, pragnąc popularyzować ideę morza, oraz dać możliwość ludziom pracy niekosztownego zwiedzania krajów zagranicznych, organizuje w roku bieżącym cykl wycieczek po morzu Bałtyckim, Fjordach Norwegii, Morzu Północnym, po Atlantyku do Stanów Zjednoczonych i cztery wycieczki do Kopenhagi. Największy i najpiękniejszy polski okręt transatlantyczny, znany już wszystkim z podróży Pana Prezydenta Rzeczypospolitej do Estonii, a mianowicie okręt „Polonia”, jak również okręt „Pułaski”, który gościł na swym pokładzie zeszłoroczną wycieczkę po Bałtyku, w sezonie letnim odbędą szereg podróży, wędrując kolejno z portu do portu w charakterze pływających hoteli turystycznych. Dzięki temu turyści oszczędzą sobie wszelkich kosztów hotelowych, bagażowych, wyzbywając się trudów i przykrości, tembardziej, że paszporty i wizy (z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych A. P.) są całkowicie zbędne. Podczas podróży „Polonia” i „Pułaski” będą okrętami jednej klasy, to znaczy, wszyscy pasażerowie będą mieli dostęp do wszystkich pokładów i salonów, korzystać będą z jednakowego wyżywienia, a różnica cen biletów okrętowych zależna będzie wyłącznie od rozmieszczenia kabin sypialnych. Cykl wycieczek daje możliwość poznania: Łotwy, Szwecji, Danii, Norwegii, Holandii, Anglii i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Sprzedaż biletów i bliższe informacje (prospekty na żądanie) w biurach Polskiego Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego Linia Gdynia — Ameryka w Warszawie, Marszałkowska 116, telefon

547-46, w Gdyni, ul. Nadbrzeźna, tel. Nr. 10-30, Lwowie, ul. Na Błonie 2, tel. Nr. 1029, Krakowie, ul. Lubicz 3, tel. 138-92, Równem, ul. 3 Maja 48, tel. Nr. 308, Tarnopolu, ul. Piłsudskiego 19, tel. Nr. 139, Rzeszowie, ul. Grottgera 1004, tel. Nr. 313, i Gdańsku, ul. Hundegasse 67/68, tel. 272-67. Ponadto — we wszystkich większych miastach Rzplitej — w biurach towarzystw: „WAGONS LITS - COOK”, „ORBIS”, „FRANCOPOL”, i „LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ”.

Z LINJI BAŁTYCKIEJ P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”.

P. P. „Żegluga Polska” otrzymała upoważnienie rządowe na zamówienie dwóch nowych statków, które będą obsługiwały Linję Bałtycką, utrzymującą regularne połączenie z portami Łotwy, Estonii i Finlandii.

Statki te będą posiadały specjalne wzmocnienia przeciwlodowe, umożliwiające im utrzymanie żeglugi bez przerw nawet podczas ostrych zim.

Wykonanie tych statków zostanie powierzzone prawdopodobnie Stoczni Gdańskiej.

Ponieważ jednak uruchomienie zamawianych statków jest kwestją prawie roku czasu, P. P. „Żegluga Polska”, dążąc do umożliwienia eksporterom polskim łatwiejszego dotarcia na rynki bałtyckie, już obecnie zawarła porozumienie z największym i najstarszym fińskim towarzystwem żeglugowym „Fińska Angfartygs A. B.” w Helsingforsie, co do współpracy na linii regularnej z Gdyni-Gdańska do Helsingforsu i Tallina. Na linii tej od roku pracował statek „Chorzów”, przyczem odchodził z Gdyni co 2 tygodnie. Obecnie poczynając od 9 maja r. b., statek „Chorzów” chodzi na zmianę ze statkiem fińskim „Posejdon”, dając w ten sposób połączenie regularne tygodniowe.

ANGLJA.

WYSTAWA RUCHOMA NA OKRĘCIE.

W Anglii powstało pod nazwą „British National Exhibition Ships” nowe towarzystwo, którego zadania charakteryzuje sama nazwa. Na czele towarzystwa, jako dyrektor, stanął lord Auckland. Towarzystwo zamierza wysłać w najbliższym czasie ruchomą wystawę na statek do Indii Zachodnich, do Ameryki Środkowej i Południowej, oraz do Stanów Zjednoczonych i Kanady. Wystawa zawierać będzie eksponaty i próbki najrozmaitszych towarów i wyrobów an-

gielskich. Poza tem w podróż tę udadzą się na statku przedstawiciele różnych firm angielskich, którzy będą mogli zawierać transakcje handlowe w portach, gdzie statek będzie się zatrzymywał.

JUBILEUSZ LINJI OKRĘTOWEJ.

W czerwcu r. b. angielskie towarzystwo okrętowe „The Isle of Man Steam Packet Co. Ltd” obchodzić będzie setną rocznicę swego istnienia. Ciekawe, że linja ta przez cały czas istnienia posługiwała się swą nazwą bez żadnych zmian, nie przeżywała żadnych rekonstrukcji i od początku posiadała tylko flotę parową. Pierwszy jej parowiec „Monna's Isle No. 1”, rozpoczął długą historję swego przedsiębiorstwa w dniu 30 czerwca 1830 roku.

„SPOSÓB” NA OBNIŻENIE PŁAC ZAŁODZE.

Dwa angielskie towarzystwa żeglugowe uruchomiły ostatnio 6 z pośród swych uwiązanych statków po 7.000 ton, podnosząc na nich banderę jugosłowiańską.

Siedziba towarzystw założonych dla eksploatacji tych statków pozostaje w Anglii, jednakże statki będą płacić znacznie mniej załogom, ponosząc również mniej opłat socjalnych i podatków.

W Norwegii, gdzie teraz zapanował stan dziki, wobec braku nowej umowy zbiorowej, cysternowic „Mazorka” podniósł banderę peruwiańską.

HOLANDJA.

BUDOWA KANAŁU AMSTERDAM — REN.

Rząd holenderski jednogłośnie zdecydował przystąpić do budowy kanału Amsterdam — Ren, projektowanego od wielu lat. Kanał ten będzie posiadać głębokość, umożliwiającą żeglugę po nim nawet dużym statkom.

Koszt budowy obliczono na około 120 milionów mk. niem., czas zaś budowy na 6 lat.

REDUKCJE PERSONELU OFICERSKIEGO, ORAZ PŁAC W HOLLANDSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

„Holland - America Line” zwolniła ostatnio 34% młodszych oficerów swej floty w związku z unieruchomieniem części swego tonażu.

Oficerom, pozostałym na będących jeszcze w ruchu statkach, obniżono pensje o jedną kategorię stanowisk.



Marynarze z O. R. P. „Wicher” w Fun-chalu na Maderze.



Na przystani Yacht Klubu Polski w Gdyni. Siedzą od prawej: komandor Y. K. P. oddział Morsk — p. J. Unrug i wicekomandor p. J. Rummel.

DANJA.

Z ŻEGLUGI DUNSKIEJ.

Towarzystwo żeglugowe „Det Ostasiatisk Kompagni” w Kopenhadze zamknęło rok 1930 nadwyżką bilansową w wysokości 11.467.250 koron duńskich (w 1929 r. 17.100.000 kor.). Z nadwyżki tej towarzystwo wypłaca swym akcjonariuszom dywidendę w wysokości 8% (w 1929 r. 10%).

Flota towarzystwa składa się z 24 statków motorowych o łącznym tonażu 155.039 ton rej. brutto, przyczem przeciętny wiek tych statków wynosi 9 i trzy czwarte lat. Statki towarzystwa przewiozły w 1930 r. 960.000 ton różnych towarów, t. j. o 140.000 ton mniej, niż w roku 1929.

NIEMCY.

ODSZKODOWANIE ZA STATKI ZAJĘTE W PORTACH AMERYKANSKICH.

Pertraktacje, toczone się od lat kilku w sprawie odszkodowania za statki niemieckie, zajęte podczas wojny w portach amerykańskich, zostały wreszcie w roku ubiegłym zakończone. Układ, zawarty w tej sprawie, przyznaje Niemcom odszkodowanie w wysokości 74.243.000 dolarów, z czego na rzecz Hamburg — Amerika Linie wypadnie 38.801.000 dol. i na Norddeutscher Lloyd 27.311.000 dol., razem 66.112.000 dolarów. Przedsiębiorstwa te straciły w statkach zajętych im podczas wojny przez Stany Zjednoczone 500.000 ton rej. brutto.

Kwota 74.243.000 dolarów, ustalona na dzień 1.I.1929, na dzień 1.I.1931 wzrosła po oprocentowaniu jej na 5%, do wysokości 81.667.000 dol. — 343.000.000 Mk. Z kwoty tej Hapag i Lloyd otrzymują razem 316.000.000 Mk.

Warunki zapłaty zostały ustalone w sposób następujący: połowa płatna jest jednorazowo w gotówce, druga połowa zaś będzie uwzględniona w pięcioprocentowych ratach amortyzacyjnych przy spłacie długu wojennego Niemiec, należnego Stanom Zjednoczonym.

STAN LICZEBNY NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1930.

Na 1.I.1930 r. niemiecka flota handlowa liczyła 2454 jednostki, o łącznym tonażu 4.272.507 ton rej. brutto, przyczem statków poniżej 100 ton rej. brutto statystyka nie uwzględnia.

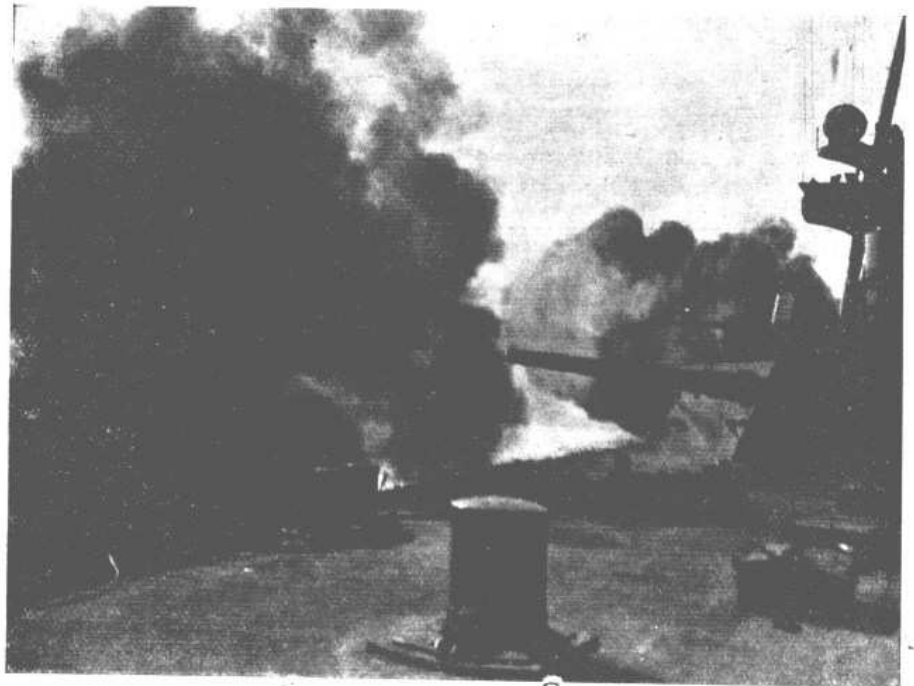
89,85% tej floty oparte było o porty morza Północnego, 9,92% o porty na Bałtyku i 0,23% o porty Nadrenji. 49,5% tonażu za port ojczysty miało Hamburg, 34,5% Brema i 4,18% Szczecin.

Jak wynika z poniższego zestawienia gros floty niemieckiej stanowiły statki parowe, ustępujące jednak pod względem przeciętnej wielkości statkom motorowym. Podział ich był następujący:

Rodzaj statków	Ilość	Ton rej. br.	Stos. proc. do całości	Przecięt. na wielk.
Parowe	1653	3.544.714	83,0%	2.145
Motorowe	161	534.421	12,5%	3.320
Zagłowe	349	89.923	2,1%	258
Holowniki	291	103.449	2,4%	356

Wartość księgowa całej niemieckiej floty handlowej wynosiła 854.027.000 Mk., z czego na flotę rybacką wypadało 34 miliony Mk.

W tym samym czasie światowa flota handlowa liczyła 68 i pół milionów ton rej. brutto.



Salwa z dział na krążowniku. Ilustracja ta daje pojęcie, jak wygląda w czasie boju pokład współczesnego okrętu wojennego.

MORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWA RYBACKIE.

W r. 1930 niemiecka morska flota rybacka, licząca 380 parowców, w ¾ stanowiła własność 11 przedsiębiorstw akcyjnych, do których należało 236 statków.

Dochód brutto tych 11 przedsiębiorstw wyniósł 11.279.000 Mk., dochód netto zaś 3.303.000 Mk., co pozwoliło im na płacenie dywidendy w przeciętnej wysokości 6,5%.

Kapitał tych przedsiębiorstw wynosił 35.068.000 Mk., czyli dywidenda stanowiła 11% kapitału.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

FINLANDJA.

OSOBLIWY ARMATOR.

Największym i jedynym na świecie armatorem, posiadającym flotę, złożoną wyłącznie ze statków żaglowych, jest Gustaw Erikson z Mariehamn (Finlandja). Jest on typem dawnego armatora, który sam dobiera załogę na swe statki i sam bardzo starannie dba o ich ekwipunek. Flota jego nie jest ubezpieczona i Erikson twierdzi, że inaczej nie mógłby on utrzymać w dzisiejszych czasach przedsiębiorstwa, ponieważ wszystko pochłonęłaby premia asekuracyjna.

Flota Eriksona składa się z 9 czteromasztowych i 6 trzechmasztowych barków, 1 fregaty, 2 barkentyn i 2 szkunerów. Żaden z nich nie posiada motoru pomocniczego.

Drugą osobliwością tej floty jest jej ciągle znajdowanie się w ruchu, mimo dzisiejszych, katastrofalnie niskich stawek frachtowych. Największe statki Eriksona wywożą z Finlandji drzewo do Afryki Południowej, skąd udają się do Australji i zabierają stamtąd zboże do Europy.

O statkach tych pisaliśmy w poprzednich numerach „Morza”, w związku z ich dorocznym wyścigiem na dystansie Australia — Europa.

BULGARJA.

NOWE BULGARSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE.

Z inicjatywy towarzystwa „Sassonow” w Braili, zostało utworzone nowe bułgarskie przedsiębiorstwo żeglugi morskiej i rzecznej. Przedsiębiorstwo to dysponuje następującymi statkami: „Sulucca” — 3.200 t., „Zaphira” — 1.600 t., „Joanna” — 1.600 t., „Edward - Lawrens” — 1.600 t., „Aunti - Marina” — 1.200 t., „Opka” — 790 t., „Larisse” — 1.109 t., „Vladimir” — 1.400 t., „Nina - S.” — 1.370 t., „Portolo” — Nr. 14 i Nr. 15 po 450 t. i „Teddiss” — 120 ton.

EGIPT.

UTWORZENIE PAŃSTWOWEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W roku ubiegłym zostało w Egipcie utworzone przedsiębiorstwo żeglugi morskiej p. n. „Aleksandria Navigation Company” z kapitałem £. 200.000. Z przedsiębiorstwem tem rząd zawarł umowę, na której podstawie egipskie koleje państwowe poruczają przedsiębiorstwu przewóz narazie czwartej części sprowadzanego z Anglii węgla, oraz wszelkich innych ładunków, pod warunkiem, że stawki frachtowe na te towary nie będą wyższe, aniżeli były w ostatnich latach na londyńskiej Baltic Exchange. Prócz tego również czwarta część towarów, sprowadzanych przez rząd z wszystkich innych krajów morzem, zapewniona została przedsiębiorstwu na tych samych warunkach, co transporty z Anglii.

Przedsiębiorstwo będzie otrzymywało od rządu subwencję, uzależnioną od ilości przewiezionych towarów, zarówno na zlecenie rządu, jak i firm prywatnych. Od tony prywatnego ładunku przedsiębiorstwo otrzymywać będzie 1 szyling 7¼ pensa za pierwsze 100.000 ton, 2 szylingi i ¾ pensa za następne 100.000 ton i 5 pensów od tony za dalsze 500.000 ton.

W ciągu r. b. przedsiębiorstwo ma uruchomić 2 statki, a w ciągu następnych 6 lat — 4 statki.

Zalogi statków w przeciągu 9 lat od powstania przedsiębiorstwa będą mieszane, poczem mają składać się wyłącznie z Egipcjan. Początkowo proponowano termin 7-letni, jednakże ze względu na protest przedsiębiorstwa, wskazującego na to, że Egipcjan trudno jest skłonić do zawodu morskiego, przedłużono go o 2 lata.

RÓŻNE.

BUDŻET MORSKI NA R. 1931/32.

Budżet Ministerstwa Przemysłu i Handlu na okres budżetowy 1931/32 w dziale dotyczącym spraw morskich i m. Gdyni wyraża się liczbami następującymi: dochody zwyczajne — zł. 5.791.890, wydatki zwyczajne — 7.069.583 zł., wydatki nadzwyczajne — 10.106.681. Razem wydatki wynoszą zł. 17.176.264, czyli 51% całego budżetu wydatków Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wynoszącego zł. 33.812.755.

Na dochody składają się: opłaty za rejestrację statków, książeczki żeglarskie, spisy załogi i czynności działu technicznego Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku — zł. 8.500, opłaty za koncesje na przedsiębiorstwa żeglugowe — zł. 390.000, opłaty za dzierżawę terenów portowych i nadbrzeży, korzystanie z dźwigów, urządzeń bunkrowych, za słodką wodę, składowanie towarów w hangarach portowych (1.799.100 zł.), opłat pilotowych i portowych (3.000.000 zł.), wynajem holowników (468.000 zł.) i t. p. razem na zł. 5.319.575 w Urzędzie Morskim w Gdyni, — zł. 70.880 w Morskim Urzędzie Rybackim i zł. 2.925 w Państwowej Szkole Morskiej.

Wydatki przedstawiają się jak następuje: Subwencje na popieranie handlu morskiego i maklerstwa, polskiej żegluga morskiej, sportu żeglarskiego, wydawnictw, propagandę morza, popieranie rozwoju rybołówstwa bałtyckiego i dalekomorskiego oraz przemysłu i handlu rybnego — zł. 1.695.000, utrzymanie Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku — zł. 95.017, Państwowa Szkoła Morska — wydatki zwyczajne — zł. 801.146, z czego na wydatki nawigacyjne zł. 156.970, wydatki nadzwyczajne — zł. 1.345.000, w czem zł. 45.000 na urządzenia gabinetów naukowych i zł. 1.300.000 za budowę nowego gmachu Szkoły.

W głównych pozycjach budżetu zwyczajnego Urzędu Morskiego w Gdyni figurują wydatki na roboty pogłębiarskie zł. 823.923, latarnie morskie zł. 43.825, wydatki naukowe i hydrografię zł. 266.970, remont i utrzymanie urządzeń portowych zł. 1.100.948 — razem wydatki zwyczajne — zł. 4.256.311. Budżet nadzwyczajny tego Urzędu wynosi zł. 2.749.120, przewidując większe kwoty na wykup gruntów pod budowę portu, rozbudowę mola północnego, budowę podręcznego magazynu i t. p. Koszty dalszej rozbudowy portu, przewidzianej w okresie budżetowym 1931/32 w wysokości zł. 16.947.000 mają być pokryte z pożyczki zapalczanej.

Morski Urząd Rybacki dysponuje budżetem stosunkowo niewielkim, przewidując wydatki zwyczajne w wysokości zł. 222.109 i nadzwyczajne — zł. 115.000.

Pozatem budżet Ministerstwa Przemysłu i Handlu przewiduje: na rozbudowę floty (spłata należności za już nabyte statki) zł. 4.547.561, na rozbudowę bazy morskiej floty rybackiej zł. 250.000,

na amortyzację i oprocentowanie pożyczek inwestycyjnych m. Gdyni zł. 1.100.000, oraz na dopłatę do P.P., Żegluga Polska" zł. 821.000. Ostatnia pożyczka uwzględniona jest w budżecie przedsiębiorstw i w sumie wydatków, przytoczonych na wstępie nie figuruje.

WYSOKIE ODZNACZENIE FRANCUSKIE DLA KONTRADMIRAŁA J. ŚWIRSKIEGO.

Dekretem Prezydenta Republiki Francuskiej nadany został kontradmirałowi J. Świrskiemu order komandorski „Zasługi morskiej” (l'ordre de la Merite maritime).

Jednocześnie z kontradmirałem Świrskim odznaczenie to otrzymali: admirał marynarki włoskiej książę Thaan di Revel, wice-admirał marynarki hiszpańskiej Yolí, kontradmirał marynarki norweskiej Berglund, kontradmirał mar. amerykańskiej Long, oraz belgijski minister komunikacji Lippens.

WYCIEZKI LIGI M. i K. NA WYSTAWĘ KOLONJALNĄ.

W lipcu r. b. Liga M. i K. organizuje dwie wycieczki na Wystawę Kolonialną w Paryżu. Wycieczka, która wyruszy z Warszawy w dniu 8 lipca uda się do Paryża i z powrotem drogą morską na statku „Pułaski” i trwać będzie dwa tygodnie, — wycieczka następna, mająca trwać od 11 do 19 lipca odbędzie podróż koleją. Szczegółowych informacji udziela Centrala Ligi, Warszawa, Nowy Świat 35, tel 315-88.

WYCIEZKA STUDENTÓW POLAKÓW TECHNIKI OKRĘTOWEJ PRZY POLITECHNICIE GDAŃSKIEJ „K O R A B”

Dnia 17 maja r. b. o godz. 23 opuścił Gdańsk wycieczka studentów Polaków techniki okrętowej w liczbie 15 osób, udając się do Włoch. Celem podróży jest zapoznanie się z włoskim przemysłem okrętowym, który w ostatnich latach rozwinął się bardzo szeroko, a w obecnej chwili buduje wielkie okręty transoceaniczne, łodzie podwodne i cały szereg okrętów wojennych z zastosowaniem najnowszych wynalazków i ulepszeń technicznych z dziedziny okrętownictwa.

Trasa wycieczki prowadzi przez następujące miasta: Warszawa, Wiedeń, Triest, Wenecja, Rzym, Neapol, Specja, Genua, Medjolan, Wenecja, Wiedeń, Warszawa i powrót do Gdańska dnia 7 czerwca b. r.

Dzięki uprzejmości władz i studentów włoskich Związek „Korab” otrzymał specjalne pozwolenie na zwiedzenie arsenału i stoczni wojennych w Trieście i Specji, które zazwyczaj są niedostępne dla osób cywilnych.

Wycieczka ta jest drugą wycieczką naukową Związku „Korab”. Pierwsza odbyła się w roku 1928 do stoczni francuskiej. Trasa jej prowadziła przez Niemcy, Belgję, Francję i zpowrotem. Nieścisły dzięki nieuzyskaniu pozwolenia na zwiedzenie stoczni niemieckich, uczestnicy wiedzili jedynie porty niemieckie.

Korzyści, jakie z pierwszej wycieczki wynieśli poszczególni jej uczestnicy, jak i cały Związek, były bardzo duże, ponieważ w Polsce niema jeszcze należycie rozwiniętego przemysłu okrętowego, gdzie mogliby przyszli inżynierowie uzupełniać swoje studia teoretyczne.

NOWE CZASOPISMO, POŚWIECONE SPRAWOM ŻEGLUGOWYM.

Coraz to większe zainteresowanie problemem budowy dróg i budowli wodnych w Polsce oraz konieczność ich stopniowej realizacji, wywołało potrzebę ujęcia tych prac w ramy periodycznego czasopisma, które ukazuje się p. t. „Polskie Drogi Wodne” (dawniej „Drogi Wodne w Polsce”).

