

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Adres dla depesz:
„W I M A”



Firma istnieje
od r. 1874

„WIDZEWSKA MANUFAKTURA”

SPÓŁKA AKCYJNA

Ł Ó D Ź

Przędzalnia, Tkalnia, Bielnik, Farbiarnia,
Drukarnia, Apretura, Gazownia, Elektrownia,
Odlewnia, Fabryka maszyn i Tartaki.

Zatrudnia 8 — 10.000 robotników.

WYRABIA: bawełniane towary aż do najlepszych
gatunków;
przędzę Nr. Nr. od 20 do 150, jak
również gazowaną i merceryzowaną.

SKŁAD GŁÓWNY:

Łódź, ul. Śródmiejska 13, tel. 198-50, 198-51, 198-52.

FABRYKA:

Rokicińska 81, tel. 195-91 i 195-92.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Nr. 3

Warszawa, marzec 1933 rok.

Rok X.

TREŚĆ NUMERU: 1. W trzynastą rocznicę — Gustaw Orlicz-Dreszer, gen. dyw.; 2. Polska nie może istnieć, jak tylko w mocnym oparciu o własne wybrzeże morskie — Tadeusz Lechnicki, Podsekretarz Stanu; 3. Flota wojenna asekuracją przeciw odcięciu od świata — Jerzy Świrski, kontradmirał; 4. Gdańsk jest portem Polski — Dr. Kazimierz Papée, Komisarz Gen. R. P. w Gdańsku; 5. Gdynia — to nasza chluba i duma — Seweryn Czerwiński, Komisarz Rządu w Gdyni; 6. Mieszkańcy Gdyni patrzą w przyszłość z otuchą i z wiarą — Józef Kawczyński, Radny m. Gdyni; 7. Święto ludu kaszubskiego — Jan Grubba; 8. Młodzież polska a morze — Jan Bartoszczyk; 9. Zwartym frontem ku morzu — Dr. W. Rosiński; 10. Niemiecka marynarka handlowa — Dr. St. Zb. Szyszkowski; 11. W czternastym roku — Julian Ginsbert; 12. „Dunkerque” — pierwszy krążownik liniowy Francji — J. G.; 13. Gdynia i polska żegluga śródlądowa — inż. T. Tillinger; 14. Sejmik żeglarski — M. Niedźwiadowski; 15. Kronika 16. Dział Oficjalny L. M. i K. PIONIER KOLONIALNY; 17. Projekt Wereszzyńskiego założenia kolonii polskiej w Oceanji; 18. Herwa-Matte — Fr. M. Mucha; 19. Wśród pionierów polskich nad brzegami lwahv — Bohdan Teofil Lepecki; 20. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; 21. Kronika; 22. Wspomnienia z podróży afrykańskich w latach 1882-1886 — Leopold Janikowski; 23. Przegląd Krzysztofa Arciszewskiego — J. B. Rychliński.

30 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

GUSTAW ORLICZ-DRESZER, GEN. DYWIZ.
Prezes Zarządu Głównego L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W TRZYNASTĄ ROCZNICĘ Przemówienie, wygłoszone w d. 10. II. 1933 przez „Polskie Radio“

Jesteśmy pokoleniem narodu polskiego, które przeżywa jeden z wielkich okresów historycznych w tysiącletnich dziejach walk o dostęp do morza i posiadanie brzegów Bałtyku.

W zwycięskim pochodzie wśród śmiertelnych zmagani wojennych i niemniej niebezpiecznych dla przyszłości każdego narodu przetargów dyplomatycznych, oparła się zmartwychwstała Rzeczpospolita silnym ramieniem polskiego Pomorza o brzeg morski, dający jej prawo i moc do życia niezależnego pod względem gospodarczym i politycznym.

Po upływie trzech i pół stuleci zagadnienie morskie powróciło na karty historyczne Państwa i Narodu na mniejszym odcinku nadbrzeżnym, ale z większą znacznie siłą niż za czasów Zygmunta Augusta i Bato-rego, zaznaczając się jako kwestja życia lub śmierci i najbardziej zasadniczy, bo nieodzowny, życiowy punkt programu mocarstwowego Polski współczesnej. Nie może też być dziwnem dla nikogo, kto zna historję, wczorajsze i dzisiejsze warunki bytowania narodu polskiego, że w wyścigu pracy nakazany przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela

poczesne miejsce zajmuje budowa forticy gospodarczej — Gdyni i usiłowania wyteżone do wytworzenia realnych warunków lojalnej współpracy z drugim portem polskim Gdańskiem, tak bardzo korzystnej dla Państwa i miasta, oraz logicznej i nieuniknionej ze względu na konieczność najściślejzego współdziałania pomiędzy dorzeczem i ujściem polskiej rzeki Wisły.

Dziesięcioletnia współpraca Polski z morzem, pomimo niezwykle trudnych warunków powojennych i szalejącego kryzysu daje nieodparty argument wiecznego utrwalenia i rozbudowy naszego stanu dziedzictwa nad Bałtykiem, argument gospodarczy, sięgający do głębi najrzetelniej pojętego interesu narodowego — dobrobytu wszystkich obywateli naszej ojczyzny, a streszczający się rozwojem handlu morskiego, który wzmógł obrót towarowy w Gdańsku z 2.453 tys. ton w roku 1912 do 8.456.698 ton w 1931 a Gdynię postawił na czwartym miejscu wśród portów bałtyckich, jedynie poza Kopenhagą, Sztokholmem i Gdańskiem, a przed licznymi portami, posiadającymi kilkunastowieczną tradycję i praktykę.

W stosunku do Gdańska jesteśmy świadkami powrotu złotych jego czasów z XVI i XVII w., o których jeden z twórców cesarstwa niemieckiego, zwycięski feldmarszałek Hellmuth von Moltke, pisze następujące znamienne słowa: „Począwszy od epoki, kiedy Rzeczpospolita Polska straciła przystęp do morza Czarnego, Gdańsk stał się najważniejszym, a wkrótce jedynym portem który łączył Polskę ze światem, a konsekwencją tego faktu była pomysłność i znaczenie portu“.