W skład komitetu redakcyjnego tego czasopisma wchodzi: Prof. Dr. Adolf Sulgowski, Mecenat Antoni Bogucki Wice-Marszałek Senatu, L. J. Evert-Senator, Generał Brygady Stanisław Kwaśniewski, Poseł Dr. Tadeusz Wajnyński i P. Stefan Górski. Naczelna redakcja czasopisma pozostaje w rękach Inż. Rafała Mierzyńskiego.

STOPIEN „MORSKOŚCI” POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTW.

Według danych „Lloyds Register of Shipping” stosunek wielkości flot handlowych poszczególnych państw do ich zaludnienia przedstawiał się w roku 1927, jak następuje:

Na 1.000 mieszkańców danego kraju przypadało tonażu handlowego w tonach rej. brutto:	
1. Norwegja	1.065,8
2. Wielka Brytania i Irlandja	410,8
3. Holandia	386,6
4. Danja	308,6
5. Szwecja	231,2
6. Grecja	204,9
7. Stany Zjednoczone (łącznie z flotą wielkich jezior)	138,9
8. Kanada (łącznie z flotą wielkich jezior)	129,9
9. Australia i Nowa Zelandja	115,5
10. Włochy	90,0
11. Francja	85,2
12. Finlandja	71,7
13. Belgja	66,9
14. Hiszpanja	54,3
15. Niemcy	53,2
16. Japonja	48,3
17. Chile	43,3
18. Portugalia	42,8
19. Argentyna	25,3
20. Jugosławja	20,4
21. Brazylja	17,2
22. Sowiety	1,0

W Polsce w tym samym okresie wypadało na 1.000 mieszkańców 0,5 ton rej. brutto tonażu handlowego. Obecnie stosunek ten znacznie się poprawił i wynosi około 2 ton rej. brutto.

NAJSZYBSZE STATKI PASAŻERSKIE ŚWIATA

Według jednego z angielskich czasopism technicznych do najszybszych statków pasażerskich świata należą obecnie 2 parowce angielskie i 2 niemieckie, a mianowicie:

„Empress of Britain”, 40.000 ton rej. brutto, — 24 węzły, zbudowany kosztem £ 3.200.000.

„Empress of Japan”, 26.000 ton rej. brutto, — 21 węzłów, £. 1.800.000. —

„Europa” i „Bremen”, 50.000 ton rej. brutto, — 28 węzłów, zbudowane kosztem 67.000.000 Mk. za statek.

Prócz tych statków rozpoczęto budowę, względnie projektuje się następujące olbrzymy: jeden o 60.000 ton rej. br. za cenę £ 3.600.000 i dwa o podobnej wielkości, długości 310 metrów i szybkości 30 — 31 węzłów w cenie £ 4 — 4.500.000.

O PANOWANIE NA MORZACH PODBIEGUNOWYCH.

Doniedawna jeszcze zagadnienie, nazywane dziś polityką mórz lodowatych, nie istniało. Obejmowanie w posiadanie różnych obszarów dokonywane przez różne ekspedycje, a wyrażające się w zatykaniu swej flagi, nosiło raczej charakter symboliczny. Tymczasem obecnie kwestja władzy i posiadania wód i lądów w okolicach podbiegunowych i jest przedmiotem sporów, targów i wymiany not między rządami państw zainteresowanych i staje się ciekawem zagadnieniem międzynarodowem.

Najwięcej zainteresowania sprawą lądów i mórz podbiegunowych okazuje Norwegja. Jest to zrozumiałe, gdy się zważy, że niewielki ten kraj z eksploatacji okolic podbiegunowych ma, co roku około 200 milionów dochodu, a przeszło 100.000 jego obywateli żyje z rybółstwa i myślistwa w tamtych strochach.

To też Norwegja rozwija energiczną akcję dyplomatyczną. Zakłada protest przeciwko zajęciu wyspy Sverdrupa przez Kanadę i Ziemi Franciszka Józefa przez Sowiety, układa się z Duńczykami o punkt oparcia dla swego rybółstwa i myślistwa we Wschodniej Grenlandji.

Kanada i Sowiety na północy, a Nowa Zelandja na południu, wysuwają przeciw norweskim zabiegom inną politykę, znacznie mniej wymagającą trudów i kłopotów. Przeprowadziły one prosto na mapie wzdłuż swych skrajnych wschodnich i zachodnich granic linje do odpowiednich biegunów i ogłosiły obszary zawarte wewnątrz tych linii za sferę swych zainteresowań. Tę tak zwaną „zasadę wycinków” traktują poważnie i popierają Stany Zjednoczone i Anglja. Takie jednak załatwienie sprawy niewątpliwie krzywdziłoby ogromnie Norwegję.

Państwa, pragnące zastosować w życiu „zasadę wycinków” chcą jednocześnie albo zupełnie zabronić jakiegokolwiek eksploatacji obszarów, które im przypadną w udziale, albo też uzależniają ją od swej kontroli i koncesyj w takim stopniu, że wielka norweska flota handlowa musiałaby upaść. To też Norwegja jak najkategoryczniej sprzeciwia się „zasadzie wycinków”, wysuwając argument, że jedynie i wyłącznie gospodarcze wyzyskanie terytoriów podbiegunowych uprawnia do posiadania tych krajów. Przyznać trzeba, że norweski punkt widzenia jest bardziej życiowy i słuszny, niż „teoria wycinków”.

Ale co było powodem, że wielkie państwa nagle zwróciły uwagę na te bezładne okolice?

Nic innego, jak tylko powody gospodarcze i polityczne. Ziemie arktyczne i antarktyczne mają podobno cenne bogactwa w postaci minerałów (m. inn. węgiel), które z czasem, wobec postępu techniki, można będzie wykorzystać. Ponadto wyspy podbiegunowe mogą stanowić dobre punkty oparcia dla przyszłej komunikacji lotniczej. Wyspy te, wraz z wojny będą również świetnymi bazami operacyjnymi dla lotniczych operacji wojennych, co też prawdopodobnie jest jednym z najważniejszych powodów do ich obecnego opanowania.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

P. A. Cienciala w Stanisławowie. — Wyczerpującą bibliografię z zakresu spraw morskich w Polsce znajdzie Pan

w „Kronice o Polskim Morzu”, wydanej nakładem tygodnika „Polska Gospodarka”, Warszawa, Elekoralna 2. Cena księgarska zł. 25, cena dla członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz prenumeratorów „Morza” — zł. 17 (bez przesyłki), po nadesłaniu kuponu, który załączamy do niniejszego numeru „Morza”, jako premję dla naszych czytelników.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Henryk Bagiński — „Wolność Polski na morzu”, Warszawa 1931, Nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego, Str. 96.

Ukazała się na półkach księgarskich niewielka rozmiarami książka, omawiająca jedno z najbardziej kapitalnych zagadnień, które stanęły przed odrodzonym Państwem Polskiem. Wyszła z pod pióra wybitnego znawcy tematu, autora fundamentalnej pracy „Zagadnienie dostępu Polski do morza”, wyższego wojskowego, obdarzonego dużym temperamentem pisarskim obok treźwości i jasności sądów.

Praca dzieli się na dwie części. Pierwsza nosi tytuł: „Niemcy, a zagadnienie dostępu Polski do morza”, druga zaś mówi o znaczeniu portów polskich na Bałtyku.

Na wstępie autor omawia wysiłek twórczy, jaki w ciągu pierwszych lat swego istnienia dokonała na morzu odrodzona Polska i słusznie stwierdza, że ten właściwie wspaniały wysiłek, na jaki w tak stosunkowo krótkim czasie potraliliśmy się zdobyć, jest głównym powodem gwałtowności wystąpień niemieckich przeciw dostępowi Polski do morza. W pierwszych latach po wojnie „Niemcy ludzili się, że młode Państwo Polskie nie da sobie rady z trudnościami od wschodu i przędzej, czy później, padnie pod obuchem bolszewizmu, wobec czego Pomorze, Śląsk i Poznańskie będą mogły w łatwy sposób do nich wrócić”.

Rachuby te jednak zawiodły na całej linii. Polska nie tylko uporała się zwycięsko ze wschodnim najeźdźcą, ale tak-

„Mary — marynarz” w Warszawie. Szkoły morskie dla kobiet wogóle nie istnieją, a więc również i w Danji. Aby zostać pielęgniarką na statku trzeba być pielęgniarką zawodową. W sprawie „ośrodka morskiego” dla kobiet radzimy zwrócić się do Polskiego Związku Żeglarskiego, Warszawa, Czerniakowska 195.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



że stosunkowo szybko zdołała otrząsnąć się z wewnętrznych trudności gospodarczych, będących następstwem kilku lat wojny, jaka toczyła się na ziemiach polskich. Wówczas Niemcy narzucili Polsce wojnę celną w przeświadczeniu, że Polska, zamknięta od wschodu przez Sowiety, od zachodu zaś przez Niemcy, ugnie się pod tem nowym uderzeniem gospodarczem. Tymczasem znowu rachunek opierał się na złych elementach. Wojna celna z Niemcami pchnęła Polskę zdecydowanie na samodzielne szlaki handlu z zagranicą, ukazała temu handlowi drogę do odbiorcy zagranicznego przez morze. Po tym nowym zawodzie, jaki spotkał plany niemieckie, przyszedł okres wzmożonej często z prawdziwą furją kampanji antypolskiej. Naczelny zaś cel tej kampanji tak charakteryzuje anonimowy autor książki p. t. „Die Korridor — Gefahr” („Niebezpieczeństwo korytarza”), wydanej w r. 1930 w Monachjum przez czynniki, zbliżone do ministerjum spraw zagranicznych Rzeszy:

„Niemcy nie mają żadnego posłannictwa na zachodzie, mają zato obok swego zadania światowego zupełnie jasno zarysowane posłannictwo na wschodzie do wypełnienia. Jeżelibyśmy zawiedli w tej historycznej godzinie, będzie to nieszcześnie nie tylko dla nas, ale także i dla narodów wschodnich, dla których konieczny jest niemiecki most do Europy”.

Zacytowawszy ten wielce charakterystyczny ustęp, ppłk. Bagiński konkluduje:

„Niemcom jest potrzebny polski „korytarz”, aby stworzyć most niemiecki do Europy dla narodów wschodnich. Po co aż tak w liczbie mnogiej! Powiedzmy to wyraźnie pierwszy krok zniesienia „korytarza”, to może pierwszy krok do osiągnięcia wspólnej granicy Niemiec z Rosją? Rzeczywiście, cel wielki i dlatego Niemcy chcą coprędzej „potrząsnąć traktatem wersalskim”, by „skruszyć także podstawy Państwa polskiego”.

Następnie ppłk. Bagiński oświecla na podstawie dokładnej analizy historii Pomorza, geografji Polski i t. d., co to jest „wschód niemiecki”.

W drugiej części swej pracy ppłk. Bagiński mówi o Polsce, jako o „państwie bałtyckim”, o tem, że Polska od zarania swych dziejów była i jest państwem morskiem, a Gdańsk głównym portem Polski, wreszcie o rozwoju Gdyni, jako wyniku konieczności istnienia kilku portów na Bałtyku.

Ostatni rozdział książki poświęcony jest morskiej polityce Polski, przyczem autor udowadnia, że jedyną siłą, która może zapobiec niebezpieczeństwu najeźdu na Pomorze i zniszczeniu portów w Gdańsku i w Gdyni, jest silna marynarka wojenna, „gdyż własnego wybrze-



Płk. Inż. Henryk Bagiński.

że nie obroni się wyłącznie od strony lądu".

Pracę ppłk. Bagińskiego uzupełniają teksty memoriału feldmarszałka Hindenburga z lipca 1918 roku w sprawie zagadnienia niemieckich granic wschodnich, oraz memoriału ministra Groenera w sprawie budowy pancernika „A”, który ostatnio spłynął już na wodę.

Książka ppłk. Bagińskiego jest naturalnym przyczynkiem do oświecenia istoty celów, dla których Niemcy nie wahają się szantażować poprostu opinię świata strasząc ją widmem wojny. Książkę tę należy polecić jak najgoręcej uwadze Czytelników.

HENRYK TETZLAFF.

Władysław Skowron — „Emigracja sezonowa do Niemiec, jako zagadnienie społeczne i gospodarcze”. Str. 23. Warszawa 1931. Nakładem „Drogi”.

Bardzo ciekawa i pouczająca książka. Autor, zajmujący się praktycznie od wielu lat sprawą polskiej emigracji rolnej do Niemiec, daje w swej pracy, niejako skrót treściwy tego ważnego, a tak mało naogół znanego w Polsce zagadnienia.

Nasza sezonowa emigracja rolna do Niemiec jest typowym przykładem trumfu nieubłaganych praw ekonomicznych. Zwalczają ją Niemcy, borykający się z wielomilionowym bezrobociem w ośrodkach przemysłowych, usiłując nadaremnie skierować bezrobotnych robotników przemysłowych z miast do pracy na rolę, zwalczamy ją my sami, gdyż, wzmagając rolnictwo niemieckie dopływem taniego robotnika, tem samem, oczywiście osłabiamy nasze zdolności konkurencyjne. Jest ciekawą rzeczą, że sfery najzaciętszych hakatystów i polakożerców, wielkich posiadaczy ziemskich, ostro przeciwstawiają się próbom wstrzymania przez demokratyczne rządy niemieckie emigracji polskich „obieżyśców”, a nawet nie wahają się przyjmować do pracy przechodzących nielegalnie granice przybyszów z Polski.

Jednak pomimo różnych przeszkód emigracja ta istnieje, chociaż ujawnia tendencję do stałego spadku. Jak przekonywująco dowodzi autor, strony dodatnie tej emigracji, któremi są zmniejszenie bezrobocia o kilkadziesiąt tysięcy ludzi, oraz 60. milionów zł. rocznie przywożonych oszczędności*), bynajmniej nie równoważą ujemnych. A jest tych ostatnich sporo.

Z naszego punktu widzenia na pierwszy plan wysuwa się gospodarcze i kulturalne osłabienie zachodnich nadgranicznych powiatów. b. Kongresówki, z których rekrutuje się gros naszych sezonowców. Ludność tych powiatów, opanowana przez nałóg corocznych wyjazdów, nie troszczy się o stan swych gospodarstw, ograniczając się do przejadania oszczędności. Próby przerzucenia tej emigracji na województwa centralne i wschodnie załamują się wobec groźby masowego nielegalnego przekraczania granicy.

Ostatnio naszymi robotnikami-rolnikami zajęli się niestęchanie troskliwe komuniści niemieccy, usiłując drogą celowej i uporczywie przeprowadzanej propagandy, stworzyć sobie drogę wypadową do Polski. Ponieważ wysiłki te z powodu niskiego uświadomienia narodowego polskich „sezonowców”, zostają w wielu wypadkach uwięzione powodzeniem, należałoby pomyśleć o ja-

kiejs zdecydowanej kontrakcji, gdyż stwarzanie ognisk fermentów społecznych na naszych zachodnich kresach w dobie dążeń rewizjonistycznych Niemiec nie leży zupełnie w naszych interesach.

Jak wykazuje p. Skowron, pobyt zagranicą bynajmniej nie rozwija, ani nie rozszerza uzdolnień zawodowych polskich robotników sezonowych, spełniających zazwyczaj najpośledniejsze zmechanizowane funkcje w wielkich warsztatach rolnych. Są oni i pozostają bierną siłą roboczą, na czym cierpi widocznie poziom pozostawionych w kraju gospodarstw, zacofanych i zubożałych.

Ostatni rozdział poświęca p. Skowron sprawie podniesienia gospodarczego powiatów: wieluńskiego i częstochowskiego, dostarczających gros sezonowców i możliwościom odpowiedniego zużytkowania przywożonych z Niemiec oszczędności. Omawia autor konieczność podniesienia oświaty ludowej, rozbudowania sieci kas Stefczyka, wykorzystania wszystkich rynków zbytu. Są to zagadnienia trudne, ale możliwe do zrealizowania, i należy teraz oczekiwać od czynników miarodajnych, że sprawami temi, rzeczywiście pilnymi, się zajmą, równoważąc w ten sposób ujemny bilans tej emigracji, typowo zbudnej i szkodliwej dla naszego gospodarstwa społecznego.

Usprawiedliwić ją można tylko kryzysem, w jakim faktycznie znajdujemy się od roku 1920-go. Do kryzysu tego dołącza się obecnie kryzys emigracyjny i wielkie przeszkody, na jakie napotyka narazie wprowadzenie w życie racjonalnej polityki, kolonizacyjnej.

Byłoby ze wszech miar rzeczą pożądaną, aby autor rozszerzył skromne ramy swej pracy, tak pożytecznej i słusznej w swoich założeniach.

ST. KNAUFF.

Gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce, Stron 22, mapka 1. Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Cena 75 gr.

Broшура ta jest streszczeniem odczytu, wygłoszonego przez Gen. S. Kwaśniewskiego na wieczorze dyskusyjnym Ligi Morskiej i Kolonjalnej w dniu 30 kwietnia 1931 r., traktującego w sposób syntetyczny zagadnienie żegludgi śródlądowej w Polsce.

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że w Polsce odrodzenie żegludgi śródlądowej pozostaje w wielkiem zaniedbaniu. Nasze rzeki i kanały są tylko w niewielkiej mierze uregulowane, a znaczna ich część pozostaje w stanie zupełnie pierwotnym. Regulacja rzek postępuje naprzód żółtym krokiem, a stan ten zniechęca i odstrasza od eksploatacji.

Zadaniem broшуry jest utworzenie drogi w społeczeństwie, zrozumienie potrzeby rozwoju sieci wód śródlądowych, które w naszej kwitnącej i coraz sprawniej funkcjonującej maszynie państwowej stanowią tak ważne ogniwo.

Inż. Z. Dunin-Marcinkiewicz. Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, geograficznym i gospodarczym. Stron 11, tablic 4. Cena 1.75 zł.

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej wydana została ostatnio niewielka broшуra, omawiająca kwestję wolnego dostępu Polski do morza, której Niemcy poświęcają dużo uwag, potęgując z dnia na dzień propagandę, zmierzającą do odebrania nam Pomorza.

Ze względu na to, że sprawa Pomorza Polskiego w obecnej chwili żywo interesuje każdego Polaka, oraz że nacjonalistom niemieckim odebranie Pomorza od Polski wiąże z możliwością wznowienia wojny, obiektywne rozważenie tej sprawy jest konieczne dla każdego, kto dąży do zachowania pokoju w Europie, drogą uniemożliwienia Niemcom ich planów odwetowych.

Stanisław Poraj. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej. Warszawa 1931 r. Stron 31, mapka 1. Cena 1 zł. W ostatniej serii wydawnictw Ligi Morskiej i Kolonjalnej ukazała się pod tym tytułem praca autora „Walki o Pomorze” i „Rabusiów cudzych ziem”, poświęcona historii Pomorza.

Na podstawie kronik, autor m. inn. stwierdza, że kultura Słowian lechickich, osiadłych na rozległym wybrzeżu Bałtyku od Gdańska na wschodzie, aż po dzisiejszy kanał Kiloński na zachodzie, stała niezmiernie wysoko. W ten sposób przeciwstawił się on twierdzeniom propagandy, a niekiedy nawet nauki niemieckiej, która szczyci się misją kulturalną niemiecką na ziemiach ongiś Słowiańskich, misją której właściwym celem była nie chęć szczytu chrześcijaństwa wśród pogan, ale żądza łupu, żądza podboju bogatych ziem sąsiadów.

Walka ta, rozpoczęta w zaraniu naszych dziejów, trwa i nadal. Musimy o tem pamiętać, jeśli nie chcemy, by i ten ostatni strzęp, który pozostał nam z rozległego wybrzeża Bałtyku, został stracony.

Kmdr. ppor. dypl. R. Czeczott — „Obrona wybrzeża”, Warszawa, 1931 r. Wojskowy Instytut Naukowo Wydawniczy. Stron 260. Cena 8.50 zł.

Posiadanie własnego wybrzeża morskiego nakłada na Państwo obowiązek zabezpieczenia go przed napadem wroga, o ile państwo to nie chce się wyzbyć tak cennego i ważnego czynnika w jego rozwoju, jakim jest morze.

Pierwszorzędnego znaczenia zagadnienie obrony morskiej ujął w formie naukowego opracowania kmdr. ppor. dypl. Rafał Czeczott, w książce p. t. „Obrona wybrzeża”.

Właściwy wykład teorii współczesnej obrony wybrzeża poprzedził autor zażerpniętymi z wojny rosyjsko-japońskiej i światowej licznymi przykładami nowoczesnych bitew morskich, które roztrząsa i omawia z punktu widzenia wojskowego.

Praca podzielona jest na 7 części:

1) Wojna rosyjsko-japońska 1904 — 1905 r., 2) działania pod Dardanelami podczas wojny światowej, 3) obrona zatoki Finskiej i Ryskiej podczas wojny światowej, 4) organizacja obrony wybrzeża Flandrii, 5) organizacja obrony wybrzeża włoskiego podczas wielkiej wojny, 6) napady na wybrzeża, 7) współczesne rozwiązanie zadania obrony wybrzeża.

Zagadnienie obrony wybrzeża autor potraktował gruntownie i wszechstronnie, opierając się na źródłach i literaturze angielskiej, amerykańskiej, francuskiej niemieckiej, włoskiej i rosyjskiej.

Pierwsza z tej dziedziny praca w naszej literaturze wojskowej powinna obudzić zainteresowanie w pierwszym rzędzie sfer wojskowych, zwłaszcza marynarki wojennej oraz, ze względu na ciekawy temat i przystępne ujęcie, wszystkich, których obchodzi sprawa obrony własnego wybrzeża.

Książkę zaopatrzone w tablicę składu sił morskich państw wojujących, listę strat jednostek bojowych oraz wiele szkiców.

*) Liczba ta, podana przez autora, wydaje się nam stanowczo zawysoka.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

DELEGACJA LIGI M. i K. U PANA MARSZAŁKA SEJMU.

Dnia 27 maja r. b. Marszałek Sejmu, Dr. K. Switalski, przyjął delegację Rady Głównej Ligi M. i K. do spraw marynarki wojennej w osobach prof. dr. Niemczyckiego, inż. Ginsberta, kpt. Fularskiego, inż. Gierdziewskiego i mg. Krzwicka. Delegacja stosownie do uchwały Walnego Zjazdu w Gdyni, wręczyła Panu Marszałkowi memoriał w sprawie rozbudowy floty wojennej, oraz sprawozdanie z dotychczasowej działalności.

Z WYDZIAŁU MORSKIEGO L. M. i K.

W dniu 27 maja r. b. ukonstytuował się nowy tymczasowy Zarząd Wydziału Morskiego w składzie: Dr. Edward Łukaszkiewicz — Przewodniczący Wydziału, Komandor Stefan Frankowski — Przewodniczący Sekcji Marynarki Wojennej, Inż. Julian Ginsbert Sekretarz Sekcji Mar. Woj., Komandor Grzegorz Piotrowski — Przewodniczący Sekcji Żeglugi Handlowej, Karol Dębowski — Sekretarz Sekcji Żegl. Handl., Stan. Kosko — Sekretarz Wydziału.

W tym samym dniu został wybrany Zarząd Sekcji Żeglugi Handlowej w składzie: Komandor G. Piotrowski — Przewodniczący, Mieczysław Pogorzelski — Zastępca Przewodniczącego i Karol Dębowski — Sekretarz.

Sekcja ta została utworzona w dniu 20 maja r. b.

WIECZÓR DYSKUSYJNY L. M. i K.

W dniu 27 maja r. b. w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy ul. Nowy Świat 35, odbył się wieczór dyskusyjny, urządzony staraniem Zarządu Głównego Ligi. Referat p. t. „Państwowa Rada Żeglugaowa”, wygłosił p. E. Krzyżanowski.

Idea przewodnią referatu była konieczność powołania przez Państwo do życia organu, któremu powierzonyby całokształt spraw, związanych z śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce, a więc ich regulacja i eksploatacja, i t. p.

ZMIANY ZARZĄDÓW W ODDZIAŁACH

Oddział w Skarżysku. Na Walnem Zebraniu członków Oddziału w Skarżysku w dniu 28.III r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym: pp.: Inż. M. Tyszo — Prezes, Inż. Wisniewski — I Wiceprezes, Inż. A. Barczewski — II Wiceprezes, S. Parczewski — Skarbnik, S. Machel — Sekretarz, J. Eski — Gospodarz. Członkowie Zarządu pp.: Inż. I. Korzeniowski, Prof. Turno, A. Bugajski, A. Pacak, S. Panewczyński.

Oddział przy Tramwajach Miejskich w Warszawie. Zarząd Oddziału przy Tramwajach Miejskich w Warszawie na rok 1931, ukonstytuował się, jak następuje, pp.: Ryszard Bednarski — Prezes, Inż. Czesław Gil — Wiceprezes, Zdzisław Jankowski — Sekretarz, Małgorzata Leczkowska — Skarbnik. Członkowie pp.: Władysław Gomółko, Adam Kosztowski, Czesław Nowosielski, Janina Piasiecka, Wincenty Plewiński, Karol Szatkowski, Stanisław Szymborski.

Oddział przy Banku Rolnym w Warszawie. Zarząd Oddziału przy Banku Rolnym w Warszawie na rok 1931-32 ukonstytuował się w składzie następującym, pp.: Czesław Wszelaczyński — Pre-

zes, Bohdan Herbut - Hejbowicz — Wiceprezes, Konrad Zelechowski — Sekretarz, Henryk Malinowski — Skarbnik, Jan Chodorowski — członek Zarządu.

Oddział w Zgierz. Na posiedzeniu Zarządu w dn. 22 kwietnia r. b. Prezydium Zarządu Oddziału ukonstytuowało się

jak następuje, pp.: Dyr. Jakób Stefan Cezak — Prezes, Wiceburmistrz Leopold Zajackowski — Wiceprezes, Alojzy Wiczorek — I Skarbnik, Józef Janowski — II Skarbnik, Henryk Milczarek — I Sekretarz, Ewaryst Żwierzewicz — II Sekretarz.

ODEZWA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ODDZIAŁU L. M. i K. W PIŃSKU W SPRAWIE ODBUDOWY SPALONEGO SCHRONISKA LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Od kilku lat istnieje już, dzięki trosce ludzi dobrej woli Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w stolicy Polesia, kresowym Pińsku.

Duże są zadania Ligi. Winna ona krzewić ideę morską nawet tam, gdzie deszcz i studnia są jedynymi źródłami wody. Na Polesiu, gdzie obszary wodne są tak rozległe, działalność tej instytucji nabiera specjalnego znaczenia.

Powiada białoruskie przysłowie „koło gotowej kołody dobre ohoń kłasty” — (przy gotowej kłodzie łatwo ogień wznieść). Orientując się w nastrojach miejscowej ludności, Zarząd Oddziału w Pińsku, postanowił stworzyć w r. 1929 taką właśnie „kłodę”, która by ułatwiła niecenie ognia idei morskiej i poczucia obywatelskiego, jednocząc tych, co myślą i czują po polsku, zachęcając do pracy obojętnych, imponując twórczym wysiłkiem usposobionym niechętnie do poczynaniań polskich.

W lecie 1930 r. zostaje wzniesiona zbiorowym wysiłkiem miejscowego społeczeństwa piękna przystań Ligi nad brzegami Piny, jako właśnie ta symboliczna „kłoda”. Wewnątrz okazałego budynku znalazły pomieszczenie — klub wioślarski i sala restauracyjna. Dzięki pozyskaniu własnego lokalu reprezentacyjnego, poczęły się szybko rozwijać sporty wioślarski i łyżwiarski. Stworzenie w lecie r. b. wzorowej plaży miało dać podstawy rozwoju sportu pływackiego.

Stworzenie tej placówki pochłonęło 80 tysięcy złotych. Rozpoczynając budowę, Oddział posiadał w kasie dosłownie trzysta złotych. Dzięki jednak wytrwałości i dobrej woli, przezwyciężyło się wszelkie trudności. Na miejscu, gdzie do niedawna były zda się nieprzebyte moczary, stanęła okazała przystań z banderą polską. Uroczystość otwarcia i poświęcenia tej placówki polskiej na Kresach, na miejscu, gdzie jeszcze nie tak dawno widniały napisy: — „góworit” po polsku surowo się zabrania) stała się prawdziwym świętem dla wszystkich czujących i myślących po polsku, którzy widzieli w niej rezultat umacniania się i krzepnięcia pracy społecznej polskiej na dalekich wschodnich Kresach.

Jednak nie długo dane było miejscowemu społeczeństwu polskiemu cieszyć się swoim dziełem. Drugiego lutego r. b. zagrałszy pożar, wywołany przez przypadek, czy też złą wolę, zniszczył

owoc długich wysiłków. Z przystani pozostały tylko zgłiszczą i gruzy. Zniszczeniu nie uległ tylko budynek, stanowiący przystań dla łodzi.

Oddział Ligi M. i K. znalazł się obecnie w przykrej i trudnej sytuacji, będąc zmuszony do uregulowania zaległych należności z tytułu poniesionych kosztów budowy. Poza tem poczuwamy się do obowiązku niezwłocznego odbudowania zniszczonej placówki polskiej na Kresach, jako dowodu trwałości i żywotności polskich poczynań.

Dlatego też Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Pińsku z ufnością odwołuje się do Zarządu Głównego, do wszystkich Oddziałów bratnich, oraz do osób dobrej woli z gorącym apelem:

P o m ó z c i e n a m !

Pomoc ta pozwoli spłacić nam zaległe zobowiązania, oraz doprowadzić odbudowę do stanu, umożliwiającego zaciągnięcie długoterminowej pożyczki. Nie wątpimy, że ofiarnym wysiłkiem wszystkich członków i przyjaciół Ligi stanie niedługo w nowej, okazałszej szacie, nad brzegami Prypeci owa przysłówowa „kłoda” poleska, widoczny wyraz, rosnącego wśród społeczeństwa przywiązania do polskiego morza, budząc przez sport wodny ciężką i hart w młodym pokoleniu.

Łaskawie ofiarowane składki prosimy uprzejmie nadsyłać pod adresem: Poleski Bank Spółdzielczy w Pińsku, konto Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Pińsku.

Zarząd Oddziału Ligi M. i K. w Pińsku

(—) R. Rogowski

Prezes.

(—) Komandor por. W. Piotrowski

Skarbnik.

—

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej doceniając społeczne i kulturalne znaczenie zniszczonej placówki polskiej na Kresach Wschodnich popiera najgoręcej niniejszą odezwę, wzywając wszystkie placówki Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jak również przyjaciół naszej instytucji do materialnego poparcia akcji odbudowy zniszczonego Schroniska Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Pińsku.

(—) Gen. Dyw. G. Orlicz-Dreszer

Prezes Zarz. Główn. L. M. i K.

(—) Dr. W. Rosiński

Sekr. Zarz. Główn. L. M. i K.

(—) Kpt. Teodor Cybulski

Sekr. Gen. L. M. i K.

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU L. M. i K. W OSTROWCU KIELECKIM

Jednym z najbardziej ruchliwych Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonijalnej jest Oddział w Ostrowcu Kieleckim. Zarząd tego Oddziału, na którego czele od paru lat stoją jako prezes — p. S. Bratkowski i jako wiceprezes p. Inż. W. Gierdziejewski, przejawia niestrudzoną inicjatywę w akcji propagandowej na rzecz polskiego morza, przyczem — co godzi się specjalnie podkreślić — z zadań, jakie Oddział na siebie nakłada, wywiązuje się zawsze bardzo chlubnie.

Na jesieni r. ub. w okresie wzmóżonej akcji Ligi Morskiej i Kolonijalnej, skierowanej przeciw wystąpieniom osławionego ministra niemieckiego Treviranusa, Oddział Ostrowiecki zorganizował w dniu 7 września, wspólnie ze Stowarzyszeniem Rezerwistów i b. Wojskowych, imponującą manifestację protestacyjną przeciw wszelkim zakusom na całość granic zachodnich Rzeczypospolitej. Do manifestacji tej Zarząd Oddziału wezwał członków Ligi i ogół mieszkańców m. Ostrowca specjalnymi plakatami, rozlepionymi w większej ilości na murach miasta. Do opelu stawiło się blisko 400 członków Oddziałów, którzy wyruszyli pochodem z orkiestrą i ze sztandarem na czele z pod lokalu własnego na miejsce ogólnej zbiórki. Po wiecu, który zgromadził kilka tysięcy osób, pochód udał się na cmentarz, gdzie złożono wieńce na wspólnej mogile uczniów miejscowego gimnazjum państwowego, poległych w obronie Lwowa. Z ramienia Ligi Morskiej i Kolonijalnej złożył wieńiec p. inż. W. Gierdziejewski. Na wiecu rozdawane były ulotki, wydane przez Oddział L. M. i K. zawierające tekst przemówienia ówczesnego Prezesa Rady Głównej L. M. i K. p. Gen. R. Góreckiego, wygłoszonego podczas analogicznych manifestacji protestacyjnych w Warszawie.

W okresie „dwutygodnia propagandowego” Ligi, poza imprezami, zaleconym przez Zarząd Główny, Oddział rozpoczął zbiórki wśród obywateli wojew. Kieleckiego na budowę floty wojennej. Celem przeprowadzenia skuteczniejszej propagandy Oddział własnymi siłami, pod kierownictwem p. Inż. W. Gierdziejewskiego, wybudował na podwoziu samochodowym rodzaj modelu łodzi podwodnej, którą nazwano „Zew Ojczyzny”. Łódź ta

jeździła po ulicach miasta, budząc ogólne zainteresowanie. Pomysł puszczania na miasto „łodzi podwodnej” należy uważać za bardzo szczęśliwy, gdyż bezpośrednio po jej ukazaniu się w przeciągu kilku dni Oddział otrzymał szereg ofiar na budowę floty wojennej oraz zgłosiło się do Ligi szereg nowych członków.

Dnia 5 października r. ub., podczas uroczystości poświęcenia sztandaru Stow. Rezerwistów i b. Wojskowych, „Łódź podwodna” zamykała defiladę wszystkich oddziałów przysposobienia wojskowego, defilując przed wysokimi gośćmi J. E. Ks. Biskupem Bandurskim i p. Ministrem Boernerem, co było przyjęte z uznaniem przez obecnych.

Również w tym samym okresie Oddział urządził bezpłatny odczyt dla szerzej publiczności w sali kina „Czary”, który zgromadził około 600 słuchaczy. Odczyt p. t. „Sprawy morskie i zamorskie Polski” wygłosił delegat Zarządu



„Zew Ojczyzny” podczas przejazdu ulicami Ostrowca Kieleckiego.

Głównego, p. Stanisław Kosko; wyjaśnień udzielali poza prelegentem p. p. prezes Bratkowski i wiceprezes Gierdziejewski, poczem uchwalono jednogłośnie odpowiednią rezolucję.

Rezultatem akcji zbiórkowej na fundusz rozbudowy polskiej marynarki wojennej, rozpoczętej przez Zarząd Oddziału w październiku r. ub., bez żadnych przymusowych metod, jest zebranie w ciągu 6 pierwszych miesięcy blisko 6.500 złotych, które przekazane zostały na konto czekowe P. K. O. Nr. 30.680 przy Kierownictwie Marynarki Wojennej. Jeżeli się zważy na specjalnie ciężkie warunki gospodarcze w tym okresie, to należy uznać wyniki zbiórki za bardzo dobre. W sumie tej pokaźną kwotę, bo 4.400 złotych, stanowi ofiara Wydziału Powiatowego w Opatowie, uzyskana dzięki zabiegom Oddziału ostrowieckiego.

Nowy okres swojej działalności Zarząd Oddziału, wybrany ponownie przez walne zebranie, rozpoczął od wystawienia amatorskimi siłami trzyaktowej farsy B. Arnolda „Fruwająca dziewczyna”. Dochód z przedstawienia przeznaczono na fundusz rozbudowy floty wojennej oraz na pomoc dla bezrobotnych m. Ostrowca.

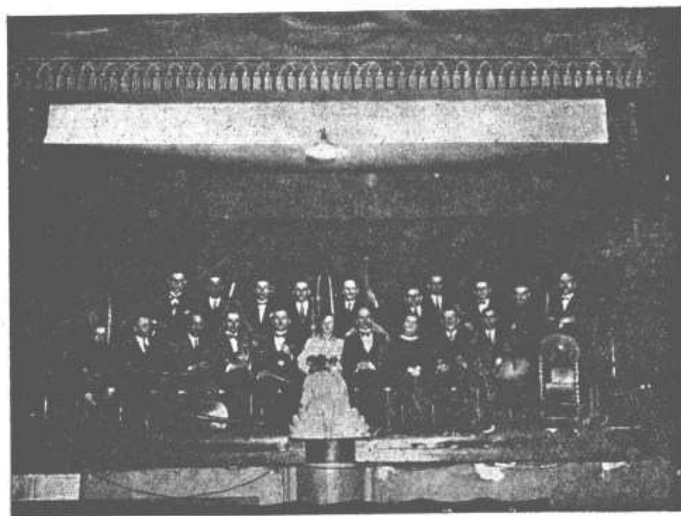
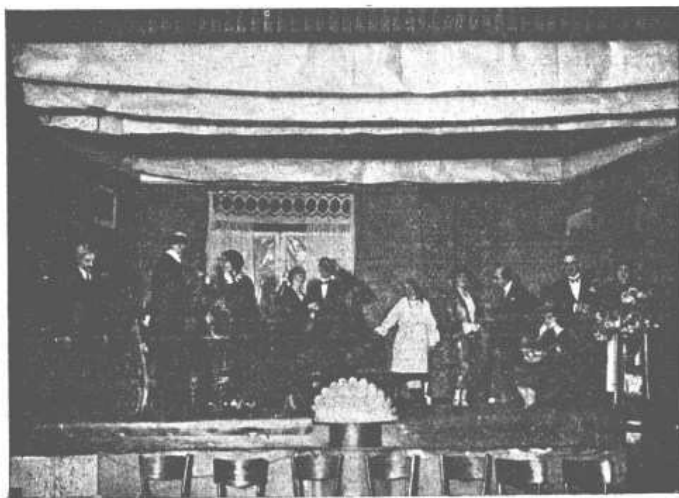
Impreza ta udała się znakomicie, w pierwszym rzędzie dzięki doskonałej grze aktorów w osobach p. p.: M. Gierdziejewskiej, St. Radwanowej, St. Łączkowskiej, J. Kawińskiej, I. Steigardowej, L. Ożdżyńskiej, M. Adamczyka, St. Górnego, St. Łubińskiego, J. Siemaszko, J. Dickmana i J. Pakkiewicz. Sztukę bardzo dobrze wyreżyserował p. Jan Gronwald. Prawdziwie artystyczną oprawę dekoracyjną dał jej p. T. Rekiwicz który także przygotował bardzo ładnie pod względem graficznym przedstawiający się program przedstawienia.

Widzowie, wypełniający w liczbie kilkuset osób salę, darzyli wykonawców hucznymi oklaskami za ich świetną grę. W czasie przerw przygrywała amatorska orkiestra symfoniczna pod batutą p. Walaska.

Impreza ta dała 800 złotych czystego zysku, który podzielony został zgodnie z przeznaczeniem.

Tak piękne i owocne wyniki akcji społecznej jaką prowadzi na terenie Ostrowca Kieleckiego i okolic miejscowy Oddział Ligi Morskiej i Kolonijalnej, powinny być mu bodźcem do dalszej, wyteżonej pracy.

T.



Z życia Oddziału L. M. i K. w Ostrowcu Kieleckim. Jedna ze scen farsy B. Arnolda „Fruwająca dziewczyna”, odegranej przez zespół amatorski członków L. M. i K. oraz amatorska orkiestra symfoniczna pod dyr. p. W. Walaską.



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

EGOIZM KRAJÓW ZAMORSKICH JEDNYM Z POWODÓW ŚWIATOWEGO KRYZYSU GOSPODARCZEGO

Kiedy zaczniemy badać bliżej stosunki ludnościowe wielu krajów Europy, uderzy nas przede wszystkim fakt dużej gęstości zaludnienia i stosunkowo znacznego przyrostu naturalnego.

Polska naprzykład, według danych z roku 1930, posiada na 1 klm. kw. przeciętnie 79 mieszkańców, podczas gdy Włochy 131, Niemcy 136, Belgia 260, Holandia 226, Czechosłowacja 102,9; Węgry 92, Austria 79 i Anglia 185.

Jeżeli znów z drugiej strony zaczniemy badać te same stosunki w szeregu krajów zamorskich, a przede wszystkim w krajach Ameryki Północnej i Południowej, Afryki i Australii, to znowu wyjdzie na jaw, że gęstość zaludnienia jest tam nieproporcjonalnie mała.

I tak: w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej na 1 klm. kw. przypada przeciętnie 14 mieszkańców; w Australii 0,8; w Argentynie 3,5; w Peru 4,5; w Brazylii 4,6; w Angoli i Mozambiku w Afryce 3, we Francuskiej Afryce Zach. 3,5; we Francuskiej Afryce Wschodniej 6; w posiadłościach angielskich w Afryce 5; w Kanadzie 1.

Jakkolwiek nie wszystkie z wymienionych obszarów nadają się w stu procentach na kolonizację białego, to jednakże nawet po odrzuceniu 50% z wymienionych terytoriów i tak pozostaje dziesiątki milionów kilometrów kwadratowych, na których z powodzeniem umieścić możnaby nadmiar przyrostu naturalnego mieszkańców Europy.

Skupianie się zbyt wielkich mas ludzkich na jednym niewielkim

terytorjum, krępuje rozwój gospodarczy przeludnionych krajów i wytwarza w konsekwencji powszechne zubożenie ludności.

Jest rzeczą wiadomą, że jednym z podstawowych czynników bogactwa narodów jest praca i że od racjonalnego wyzyskania tej pracy zależy dobrobyt społeczeństw. Umiejętnie rozplanowana praca, jak również i równomierne rozsiadlenie ludności — mogłyby w dużym stopniu przyczynić się do rozwiązania panującego dzisiaj kryzysu gospodarczego.

Należy pamiętać, że nawet w wypadku opanowania ostrego przesilenia gospodarczego, jakie przeżywa dzisiaj świat, przyszłość z żelazną koniecznością nieść ze sobą będzie nadal coraz nowe przesilenia ekonomiczne.

Wszyscy godzą się na to, że nadmierne w niektórych krajach uprzemysłowienie powoduje nastawienie produkcji danych krajów w dużym stopniu na eksport. Te kraje natomiast, które skazane są wyłącznie na opieranie swego gospodarstwa na rolnictwie, hodowli i płodach naturalnych, nie posiadając wzajemian potrzebnych na wymianę handlową towarów, zmuszone są rezygnować w mniejszym lub większym stopniu z wymiany towarowej z krajami uprzemysłowionymi.

Te właśnie elementy doprowadziły do olbrzymiego bezrobocia w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Niemczech i Anglii.

Analizując z kolei obroty handlowe wszystkich państw świata (dane za rok 1929) spostrzegamy, że na 66.073 miliony dolarów amery-

kańskich obrotów towarowych między państwami świata — Stany Zjednoczone Ameryki Północnej partycypowały sumą 9.502 milj. dol.; Anglia 9.454 milj. dol.; Niemcy 6.219 milj. dol.; Francja 4.243 milj. dol.; Belgia z Holandją 3.784 milj. dol. i Włochy 1.894 milj. dolarów.

Jak z tego wynika, w roku 1929 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej i 6 państw Europy wykazały się wspólnie 35.096 milionami dolarów obrotów handlowych, co stanowi 53% obrotów handlowych świata. Mimo takich dodatkowych pozorów dla życia ekonomicznego tych państw, wiemy, że duszą się one (z wyjątkiem Francji i niewymienionej w zestawieniu powyższem Szwecji) gospodarczo.

Co należałoby w takim razie podać na usprawiedliwienie panoszącego się kryzysu? Czy nasycenie konsumentów towarami? Czy brak pieniędzy u tych, którzy mogliby produkty nabywać?

Problem ten jest dzisiaj mocno pogmatwany i trudno jest znaleźć wyraźną nań odpowiedź.

Jedno jest jasne, a mianowicie to, że Stany Zjednoczone zdołały u siebie nagromadzić większość zapasów złota, oraz w nieproporcjonalny poprostu sposób uprzemysłowić kraj. Zatkęło to poniekąd dalszą ekspansję tego kraju, a nawet poważnie skurczyło jego wywóz. Z 5,2 miljarda dolarów wartości wywozu Stanów Zjednoczonych Am. Półn. w roku 1929 spadł on w roku 1930 do 3,8 miljarda dolarów. Eksport niemiecki w tymże czasie spadł do 1,3 miljarda marek niem.

Jednocześnie, tak w Stanach Zjednoczonych, jak i w Niemczech, skurczył się poważnie import. Między krajami Europy, a Stanami Zjednoczonymi wreszcie zawzięta walka o rynki zbytu. Anglia np. przed kilku miesiącami delegowała do krajów Ameryki łacińskiej swego następcę tronu, który pełnił tam rolę niejako generalnego rzecznika ekspansji handlowej Wielkiej Brytanii.

Źródło kryzysu gospodarczego świata tkwi, i to w dużym stopniu, w fakcie niedostatecznego wyzyskania pracy człowieka.

Tego rodzaju twierdzenie może się wydawać paradoksem, lub frazesem. Tak jednakże nie jest. Tyśiące bezrobotnych w przemyśle mogłoby stanąć z powrotem przy warsztacie, gdyby znajdowali się nabywcy na produkowane przez nich artykuły.

Skąd jednakże wziąć nabywców? powstaje nowe pytanie. Gdzie ich należy szukać? Oczywiście, że nie między milionami proletariatu wiejskiego i miejskiego. Oczywiście, że nie między biedakami, którzy, nie mając pracy, ani własnego gospodarstwa nie są w stanie pokryć kosztów, jakie

zostały zużyte na wyprodukowanie towaru, im potrzebnego.

Gdybyśmy mieli do czynienia z warunkami normalnymi, to jest takimi, że każdy człowiek mógłby za potrzebne mu towary dawać wzajemną produkcję swojej własnej pracy (mierzoną, tak, jak i dzisiaj pieniądzem), to bezsprzecznie nie byłoby takich powikłań ekonomicznych.

Dzisiaj jednakże jest taki stan rzeczy, że mamy rzekomą nadprodukcję towarów i jednocześnie mamy miliony ludzi na świecie głodnych i obdartych.

Temat, który na tem miejscu poruszamy, jest dotąd niedostatecznie oświatlany.

Kraje, rzadko zaludnione, zamiast ułatwiać imigrację na swe w wielu wypadkach odłogiem leżące terytoria — utrudniają napływ do siebie zdrowych sił ludzkich. Duszą się od nadmiaru bogactw ziemi i jej płodów, jednak z dziwnym uporem stosują zakazy imigracyjne.