Ze względu więc na przeszłość dziejową, niezaprzeczną tożsamość narodową, oraz ściśle współdziałanie na polu gospodarczym, pozostawienie w jednym związku państwowym całego ogromnego zaplecza Polski dzisiejszej z jej nadmorskimi dziedzinami, staje się tak niezwruszoną koniecznością historyczną i niezwalczonym prawem ludu polskiego, że tylko nieucy historyczno-ekonomiczni, lub wrogowie dążący do barbarzyńskiego zniszczenia wolnego narodu, mogą podawać w wątpliwość sprawiedliwość i trwałość posiadania przez nas granicy morskiej.

Czemże więc jest rewizjonistyczna polityka niemiecka, jeśli nie dalszym

etapem wielowiekowej nieustępliwej walki, zdążającej do zakucia w srogą niewolę gospodarczą i polityczną narodu polskiego i chęcią unicestwienia jego wolności i kultury?

Z brutalną szczerością ujął tę sprawę Fryderyk Wielki, król pruski, uzasadniając zabór Pomorza: „Ten kto będzie posiadał ujście Wisły i Gdańsk, będzie bardziej panem Polski, aniżeli ten, kto będzie nią władał”.

Czyż nie jest nieprawdopodobnie złośliwą ironią żądanie oddania Niemcom polskiej ziemi, aby stała się ona podstawą władania niemieckiego na wszystkich ziemiach Rzeczypospolitej?

Odpowiada na to pytanie cytowany już wyżej, feldmarszałek niemiecki Hellmuth von Moltke, nazywając Pomorze Prusami, i z niepojętą szczerością wypowiadając niewzruszoną prawdę dziejową: „Pozbawiona morza Czarnego Polska musiała komunikować się ze światem poprzez Prusy (dzisiejsze Pomorze). Prusy odcięły Polskę od morza i jednocześnie od świata. Wisła stała się ostatnią drogą życiową Polski, a Prusy trzymały jej ujście. Istnienie Polski nie da się pomyśleć bez Prus. Samo posiadanie Gdańska i wolna żegluga na Wiśle nie mogą zapewnić jej istnienia”...

Całkowita słuszność tezy wypowiedzianej przez wodza niemieckiego znajduje uzasadnienie, a nawet uwypukla się w dzisiejszych warunkach handlowych na ogromnych przestrzeniach granic rosyjskiej i niemieckiej, które niejako izolują Polskę pod względem gospodarczym od reszty świata.

Wyobraźmy sobie w tej sytuacji smutny stan rozwoju naszego gospodarstwa narodowego, gdyby granica niemiecka ciągnęła się na północy nieprzerwanie wzdłuż morza, aż do obecnej granicy zachodniej,

TADEUSZ LECHNICKI

Podsekretarz Stanu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKA NIE MOŻE ISTNIEĆ INACZEJ, JAK TYLKO W MOCNEM OPARCIU O WŁASNE WYBRZEŻE MORSKIE.

Przemów. wygłoszone dn. 10 lutego 1933 r. przez „Polskie Radio”.

Imieniem Pana Prezesa Rady Ministrów, na zaproszenie Ligi Morskiej i Kolonijalnej, otwieram dzisiejszą uroczystość poświęconą trzynastej rocznicy odzyskania Morza Polskiego.

Z historycznych doświadczeń przeszłości wynieśliśmy jedną prawdę:

Polska nie może istnieć inaczej,

barykadując nam wolne wyjście na świat i zdając na łaskę i niełaskę władców naszej najbardziej życiowej arterii handlowej.

O ileż lepszym jest dzisiejsze położenie „separowanych” Prus Wschodnich, które oprócz zapewnionego traktatem wersalskim tranzytu przez Pomorze, mają łatwą i nieskrępowaną komunikację z resztą Niemiec przez wolne i dostępne dla wszystkich morze.

Stworzenie zresztą kolonii niemieckiej na terenach dawnego ludu pruskiego i polskiej ziemi r y s i ń s k i e j, dzięki nieubłaganemu wyniszczeniu dawnych mieszkańców Prus Wschodnich, nie może stać się opartą na prawie legitymacją do uzyskania bezpośredniego połączenia i scalenia państwa niemieckiego z jego kolonią zapomocą pomostu stworzonego przez rdzennie polskie Pomorze.

W Polsce w tej sprawie istnieje jedno niewzruszone zdanie, które jest świętą wiarą i pierwszym przykazaniem każdego obywatela naszego kraju, przekuwane w codziennym trudzie na czyn zbiorowy w postaci wyteżonej rozbudowy gospodarczej polskiego pobrzeża bałtyckiego.

Poza granicami Polski znajdujemy dość sojuszników naszej pokojowej i usilnej pracy gospodarczej i kulturalnej, nawet wśród Niemców, gdzie na szczęście nie wszyscy ogarnięci są psychozą „rewindykacji” cudzej wasności.

Jeden z wybitnych pisarzy politycznych niemieckich Friedrich Wilhelm Foerster, pisze o sprawie Pomorza w sposób, który dowodzi wielkiej kultury autora: „Ukazanie się niespodziewane „korytarza” pośrodku terytorium niemieckiego, jest znacznie cenniejsze, niż decyzją traktatu wersalskiego, gdyż wypływa ono z przyczyn historycznych i etnicznych znacznie bardziej umo-

tywowanych, niż zwycięstwo armii sprzymierzonych. Statut wersalski nadał tylko formę stanowi faktycznemu”.

Inny rozumny Niemiec, były oficer wojennej marynarki niemieckiej, Heinz Kraschutski, wypowiada się jeszcze wyraźniej:

„Polityka, która dąży do izolowania Polski od jej sprzymierzeńców, w celu odebrania Pomorza polskiemu, jest bardzo niebezpieczna, gdyż opiera się na złej woli. Czyż są jeszcze rzeczywiście w Niemczech ludzie dość naiwni, którzy wierzą, że Polska jest gotowa oddać dobrowolnie prowincję zamieszkałą przez 90% Polaków, sąsiadowi, który nie przedstawiał jej gnębić przez półtora wieku? Dlaczego zresztą dążyć do odebrania terytorium, kiedy to nie stanowi dla nas konieczności życiowej?