Takie np. Stany Zjednoczone, lub Australia sprzeciwiają się wręcz imigracji, twierdząc, iż czynią to z powodów ochrony

rynku pracy. Te i inne państwa poza Europą wyobrażają sobie, że odcięcie się od przybyszów z Europy uchroni ich od klęski kryzysu gospodarczego, że zapamiętanie się w nierozsądnym egoizmie przyniesie im korzyści. Trzymają odłogiem olbrzymie obszary swych urodzajnych terenów w imię niewiadomo czego!

Argumenty, że przybysze osiedliliby się w miastach i okęgach przemysłowych, nie wytrzymują tutaj krytyki. Sprawa regulowania rozmieszczenia ludności w tych krajach powinna być bowiem dokonywana przez ich władze administracyjne. Francja umiała sobie np. jakoś poradzić z imigracją cudzoziemców. Francuskie urzędy pośrednictwa pracy bardzo dobrze dają sobie radę z „pilnowaniem”, aby górnik pracował w kopalni, rolnik na roli, a robotnik przemysłowy w fabryce: mowa tutaj o cudzoziemcach oczywiście.

Tylko racjonalne rozmieszczenie ludzi na świecie i zapewnienie im warsztatów pracy może uchronić ludzkość od ciągłych wstrząsów ekonomicznych, a co za tem idzie i od politycznych.

Dr. W. ROSIŃSKI.

O KURS PRZYGOTOWAWCZY DLA KOLONISTÓW

Liga Morska i Kolonialna, ściślej mówiąc jej główne biuro, zasypany jest stale najrozmaitszymi pytaniami, dotyczącymi się wyjazdu na tereny zamorskie, rolnictwa i hodowli, higieny kolonialnej, oraz spraw ekonomicznych. Pytającymi są inteligenci, wybierający się na tereny zamorskie, a krajem jakim najwięcej się interesują, jest Angola, gdzie mogą osiedlać tylko rolnicy, posiadający co najmniej 5 tysięcy dolarów.

Na podstawie rozmów, toczonej z kandydatami do wyjazdu, powstał plan utworzenia czterotygodniowego kursu przygotowawczego dla rolników, udających się na tereny zamorskie. Zapewniwszy sobie współpracę najwybitniejszych znawców terenów i spraw kolonialnych, Liga Morska ogłosiła otwarcie takiego kursu, w czasie którego przyszły kolonista mógłby się zapoznać z glebą terenu, jaki go interesuje, z uprawą, chorobami tropikalnymi, produkcją i zbytem, geografją gospodarczą, handlem kolonialnym i ewentualnym zainteresowaniem Polski produkcją danego terenu.

Naturalnie na wykłady takie mogliby uczęszczać ludzie in eli

gentni, do pewnego stopnia przygotowani, a tylko potrzebujący ścisłych danych o terenie ich interesującym.

Mogłoby się zdawać, iż tego rodzaju postawienie sprawy, przyjęte z wdzięcznością przez kandydatów na wyjazd za morze, powinno znaleźć uznanie społeczeństwa. Tymczasem cóż się dzieje? Oto krakowski „Kurjer Ilustrowany” zamieszcza taki artykuł:

„Gdyby istniał termometr dla miary nasilenia ludzkich pomysłów, to instrument ten przy zetknięciu z Warszawą napewno pękłby w drobne kawałki.

Takiej bowiem ilości projektów, jakie rodzą się w Warszawie na tle nieuctwa i manji pomysłów organizacyjnych, nie jest w stanie wyprodukować żadne inne miasto w Polsce.

Do ostatnich pomysłów warszawskich należy mocno reklamowany 4-tygodniowy kurs dla emigrantów udających się na tereny zamorskie. Pomysł tego kursu i jego realizację zawdzięczamy Lidze morskiej i kolonialnej.

W praktyce kurs taki przedstawiałby się następująco:

Nasz polski chłopiek, który nie

może gospodarować na 1/4 morgi, pragnąc uniknąć śmierci głodowej, sprzedaje swoją ziemię za nadzieję zdobycia kęsa chleba wśród obcych i nabywa po wielkich trudach „szyfkartę”.

Potem ów chłopiek pakuje swój dobytek do brudnego worka, zatyka łyżkę za cholewę buta i udaje się ze swoich Bubniszcz, czy Kurzego Dołu do Warszawy, gdzie w głównym biurze Ligi Morskiej i kolonialnej uiszcza opłatę za cykl wykładów.

Z przejęciem chłopiek wysłuchuje wykładu z dziedziny rolnictwa i hodowli, higieny kolonialnej, ekonomji, produkcji zbytu w krajach kolonialnych, geografji gospodarczej i t. p., co wszystko objęte jest programem kursu.

Po czterech tygodniach, chłopiek stwierdza z przerażeniem, że w Warszawie wyszły mu wszystkie dolary ukryte „za pazuchą” i nie ma z czem już jechać za ocean.

W ten sposób wszystkie wiadomości, nabyte na kursach, a specjalnie te o higienie tropikalnej, i o geografji gospodarczej, na nic mu już przydać się nie mogą. Jedynym zaś dla niego ratunkiem po stracie gruntu i pieniędzy jest chy-

ba przytułek dla włóczęgów w t. zw. „Cyrku”, dokąd i bez znajomości geografii, a przy uprzejmości policji i takby trafił.

Tak przedstawia się sprawa kursów z punktu widzenia praktycznego. Dziwić się tylko należy, że istnieją jeszcze ludzie, którzy wierzą w pożyteczność takich nonsensowych pomysłów.

Ludzie ci napewno nie widzieli nigdy nędzy i biedy polskiego emigranta i zdaje im się, że jest to człowiek identyczny z irlandzkim albo angielskim kolonistą o olbrzymim kapitale, który jedzie za ocean w celu znalezienia dogodniejszych warunków penetracji swoich pieniędzy.

Spytać więc tylko należy, poco fabrykuje się w Warszawie i to masowo tyle męczących nonsensów, jak ten 4-tygodniowy kurs dla emigrantów...”

Przytoczyliśmy ten artykuł w całości, jako przykład, co może napisać ktoś, nie mający nawet wyobrażenia o tem, o czym pisze. Tym „chłopkom”, o jakich pisze „Kurjer”, nie potrzeba kursów i wystarczy im instrukcja, udzielona tu przez Syndykat Emigracyjny, a za morzem, powiedzmy w Brazylii, przez tamtejsze organizacje.

Jeżeli taki „chłopiek”, wymyślony przez „Kurjer”, nie ma w kieszeni więcej ponad wartość czterech morgi, a więc plus minus 250 złotych, to niewiele ryzykuje, chociaż dla niego stanowi to dużo.

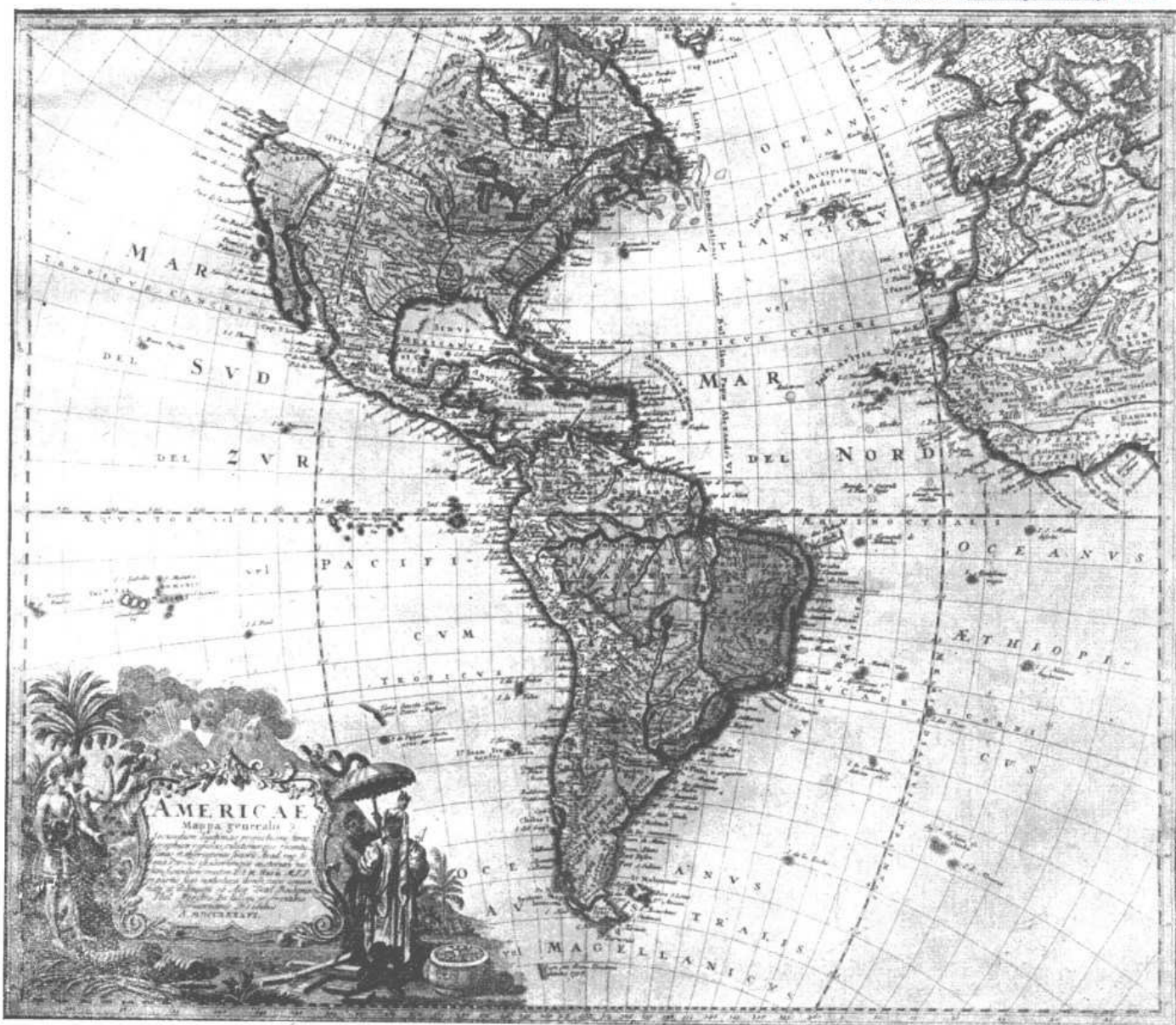
Inaczej jednak musi myśleć przyszły kolonista, który z dziesięcioma tysiącami, nie złotych, lecz dolarów, wybiera się np. do Angoli. Ten chce coś więcej wiedzieć ponad datę odjazdu okrętu i ktoś musi mu to powiedzieć. A skoro tak się złożyło, że Liga Morska i Ko-

lonjalna ma właśnie w swoim gronie ludzi, znających doskonale te tereny, dlaczegoż ma odmówić informacji tym, którzy jej potrzebują?

Czy jest tedy rzeczą słuszną szarpanie organizacji za to jedynie, że spełnia swoją powinność, zakreśloną statutem? Pocóż tedy to pajacowate oprowadzanie „chłopka” po Warszawie i szukanie dziury w całym?

Chyba dlatego, że Liga Morska i Kolonjalna ma swą główną siedzibę w stolicy, do której „Kurjer” Krakowski ma chorobliwą animozję! Za mały to jednak powód, aby wyszedłszy z zupełnie fałszywego założenia i bez zadania sobie trudu zbadania sprawy, napadać na organizację, pracującą szczerze dla dobra całego państwa, a nietylko dla znieprawdzonej przez „Kurjer” Warszawy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stara mapa obu Ameryk z roku 1746. (Ze zbiorów gabinetu morskigo Ministerstwa Przemysłu i Handlu).

POLSKIE BADANIA NAUKOWE W MONGOLJI

Głównym ośrodkiem kulturalnym kolonii polskiej w Chinach jest Charbin. Drugie, co do znaczenia w życiu tej kolonii i obrotów handlowych, jest miasto Hajlar, leżące w odległości około 100 km. od granicy syberyjskiej i o 748 km. na zachód od Charbina.

Do roku 1920 kolonia polska miała charakter wyłącznie urzędniczy, potem zaczęła się przekształcać w handlową. W miastach tych koncentruje się też całe życie intelektualne polskie. Na polu naukowym Polacy działali tam naogół nie wiele. Głównymi, a właściwie jedynymi pionierami na niwie nauki byli inżynier Kazimierz Grochowski, oraz Mikołaj Koźmin, założyciele międzynarodowego Towarzystwa „Manchuria Research Society”.

Towarzystwo to jest instytucją z językami obowiązującymi: chińskim, rosyjskim, angielskim, niemieckim i japońskim. Powstało w 1922 roku. Już w cztery lata później muzeum posiadało 40.973 eksponaty, a biblioteka przeszła 6.000 tomów. Towarzystwo dzieli się na sekcje naukowe, z których najważniejsze są: 1) sekcja zoologii i botaniki, 2) historii i etnografii, 3) lingwistyki i szereg innych. Biblioteka kompletuje druki polskie, które ukazały się na terytorjum azjatyckim.

Inż. Grochowski, który od sze-

regu lat prowadzi poszukiwania archeologiczne w Mandżurji, większą część swych zbiorów przekazał tej właśnie instytucji, pomijając w ten sposób muzeum krajowe. Tłumaczy się to faktem, iż poszukiwania archeologiczne w znacznej części prowadzi się na koszt „Manchuria Research Society”.

W badaniach swych inż. Grochowski zwrócił uwagę przede wszystkim na Hajlar, w którego okolicach, zresztą w okolicach o dość dużym promieniu, znajduje się mnóstwo bogactw przyrodniczych i wiekowych pamiątek historycznych i archeologicznych. O poszukiwaniach tych Grochowski podaje następujące szczegóły:

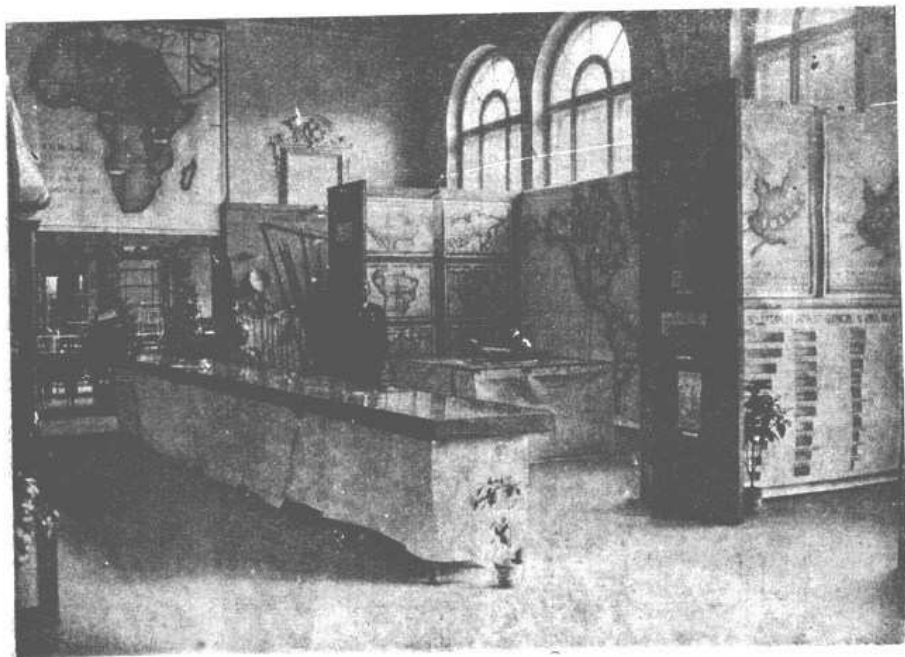
„Najciekawszymi pamiątkami archeologicznymi są pozostałości z epoki prawdopodobnie paleolitycznej, znalezione przeze mnie w kwietniu 1916 roku na brzegu jeziora Cagan Nor, w ziemi Czipczynów „Gul-Chuchu”, około 200 km. na pld. od Hajlaru. Woda tego jeziora wymywa z piaskistej wydmy mnóstwo strzał kamiennych, grubo ociosane kamienne siekiery, ostrza prawdopodobnie do dzid, kamienie w kształcie tłuczka do moździerza, których użycie jest niezupełnie jasny i t. d. Mnisi buddyjscy, z tuż obok znajdującego się klasztoru „Dzendziun Sume” opowiadali mi, że dawniej takich wyrobów kamien-

nych znajdowali o wiele więcej, aniżeli obecnie...”

Drugie takie znalezisko przedmiotów epoki prawdopodobnie paleolitycznej mamy koło samego Hajlaru... Znalezione strzały kamienne są bardzo ciekawe. Tutaj należy nadmienić, że epoka paleolityczna w Azji Wschodniej nie odpowiada zupełnie pod względem chronologicznym takiejże epoce w Europie.¹⁾

Młodsze pod względem chronologicznym, ale nie mniej ciekawe są ruiny tak zwanego grodu Dżyngis Chana, zbudowanego w rzeczywistości przez jednego z jego następców — Chana Chebilaja w roku, prawdopodobnie, 1260 po Chr. Ruiny te znajdują się w północnej części Burgi w widłach rzek Gana i Derbuła. Między prawym biegiem Gana i lewym biegiem Derbuła, na drugiej stronie rzeki Gan, stoi ów gród otoczony ze wszystkich stron wałem. Za czasów dynastji Juan był on, obok Pekinu, jedną ze stolic Chin. Przy poszukiwaniach archeologicznych, które tam prowadziłem, pierwszy raz w r. 1915, a drugi raz w roku 1924 odkopałem część fundamentów kilku wielkich budynków, możliwe, że świątyni. Budynki były pokryte dachówką formowaną na krągłakach, pokrytych płótnem. Zewnętrzna t. j. wypukła część dachówki pokryta glazurą o dość grubych rysunkach, i to w dwóch tylko barwach zielonej i niebieskiej. Przy poszukiwaniach znalazłem rozmaite przedmioty, wśród których najcenniejszymi są monety pochodzące z czasów cesarza Tchao - Dru (dynastja Tan) 618 — 626 rok po Chr. Najmłodsze monety pochodzą z czasów tatarskiej dynastji Liao, a mianowicie bite były przez cesarza Szihun w roku 1188 po Chr.²⁾

Ostatnią ekspedycją dokonaną przez inż. Grochowskiego, o jakiej mi wiadomo, jest wyprawa w głąb prowincji Hej Lun Drian dla geologicznego zbadania wulkanu Er-Ke-Szan³⁾ i poszukiwań grodziska, położonego w dolinie Chu - Er - Che (o którego istnieniu były dotąd bardzo nie-



Wystawa „Polskie morze i ziemia pomorska” w Warszawie. Dział Związku Pionierów Kolonialnych. W głębi mapy polskich eksploracji naukowych oraz rozmieszczenie wychodźstwa polskiego na kuli ziemskiej.

¹⁾ Na Kamczatce np. epoka kamienia panowała w głębi półwyspu jeszcze przed 50 do 60 laty, t. j. mniej więcej do 1870 roku.

²⁾ Książka p. t. „Polacy na Dalekim Wschodzie”. Charbin 1928.

jasne dane. Grodziska tego poszukiwały już przed kilku laty wyprawy naukowe niemiecka i angielska, lecz bez rezultatu. Grochowski rozporządzał pewnymi wskazówkami, zaczerpniętymi ze starych kronik mandżurskich. Lecz warunki miejscowe całkowicie się zmieniły. Ludność mandżurska, zamieszkująca kiedyś te okolice, zniknęła całkowicie, a z nią zniknęły i nazwy miejscowości, wspomniane w kronikach, o których nowoosiedla ludność chińska nie miała już najmniejszego pojęcia. Po długich poszukiwaniach trafiono ostatecznie na ślad grodziska.

„Badania wykazały, że miasto to musiało należeć w swoim czasie do centrów handlowych, a może i politycznych całego kraju. Prastary gród jest zbudowany w kształcie elipsy o obwodzie 2,5 km. Całe miasto otoczone potężnym wałem, umocnione było co kilkadziesiąt metrów basztami. Od strony północnej i południowej znajdowały się bramy wjazdowe otoczone w odległości 20 — 30 m. półokrągłymi wałami z wejściem bocznym, których za-

daniem było osłabić czołowy atak nieprzyjaciela”.

Jednym z ciekawszych znalezisk był skarb złożony z 92 monet brązowych i miedzianych z różnych epok, a świadczących, że miasto mogło mieć kilka epok rozkwitu i upadku. Nadto znaleziono szereg przedmiotów, służących do uzbrojenia i do domowego użytku, a pochodzących z wieku żelaznego. W okolicy grodziska pozostały do dalszego zbadania kamienie z napisami w nieznanym języku, a pozostawione na miejscu wobec spóźnionej pory i niemożności przeprowadzenia studiów przed końcem lata⁴⁾.

Poważną konkurencją dla akcji naukowej Grochowskiego są Niemcy. Ekspedycja niemiecka bawi obecnie w Charbinie celem ekonomicznego i naukowego zbadania Mandżurji, a rozporządzając olbrzymimi środkami finansowymi i poparciem dyplomacji, może stać się niebezpieczna dla dalszej pracy naukowej polskich badaczy na tym terenie. Mianowicie zachodzi obawa, że Niemcy podejmą zapoczątkowane przez Grochowskiego badania — a podejmą

je naturalnie w imieniu własnym i dla własnej korzyści. Już obecnie część przedmiotów, przywiezionych przez Grochowskiego — zwłaszcza monety, jest badana nie tylko w Charbinie, lecz i w Berlinie. Jest to moment nie bez znaczenia.

Do wielkich trudności, które trzeba było przezwyciężyć, w czasie wyprawy zaliczyć należy w pierwszej linii ustawiczne deszcze, bezdroża, po których się posuwano, i chunchuzi⁵⁾. Najważniejszym tematem rozmów pomiędzy krajowcami są właśnie napady i rabunki chunchuzów, zdarzające się niemal codziennie. Częstokroć ekspedycja polska musiała zbaczać z obranej drogi, kołować — jedynie dlatego, że wynajęci Chińczycy obawiali się spotkania z uzbrojonymi bandami. Do spotkania wszakże nie doszło.

W skład ekspedycji wchodził wyłącznie krajowcy. Z Polaków, prócz inż. Grochowskiego, był jedynie G. Sadkowski, założyciel Sekcji Orjentalnej przy Związku Młodzieży Polskiej w Charbinie — pierwszego w Chinach zrzeszenia polskiego, poświęconego badaniu kwestyj wschodnich.

S. PRZEWALSKI.

³⁾ Położony koło 400 km. na pł. od Charbina.

⁴⁾ Wychodźca „Polska ekspedycja naukowa do prowincji Hej-Lun-Dzian „Gazeta Warszawska”, 18.I. 1931 r.

⁵⁾ Chunchuzi — bandyci chińscy.

PRZYCZYNKI DO DZIEJÓW KOLONJALNYCH FRANCJI MADAGASKAR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Celem dopełnienia obrazu francuskiej polityki kolonialnej w zakresie protektoratów, należy omówić również proces ustalania się protektoratu nad Madagaskarem, chociaż wyspa ta została z czasem anektowana i stanowi dziś zwykłą posiadłość kolonialną.

Stosunki Francji z Madagaskarem sięgają XVII wieku i wiążą się z polityką Richelieu'go i Colbert'a. Francja miała tu drobne posiadłości, w pobliżu zaś dwie niewielkie wyspy: Ile de France, dziś Mauritius, która po wojnach napoleońskich przeszła pod władztwo angielskie, oraz Ile Bourbon, dziś Reunion, która do dziś jest posiadłością francuską.