Jest to polityka iluzji, która prowadzi niechybnie do nowej wojny światowej”.

Musimy przyznać słuszność marynarzowi niemieckiemu: Podłym byłby naród, który bez ciężkiego wpływu krwi w obronie swych najistotniejszych praw do wolności, dałby się zdusić obcemu najeźdźcy. Myśląc więc dzisiaj z serdeczną troską o drogi prowadzące do mocarstwowej przyszłości Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, pamiętajmy o niewzruszonej i niezastąpionej konieczności posiadania wolnego, własnego wyjścia na morze, należnego nam na podstawie praw boskich i ludzkich.

Nie zapominajmy nigdy w swej pracy dla państwa, że brzeg morski jest skarbem bezcennym i gwarancją urzeczywistnienia mocarstwowych planów najlepszych ludzi w narodzie. Niech praca rzetelna i ofiarna zwycięskiego pokolenia polskiego i dorastającego dzisiaj wolnego już pokolenia zbuduje niezniszczalne fundamenty polskiej polityki morskiej i światowej, gospodarczej i kulturalnej ekspansji naszej ojczyzny.

jak tylko w mocnym oparciu o własne wybrzeże morskie.

Stąd też naturalną jest chęć dorocznego przypomnienia społeczeństwu tej chwili radosnej, kiedy poprzez najrdzenniejszy polski szmat ziemi Pomorza wojska nasze dotarły w dniu 10 lutego 1920 r. do Bałtyku.

Ślub, który w dniu tym zwią-

zał całą Rzeczpospolitą z Morzem, jest ślubem nierozzerwalnym i najmocniejszym. Jest to ślub wiecznie żywy i radosny.

Kiedyś — przed kilku wiekami — ojcowie nasi nie docenili istotnego znaczenia Morza. Zapłaciliśmy za to w następstwie klęską i hańbą rozbiorów.

Dzisiaj z pełnym poczuciem

odpowiedzialności powiedzieć możemy, że Bałtyk i Pomorze to symbole jednolitości i zwartości wewnętrznej całego narodu. Dziś rozumiemy, że Morze to nie tylko wielki i wolny gościniec do wszystkich ludów świata, lecz przede wszystkim niezastąpiona szkoła energii i dzielności narodowej. I nie jest przypadkiem, że największe dzieła odrodzonego państwa zwały się właśnie z tym skrawkiem naszej granicy.

Czyniąc po latach trzynastu przegląd rzeczy dokonanych, z dumą powiedzieć możemy, że nie zmarnowaliśmy tego okresu.

Naszemu odzyskanemu wybrzeżu przynosił systematycznie nie tylko przejawy miłości, ale i mocny wysiłek twórczej, rozumnej pracy. Najmocniejszą więź uczuciową, łączącą wszystkie serca polskie z Morzem, wzmocnił tysiącem wieżów realnych. Pozwolę sobie przytoczyć tylko dwie liczby, dotyczące dzisiejszego stanu gospodarczego wyzyskania Morza. W r. 1932 z ogólnej liczby 15.290.340 ton polskiego obrotu towarowego 10.362.725 ton, czyli więcej niż $\frac{2}{3}$ całości szło naszą drogą morską, poprzez Gdynię i Gdańsk, dwa porty, których zadaniem jest wzajemne uzupełnianie się w harmonijnej pracy gospodarczej.

Wspomniałem wyżej Gdynię.

Gdynia dla Polski współczesnej ma znaczenie hasła.

Gdynia jest nie tylko symbolem pracy włożonej w nasze wybrzeże i osiągniętych na niem rezultatów, jest ona przede wszystkim symbolem dalszych coraz większych, coraz śmielszych zamierzeń, — symbolem wielu prac, które jeszcze winny być dokonane,



Z nastrojów zimowych nad polskim morzem. Kutry rybacy wśród lody.

ne, a temsamem podniętą do potęgowania wysiłków.

I tutaj, na zakończenie, pragnę zwrócić kilka słów do dzisiejszej młodzieży polskiej, szczególnie do wielotysięcznej rzeszy naszej młodzieży akademickiej.

Zadaniem poprzedniego pokolenia młodzieży polskiej było odzyskanie własnego państwa — symbolem — szara strzelecka maciejówka i mundur legionowy, odzewem — kościuszkowskie hasło: wolność, całość, niepodległość.

Pokolenie dzisiejsze ma niemiennie jasne, niemiennie istotne zadania, symbole i hasła: odbudo-

wane państwo utrwalić, granice wzmocnić, pracy polskiej otworzyć szerokie drogi światowe. — Oto są Wasze, dzisiejsza młodzieży, zadania historyczne.

Zadania te wypełnić będziecie mogli i umieli, jeśli z dumą i radością chwytać będziecie pełną piersią wiatr od Polskiego Morza idący, wiedząc, że w wietrze tym tak zahartować się musicie, by każda burza rozbiła się o Waszą dzielność, nie przyczyniając szkody Waszej Ojczyźnie.

Symbolem młodego pokolenia winna być bandera polska, płynąca poprzez morza i oceany ku lepszej przyszłości.

JERZY ŚWIRSKI
Konradmirał

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



FLOTA WOJENNA ASEKURACJĄ PRZECIW ODCIĘCIU OD ŚWIATA Przemówienie, wygłoszone w d. 10 lutego 1933 przez „Polskie Radio”

Mam 3 minuty czasu. Pragnąłbym bardzo, żeby te zdania, które powiem, stały się przedmiotem głębszych rozważań słuchaczy.

Nasz wwóz i wywóz przez Gdynię i Gdańsk stanowi 42% wartości całego polskiego handlu zagranicznego. Procent ten ciągle wzrasta. To dowodzi, że interesy nasze na morzu są bardzo wielkie i dlatego też, mimo małej długości wybrzeża, Polska jest państwem morskim, daleko więcej mor-

skim, niż sobie to zwykle wyobrażamy.