Ścisłejsze stosunki między Francją a Madagaskarem nawiązują się jednak dopiero w wieku XIX. Rząd Napoleona III traktatem z 12.IX 1862 r. wzajemnie korzyści ekonomiczne uznał królem Madagaskaru Radamę III, chociaż był on tylko władcą plemienia Howa. Wdowa po nim Ranawalo II, uzyskała potwier-

dzenie godności królewskiej w traktacie z 1868 r.

Niebawem jednak wskutek przekraczania przez jej rząd prze-



Otwarcie Wystawy Kolonialnej w Paryżu. Przyjazd Prezydenta Republiki Francuskiej na teren wystawy. Fot. S. Londyński.



Wystawa Kolonialna w Paryżu, Dział Kongo Francuskiego.
Fot. S. Londyński.

pisów traktatu, jak również antyfrancuskiej akcji, prowadzonej przez Anglię za pośrednictwem swych misjonarzy. Francja zmuszona była przeprowadzić ekspedycję, która skończyła się podpisaniem traktatu z 17.12.1885 z nową królową Ranawalo III. Uznając władzę królowej nad całą wyspą, Francja narzuca jej swój protektorat w formie ogólnie przyjętej dla tego stosunku. Wykonanie traktatu następczo Francji dużo trudności ze względu na złą wolę królowej i jej ministrów, tudzież działalność misjonarzy i agentów angielskich, którzy nie zmienili swej taktyki, mimo że Anglia w konwencji z 15.8.1890 r. wzamian za zrzeczenie się przez Francję pretensji do Zanzibaru uznała protektorat francuski nad Madagaskarem według traktatu z 1885 r.

To też, gdy 14 listopada 1894 r. Minister Spraw Zagranicznych, Hanotaux, złożył w Izbie Deputowanych deklarację, stwierdzającą systematyczne gwałcenie praw Francji na Madagaskarze, izby odpowiedziały uchwaleniem 65 milionów franków na koszty ekspedycji, która pod wodzą generała Duchesne skończyła się narużeniem królowej nowego traktatu z 1.X.1895 r. Madagaskar miał pozostać państwem niezależnym, ale protektorat ustanowiony tym traktatem wprowadzał nader ściśle zespolenie wyspy z Metropolią. Jest to jeden z rzadkich traktatów, w którym termin „protektorat” jest wyraźnie wymieniony. Nie dość na tem: mowa tam o protektoracie „ze wszystkimi następstwami”. Formuła ta upoważniała Francję do odparcia pretensji państw trzecich wrzące, gdyby dążyły one do ograniczenia jej władzy, jako protektora, argumentem, że dane atrybuty zawar-

te są w owych, przewidzianych w traktacie następstwach.

„Czyż to wyrażenie, powiedział Hanotaux — nie pozwala nam pójść tak daleko, jak się nam będzie podobało? Któż oprócz nas samych oceni, jakie są następstwa protektoratu? jeżeli zechcemy, według rozpowszechnionego dziś wyrażenia, wykonywać protektorat bardzo ścisły (tres étroit), to czyż ta forma nie jest przewidziana między następstwami?”

Porównując traktat z 1895 r. z traktatem z 1885 r., możemy stwierdzić, że zawiera on bezpośrednio uzależnienie protegowanego. Podczas gdy pierwszy traktat formułował kompetencje protektora w dziedzinie polityki zagranicznej w dość ogólny sposób: „Rezydent będzie kierował stosunkami zagranicznymi Madagaskaru” (art. 2), to traktat z 1895 r. dodaje: „Rezydent Generalny będzie obowiązany do utrzymywania stosunków z przedstawicielami państw obcych” (art. 3). Traktat z 1885 r. w art. 12 jasno zaznacza niezależność od protektora w zakresie udzielności wewnętrznej, traktat z 1895 r. natomiast w art. 5 poddaje administrację wewnętrzną kontroli rezydenta, a, zobowiązu-



Z wystawy kolonialnej w Paryżu. Kopia jednej z ulic Tunisu.
Fot. S. Londyński.

jąc zgóry królową do zgody na wszelkie przedsięwzięte przez Francję reformy, które zresztą nie są wcale sprecyzowane, właściwie redukuje do minimum udzielność państwa protegowanego. W pierwszym traktacie rząd francuski zastrzegł sobie prawo okupacji wojskowej tylko pewnego, ściśle określonego terytorium, traktat zaś z 1895 r. uprawnia Francję do utrzymywania sił zbrojnych na całym Madagaskarze. Bardzo ważny jest w nowym traktacie art. 6, zastrzega on, że „ogół rozchodów na usługi publiczne Madagaskaru i koszty długu będą pokrywane przez dochody z wyspy”. Miało to na celu, podobnie jak i zakaz zaciągania przez królową pożyczek bez zgody rządu francuskiego, zaakcentowanie wobec opinii francuskiej, że Francja nie będzie ponosiła żadnych ciężarów z tytułu tego protektoratu.

Do traktatu dołączony był aneks, który postanawia między innymi rewizję ustawodawstwa hawajskiego w kierunku umożliwienia Francuzom nabywania własności ziemskiej na Madagaskarze; myślą autorów traktatu było, że prawo to nie rozciąga się na cudzoziemców.

Po zawarciu traktatu objawiła się we Francji silna tendencja do aneksji Madagaskaru, zwłaszcza, że rząd hawajski znowu utrudniał działalność rezydenta francuskiego. Powstała koncepcja posesji, t. j. aneksji wobec zagranicy, a zwykłego protektoratu w stosunkach wewnętrznych. Wydano szereg dekretów: o przekazaniu administracji Madagaskaru Ministerstwu Kolonii, o uregulowaniu władzy Rezydenta Generalnego i t. d. Ostatecznie królowa Ranawalo III pod presją rezydenta Laroche'a podpisała 18.I.1896 r. deklarację, w której zgodziła się na wzięcie w posiadanie wyspy przez rząd francuski na warunkach, które były powtórzeniem postanowień traktatu z 1895 r.

Wzięcie w posiadanie Madagaskaru, rząd francuski notyfikował rządowi innych państw notą z 11.II.1896 r., ograniczając się do stwierdzenia, że „wskutek przeszkód, zaszłych na Madagaskarze w wykonywaniu protektoratu, rząd Republiki został zmuszony interwenjować orężnie... dokonać okupacji wojskowej wyspy i wziąć ją ostatecznie w posiadanie.” Żadne państwo nie zaprotestowało. Stany Zjednoczone tylko zażądały zakomunikowania nowego traktatu

między Francją a Madagaskarem. Gabinet Leona Bourgeois odpowiedział, że utrzymanie traktatów naje się pogodzić z nową sytuacją Madagaskaru, wobec której wolność działania Francji musi być zupełna.

6 sierpnia tegoż roku Izby przyjęły projekt Ministra Spraw Zagranicznych, Hanotoux. Projekt

ten stał się ustawą z 8.VIII. 1896 r., na mocy której Madagaskar stawał się kolonią francuską. Ranawalo II pozostawała królową, faktycznie jednak była tylko funkcjonariuszką Republiki. Ta normalna sytuacja nie mogła trwać długo. Generał Galiéni, wysłany we wrześniu 1896 r., a łączący w swem ręku wszelkiego rodzaju

władzę, złożył ostatecznie z tronu Ranawalo III, która została wywieziona najpierw na Réunion, a potem do Algieru.

Taki był kres protektoratu, który, przez 10 lat ustalając się na Madagaskarze, nie mógł tam wydać pomyślnych wyników i musiał ustąpić miejsca aneksji.

BOLESŁAW CELIŃSKI.

POLITYKA KOLONJALNA WŁOCH

Mówiąc o polityce kolonialnej Italji, należy odrazu stwierdzić, iż jest ona ściśle związana z polityką wewnętrzną, przejawiającą się w dążeniu do całkowitej niezależności (jakkolwiek nie samowystarczalności) gospodarczej, a zatem także do rozbudzenia wszystkich twórczych sił narodu, po to, by je pchnąć na zdobycie terytoriów kolonialnych, których potrzeba jest gwałtowna wobec przeludnienia Italji. Narazie jednak Italja zadawała się z konieczności ideą opanowania nawet zbrojnego i przyswojenia gospodarczego już posiadanych kolonii oraz na pokojowej penetracji sąsiedzkiej, której kierunek oznaczony jest na mapach z jednej strony przez ścisłe określenie granic z sąsiadującymi koloniami państw europejskich z drugiej — przez brak tych granic w stosunku do terytoriów sąsiadujących afrykańskich, bez ściśle określonego białego posiadania. Takie granice nieokreślone znajdują się w Libji, na południu Tripolitanji i Cyrenajki, oraz na południowo-wschód od nadbrzeżnej części Erytrei zwanej Dankalją, jak również na północo-wschód od Środkowej Somalji. Obie te nie wytknięte granice dają wylot na Etyopję, w której już obecnie ostatnia zmiana dynastji wywołała wzmocnienie wpływów włoskich.

Pierwsza zaś z tych nie zamkniętych granic ma poprzez Libję perspektywę na Saharę a dalej na jezioro Czad z krainą Tibesti na północy, do której, jak się zdaje, schroniły się niedobitki tubylców z Trypolitanji i Cyrenajki po zajęciu przez Włochów Fezzanu i Kufry. W tym kierunku skrzyżują się w dalszej przyszłości interesy włoskie z francuskimi projektami unifikacyjnymi, które wyrażają się w projekcie przeprowadzenia linii kolejowej przez Saharę właśnie do rejonu Czad, uważanego za francuską sferę wpływów, i w dążnościach francuskich do zjednoczenia administracji kolonii afrykańskich, przyczem administracja ta

miałaby objąć właśnie także krainę Tibesti i jezioro Czad. Narazie projekty francuskie co do linii kolejowej przez Saharę napotykały na sprzeciw włoski z powodu linii karawan, które obecnie przecinają posiadłości włoskie w Libji, a które z przeprowadzeniem kolei byłyby ponieczone. Trzecim wreszcie punktem, wywołującym niezadowolenie Włochów, są dążności administracji kolonialnej francuskiej do nacjonalizowania Włochów osiedlonych w Algierze i Tunisie, a których polityka włoska uważa za Włochów, pracujących zagranicą, przyczem pewne zarządzenia z dziedziny ubezpieczeń i opieki społecznej zdążają do stałego związania ich z krajem macierzystym.

Jeśli zaś dają się słyszeć głosy pewnej zawiści względem Francji, która, nie mając dosyć ludzi u siebie posiada olbrzymie imperjum

kolonialne, jeśli daje się czasem do zrozumienia, że Tunis powinien należeć do Włoch, gdyż w Tunisie mówi się więcej po włosku niż po francusku, trudno się temu dziwić wobec faktów, że 42-miljonowa ludność Włoch mieści się na przestrzeni mniejszej od Polski i pozbawionej surowców, że „sen o Ameryce już się prześnił” i że trzeba znaleźć ujście dla nadmiaru rosnących sił narodu.

Jednak takie głosy, jak ostatnio cytowany, nie mają, jak się zdaje, nic wspólnego z polityką rządu. Rząd ten, o ile można sądzić z faktów takich jak wspomniane już zdobycie Fezzanu i Kufry, pewne rozszerzenie (wskutek układu z Anglią) posiadłości Somalji, graniczącej z Etyopją, (dokąd udawał się niedawno książę Abruzzów), oraz umieszczenie tubylców w Trypolisie i Cyrenajce, na przeznaczonych dla nich terenach dla umożliwienia kolonizacji białych, wreszcie znaczne nakłady, czynione zwłaszcza w obu ostatnich kolonjach — wszystko to dowodzi, że rząd faszystowski przede wszystkim stara się stanąć silną stopą na terenach już zdobytych, co, o ile chodzi o obie kolonie libijskie, przedstawia niemałe trudności.

Równocześnie, lecz w spokojnem tempie przeprowadza się zagospodarowanie Erytrei i Somalji, które granicząc z Etyopją, zamykają wraz z Somalją angielską jej wyjście (Etyopji) do morza i dlatego znaczna część handlu Abisynji (Etyopji) musi przechodzić przez wybrzeże, należące do Włoch. Zresztą — granice z Etyopją są nieokreślone, a przyszłość może się różnie ułożyć! Narazie jednak jest spokój a nawet przyjaźń. Pamiętajmy jednak, że włoska penetracja odbywa się w napół pustynnych terenach Libji i w malarycznej Erytrei, że więc warunki pracy kolonialnej Włoch są bardzo ciężkie. Że zagospodarowanie włoskich kolonii nie jest łatwe, świadczy o tem następujące cyfry budżetu na rok 1931-32, zaczerpnięte

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Buenos Aires. Pomnik Kolumba.

z lutowego numeru czasopisma „Gerarchia”. Z funduszy państwowych przeznaczono dla Trypolitanji 167.000.000 lirów, dla Cyrenajki 182.700.000, dla Erytrei 20.700.000, dla Somalji 45.000.000. Ze sprawozdania przedłożonego Izbie deputowanych wynika ponadto, że dochody własne Trypolisu wyniosą 84.300.000, a ponadto 8.000.000 przeznaczonych na cele kolonizacji, tak iż cały budżet tej kolonii po stronie dochodów na r. 1931-32 wyniesie 259.900.000. Własne dochody Cyrenajki wyniesie mają 45.680.000, czyli cały budżet po stronie dochodów tej kolonii obliczono na 228.380.000.

Z kwoty dochodu Trypolitanji 160.600.000 przeznaczono na wydatki wojskowe. Ta sama pozycja dla Cyrenajki wyniesie 143.500.000.

Obie te cyfry zdają się wskazywać, że kolonie libijskie dalekie są jeszcze od uspokojenia. W Erytrei i Somalji stosunek wydatków wojskowych do reszty jest daleko lepszy.

W Erytrei na 43.000.000 przewidzianych wydatków, na wojskowość wypada około 17.000.000, w Somalji zaś na 68.5 milj. przewidzianych wydatków, na wojskowość przypadnie tylko 15.398.000, przyczem dochodowość tych kolonii jest w stosunku do powierzchni znacznie lepsza, co tłumaczy się głównie ich gęstością zaludnienia i bardziej uregulowanymi stosunkami. Mianowicie według danych z 1928 r. zaludnienie Trypolisu przy powierzchni około 900.000 klm.² wynosi tylko około 550.000. W Cyrenajce przy powierzchni około 600.000 klm.² ludność wynosiła około 225.000.

Powierzchnia Erytrei wynosiła 119.000 klm.², a ludność około 393.000. W Somalji odnośne cyfry były 490.000 klm.² i 900.000 ludności.

Z ostatnich sprawozdań, prze-

łożonych izbom przez rząd, wynika, że państwo włoskie dokłada do swych kolonij około 450.000 lirów rocznie; jednak te wydatki w ciągu ostatnich lat zmniejszają się z roku na rok, głównie wskutek ulepszeń administracji, mniej zaś narazie wskutek wzrostu dochodów samych kolonij. Z tych samych sprawozdań wynika, że w Trypolitanji tylko w ciągu 2-ch lat 1928-30 — na budynki, zadrzewienie i irygacje wydano prawie 93,5 milj. lirów, przyczem do końca r. 1930 osiedlono na koncesjach t. zw. terenów domenalnych tylko 734 rodziny o składzie 2814, przyczem inny sposób kolonizacji (spontanicznej) okazuje się niemożliwy, prawdopodobnie wskutek oporu miejscowej ludności oraz trudnych warunków terenowych, wydm piaszczystych i konieczności ich zadrzewienia.

Ilość terenów dotąd upaństwowionych, „zdomenjowanych” i przeznaczonych na koncesje, jest stosunkowo niewielka i wynosi w Trypolitanji około 200.000 ha. Rozdano zaś około 100.000. W Cyrenajce przeznaczono na koncesje 45.000 ha., z których rozdano około 14.300 ha., oprócz tego w prywatnych rękach 60 kolonistów znajduje się około 5.300.000 ha.

Widzimy więc, że w stosunku do kosztów powierzchni kolonizacyjna Libji jest niewielka. Głównymi produktami rolnymi są tu tytoń, henna, zboża strączkowe (soja) oliwki i w pewnych okolicach banany. Dobrze udaje się chów bydła (o ile są pastwiska) a zwłaszcza owiec. Najważniejsze przemysły, to wydobywanie soli, gąbek, oraz przygotowanie konserw rybnych, a zwłaszcza tuńczyka. Kapitał inwestowany w przemyśle obliczają na 128 milionów.

W kolonjach Afryki wschodniej zwłaszcza w Erytrei, Włosi napoty-
kają na innego rodzaju trudności,

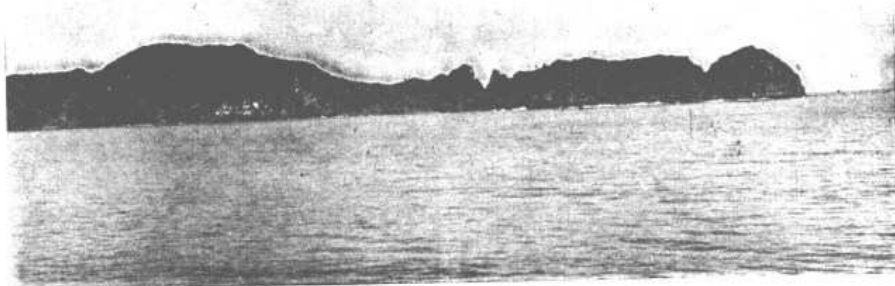
ci, a mianowicie potrzeba tam przeprowadzać kosztowne irygacje, względnie osuszenie malarycznych terenów.

Jednak w kolonjach tych są żyzne tereny, nadające się pod uprawę bawełny i kawy. W Somalji ilość tych terenów obliczają na 260 tys. ha. Oprócz bawełny zamierza się tam rozwinąć plantacje palmy dumm i bananów.

W Erytrei dla uzdrowienia malarycznych okolic projektuje się rozwinąć plantacje eukaliptusu i związanego z nim przemysłu olejków eterycznych. Zagospodarowanie wszystkich tych kolonij wymaga znacznych wkładów pieniężnych, między innymi także na drogi komunikacyjne, których jest mało.

Rząd włoski ze znanych względów stara się też przywrócić ruch karawan w Libji wstrzymany przez operacje wojenne. Ogólne wrażenie, jakie się odnosi z czytania różnych artykułów i sprawozdań o kolonjach zwłaszcza libijskich (uważanych często za kolonie przedewszystkiem polityczne!) jest to, że potrzeba ogromnego wysiłku propagandowego, — w tym celu sięga się czasem aż do rzymskich tradycji, — aby rozbudzić zainteresowania szerszej publiczności i skłonić ją do ofiar i wysiłków na rzecz opanowania gospodarczego tych dość różnorodnych pod względem terenowym kolonij. Dotychczas osiedliło się w Libji około 30.000 Włochów, a w Erytrei i Somalji razem zaledwie kilkanaście setek. Jest to oczywiście bardzo mało wobec możliwości emigracyjnych Włoch. Jest też więcej niż naturalne, że Włosi oglądają się ciągle za możliwościami zdobycia innych kolonij i między innymi mówi się też o dawnych kolonjach niemieckich a traktat wersalski uważa się za krzywdzący Włochy pod względem przydziału kolonij. I mimo wszystkie trudności rezultaty osiągnięte dotąd są dość znaczne, co widoczne jest z obrotów handlowych, których wzrost co prawda jak dotąd polega głównie na wzroście importu. Jedynie Somalja, jak dotąd, wykazuje stały wzrost eksportu którego wartość w r. 1929 wyniosła około 43 milionów przy wartości importu 144 miliony. Mutatis mutandis ten sam stosunek: — wartość eksportu kilkakrotnie mniejsza od wartości importu, — istnieje też we wszystkich innych kolonjach co wskazuje na konieczność znacznych wkładów w celu umożliwienia eksplo-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wyspa Fernando Noronha na Atlantyku, na której Brazylja utrzymuje kolonię karną zesłańców.

atacji i bogactw naturalnych tych kolonii.

Eksport Trypolisu i Cyrenajki jest dość nikły i łączna wartość jego wyniosła w r. 1929 niespełna 57 mil. lirów przy łącznej wartości importu około 380 milionów, przy czym mowa tu wyłącznie o morskich obrotach handlowych. Ruch karawanowy dość znaczny istnieje obecnie tylko w Erytrei. Obok przyczyn natury politycznej w Libii na szczupłość eksportu wpływają również cła eksportowe. Zre-

szą w dziedzinie cel zarówno importowych jak eksportowych system nie jest jeszcze ustalony definitywnie i o dalszym jego kształtowaniu zadecyduje zarówno rozwój miejscowej produkcji jak i względy fiskalne i potrzeba ochrony rynków kolonialnych od obcej konkurencji, oraz w Erytrei potrzeba penetracji na rynek abisyński. Oczywiście niektóre wyroby włoskie korzystają z pewnych preferencji na rynkach kolonialnych.

Niemożliwe jest w krótkim ar-

tykule skreślić wszystkie wysiłki rządu włoskiego, zmierzające do zagospodarowania kolonii pod względem administracyjnym, przemysłowym i rolniczym, finansowym, komunikacyjnym, sanitarnym, oświatowym etc. Wystarczy stwierdzić, że Italia przystępuje do wykonania swoich zadań kolonialnych ze świadomością konieczności historycznej ich wykonania. Idealnym jest zamienienie przedwysiłkiem Libii na kraj włoski.

Z. Ł.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KOLONIA, JEJ POJĘCIE I PODZIAŁ

Teoretyczne ujęcie problemu kolonialnego nie interesowało dotąd szerzej polskich kół naukowych, stąd też brak monograficznych opracowań, któreby temat ten poruszały. Chcąc spopularyzować omawianą dyscyplinę polityczną na terenie Polski, należałoby przedewszystkiem oprzeć się na zdobyczach teoretyków zachodnio-europejskich i na tej podstawie dochodzić do wniosków, tworzących naszą praktyczną politykę kolonialną.

Pierwszym z nasuwających się zagadnień jest zdefiniowanie pojęcia „kolonia”. Podejmując kryterium Gottfrieda Zöpfle, określilibyśmy kolonię, jako zagraniczne terytorium danego państwa, służące ogólno-swiatowemu celom politycznym i gospodarczym. Gospodarstwo państwa dzielimy bowiem na gospodarstwo narodowe i światowe: gospodarstwem o charakterze światowym, będzie suma międzynarodowych czynności gospodarczych.

Z pojęciem „kolonia” łączą się dalej następujące zjawiska: prawno-polityczny związek Polonii z metropolią, osiedlanie się na obszarze kolonii obywateli państwa kolonizującego, oraz relatywna^{*)} wyższość kulturalna i cywilizacyjna metropolii.

Rodzajowy podział kolonii nastręczał dużo trudności i dotąd nie jest definitywny.

Zagadnienie to wywołało w nauce żywą polemikę, szczególnie gdy chodziło o trafność w wyborze kryterium. Początkowy podział, przeprowadzony na podstawie cech naturalnych czy geograficznych, warunków, w których nastąpiło zdobycie lub założenia kolonii, albo ich przeznaczenia, nie oparł się krytyce, a odróżniający kolonie zdobywcze, wojskowe, górnicze czy karne, został zarzucony. Kryterium celowe, gospodarcze i administracyjno-polityczne wprowadził pierwszy James Mill. Uwzględniając drobniejsze modyfikacje, możemy podział o te kryteria oparty, przyjąć za najbardziej odpowiadający istocie rzeczy, przy czym najpierw uwzględnimy podział, przeprowadzony z punktu widzenia celowego i gospodarczego. Koloniami osiedleńczymi będą takie, których warunki naturalne najbardziej sprzyjają akcji osiedleńczej metropolii. Do tej kategorii należały przedewszystkiem Kanada, Nowa Zelandia, Australia i południowo-zachodnia Afryka.