W razie wojny połączenie morskie ze światem nabierze dla nas jeszcze znacznie większej wagi, gdyż konieczność przywozu z zagranicy wzrośnie na skutek niezupełnej naszej samowystarczalności, a zamknięcie szeregu dróg lądowych, prowadzących przez nieprzyjazne dla nas państwa lub przez obszary objęte operacjami wojennymi, zredukuje do minimum możliwości przywozu drogami

lądowymi. To spowoduje konieczność bardzo znacznego zwiększenia obrotu towarowego przez nasze porty w stosunku do obrotów czasu pokojowego. Należy przypuszczać, że jeżeli obrót ten obecnie (rok 1932) wyraża się wartością 821.000.000 zł., to w razie wojny wartość ta wzrośnie co najmniej podwójnie. Nie mówię już o ważności tego obrotu dla pomyślnego prowadzenia wojny.

Drogi morskie, a więc i nasz morski obrót towarowy, mogą być

bronione tylko przez flotę wojenną.

Bez tej obrony Polska w razie wojny będzie narażona na wielkie trudności, gdyż nic nie zostanie przywiezione morzem, a zasilenie przez drogi lądowe będzie bardzo niedostateczne.

Flota wojenna jest więc asekuracją przeciwko temu odcięciu od świata i głównie z tego punktu widzenia trzeba na nią patrzeć, myśląc o wysokości wydatków na obronę morską.

Z gruntu mylnie jest wyobrażenie o flocie wojennej, że jest jakby drutem kolczastym, postawionym wzdłuż wybrzeża i że jej siła powinna być proporcjo-

nalna do długości wybrzeża.

Siła floty powinna być proporcjonalna do interesów państwa na morzu, a interesy te są ogromne. Zabezpieczenie komunikacji morskich w czasie wojny ma dla nas decydujące znaczenie.

Nie mamy żadnych agresywnych intencji, ale musimy naprawić omyłki naszych przodków i zdobyć się na zabezpieczenie naszej łączności morskiej ze światem.

Pamiętajmy, że niektóre potężne obecnie marynarki wojenne zaczynały swój rozwój w stosunkowo niedawnym czasie, że początki te były lekceważone przez starsze morskie potęgi i przez

własnych obywateli, a potem jednak stały się potężnymi czynnikami dobrobytu i bezpieczeństwa dla swoich krajów.

A więc, reasumując:

1. Polska jest państwem morskim.
2. Zabezpieczenie morskiego połączenia ze światem jest pierwszorzędnym zadaniem w razie wojny.
3. Zabezpieczenie to może zapewnić tylko flota wojenna, zawczasu zorganizowana.
4. Siła floty wojennej nie zależy od długości wybrzeża.
5. Każda flota wojenna ma bardzo skromne początki i to nie powinno nikogo zniechęcać.

Dr. KAZIMIERZ PAPÉE

Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku

GDĄŃSK JEST PORTEM POLSKIM

Przemów., wygłoszone w dn. 10 lutego 1933 r. przez „Polskie Radjo“

Jeżeli dzień dzisiejszy poświęcamy polskiemu morzu i polskiemu wybrzeżu, to dobrze będzie, jeśli uświadomimy sobie wszyscy, że dostęp Polski do morza nie kończy się na 76 kilometrach polskiego wybrzeża. Wolne Miasto Gdańsk zostało bowiem stworzone przez Traktat Wersalski na to, by dać Polsce w porcie gdańskim wolny i pewny dostęp do morza. Gdańsk jest portem polskiego obszaru celnego, jest więc portem Polski, trwale z Rzeczypospolitą związanym. Związek ten ma charakter bezterminowy i niewypowiedzialny. Wolne Miasto tylko w tym związku i dzięki

niemu może rozwijać się, bo z polskiego zaplecza ciągnie soki żywotne. Polska naodwrot potrzebuje Portu Gdańskiego i ma w nim zagwarantowane traktatami prawa. Ale Wolne Miasto powinno rozumieć, że, chcąc żyć z Polski, winno żyć z Polską, że ustrój swój gospodarczy winno więc upodobnić do ustroju zaplecza, a Polakom tu żyjącym, autochtonom tej prastarej ziemi słowiańskiej zapewnić prawa, które im przyznały traktaty pokoju. Stanowiąc dla Gdańska naturalną podstawę dobrobytu, żąda Polska od niego wzajemian niesłychanie mało — lojalności i dobrej

woli. Chce, aby zamiast brama wpadową pewnych wrogich Polsce wpływów gospodarczych i politycznych, Gdańsk był odskocznią Polski na morze i łącznikiem z krajami nadmorskimi. A wtedy napewno wyzyskiwać będzie Polska swój drugi obok Gdyni port, bo dwóch portów, co najmniej, Polska potrzebuje i potrzebować będzie, a racjonalny podział pracy między nimi kiedyś nastąpić musi.

Wtedy też nastanie nowa era świetności gospodarczej dla Gdańska, świetności, którą tylko Polska zawsze mu zapewniała i zapewnić może.

SEWERYN CZERWIŃSKI

Komisarz Rządu m. Gdyni

Znaleziono na: www.magamar.com.pl



GDYNIA — TO NASZA CHLUBA I DUMA

Przemów., wygłoszone w dn. 10 lutego 1933 r. przez „Polskie Radjo“

Dnia 10 lutego 1920 r., w dniach zakreślania szablą polską ostatecznych granic Rzeczypospolitej, dotarły nasze wojska nad brzeg Bałtyku, nad skrawek dawnego polskiego wybrzeża. I choć nie odzyskaliśmy tego, cośmy ongiś posiadali, stanęliśmy przeciw nad szarami wodami naszego morza.

Posiedliśmy z powrotem część bogatej niegdyś ojcowizny, ów legendarny Bałtyk, który w tym wielkim dniu powitał nas poszumem swych fal, mówiących o potędze Narodu Polskiego.

Wzięliśmy w posiadanie wybrzeże, ten przyczółek polskiej wolności, będący oknem na szeroki świat!...

I według słów Żeromskiego — „przyszliśmy na to jałowe wybrzeże z cudownego losów użyczenia, ażeby zeń uczynić naszej wolności skarb — bez ceny. Nie przynieśliśmy tu zbrodni, nie przynieśliśmy przemocy nie przynieśliśmy krzywdy. Przynieśliśmy dobro i pracę!“

Ze smętnej pustki kaszubskiej, z szarego nadmorskiego piasku wyłoniło się miasto przyszłości Polski — Gdynia, skarb bezcenny, owo miasto najmłodsze i zarazem najmilsze Rzeczypospolitej, miasto — cud najwymowniejszy wyraz idei mocarstwowej Polski.