Kongo belgijskie, oraz terytoria afrykańskie, znajdujące się pod zwierzchnictwem Francji, posiadają charakter ko-

lonii plantacyjnych. Przedsiębiorcą — plantatorem jest prawie że z reguły kolonista — robotnikiem natomiast tubylcy.

Kolonje eksploatacyjne, zwane również koloniami o przeważającej ludności tubylczej, znajdują się na wyższym szczeblu rozwoju kulturalnego, przyczem gospodarczy zarząd kolonii, znajduje się w rękach tubylców. Przykładem może być Togo, Jawa, lub Nigerja.

Jeżeli kolonia posiada wykorzystywane przez metropolię porty morskie w celach gospodarczych, to nazywamy ją kolonią handlową. Tego rodzaju kolonie ułatwiają metropolii zdobycie mocarstwowego stanowiska ekonomiczno-politycznego. Taki charakter posiada np. Singapur lub Honkong.

Wybitne stanowisko pod względem handlowym i politycznym zajmują t. zw. kolonialne bazy operacyjne, lub punkty oparcia, łączące części świata lub leżące na ważnych drogach komunikacyjnych. Wspomniane bazy są zazwyczaj zaopatrzone w składnice węgla bunkrowego, urządzenia radio-telegraficzne, kablowe etc. i posiadają porty handlowe, względnie wojenne. Wyspy Falklandzkie, Malta i Gibraltar, należą do najważniejszych baz operacyjnych.

Należy jednak pamiętać, że większe kolonie mogą w sobie łączyć cechy kilku kolonii typowych. Większą przejrzystość posiada podział oparty o kryterium administracyjno-polityczne.

Odróżnić możemy przedewszystkiem kolonie właściwe, pod którymi rozumiemy należy obszary, posiadające własne wła-

dze i urzędy, rozwinięte w większym lub mniejszym stopniu. Najdalej posunęła się samodzielność polityczna w t. zw. dominjach brytyjskich, np. w Afryce Południowej, Australji, Kanadzie etc., jednakże w obu wypadkach zastrzegła sobie metropolja władzę zwierzchniczą.

Do kolonii mandatowych i protektoratów należą takie kraje, które posiadają albo zupełnie własny rząd i występują, jako niezależne państwa (np. Tunis), znajdując się pod opieką innego państwa, albo są zupełnie uzależnione od metropolii.

Przyjęto się również odstępowanie pewnego terytorium na podstawie dzierżawy. Czas dzierżawy trwa 99 lat, a dzierżawca nabywa od wydzierżawiającego wszelkie prawa względem danego obszaru. Umowę dzierżawną sporządza się przeważnie pod presją dzierżawcy; obszar przechodzi właściwie pod trwałą władzę i zwierzchnictwo dzierżawcy.

Należałoby jeszcze wspomnieć o t. zw. sferach interesów. Zainteresowane państwo zabezpiecza sobie umową międzynarodową pewne terytorium, lecz obszar ten nie został jeszcze poddany zwierzchnictwu danego państwa.

ODON ŚWITALSKI.

**ZAPISUJCIE SIĘ
DO LIGI MORSKIEJ
i KOLONIALNEJ!**



Pogrzeb Indianina nad Alto Ucayali (Peru).

Fot. Z. Hüsapański.

^{*)} Historia wykazuje, że narody o niższej kulturze kolonizowały kraje ludów kulturalniejszych. Np. Meksyk, Peru.

PRZYSZYNEK DO BIBLIOGRAFII SPRAW EMIGRACYJNO-KOLONIALNYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Wobec istniejącego już i rosnącego stale zainteresowania się społeczeństwa polskiego sprawamiorskimi i emigracyjno-kolonialnymi, brak bibliografii tych i pokrewnych im zagadnień daje się odczuwać coraz dotkliwiej. Brak ten, o ile chodzi o sprawy morskie, jest zrozumiały, ponieważ morzem dopiero od niedawna zaczęliśmy się interesować na serio. Natomiast nieusprawiedliwione jest zaniedbanie na drugim polu, t. j. emigracji, bo wychodźstwo jest naszą boleścią wiekową; zrazu polityczne, wojskowe, z czasem przeradza się w zarobkowe, czy to emigrację sezonową, czy stałą, by w czasach wskrzeszonej Rzeczypospolitej stać się tylko zarobkowym i to, przetwarzając się w pewnej mierze wprost w — kolonizacyjne, co zresztą siłą faktu istnienia Państwa Polskiego stać się musiało.

Sprawy emigracji — wszelkich odciennyci wycisnęły silne piętno na naszym piśmiennictwie. Kwestia wychodźstwa spowodowała i musiała spowodować bogatą literaturę, niemniej samo wychodźstwo, czy to europejskie, czy zamorskie, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, stworzyło, na ilość, literaturę własną, „nowokrajską”, którą należałoby traktować odrębnie. I ta bogata produkcja nie posiada pełnej ewidencji, t. j. bibliografii prócz rozproszonych przyczynków.

Morze, jak wiadomo, pierwsze doczekało się próby bibliografii w postaci „Polskiej Bibliografii Morskiej” Dr. Stefana Wierczyńskiego (Warszawa 1930). Obecnie mamy do zanotowania próbę bibliografii spraw emigracyjnych w zestawieniu Zofii i Tadeusza Uhmów p. t. „Materiały do polskiej bibliografii emigracyjnej” (Kwartalnik Nauk. Inst. Emigracyjnego, Warszawa 1930, T. I.).

Jest to drobny przyczynek do polskiej bibliografii emigracyjnej, co autorzy podkreślili już w samym tytule, nazywając swoją pracę „materiałami” a nie bibliografią. I słusznie — zakres bowiem

tego przyczynku jest skromny, materiał skąpy, zasięg chronologiczny i terenowy, zbyt wąski, aby praca ta mogła dać jako tako pełny obraz spraw, objętych tematem, do czego zresztą autorzy nie roszczą sobie pretensyj.

Praca Uhmów podzielona jest na trzy części: I. Teoria, polityka, statystyka ruchów emigracyjnych (Dzieła i broszury), — rejestrująca 145 druków; II. Dzieła i broszury informacyjne sprawozdawcze, dyskusyjne i monograficzne — notująca 472 druki i III. Opisy i podróże — 177 druków. Artykuły i rozprawy w czasopismach narazie nie zostały uwzględnione.

Nie wdając się w rozważania na temat podziału pracy, gdyż rozważania takie miałyby rację tylko wobec pracy pełnej i zakończonej, oraz pomijając szczegóły drobne, jak umieszczenia pseudonimu zamiast autora i t. p., omówię treść, jako taką.

Najobszerniejszy dział, t. j. część II, nie jest, jak na państwo o tak silnej emigracji, jak Polska, zbyt obfity (część I jest wogóle zaszczupła) co nie znaczy aby odnośna literatura również była tak nikła. Zmniejsza jeszcze objętość tej części to, iż poważny odsetek wymienionych tu dzieł jest w pracy o tak wąskim zakresie zbędny i mógłby się tutaj nie znajdować. Autorzy podkreślają wprawdzie, iż czynić będą wyraźną różnicę między emigracją, która „opuszcza kraj z woli obcej” (a zatem polityczną, zesłańcami, wojskowymi) i że dzieł, dotyczących politycznej emigracji nie będą wymieniali. Zaraz jednak dodają, że emigracja ta „z biegiem czasu i pokoleń traciła swój charakter zależności od obcej woli i stawała w twórczej pracy gospodarczej, obok czynnika niezależnego, rodzimego...”. Z tego powodu uwzględniają ją, jako „jeden z czynników naszych ruchów ludnościowych”.

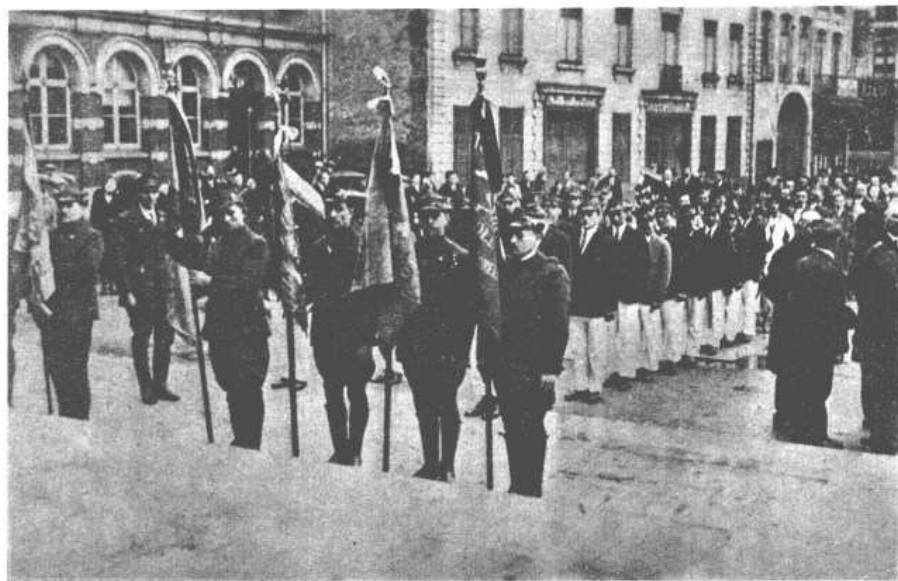
Z takim ujęciem sprawy nie można się nie zgodzić. Niestety autorzy do te-

go ograniczenia, jakie sobie narzucili, nie stosują się. Formacje wojskowe polskie zagranicą w czasie wojny światowej (nie mówiąc o dawniejszych), nie mają nic wspólnego z „pracą gospodarczą”, jako taką, to nie „ruchy, ludnościowe” ale najczystsze ruchy niepodległościowe wojskowe. A jednak w „Materiałach” zostały uwzględnione.

Najwięcej rzeczy zbędnych — oczywiście w pracy tak wąskich rozmiarów — znajdujemy z epoki przedwojennej, zwłaszcza z epoki emigracji politycznej od szóstego dziesięciolecia XIX w. Kilka pozycji obejmują np. mowy: Władysława Czartoryskiego (trzy), Gałęzowskich Józefa i Ksawerego (trzy), dalej Gasztowtta i innych, wygłoszone z racji uroczystych obchodów, rocznic narodowych, rozdania nagród w szkole batignolskiej, w sprawie Skarbu Narodowego i t. d. Czartoryski Adam, wygłosił w ciągu swojego długiego żywota emigranckiego chyba nie mniej, niż setkę dyskursów publicznych, z których coś około 36 ukazało się w druku, jako broszury. Śladem jego poszedł Władysław i około 15 jego mów mamy wydrukowanych. Tak samo z tytułu i urzędu często przemawiali i mowy swe drukowali Gałęzowscy, Gasztowtt i wielu innych czołowych emigrantów. Rejestrując same tylko przemówienia tych działaczy emigracyjnych uzupełnilibyśmy może połowę działu II „Materiałów”. Jeżeli ktoś odpowie na to, że mowa przy zakończeniu roku szkolnego w Szkole Batignolskiej należy do tematu, zgodzę się; ale w takim razie nie wystarczy podanie jednego, przypadkiem zauważonego, przemówienia, i to tylko Gasztowtta, lecz odszukać i zarejestrować należało i inne. Na odwrót — dyskursy trzeciomałowe i t. p. okolicznościowe przemówienia można było pominąć.

Wymieniono sprawozdania szkoły polskiej na Batignolach, ale tylko trzy, uwzględniono Pamiętnik Tow. Nauk Ścisłych w Paryżu, Rocznik słów. Strzecha we Wiedniu, ale pominięto np. Roczniki Tow. Histor. Literackiego, lub sprawozdania Instytucji Czcii i Chleba, które jako sprawozdania instytucji opieki nad emigrantami, bezwarunkowo więcej nadają się do „materiałów”, niż np. Sprawozdania Muzeum Narodowego Polskiego w Rapperswilu, które w „Materiałach” znalazły się w komplecie (o ile chodzi o drukowane sprawozdania) w liczbie 16. Ale czy te sprawozdania i cała literatura t. zwane „sprawy rapperswilskiej” z lat 1911 — 1913, która także zajmuje kilkanaście pozycji i jest prawie w komplecie, nadawały się do bibliografii o tych rozmiarach, co omawiana?

Uwzględniając poczynania wojskowe Adama Mickiewicza, należało wymienić i inne publikacje emigracyjne na temat formacji Mickiewiczowskich, niemniej należało konsekwentnie podać materiał, dotyczący innych formacji wojskowo-legjonowych na emigracji przed wielką wojną, zwłaszcza, że nie zapomniano o powstaniu za Bajkałem. Znajdujemy w materiałach wiadomości o bibliotekach polskich w Paryżu i we Wiedniu i tu również należało dać pełniejszy obraz, bibliotek polskich zagranicą, lub pominąć je. Jeżeli podajemy wiadomość o studjach Polaków w Ingolstadtzie, to nie



Z życia polskiej emigracji we Francji. Członkowie polskich organizacji składają wieniec pod pomnikiem poległych z okazji dnia polskiego na Targach Międzynarodowych w Lille. Fot. S. Londyński.

można zacytować czegoś z dość bogatej literatury, dotyczącej młodzieży studiującej w Bolonii, Padwie i t. d. i nie wypada także pominąć Karbowiaka. Praca o polityce Anglii powojennej domaga się uwzględnienia analogicznych prac o innych państwach, a **Durskiego Elementarz dla polskich szkół w Brazylii**, nie jest chyba tak kapitalnym dziełem, aby sam jeden i jedyny dostąpił zaszczytu znalezienia się w bibliografii emigracyjnej. Dzieł, jak w rodzaju „**Rosji współczesnej**” Fabierkiewicza, znajduje się chyba więcej w literaturze polskiej w odniesieniu do innych państw, objętych wychodźstwem polskim, należało je zebrać i umieścić obok Fabierkiewicza.

O Mierosławskim istnieje „cała literatura” — niesłusznie więc uwzględniono tylko jedną broszurę życiorysową wraz z mową Mierosławskiego przed sądem berlińskim. Znajdująca się w **Materiałach Jednodniówka Tow. Gimn. Sokół w Kijowie** domaga się uwzględnienia podobnych publikacji i innych gniazd na wychodźstwie. Notując kalendarze, wydane na emigracji, należało dać ich pełniejszy obraz.

Nie uważam także, aby w „**Materiałach**” niezbędne były takie druki jak Plater Władysław: **Karol hr. de Montalembert**; Sokolnicki: **Polska w pamiętnikach wielkiej wojny**, dalej — **Polemiczna odpowiedź napaściom, wymierzonym na Tow. Demokratyczne przez różnych dygnitarzy Zjednoczenia** lub Orłowskiego: **Konkurs międzynarodowy na program jednolawców 1910 i list do soboru rosyjskiego**. Czcigodna **Rzecz o obronie czynnej** raczej należy do bibliografii, wojskowości i walk o niepodległość, a nie do bibliografii emigracyjnej.

Za zupełnie zbędne w „**Materiałach**” uważam wszelkie druki propagandy polskiej zagranicą w czasie wojny światowej. Do tej kategorii należą np. Baranowskiego Wł.: **Sprawa polska w prasie francusko-włoskiej**, Lozanna 1916; Kudraszewskiego: **W imię jedności**, Fryburg 1915; Ładosia, **Legiony**, Fryburg 1916; Szpotkańskiego T.: **W imię niepodległości**, Lozanna 1915. To nie jest emigracja — to propaganda. A literatura ta nie kończy się przecież na tych kilku drukach, lecz liczy się na setki, przyczem wymienione druki należą do skromniejszych; więcej świadczą o wysiłku Polaków, przebywających chwilowo i głównie w celach propagandowych, zagranicą (co nie jest identyczne z przebywaniem na emigracji) — takie potężne w naszych warunkach dzieła jak „**Encyclopedie polonaise**” (lozańska) lub encyklopedyczna „**Pologne**”, albo prace Kucharzewskiego pisane i drukowane 1915 — 1918 zagranicą. Poza tem, jeżeli się uwzględni jedna rzecz o Legionach, to należało uwzględnić i inne, czy to tego samego kierunku, jak Gettlicha lub przeciwnego, jak Szpotkańskiego. Wogóle z literatury propagandowej zagranicznej w czasie wojny światowej bez trudu możnaby stworzyć bibliografię obszerniejszą nawet, niż cały II dział **Materiałów**, co by jednak chybiło celu, jak chybia cel podawanie urywków.

„**Materiały**” powstały dlatego, „że z coraz większą siłą występuje poczucie konieczności sformułowania naszej polityki w tej dziedzinie” (emigracji). Sformułowanie jest naszą sprawą wewnętrzną; sformułowana polityka musimy przeprowadzić, a ta już sprawa przestaje być naszą wewnętrzną i wkracza

w stosunki międzynarodowe, a tam naszym polskim teozom i postulatam musimy dać siłę argumentów. Ułatwienie zdobycia argumentów i zdobycie uzasadnienia, winniśmy znaleźć w dziale III, o tytule skromnym „**Opisy i podróże**”, a przecież niezmiernie ważnym. W tym dziale znajdujemy lub winniśmy znaleźć dane o materiale, którego dokładna znajomość da nam argumenty na umotywowanie naszych pretensyj wychodźczo-kolonizacyjnych.

Mam na myśli tych licznych Polaków, objętych szerokim a ważkiem równocześnie pojęciem podróżników, mało znanych, lub wogóle nieznanych ogółowi, wśród których o niejednym obca nauka wie więcej, niż my, ale, wiedząc o nim, nie podejrzewa go o polskość i ze zdumieniem dowiaduje się, że dany osobnik światowej sławy to — Polak.

Ci „podróżnicy” — dobrowolni lub przymusowi, — badacze naukowcy, odkrywcy krajów i ludów nieznanych, eksploratorzy i t. d. do ogólno-swiatowego dorobku naukowego wiele wnieśli, więcej, niż szeroki ogół o tem wie, ale cały prawie dorobek ten na cudze szedł konto z powodu braku własnej państwowości (a nawet, niestety, jeszcze i teraz idzie).

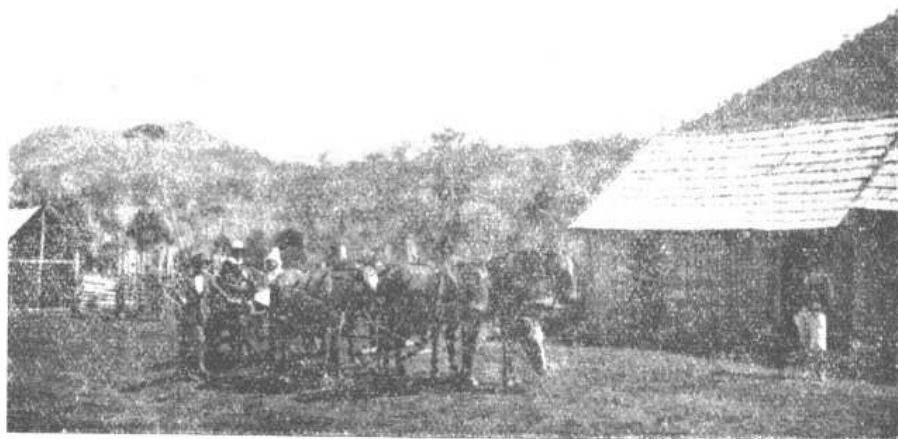
Czy to będzie Arciszewski, Beniowski, Rogoziński i inni, stanowiący zdecydowane przykłady naszych chęci, zdolności eksploratorsko - kolonizacyjnych, czy Grabczewski, Wiśniowski i t. p. równie wybitnie stwierdzający zdolności odkrywcze Polaków, czy Dybowski, Domejkowie, Habichowie, którzy stworzyli przebogaty dorobek naukowy, nie z ich winy przez obce narody eskontowany — wszyscy oni stanowią w naszych rękach argumenty dla forum międzynarodowego. Aby jednak móc dorobkiem tych ludzi się posługiwać, trzeba ten dorobek znać wszechstronnie, a więc mieć wogóle ewidencję tych, nazwijmy ich „podróżników”, których dorobek możnaby eskontować. Sama tylko liczba tych ludzi obejmie więcej niż w dziale III. **Materiałów** wymieniono dzieł. Ponadto, nie można w bibliografii emigracyjnej ograniczać się do wymienienia np. tylko rzeczy o Sybirze i Kamczatce Dybowskiego, lecz należy wymienić i to, co na podstawie swych

wędrówek nadbajkalskich i wogóle syberyjskich uczony ten stworzył i na piśmie utrwalił. Cała literatura naukowa, stworzona wskutek i na podstawie badań czy to przymusowego zrazu a potem tylko dobrowolnego, czy to wyłącznie dobrowolnego i umyślnego, ad hoc pobytu w nieznanych dotąd krajach — winna być objęta bibliografią imięcyzną, przeprowadzoną z uwzględnieniem potrzeb „argumentacyjnych”.

Określenie „opisy”, nadane działowi trzeciemu, jest zbyt ogólnikowe; dlatego też obok bądź co bądź kapitalnych, pod względem odkrywczo - kolonizatorskim rzeczy, jak Rogozińskiego lub Wiśniowskiego, znajdujemy w tym dziale także druki, jak — Reiffa **Przewodnik paryski**, **Młodeckiego Wspomnienia z Loreto**, **Engeströma Obrazki z podróży (do Szwecji)**, **Siennickiego Rzymsko-kościół św. Katarzyny Męczenniczki w Petersburgu**. Wszystko to mogłoby i winno się znaleźć w bibliografii emigracyjnej szerzej zakrojonej — tutaj jest balastem — a dla poparcia naszych dążeń i postulatów kolonizacyjnych sławnowczo więcej znaczą czyny i nazwiska, niewspomnianych nawet w **Materiałach** Anzelma z Krakowa, Arciszewskiego, Bartmańskiego, Benedykta Polaka (biore pierwszych z kolei, i to nie wszystkich peregrynatorów, eksploratorów i zdobywców) — niż gawędy turystyczne, podróżnicze, Bełzy o Szwecji, Holandji i t. p., lub opis któregoś z niezliczonych obchodów narodowych w Paryżu, Jassach, Zurychu i t. d.

Autorzy powiadają, że „osobny dział powinien objąć rzeczy dotąd niewydane, znajdujące się w rękopisach, oczekujące w różnych zbiorach specjalnego opracowania”. Uważam, że nie czekając na niewiadome, należało wyzyskać przynajmniej to, co jest znane i zewidencjonowane w różnych katalogach rękopisów. Część tych materiałów jest przecież już zebrana przez Maliszewskiego, którego nie wyzyskano wogóle, nawet działu odnoszącego się do materiałów drukowanych, a obejmującego blisko 5000 pozycji, z tych bardzo wiele należących do naszego tematu. Jeżeli autorzy uznali za potrzebne, i słuszne umieszczenie w swej pracy opisów podróży po Wschodzie, lub pamiętników zesłańców sybe-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wśród Polaków w Brazylii. Zaprzęg kolonisty polskiego na drodze z Cruseiro do Hervalu (Santa Catharina).

ryjskich, wówczas winni byli wydatniej korzystać z Bystronia, Janika i oczywiście z Maliszewskiego.

Naogół odnoszę wrażenie, że jako podstawa do zebrania bibliografii służyły autorom katalogi kilku bibliotek podręcznych, oraz zbiorów publicznych i to nie w całości, lecz pewne tylko działy, które mogły zawierać najwięcej materiału, i to zużytkowali, bez czynienia dalszych bibliograficznych zachodów. Stąd materiał jest dość skąpy, daleki od tego, aby go móc nazwać pełnym, a przede wszystkim podany jest bez dostatecznej selekcji, przeładowany druka-

mi — przy tych rozmiarach pracy — zbędnie.