Gdynia, jeden z największych

dziś portów na Bałtyku, wyrosła wyłącznie naszą własną pracą, pracą ciężką i żmudną, niecofającą się przed żadną przeszkodą.

Gdynia — to nasza chluba i duma, to dar Bałtyku i wezwanie polskiego Morza, aby każde polskie serce biło jego ukośnieniem, aby każda myśl polska pracowała nad tem, jak to wybrzeże utrzymać, rozbudować i umocnić.

Utrata bodaj pędzi wybrzeża — to klęska dla Rzeczypospolitej i hańba dla duszy polskiej!

W tej myśli tu na rubieży Rzeczypospolitej, u jej morskich wrót — żyjemy, czujemy i pracujemy!

MIESZKANCY GDYNI PATRZĄ W PRZYSZŁOŚĆ Z OTUCHĄ I WIARĄ

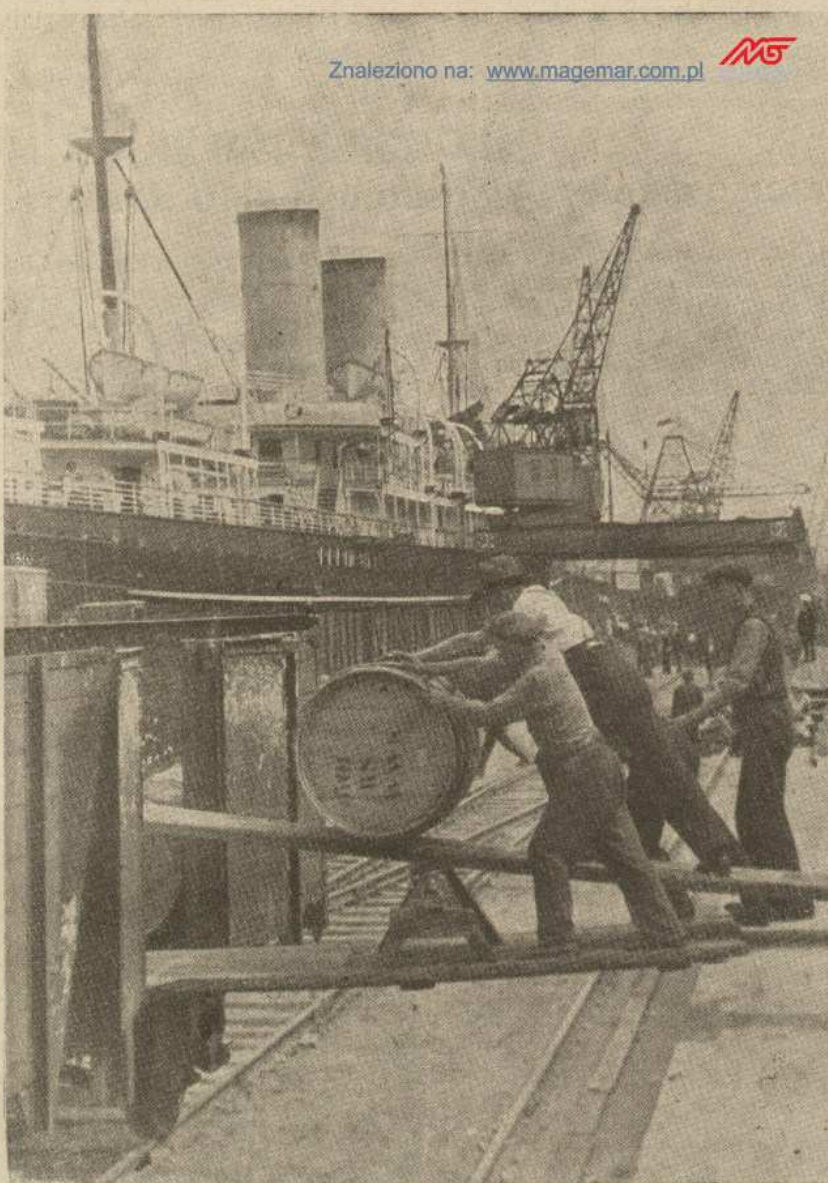
Przemówienie, wygłoszone w dn. 10.II.1933 r. przez „Polskie Radio“

Jeżeli można nazwać szczęśliwym społeczeństwo, któremu przypada w udziale urzeczywistnianie dzieła o wybitnym znaczeniu dla Państwa, to niewątpliwie do tych szczęśliwych należą obywatele Gdyni. Na naszych oczach realizuje się wielki program polskiej polityki morskiej. Jesteśmy jednak nie tylko świadkami budowy dużego portu, rozwoju własnej żeglugi i powstawania własnego handlu zamorskiego, ale każdy z nas, w większym lub mniejszym stopniu, bierze osobisty i bezpośredni udział w tworzeniu tych wielkich rzeczy. Z tej pracy wynika nie tylko podstawa dla naszej egzystencji i dobrobytu, ale i poczucie zadowolenia wewnętrznego i dumy. Jesteśmy budowniczymi własnego portu, który uważamy za główny warunek pomyślnego rozwoju naszego życia gospodarczego i mocarstwowej potęgi Państwa.

Mieszkańcy dziesięcioletniej Gdyni nie stanowią elementu jednolitego. W przeważnej części składają się oni z elementów napływowych ze wszystkich dzielnic Polski, a nawet z zagranicznych ośrodków emigracji polskiej. Są oni wszakże zgodni we wspólnym przeświadczeniu, że powstający port gdyński jest dowodem, iż siły nasze i zdolności objawiają się żywiołowo, jeżeli pobudzi je do czynu myśl świadoma celu i pożyteczna dla Państwa. Tą myślą, która rzuciła zarzewie w polską zdolność twórczą, było postanowienie obecnego naszego Rządu w przedmiocie budowy portu w Gdyni i niezłomna wola kontynuowania rozpoczętego dzieła za wszelką cenę. Gdyńskie społeczeństwo z największym uznaniem podkreśla rozum polityczny twórcy Gdyni, Pana Ministra Kwiatkowskiego, jakoteż obecnie rządzących czynników, które popierają każdą pracę i usiłowania, zmierzające do dalszego rozwoju naszego portu. Świadomość tych spraw łączy społeczeństwa gdyńskie w jedną całość, owianą zapalem do pracy i niezłomnym postanowieniem wytrwania na wyznaczonym mu przez szczęśliwe losy stanowisku.

Ze strony wrogów naszej niepodległości państwowej była Gdynia na początku tematem kpin i żartów. Określano ją jako dziecinny eksperyment, pozbawiony wszelkiego głębszego uzasadnienia realnego. Obecnie jednak, kiedy nasz port poszczycić się już może wspaniałymi wynikami i odpornością przeciwko wpływowi kryzysu gospodarczego, ustępują te uczucia miejsca podziwowi i zazdrości.

Uświadamiając sobie powagę obecnej sytuacji gospodarczej i politycznej, patrzą mieszkańcy Gdyni z otuchą i wiarą w przyszłość. Mają bowiem niezbite dowody, że port gdyński jest najbardziej naturalną koniecznością naszego życia gospodarczego i że przekonanie o tem szerzy się coraz bardziej, nie tylko wśród czynników, mających bezpośredni kontakt z portem i pieczę nad jego rozwojem, ale też wśród sfer



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG

Fragment nabrzeża Polskiego w porcie gdyńskim.

gospodarczych i całego społeczeństwa.

Mogę przy okazji dzisiejszej uroczystości oświadczyć całemu krajowi, że mieszkańcy Gdyni

nigdy nie zejść z zajętego przez siebie posterunku i że podejmą wszystkie starania i poświęcą wszystkie siły, aby w konkretnej pracy gospodarczej utrwalić tu,

nad polskim Bałtykiem, twierdząc polskiej tężyzny, polskiej ekspansji gospodarczej i polskiej racji stanu.

JAN GRUBBA
Przedstawiciel ludności kaszubskiej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŚWIĘTO LUDU KASZUBSKIEGO

Przemówienie, wygłoszone w d. 10. II. 1933 r. przez „Polskie Radio“

W dniu dzisiejszym cały lud kaszubski obchodzi swoje święto narodowe. Dziś, 13 lat temu, dokonał się tu, u nas, na Kaszubach, nad brzegiem morza polskiego fakt historyczny, dla nas święty. W dniu tym powrócił nad morze Biały Orzeł polski, a pod jego skrzydła, my Kaszubi, którzy w największym ucisku zabor-

cy żyjąc, przez przeszło półtora wieku potrafilimy, dzięki silnemu duchowi, jaki w sercach naszych tkwił i nieustrudzonej działalności naszego duchowieństwa, zachować naszą Polskę, naszą wiarę świętą i język ojczysty. Dziś, gdy sąsiedzi nasi za wszelką cenę chcą nam naszą ziemię i ten skrawek morza wydrzeć, my stali

strażnicy szumiących fal polskiego Bałtyku z całą stanowczością wobec matki naszej, Ojczyzny i jej synów oświadczamy, iż nie pozwolimy, by zbrodnica ręka zaborcza ziemię naszą zagarnęła. Z piersi naszych i całego narodu niech zabrzmi potężny głos — „póki kropla jest w Bałtyku, polskim morzem będziesz ty!“

JAN BARTOSZCZYK.
Przedstawiciel młodzieży polskiej z Gdańska

MŁODZIEŻ POLSKA A MORZE

Przemówienie, wygłoszone w d. 10. II. 1933 r. przez „Polskie Radio“

Od morza polskiego, ze starych murów Gdańska, z tętniącej polską pracą Gdyni woła do nas Polska dawna i Polska przyszłości: na morski brzeg, na zaniedbane szlaki do Bałtyku wiodące! Umacniać je i rozbudowywać, ażeby jaknajpełniej, jaknajgłębiej wlewał się do Polski ożywczy, dobrobyt niosący, oddech mórz dalekich.

Leci to hasło od morza po Polskę całą, — mocarza szuka, który je podejmie i wykona; mocarzem tym to my, młode pokolenie Rzeczypospolitej, mocarne woła i czynem w czasach niewoli i powstania Polski, mocarne woła i czynem i pełne entuzjazmu także dzisiaj.

To hasło wielkie i twórcze na naszą jest zakrojone miarę. Młodzież polska podejmie i wykona ten olbrzymi, niecierpiący zwłoki wysiłek budowania Polski morskiej.

Organizacja, przez którą realizować będziemy to hasło to Liga M. i K. i w skład jej wchodzący Akad. Zw. Morski.

Świadomi, że na polskim brzegu Bałtyku i u ujścia największego naszego gościńca wodnego leży gwarancja naszej egzystencji politycznej i gospodarczej, z uporem i żelazną konsekwencją zamieniać będziemy nagromadzony

w społeczeństwie entuzjazm dla spraw morskich na wielki czyn stworzenia z Polski silnego państwa morskiego.

Natężenie tej pracy na wszystkich odcinkach życia młodzieży tak musi być wielkie, tak szerokie musi iść nurtem, ażeby porwało za sobą i skupiło w Lidze M. i K. miliony polskich obywateli i skierowało ich wysiłek na rozbudowanie i umocnienie tej pozycji, jaką jest dostęp do morza — Gdańsk - Gdynia.

Im głębszy i swobodniejszy będzie oddech naszego państwa.

tem większe wartości kulturalne i materialne zdołamy stworzyć, tem lepsze i radośniejsze stworzymy jutro polskiego obywatela.

Hasłami nienawiści karmiona młodzież naszego sąsiada coraz buńczuczniej, coraz bezczelniej żąda łamania traktatów, odebrania nam dostępu do morza, powrotu Gdańska do Rzeszy.

Tej ślepej nienawiści przeciwstawiamy, jako młodzież polska, niezłomną wolę wytrwania i pracy na naszym brzegu Bałtyku.



Gdynia w r. 1930. — Widok z Kamiennej Góry na plażę i pomost P. P. „Zegluga Polska“.