Artykułów i rozpraw, umieszczonych w czasopismach, „Materiały” narazie nie podają. Praca ta wymaga wiele więcej trudu i czasu, a jest niezmiernie ważna. Artykuł w czasopiśmie nieuchwycony bibliograficznie, ginie w zapomnieniu ze szkodą dla nauki. W polskiej literaturze bibliograficznej doliczymy się, nie więcej niż jednej setki katalogów, wzgl. opisów artykułów różnych miesięczników i kwartalników; poza tym mamy przyczynki bibliograficzne do różnych tematów, rozproszone w czasopismach, a nie wy-

dane oddzielnie. Te przyczynki, to w pewnej mierze stracony wysiłek dlatego, że są ukryte, dostęp do nich trudny, a znajdzie je z mniejszym trudem tylko specjalista.

Ten sam los czeka **Materiały**: do Kwartalnika, jako periodyku, dostęp jest trudniejszy i więcej skomplikowany i dla tego **Materiały** powinny ukazać się w wydaniu książkowym, chociażby z temi brakami, jakie zawierają, tak samo, jak oddzielnie wydana została Wierczyńskiego: **Polska Bibliografia Morska**, drukowana pierwotnie w pracy zbiorowej.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POWIETRZNE LINJE KOMUNIKACYJNE W AFRYCE

Każde z państw kolonialnych dąży do uzyskania możliwie najszybszego połączenia ze swymi koloniami. Francja pierwsza zdołała zrealizować te wysiłki przez zaprowadzenie stałej linii lotniczej do najbliższych swych kolonii afrykańskich. Przedsiębiorstwo „Compagnie Générale Aéro-postale”, utrzymuje stałą komunikację pomiędzy Tulużą i Dakarem (z dalszym przedłużeniem do Ameryki południowej), oraz Marsylią i Algierem.

Drugie przedsiębiorstwo „Compagnie Air Union” utrzymuje komunikację pomiędzy Marsylią i Tunisem. Jest to za ledwie mała część francuskiego planu komunikacji powietrznej nad Afryką, albowiem dążeniem Francji jest zaprowadzić stałą linię od Algieru ponad Saharą, przez Niamey, ponad jeziorem Czad, Af-

rykę Ekwat. Francuską, następnie nad Angolą, Rodezją i Mozambikiem, aż do Tananariwy na Madagaskarze.

Wykonując projekt ten zawarła Francja szereg umów z krajami, nad których terytoriami przelatywać będą samoloty francuskie, a więc z Belgją, Portugalią i Anglią. W wielu miejscach etapowych wybudowano już hangary, przygotowano lotniska i odbywają się loty próbne.

Belgia, która od pewnego czasu zaprowadziła stałą komunikację powietrzną tylko w swym Kongo, w stacjach końcowych, ma uzyskać połączenia z przyszłą linią francuską i istniejącą linią angielską.

Anglia, posiadająca od dłuższego czasu linię Londyn - Kairo, zdołała dopiero w ostatnich miesiącach wykonać

najdłuższą komunikację powietrzną nad Afryką, t. j. Kair — Capetown. Loty na tej linii są jeszcze raczej dalszym ciągiem prób, a wykonuje je kompania „Imperial Airways”, która natrafiła na największe trudności około Karthumu i Kisumu, t. j. nad terenami bagnistymi w południowym Sudanie i w Ugandzie. Trudności te rozwiązała przez zastosowanie wodno-łatawców trzechmotorowych.

Również na znaczne trudności natrafiła nad Kenją, gdzie samoloty zmuszone są wznosić się na 2500 m. ponad poziom morza. Koszta urządzenia lotnisk były bardzo duże, a pokryły je częściowo (oprócz subwencji rządu brytyjskiego) kolonje: Sudan, Kenia, Tanganyika, Rodezja Południowa i Południowa, oraz Unja Południowo-Afrykańska.

Lot z Kairu do Capetown trwa ośm dni. Z Londynu do Capetown 11 dni. Bilet z Londynu dla jednej osoby kosztuje 130 funtów szterlingów (t. j. ponad 16.000 franków — w złotych ponad 5.600).

Podróż okrętem z Londynu do Capetown trwa 17 dni, a bilet kosztuje 80 funtów szterlingów, czyli oszczędność na czasie przy podróży samolotem wynosi siedm dni, ale koszt są większe o 50 funtów.

Rzeczywisty koszt przewozu jednego pasażera wynosi około 50.000 franków i tyle musiałby płacić pasażer, gdyby nie subwencje, które pokrywają różnicę.

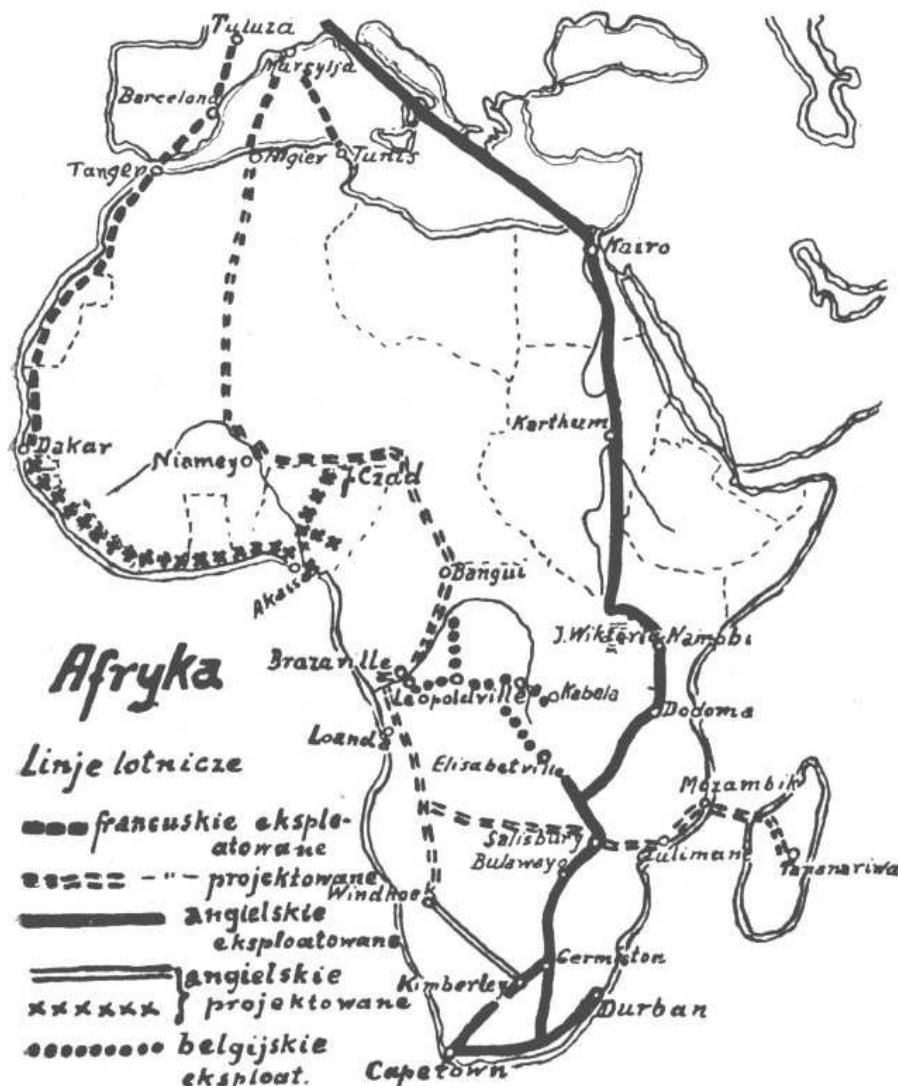
Ponieważ w stosunku do zaoszczędzonego czasu koszt są bardzo duże przeto zachodzi obawa, że komunikacja ta będzie miała mało pasażerów na cały przelot, tembardziej, że jest męcząca, gdyż przeciętnie dziennie przypada lotu 1.150 km.

Inna linja angielska „Union Airways Ltd.” utrzymuje komunikację wewnętrzną w Kraju Przylądkowym.

Na eksploatację linii Kimberley — Windhoek, t. j. z Unji Południowo-Afrykańskiej do byłej kolonii niemieckiej Południowo-Zachodniej Afryki uzyskała koncesję kompania „South West African Airways” wraz z subwencją 7.000 funtów szterlingów. Długość linii wynosi 1.400 km., a przelot odbywać się będzie nad pustynią Kalahari. W kompanii tej mają znaczny udział Niemcy, którzy zdołali wpływami swymi przeprowadzić postanowienie kompanii używania wyłącznie samolotów niemieckich Junkers.

Ponadto Anglia zamierza otworzyć swoją linię (równoległą do francuskiej) z Londynu przez Dakar do grupy swych kolonii w Afryce Zachodniej z zakończeniem w Nigerji.

Również i Włosi starają się zrealizować swój plan komunikacji powietrznej nad Afryką. Dotąd projekty ich zostały zrealizowane na linii Rzym — Trypolis. Dalsze przedłużenie ma być nad pustynią libijską do Egiptu.



PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

KONGRES WIEDZY KOLONJALNEJ.

W Białej Sali pałacu Pittiego we Florencji odbył się w pierwszej połowie kwietnia pierwszy kongres poświęcony wiedzy kolonialnej.

W Komitecie zwołującym kongres wzięli udział, oprócz przedstawicieli nauki i organizacji kolonialnych także i członkowie rodziny królewskiej.

Kongres podzielił się na komisje: historii i archeologii, geologii, nauk przyrodniczych, etnografii, socjologii i filologii, prawa, rolnictwa, oraz patologii i higieny. Ponadto urządzone były różne wystawy, między innymi: roślin kolonialnych, uprawy kolonialnych kwiatów, produktów terapeutycznych na choroby kolonialne i t. p.

Kongres został otwarty przez ministra kolonii włoskich Beno. Ponad 200 mówców zabierało głos w różnych sprawach. Aby nie przewlekać prac kongresu ograniczono przemówienia do 20 minut, a pomimo tego obrady trwały 5 dni.

Największe zainteresowanie wzbudził referat pod tytułem: „Fezan i Kufra”, wygłoszony przez księcia Apulji, który brał udział w operacjach wojskowych i w zajęciu oazy Kufra, której obsadzenie przez Włochów ma donieść znaczenie dla spraw afrykańskich.

Włosi bowiem po zajęciu Trypolisu. Cyrenajki i t. d., t. j. dawnych posiadłości tureckich uważają się za spadkobierców pretensyj tureckich do Afryki północnej. Pretensje te sięgają daleko na południe, aż poza jezioro Czad do północnego Kamerunu.

W obradach kongresu brali udział wszyscy włoscy uczeni i badacze kolonialni, oraz wielu obcych uczonych i znawców kolonii.

ZARZĄDZENIA IMIGRACYJNE ANGOLI.

Gubernator Angoli wydał nowe rozporządzenie odnoszące się do przybywających do Angoli. Każdy imigrant przybyły w jakimkolwiek charakterze jest obowiązany złożyć w gotówce w depozyt u odnośnej władzy portowej kwotę 40 funtów szterlingów (t. j. 1720 zł.) na koszt swego ewentualnego powrotu, oraz od każdej towarzyszącej mu osoby po 20 funtów szterl.

Zwrot depozytu może nastąpić w razie wyjazdu z kolonii, albo po uzyskaniu obywatelstwa portugalskiego, lub na wypadek śmierci.

Dotychczasowa roczna opłata za prawo pobytu w Angoli, wynosząca 150 angolarów (około 60 zł.) została podniesiona do 500 angolarów (t. j. 200 zł.) i obowiązuje wszystkich mężczyzn od 16 roku życia, oraz wszystkie kobiety od chwili uzyskania pełnoletności. Po pięcioletnim pobycie opłaty te odpadają.

Nalożenie obowiązku składania kaucji na podróż powrotną nie jest w Afryce nowością, takie bowiem zarządzenia już od dłuższego czasu są stosowane w innych koloniach afrykańskich. Natomiast nalożenie tak wysokich opłat na prawo pobytu w Angoli jest prawdziwą nowością.

HANDEL ZAMORSKI FRANCJI Z JEJ KOLONJAMI.

W wymianie towarowej Francji z zagranicą kolonie francuskie odgrywają poważną rolę: w r. 1930 Francja wywiozła towarów za 42 i pół miljarda fran-

ków, z tego do swych kolonii za 8 miliardów i 800 milionów franków, natomiast przywiozła za 52,3 miljarda, z tego przypadło na jej kolonie 6 i pół miljarda.

W stosunku do r. 1913 wzrost obrotu z koloniami wynosi około 900%, jeśli się porówna tylko liczby, natomiast biorąc pod uwagę spadek kursu franka, a więc wartość w złocie, to okazuje się, że wzrost ten wynosi tylko 200%, niemniej jednak jest poważny i świadczy o stałym rozwoju stosunków handlowych Francji z jej koloniami.

W porównaniu z ostatnim rokiem przedwojennym handel z koloniami przedstawiał się następująco:

kolonia:	1913	1930
	w milj. franków	
Algier — import do Francji	331	3.293
eksport z „	553	4.564
Marokko — import do „	—	302
eksport z „	—	1.116
Tunis — import do „	81	664
eksport z „	100	916
Afryka Zach. import do „	65	754
eksport z „	35	549
Indochiny — import do „	104	526
eksport z „	86	896
Madagaskar import do „	31	257
eksport z „	38	241
Reszta kolonii import do „	185	728
eksport z „	83	571
Razem import do „	797	6.524
eksport z „	895	8.853

Francja sprowadza ze swych kolonii głównie: ryż, zboże, cukier, ziarna olejiste, kawę, skórę, zwierzęta i mięso, bawełnę, wełnę, drzewo, kauczuk i minerały.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA W ELISABETHVILLE.

W międzynarodowej wystawie w Elisabethville (Kongo belg.), która została otwarta 15 maja i trwać będzie do 7 czerwca b. r., biorą udział. Północna i Południowa Rodezja, Zarząd Kolei Rodezyjskich, Terytorjum Tanganyika i

tamt. Zarząd Kolei, kolonia Angola, naturalnie metropolja, t. j. Belgia i niektóre państwa europejskie.

W czasie wystawy odbędzie się uroczyste otwarcie linii kolejowej, prowadzącej z Lobito przez Angolę do Katangi.

Sir Robert Williams, założyciel i główny twórca tej linii, łączącej Lobito (port nad Atlantyką) z siecią kolejową w Kongo belgijskim, będzie obecny na uroczystości otwarcia.

Elisabethville, stolica Katangi, t. j. południowej części Konga belg., jest największym miastem w Kongo, a istnienie swe zawdzięcza jedynie tylko olbrzymim, eksploatowanym obecnie, bogactwom mineralnym, rozciągającym się długim pasem około 450 km. w kierunku północno-zachodnim.

Miasto malowniczo położone, posiada szerokie ulice, prawdziwie reprezentacyjne sklepy i ogromne składy, ma liczne budynki klubowe, piękną katedrę, różne gmachy rządowe i kolejowe, a nieco poza miastem pałac generalnego vice-gubernatora i efektowny pałacyk „Tanganika House”, będący siedzibą zarządu firmy „Robert Williams & Co”.

Jest to miasto typowe, międzynarodowe.

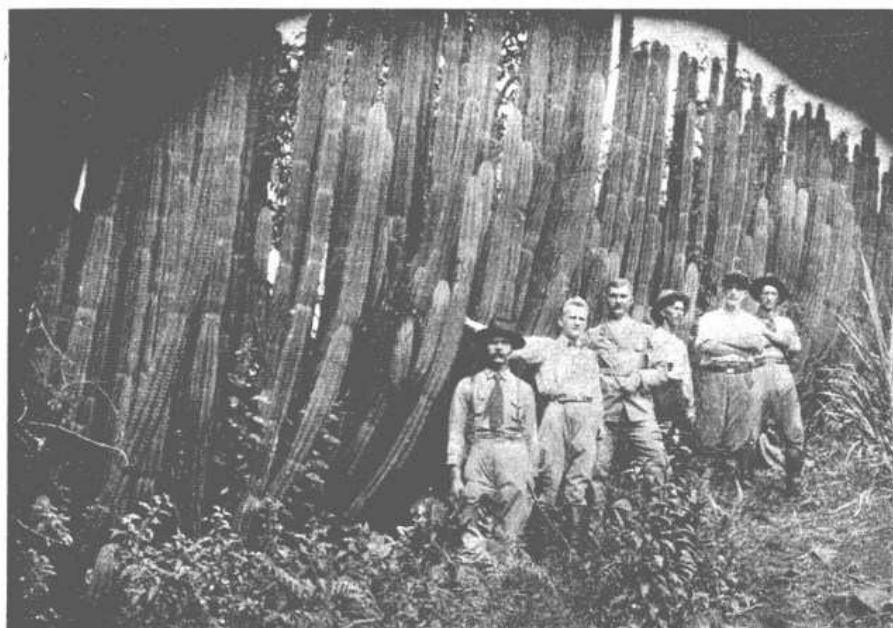
Wystawa jest interesująca. Zwiedzający i poza samą wystawą mogą oglądać wiele ciekawych osobliwości afrykańskich.

Oprócz wystawców afrykańskich, biorą udział w wystawie liczne firmy europejskie, wśród których jest 160 firm belgijskich.

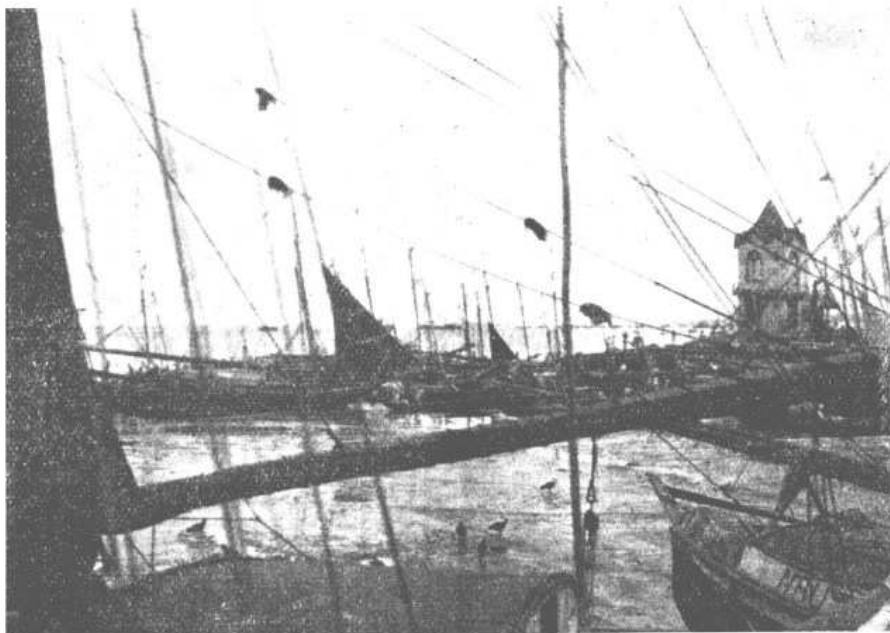
Wystawa podzielona jest na trzy główne działy: handlowy, przemysłowy i „wyrobów krajowych”.

PROJEKTOWANA KOLEJ KAMERUN-ZACHODNIA AFRYKA FRANCUSKA.

Francuskie ministerstwo kolonii wystąpiło specjalną misją celem przeprowadzenia badań terenowych pod budowę kolei w t. zw. basenie jeziora Czad. Jest to ogromna połać Afryki, obejmująca północną część Kamerunu, oraz południową Sudanu, głównie w kierunku południowo-wschodnim, aż po Sudan angielski i Kongo belgijskie. Okolice te odległe są od kamerunskiego portu Du-



Polacy w Brazylii. Grupa Polaków-mienników, prowadzących prace miennicze w stanie Santa Catharina.



Port Belem w Brazylii.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ala o 1.100 — 1.600 km. Dostawa towarów w porze suchej, gdy rzeki nie są spławne, trwa w te okolice nawet i sześć miesięcy, a prowadzi albo przez angielską kolonię Nigerję, lub przez północną część Francuskiej Afryki Ekwatorialnej.

Wywóz produktów z tych stron obecnie nie opłaca się, wobec czego murzyni zarzucili uprawę wielu roślin. (Np. za orzeszki ziemne kupcy nie chcą płacić nawet po 10 centymów za 1 kg., t. j. za ledwie po 3 grosze). Przez wybudowanie kolei zbyt płodów rolnych będzie umożliwiony, wzmoże się więc uprawa murzyńska, a równocześnie towary europejskie będą dowożone szybciej i taniej, wobec czego ich zbyt się powiększy.

Pominawszy względy natury gospodarczej, nie można nie zwrócić uwagi, iż wybudowanie tej kolei, względnie całej sieci kolejowej, usunie projekty włoskiej kolei od Trypolisu do zatoki Gwinejskiej na daleki plan.

PRODUKCJA ZŁOTA, DJAMENTÓW I RADIUM W KONGO BELGIJSKIM.

W r. 1930 produkcja kopalni w Kongo belgijskim była znacznie większa, aniżeli w roku poprzednim.

Trzy największe kopalnie złota wydobły 5.937 kg. (wartości około 35 mil. złotych), w tem jedna tylko kopalnia Kilo-Moto około 5.000 kg. Djamentów wydobyto 2.335.000 karatów, ale z tego nadających się na biżuterję tylko 715.000 karatów.

Kopalnie w Katandze dostarczyły 140.000 ton rud miedzi i uzyskały pierwsze miejsce wśród kopalń tych rud na świecie. Od r. 1911, t. j. w ciągu 20 lat, wydobyto z nich 1.014.138 ton.

Ponadto w r. ub. wydobyto w Kongo 600 ton kobaltu i 60 gramów radium.

PSZENICA MAROKKANSKA.

Od kilku lat prowadzona jest w Marokku propaganda za zwiększeniem uprawy pszenicy. Propaganda dała już takie rezultaty, że kolonia ta, będąca pod protektorem francuskim dostarcza pszenicy nie tylko na własne potrzeby, ale także i na wywóz.

Dla utrzymania cen na rynku wewnętrznym, został wydany zakaz przywozu maki i ziarna. Handel zagraniczny dla zapewnienia zbyt pszenicy jest re-

gulowany corocznie rozporządzeniem prezydenta Francji. Każdego roku ustalany jest kontyngent jej wywozu, który za rok 1930 wynosił 170.000 ton, z zastrzeżeniem wywieżenia pszenicy przede wszystkim statkami francuskimi do Francji, a do innych krajów statkami angielskimi, norweskimi i szwedzkimi, t. j. tych krajów, które ją z Marokko sprowadzają.

Celem racjonalnego magazynowania pszenicy mają być wybudowane obecnie specjalne elewatory przez powstające spółdzielnie, którym zarząd kolonii udziela całego swego poparcia.

PRODUKCJA WELNY W ALGIERZE.

Hodowla owiec w Algierze w latach przedwojennych była lepiej, niż obecnie rozwinięta. W r. 1914 obliczano ilość owiec na 10 mil. sztuk. W następnych latach z powodu posuchy dużo owiec wyginęło, tak, że obecnie ilość ich dochodzi za ledwie do 7.200.000 sztuk.

Roczna produkcja wełny waha się od 150.000 — 200.000 quintali (1 q. ma 100 kg.). Mniej więcej połowa z tego jest użyta na miejscu na wyrób ubrań, dywanów i t. p., a około 100.000 q. wysyła się zagranicę.

Zarząd kolonii, pragnąc zwiększyć produkcję wełny, przedsięwziął środki zaradcze na wypadek posuchy przez budowanie studzien i cystern, oraz zaprowadza t. zw. rezerwy pastwiskowe, aby uniknąć niszczenia pastwisk i aby w ten sposób wypas owiec odbywał się racjonalnie.