ZWARTYM FRONTEM KU MORZU

Miesiąc luty przyniósł dalszą serię ataków niemieckich na nasz stan posiadania na morzu.

Tym razem wystąpił na arenę sam „arcyniemiec”... Hitler. Z dziwnego zrzędzenia losu ten kanclerz republikańsko-cesarskiej Rzeszy — w sposób jak zawsze — arcybezczelny „wypowiedział się” w wywiadzie, udzielonym jednemu z tygodników angielskich, na temat swego programu politycznego. Między innymi obecny szef rządu Rzeszy, jako jeden z punktów programowych, postawił konieczność powrotu polskiego Pomorza do Niemiec. Był to tak niesłychany wybrzyk, że nawet junkierski rząd niemiecki uczuł się zmuszonym do opublikowania dementi odnośnie do gadulstwa swego „szefa”.

Faktem jest jednak, że akcja rewizjonistyczna Niemiec wzmaga się. Przed trzema już laty, jeden z urzędujących ministrów, osławiony Treviranus — „domagał się” od nas zrezygnowania z Pomorza. Puszczono cały olbrzymi, precyzyjnie i kosztownie skonstruowany aparat propagandowy, aby wmówić w świat, że racja w sprawie rewizji granic jest po stronie niemieckiej.

Propaganda niemiecka unika na ten temat wszelkiej rzeczowej argumentacji, unika, gdyż nie może tutaj znaleźć najmniejszych podstaw do rzeczowości. I dlatego też posiłkuje się gołostownymi frazesami o rzekomej krzywdzie Niemiec, a odsłaniając swe urojone rany pragnie — jak żebrak — litość wzbudzić w opinii zagranicznej i w

ten sposób wyłudzić poparcie dla swych roszczeń.

Ostatnie wystąpienie Hitlera stanowi niejako koronę tej akcji.

Niemcy wiedzą doskonale, że ani etnograficznych ani gospodarczych ani też nawet historycznych praw do Pomorza polskiego nie mają i mieć nie mogą. Akcję niemiecką należy zatem klasyfikować jak najostrzej, podobnie — jak się klasyfikuje zamach na cudzą własność w życiu prywatnym.

Stanowisko całego narodu polskiego było i jest jednolite i niezłomne, jeżeli chodzi o dostęp Polski do morza i o władanie Pomorzem.

Debaty nad budżetem, dały sposobność, nie wiedzieć poraz już który, naszemu przedstawicielstwu zawodowemu zaakcentowania silnego frontu całego narodu polskiego w sprawach dotyczących morza.

Słusznie jeden z naszych wybitnych polityków powiedział w sejmie, że ten kto chce odbierać nam Pomorze... „niech przyjdzie i spróbuje wziąć”!

Wszelki zamach na całość naszych granic, będzie traktowany przez wszystkich Polaków — jako zamach na naszą wolność i niepodległość, jako zamach na życie narodu i państwa.

Traktat Wersalski nie Niemcy, ale Polskę pokrzywdził, zostawiając poza naszą granicą zachodnią przeszło milion Polaków.

To nie Niemcy, a Polska — ma prawo wołać o sprawiedliwość! Miljonowa rzesza Polaków w

Niemczech stale jest uciskana przez administrację pruską. Ucisk ten stosowany jest zarówno w dziedzinie stosunków kulturalnych, jak i politycznych, o czym świadczy chociażby bezprawne żądanie niemieckich władz wyborczych od Polaków — zebrania w ostatnim momencie przed zgłaszaniem list wyborczych na kandydatów na posłów do parlamentu Rzeszy... 60,000 poświadczonych podpisów. W praktyce uniemożliwiło to rodakom naszym w Niemczech wystawienie polskiej listy.

Niemcom nie chodzi przytem wyłącznie o zagrabienie nam Pomorza. Cel tych podjazdów, jakie propaganda antypolska organizuje pod komendą junkrów pruskich, jest głębszą. Niemcy dążą bowiem do odcięcia nas od morza po to, aby stać się naszymi dyktatorami w dziedzinie gospodarczej w myśl testamentu Fryderyka Wielkiego, który pisał „Ktokolwiek będzie władał Gdańskiem i ujściem Wisły — będzie bardziej panem Polski niż ten, kto nią rządzi”.

W roku 1932 obroty naszego handlu z zagranicą w 67,8% odbywały się przez morze, a tylko w 32,2% przez granice lądowe. Wy-mowa tych liczb jest aż nadto uderzająca.

Polski lud kaszubski zachował Polsce dostęp do Bałtyku — obowiązkiem naszego pokolenia i pokoleń następnych być musi dalsza niezmordowana praca dla morza, jako źródła sił dla naszego gospodarstwa narodowego.

DR. W. ROSIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NIEMIECKA MARYNARKA HANDLOWA

Posługując się metodą wykresów przy odtwarzaniu znaczenia, jakie flota handlowa Niemiec posiadała w różnych okresach swego rozwoju, otrzymujemy krzywą o gwałtownych załamaniach. Przyczyn tego zjawiska należy z jednej strony szukać przede wszystkim w niepowodzeniach militarnych, które wywoływały parokrotnie zupełne niemal zniszczenie każdorazowego poważnego dorobku Niemiec na morzu, z drugiej zaś strony w energii i wytrwałości, z jaką podejmowały one odbudowę swojego światowego znaczenia w tej dziedzinie. Zasadniczymi etapami w historii niemieckiej żegluga morskiej były kolejno: upadek Hansy w wieku XVI, straty poniesione przez niemiecką żeglugę

w czasie wojen napoleońskich, a wreszcie zupełne niemal pozbawienie Niemiec ich tonażu morskiego w wyniku wojny światowej.