PREZYDENT FRANCJI W TUNISIE.

Prezydent Francji, Doumergue, odbył w kwietniu r. b. podróż do Tunisu. Poprzednio odwiedził Algier i Marokko. W Tunisie zwiedził okolice nawet bardzo daleko położone na południu, oraz na wschodzie okolice kolonizowane, a więc tereny zasadzone winnicami, sadami pomarańczowymi i lasami oliwkowymi około Sousse i Sfax.

Wszędzie witała go ludność miejscowa entuzjastycznie i wszyscy dygnitarze tubyżów, poczynając od Si Ahmed Paszy beya Tunisu, a skończywszy na szefach plemion składali deklaracje lojalności wobec Francji.

SPRAWA POŁĄCZENIA KOLONII WSCHODNIO - AFRYKANSKICH.

Anglia dąży do utworzenia dominium wschodnio - afrykańskiego. W skład tego dominium ma wejść także Tanganyika. Ponieważ kolonia ta jest tytułem mandatu oddana w zarząd Anglii, przeto bez zgody Ligi Narodów nie może nastąpić jej przyłączenie. Trudność ta zniknęłaby, gdyby ludność murzyńska, zamieszkująca, to terytorium sama zdeklarowała się za przyłączeniem.

W tym też celu, z odpowiednimi pełnomocnictwami przybyło w maju r. b. do Londynu trzech naczelników plemion, mianowicie: Makwaia — kacyk dystryktu Shinyanga, Mwami Francis Lwamugira — z Bukoby, oraz Hugh Martin Kagamba z Tangi.

Złożona przez nich deklaracja w komisji Izby Gmin ułatwi Anglii przeprowadzenie swego projektu i postawi sprawę mandatu wobec faktu, którego nikt pominąć nie może. Przyłączenie Tanganyiki do nowego dominium sprowadzi całą sprawę do zwykłej formalności, przyczem Niemcy utracą wszelką nadzieję do odzyskania swych dawnych kolonii we wschodniej Afryce.

POŻYCZKA DLA TANGANYIKI.

Tanganyika, terytorium pozostające w zarządzie mandaowym Anglii, uzyskała pożyczkę w wysokości 2.070.000 funtów szterlingów (t. j. 10 mil. dolarów). Pożyczka ta przyznana była już w roku 1926-ym, kiedy rząd angielski uchwalił dla kolonii pożyczkę gwarantowaną w złocie w wysokości 10 milionów £.

RODEZJA: KAPITAŁ ANGIELSKI — ODKRYCIE ZŁOTA.

W głównych przedsiębiorstwach tyłko angielskich górniczych i finansowych w liczbie 32 w r. 1930 było w Rodezji ulokowane kapitału zakładowego w sumie 30.351.732 funtów szterlingów (to jest około 150 milionów dolarów). Dywidenda wypłacona za ostatni okres wynosiła 2.830.716 funtów szterl. Przeciętnie wypadało 9%, jednak niektóre przedsiębiorstwa wypłaciły znacznie niższą dywidendę, niektóre żadnej, inne znów w wysokości 50 — 60%.

W okolicy jeziora Wiktorji odkryto pokłady piasku zawierające duży procent złota. Piasek ten tworzy pagórki wysokości około 25 m., ciągnące się na dużej przestrzeni. Badania wykazały, że eksploatacja jest łatwa wobec czego wkrótce ma przystąpić do niej przedsiębiorstwo zorganizowane z dużym kapitałem.

EKSPORT TANGANYIKI, UGANDY I KENJI.

Grupa kolonii angielskich w Afryce wschodniej wywoziła w r. 1930 głównie: włókna sisalu, kawę, bawełnę, kopre, orzeszki ziemne i kukurydzę. Tylko Kenia miała większy eksport niż w roku poprzednim, natomiast dwie następne kolonie wywóz miały o wiele mniejszy.

W dwu ostatnich latach wywóz ten był następujący:

	1929	1930
	w funtach szterlingów	
Tanganyika	3.722.829	2.635.973
Uganda	4.274.758	2.059.955
Kenia	2.745.910	3.422.724

Do Anglii wywóz wynosił 42%, do Indji 10%, do Niemiec 9%, a po 7% do St. Zjedn., Holandji i Japonji.

Ciekawem jest, że wywóz do Niemiec był tak mały, zwłaszcza z Tanganyiki, którą niby to tak bardzo interesują się Niemcy, jako dawną swą kolonią, a tak niewiele z niej wywożą.

STATYSTYKA HANDLU MORSKIEGO NOWEJ ZELANDJI.

Według ogłoszonych ostatnio przez Urząd Statystyczny w Wellington urzędowych danych statystycznych w okresie od stycznia do lipca 1930 r. łącznie przywieziono do Nowej Zelandji towarów na sumę £. 25.582.256, wywieziono zaś na sumę £. 33.165.433. Wielka Brytania i jej kolonie uczestniczą w przywozie Nowej Zelandji kwotą £. 17.374.060, w wywozie zaś sumą £. 29.961.435.

Udział innych państw w handlu morskim Nowej Zelandji ilustruje następująca tabela:

	Import	Eksport
Stany Zjedn.	£. 4.706.542	£. 1.653.243
Niemcy	" 523.172	" 935.690
Indje Holend.	" 386.351	" 8.220
Francja	" 366.675	" 464.281
Japonja	" 336.833	" 117.938
Belgia	" 330.103	" 150.248
Holandja	" 4.331	" 119.859
Włochy	" 160.325	" 53.814
Szwajcaria	" 156.848	" —
Chiny	" 76.920	" 27.920
Norwegja	" 32.468	" —
Danja	" 32.065	" 19.081

SPADEK WALUTY BRAZYLIJSKIEJ.

Obniżenie się kursu milrejsa brazylijskiego doszło do punktu nieznanego dotąd w historii Brazylii, a mianowicie do 15 milr. za 1 dolara. Jeszcze przed rewolucją, t. j. we wrześniu r. ub. kurs milrejsa wykazywał niewielką różnicę w porównaniu z kursem złotego. Powodem tego spadku nie były jednak momenty natury ekonomicznej oraz polityki walutowej.

Katastrofalny spadek cen kawy brazylijskiej na rynkach światowych spowodował znacznie zmniejszony już w latach dawniejszych dopływ waluty obcej do Brazylii za wywiezione produkty. Coprawda import także zmalał, a więc i odpływ gotówki był mniejszy. Bilans handlowy za rok 1930 dał nadwyżkę eksportu nad importem 12 i pół milj. funtów szterlingów, ale kwota ta jest za mała, aby pokryła niedobór bilansu płatniczego, wywołanego corocznym odpływem gotówki. Na odpływ ten składają się przesyłki gotówkowe emigrantów tytułem zasiłków rodzinom, pozostałym w starym kraju, procenty od ulokowanych kapitałów obcych w przemyśle brazylijskim, procenty od państwowych długów zagranicznych i t. p. razem w sumie ponad 30 milj. funtów szterl. corocznie.

Przy wysokich cenach kawy, Brazylija miała tak duże nadwyżki w bilansie handlowym, że z łatwością pokrywała swe stałe zobowiązania zagraniczne. Ponieważ ostatnie lata nie dały tej dużej nadwyżki, przeto na pokrycie różnych corocznych należności zagranicznych, użyła Brazylija zapasów złota w wysokości 28 milionów funt. szterl., zmniejszając w ten sposób swoje rezerwy złota.

Ponadto w końcu października r. ub. „Banco do Brasil” wydał nową emisję banknotów 300 milj. milr., w krótki czas potem zaś wyszła jeszcze jedna nowa emisja 300 milj. milr. w bonach skarbowych; stan Minas Geraes wydał takich bonów na 215 milj. milr.

Rząd brazylijski, stojąc wobec możliwości dalszego spadku kursu milrejsa i pragnąc uzdrowić swe sprawy walutowe powołał jako swego doradcę finanso-



Kolonja polska Vera Guarany w Paran'ie.

wego Anglika, Ottona Niemeyer'a, który poprzednio był rzeczoznawcą spraw finansowych Australji. Ponadto rząd brazylijski przeprowadził szereg zarządzeń budżetowych, w których uzyskał już 120 milj. milr. oszczędności.

BUDŻET KOLONIJ WŁOSKICH NA ROK 1931/32.

Kolonje włoskie w Afryce, nie pokrywają własnymi dochodami swych wydatków. Metropolja musi corocznie wyznaczać ze swego budżetu państwowego duże sumy na administrację i rozbudowę gospodarczą kolonij.

Uchwalony przez parlament włoski budżet kolonij na rok 1931/32 przedstawia się następująco: (w tysiącach lirów).

Trypolis:		
własne dochody	84.300	
od metropolji	167.600	
od metropolji na kolonizację	8.000	259.900
Cyrenajka:		
własne dochody	45.680	
od metropolji	182.700	228.380
Erytrea:		
własne dochody	21.785	
od metropolji	20.700	42.485
Somalis:		
własne dochody	23.500	
od metropolji	45.000	68.500
Razem		599.265

Z całego więc budżetu, wynoszącego prawie 600 milj. lirów, kolonje mogą podatkami pokryć zaledwie 83 milj., tj. niespełna 14%. Resztę, t. j. 416 milj. lirów pokrywa kraj macierzysty. W roku ubiegłym udział metropolji w budżetach kolonij był większy o 27 milj. lirów.

Jak z cyfr powyższych widać, Italja wydaje duże sumy corocznie na utrzymanie kolonij, które jak wiadomo objęte są przeważnie terenami pustynnymi i wymagają dużego nakładu kapitału w urządzenia irygacyjne, oraz w kolonizację osadnikami europejskimi.

Italja nie cofa się jednak nawet przed tak dużymi wydatkami, dążąc do zrealizowania swego planu polityki kolonialnej, która w wyniku ostatecznym ma oprzeć panowanie włoskie aż nad zatoką Gwinejską.

ZWIĘKSZENIE EMISJI BANKU ALGIERYJSKIEGO.

„Banque de l'Algerie” uzyskał zatwierdzenie nowego statutu, upoważniającego go do znacznych emisji. Przy zmianie statutu bank zobowiązał się oddać bezinteresownie do dyspozycji Rządowi Kolonji Algieru emisję 50 milj. franków, oraz po 5 milj. franków od każdej partji emitowanych biletów bankowych, wynoszącej po 200 milj. franków, ale dopiero powyżej emisji 2.400.000 franków.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA KOLONJALNA

POWRÓT Z PODRÓŻY NAUKOWEJ DO EGIPTU.

Dn. 28 kwietnia b. r. powrócił do Warszawy z podróży naukowej do Egiptu prof. dr. Wacław Roszkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego, przewodniczący Sekcji Badań Terenowych Wydziału Kolonialnego L. M. i K. Profesor Roszkowski spędził w Egipcie siedem miesięcy, prowadząc badania faunistyczne nad dolnym Nilem, w których wyniku zgromadził bardzo bogate materiały naukowe. Materiały te przyczynią się wybitnie do wzbogacenia zbiorów Państwowego Muzeum Zoologicznego i dostarczą tematów do licznych prac naukowych dla polskich uczonych.

ZJAZD NAUCZYCIELI GEOGRAFJI W GDYNI.

W czasie Zielonych Świątek, t. j. dn. 24 — 26 maja r. b. odbył się w Gdyni Zjazd Nauczycieli Geografji Polskich.

W Zjeździe wzięło udział około 500 osób.

Zjazd poświęcony był naukowemu omówieniu szeregu zagadnień geograficznych i etnograficznych, oraz gospodarczych odnośnie Pomorza. Poza tem Zjazd zajmował się sprawą nauczania geografji w szkołach powszechnych, średnich i wyższych.

Liga Morska i Kolonialna reprezentowana była na Zjeździe przez Prezesa Zarządu Głównego p. Generała G. Orlicz-Dreszera, sekretarza Zarządu Głównego p. Dr. W. Rosińskiego i sekretarza generalnego Ligi p. Kpt. T. Cybulskiego.

OSTRZEŻENIE.

Liga Morska i Kolonialna ponownie ostrzega przed nieodpowiedzialnymi jednostkami, które prowadzą nielegalną akcję werbunkową na wyjazd do krajów zamorskich, a szczególnie do Anglii. Jednostki tego rodzaju wysuwają bowiem najfantastyczniejsze projekty, niemające najmniejszych podstaw do zreali-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Uczestnicy Zjazdu Geografów w Gdyni w dniach 24 — 26 maja r. b. W środku przewodniczący zjazdu, prof. A. Sujkowski i Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Gen. Orlicz-Dreszera.

zowania. Naiwni mogą przytem ponieść duże straty, poczyniwszy nieopatrznie wkłady w iluzoryczne przedsięwzięcia lub przedsiębiorstwa, projektowane na odległość kilku tysięcy kilometrów w warunkach, których inicjatorzy najczęściej nie znają.

Akcja tego rodzaju jest szkodliwą nie tylko z punktu widzenia interesu jednostek, ale także i z punktu widzenia szerszej ujętej sprawy, jako naszej ekspansji zamorskiej. Ponadto może w przyszłości taka nieodpowiedzialna akcja zrazić wielu ludzi do przedsięwzięć opartych na zdrowych podstawach.

Nadmieniamy raz jeszcze, że ci, którzy pragną wyjechać np. do Angoli powinni posiadać kapitał 5 do 10 tys. dolarów na rodzinę, aby tam się należycie zagospodarować.

Informacji szczegółowych w tym względzie udziela Liga Morska i Kolonialna codziennie w dni powszednie w godzinach od 6 do 8 wieczorem w lokalu własnym przy ul. Nowy Świat 35 (III piętro front).

STOISKO KOLONJALNE NA WYSTAWIE MORSKIEJ.

Stoisko kolonialne na Wystawie „Morze i Ziemia Pomorska”, zorganizowanej staraniem Okręgu warszawskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej, obejmuje pięć zasadniczych działów, a mianowicie: 1) mapy rozmieszczenia polaków na globie i mapę podróży eksploratorów polskich; 2) tablice, ilustrujące handel zamorski Polski i dalsze możliwości polskiej ekspansji ekonomicznej na rynki zamorskie; 3) mapę Afryki, ilustrującą pretensje polskie do b. kolonii niemieckich; 4) zbiory egzotyczne polskich podróżników (Dr. Al. Freyda, Kpt. M. Fularskiego, Kpt. M. B. Lepeckiego i Kpt. A. Zarzyckiego), oraz 5) bibliografię emigracyjno-kolonjalną.

Cale stoisko kolonialne jest poniekąd ilustracją dążeń kolonialnych, jakie w Polsce reprezentuje Liga Morska i Kolonialna.

Wystawa Morska (w Dolinie Szwajcarskiej) cieszy się dużym powodzeniem. Dotychczas zwiedziło wystawę około 100 tysięcy osób (do dnia 30 maja r. b.) Wystawa otwarta jest codziennie od 10 rano do 10 wieczór i trwać będzie do dnia 10 czerwca r. b.

PIERWSZY SEJMIK POLSKI W BRAZYLII.

W początkach maja r. b. w Kurytybie (Brazylja) odbył się pierwszy sejmik Centralnego Związku Polaków w Brazylji. W sejmiku wzięły udział prawie wszystkie organizacje polskie, bez względu na swe przekonanie polityczne.

Obrady były poświęcone sprawom organizacyjnym, gospodarczym, oświatowym i opiece społecznej.

Uchwalono statut Związku i szereg rezolucyj, których wykonanie powierzono nowoutworzonej organizacji centralnej Polaków w Brazylji.

Jako organy pomocnicze Związku powołano wydział młodzieży i wydział oświatowy. W najbliższym czasie ma powstać również i wydział gospodarczy.

Prezesem Rady w charakterze cenzora wybrano prof. Szymona Kossobudzkiego, wybitnego na terenie parańskim lekarza i działacza społecznego. Do Zarządu wybrano p. Dr. Grabskiego, adwokata z Kurytyby (stan Parana), jako prezesa.

Przed zamknięciem Sejmiiku uchwalono jednomyślnie przesłać wyrazy hołdu dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego i zadeklarować gotowość obrony granic Polski

przed jakimikolwiek zamachami na Jej całość.

Czasopismo kurytybskie „Lud” i „Gazeta Polska”, podkreślają w obszernych sprawozdaniach doniosłość utworzenia Centralnego Związku Polaków dla życia emigracji polskiej w Brazylji.

Liga Morska i Kolonialna ze swej strony zasyła na tem miejscu najserdeczniejsze życzenia nowo powstałej organizacji rodaków naszych w Brazylji.

WYRÓŻNIENIE POLAKA W BRAZYLII

Jeden z generałów, wyznaczony przez rząd federalny brazylijski jako gubernator komisaryczny stanu Parana, mianował komisarzem obyczajowości publicznej w stolicy stanu Kurytybie D-ra Jana Grabskiego, młodego adwokata i znanego działacza polskiego na gruncie brazylijskim.

Nominację tę rodak nasz zawdzięcza swemu nieskazitelnemu charakterowi i stanowisku, jakie zajął, biorąc udział w walkach po stronie związku liberalnego w rewolucji październikowej roku ubiegłego.

OTWARCE WYSTAWY KOLONJALNEJ W PARYŻU.

Dnia 6 maja r. b. Prezydent Republiki Francuskiej w towarzystwie komisarza generalnego wystawy marszałka Lyautey, dokonał uroczystego otwarcia Międzynarodowej Wystawy Kolonialnej w Paryżu.

Jak wynika z przemówień dostojników Republiki, wygłoszonych na otwarciu Wystawy — działalność Francji w koloniach polega na unikaniu używania siły, a wprowadzaniu w życie polityki przyciągania. Francja przyciąga ku sobie tubylców, starając się o zmodernizowanie ich życia. W stosunku do krajowców prowadzi politykę względności. Wystawa kolonialna jest niejako lekcją porozumienia pomiędzy rasami i narodami. Wystawa jest jednocześnie hołdem dla mężów stanu, którzy dali należyte oświetlenie sprawom kolonialnym, złe znanym przez ogół ludności i zdolali utworzyć dalekie prowincje, które w czasie wojny pośpieszyły z pomocą wspólnej ojczyźnie.

Oto motto, jakie przyjęła Francja, organizując Międzynarodową Wystawę Kolonialną w Paryżu, która jest raczej pokazem dorobku francuskiej myśli kolonialnej.

Z państw innych biorą udział w wystawie tylko państwa posiadające kolonie względnie te, które mają charakter kolonialny.



Echa zeszłorocznej wystawy morskiej i kolonialnej w Antwerpii. Medal pamiątkowy przyznany Polskiej Administracji Morskiej za udział w wystawie antwerpijskiej.

SKLEP ELEKTROWNI MIEJSKIEJ

KRAKÓW UL. BRACKA L. 12 (Pałac Larisza)
TELEFON Nr. 12051.

Poleca w wielkim wyborze: Świeczniki, żyrandole, kinkiety, lampy biurowe i na szafki nocne, lampy alabastrowe stojące i wiszące —
— Żarówki „Philipsa„.

Żelazka, piecyki, wentylatory, płyty do gotowania.

Garnuszki, czajniki, maszynki na czarną kawę. Froterki i odkurzacze różnych systemów. —
Młynki do mielenia kawy i pieprzu.

Aparaty do suszenia i grzania rurek do włosów
Poduszki lecznicze do nagrzewania.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI MIASTA KRAKOWA UL. SZPITALNA L. 15. (gmach własny)

przyjmuje wkładki oszczędnościowe
w złotych lub dolarach i płaci aż do odwołania
od wkładek złotych 6 $\frac{1}{2}$ % do 8 $\frac{1}{2}$ %, od wkładek dolaro-
wych 3 $\frac{1}{2}$ % do 5 $\frac{1}{2}$ % zależnie od terminów wypowiedzenia.

W dniu 1 czerwca 1931 r. posiadała Kasa:

wkładek oszczędności zł. 60.226.000.—

majątku własnego zł. 5.552.000.

Za wszelkie wkłady i ich oprocentowanie ręczy Gmina miasta Krakowa.
Książeczki wkładowe Kasy Oszczędności posiadają
bezpieczeństwo pupilarne.

Rachunek żyrowy w Banku Polskim i cze-
kowy w P. K. O. (Kraków) Nr. 410.000.

Numery telefonów: 103-56, 120-65, 156-08.

Z Komunalną Kasą Oszczędności miasta Krakowa połączony jest Zakład
Zastawniczy na zastawy ruchome.

OGŁOSZENIA DO „MORZA” przyjmuje biuro „HERMES” W KATOWICACH

(Patrz ogłoszenie niżej)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„HERMES”

MIĘDZYNARODOWE BIURO REKLAM i WYDAWNICTW

TELEFON NR. 16-56 KATOWICE UL KOŚCIUSZKI 33

Przedstawicielstwo „Morza” i „Lotu Polskiego”

„STEMARYN“

STOCZNIA W BYDGOSZCZY

UL. FORDONSKA 64-65.

Buduje i naprawia wszelkie statki rzeczne i kutry morskie, yachty, żagłówki, łodzie motorowe oraz łodzie do motorów zapleczych, sportowe i użytkowe.

Najnowsze typy. Najprzedszy materiał.

Specjalność: Statki i łodzie o płytkim zanurzeniu, do krążenia po małych wodach.

Dostarcza ze składu silniki nautyczne, robocze, pędzone ropą lub naftą i sportowe (szybko-bieżne), pędzone benzyną albo benzolem
OSPRZĘT STATKOWY.

Na nadchodzący sezon nawigacyjny poleca uważać pp. Turystów wodnych łódź „Wiślanę”, nadającą się na wszystkie jeziora i rzeki polskie, oraz na polską zatokę morską, a także znane z niezawodnej sprawności i oszczędności użycia, szwedzkie motory zaplecze „PENTA”.

Uwaga: Motory „Penta” po dwuletnich próbach wprowadzono do urzędowej obsługi nurtu dolnej Wisły.

Nie drukujemy katalogów.
I-VIII.2

Żądajcie ofert.

Wycieczki Propagandowe Ligi Morskiej i Kolonjalnej

na Wystawę kolonjalną do Paryżu

w miesiącu Lipcu b. r.

WYCIECZKA MORSKA — okrętem Polskiej Transatlantycznej linii okrętowej „Pułaski” z Gdyni przez Kopenhagę do Hawru — Wyjazd dn. 8.VII b.r. powrót dn. 22. VII. b. r.

Cena wraz z całkowitem utrzymaniem, przejazdami, zwiedzaniem Wystawy i Paryża i t.d. od 800 zł. do 1120 zł. w zależności od kabiny zajmowanej na okręcie.

WYCIECZKA LĄDOWA — wyjazd dn. 11.VII. powrót dn. 19. VII. b. r.

CENY: kl. II 680 zł, III 530 zł.

Uczestnicy obydwóch wycieczek wezmą udział w Świecie Narodów Francuskim w dn. 14 Lipca.

Zapisy przyjmuje Zarząd Główny Ligi M. i K. Warszawa Nowy Świat 35 tel. 315 88. Informacji udzielają wszystkie oddziały Ligi. Szczegółowe prospekty na żądanie.

UWAGA Paszporty zagraniczne dla wszystkich uczestników wycieczki zostaną wyrobione w Warszawie. Członkowie Ligi M. i K. mają prawo do otrzymania paszportów ulgowych.

GIESCHE S. A.

Katowice, Podgórna 4

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**Węgiel - Cynk - Ołów - Kwas
siarkowy - Superfosfaty - Cegła
szamotowa - Cegła zwyczajna**

Porcelana stołowa i elektrotechniczna