To niepomahowane, pomimo przeszkód, dążenie do supremacji posiada wiele interesujących momentów zarówno z gospodarczego, jak i dydaktycznego, punktu widzenia. Zainteresowanie się historią handlowej floty niemieckiej jest szczególnie uzasadnione w naszych stosunkach, kiedy jesteśmy dopiero w zaczątkach tworzenia własnej floty i kiedy musimy się liczyć, że, w miarę dalszego rozwoju, flota nasza znajdzie we flocie niemieckiej najpoważniejszego swego współzawodnika. W tych warunkach nie

będzie zbędne zwrócenie jeszcze uwagi na podstawową zasadę taktyczną każdej walki i każdego współzawodnictwa. Jest nią konieczność właściwej oceny sił przeciwnika oraz możliwie dokładna znajomość jego planów i programów na przyszłość. Posiadanie tych elementów pozwala przede wszystkim skutecznie paraliżować działalność konkurencji. Równocześnie umożliwia stworzenie własnego planu działania i zmusza do wysiłków twórczych, mających na celu dorównanie sprawności naszego współzawodnika.

Tych parę słów tłumaczy powstanie niniejszego szkicu o niemieckiej marynarce handlowej, który, jak wskazuje powyższe określenie nie

wyczerpuje całokształtu niezmiennie skomplikowanych i różnorodnych spraw, związanych z niemiecką żegluga, lecz ogranicza się tylko do krótkiego przedstawienia najważniejszych momentów z historii żeglugi nowoczesnych Niemiec oraz do zanalizowania niemieckiego stanu posiadania w chwili obecnej. Z tego też powodu w artykule niniejszym pomijamy rozwój i upadek działalności Hansy, która tylko w sposób pośredni łączy się z dziejami niemieckiej marynarki handlowej w wieku XIX i XX.

Straty, jakie poniosła w wyniku wojen napoleońskich w początkach wieku XIX niemiecka żegluga handlowa, były powodem osłabienia jej znaczenia na morzu na okres lat kilkudziesięciu.

Nowy okres szybkiego rozwoju żeglugi niemieckiej i tem samym równoczesnego zwiększania się znaczenia Niemiec, jako państwa morskiego, datuje się od lat pięćdziesiątych ub. stulecia. Rozwój ten pozostaje w ścisłym związku z zasadniczymi zmianami natury technicznej, gospodarczej i politycznej, z których jedne, wywołując przezwrot w dotychczasowych warunkach pracy na morzu, inne zaś stwarzając specjalnie korzystne warunki dla rozwoju handlu zamorskiego, umożliwiały Niemcom w szybkim tempie rozbudowę ich floty handlowej i podjęcie walki konkurencyjnej z największymi potęgami morskimi.

Upadek znaczenia żaglowca oraz rozwój żeglugi parowej, wprowadzenie konstrukcji stalowych i ich techniczna przewaga nad statkami budowanymi z drewna, rozwój transoceanicznych transportów masowych i związany z tem rozwój żeglugi wielkiej, powstanie regularnych linii transoceanicznych oraz skoncentrowanie się obrotów masowych w nielicznych portach morskich, połączonych z zapleczem siecią dróg kolejowych i wodnych, masowy rozwój emigracji do krajów zamorskich, wojna secesyjna w Stanach Zjednoczonych, dziesiątkująca amerykańską flotę handlową i umożliwiającą żegludze niemieckiej ugruntowanie swoich wpływów i dominującego znaczenia w Ameryce, powstanie w roku 1871 Rzeszy Niemieckiej i podjęcie przez nią świadomej swych celów polityki komunikacyjno - morskiej, wzrost liczby ludności Niemiec od chwili powstania Rzeszy do chwili wybuchu wojny światowej z 40 na 63 milionów, równoległy szybki postęp uprzemys-

łowania kraju i rozwój handlu zagranicznego, rozrost kolonij niemieckich — są to wszystkie czynniki, które umożliwiły powstanie z małych zaczątków, liczących jeszcze w roku 1871 — 900.000 ton wielkiej nowoczesnej floty handlowej Niemiec, zajmującej przed wojną drugie miejsce na świecie i reprezentowanej liczbą 5.500.000 t. r. br.

Poczynając od roku 1847, w którym zostało założone najpotężniejsze dzisiaj towarzystwo żeglugowe Niemiec, znane pod nazwą „Hamburg — Amerika Linie — Hapag”, w latach następnych kolejno powstają nowe wielkie towarzystwa okrętowe i nowe połączenia komunikacyjne ze wszystkimi częściami świata. O znaczeniu floty niemieckiej może świadczyć chociażby to, że przed wojną obsługiwała ona niemal czwartą część światowego obrotu towarowego *). Pod względem tonażu górowała nad takimi starymi potęgami morskimi, jak Holandia, państwa skandynawskie, Francja i Stany Zjednoczone Ameryki, ustępując jedynie flocie angielskiej, rozporządzającej wówczas tonażem 19 milionów ton. W tym czasie dwa wielkie parowce Hapagu „Imperator” i „Vaterland”, jak również znajdujący się w budowie trzeci wielki statek „Bismarck”, posiadające pojemność od 52.000 do 54.000 ton, były największymi statkami świata. Działalność floty niemieckiej opierała się na obrotach szeregu wielkich portów morskich, z których Hamburg na rok przed wojną miał największy obrót ze wszystkich portów kontynentu *).

Ten imponujący dorobek pracy stuletniego okresu został całkowicie niemal przekreślony przez wynik wojny światowej. Część floty niemieckiej została zniszczona na skutek działań wojennych, lub też zajęta, co zdobywc wojenna. Część uległa konfiskacie w portach państw neutralnych w miarę, jak państwa te przystępowały do koalicji. Na skutek tych wydarzeń Niemcy zostały pozbawione około połowy swojego tonażu. Następnie na podstawie Traktatu Wersalskiego zostały one

zobowiązane do wydania w styczniu 1920 roku pozostających jeszcze w ich portach, wzgl. w portach krajów neutralnych:

- a) wszystkich statków powyżej 1.600 ton r. br.
- b) połowy tonażu statków o pojemności od 1.000 do 1.600 t. r. br.
- c) wszystkich statków, wymienionych w punktach a) i b), które w momencie ratyfikacji traktatu znajdowały się w budowie.

W ten sposób Niemcom pozostały tylko statki żeglugi przybrzeżnej i część statków, nadających się tylko do rejsów europejskich. Wszystkie statki transoceaniczne zostały zabrane.

Niezależnie od powyższego, tytułem rekompensaty za zatopione pod Scapa Flow własne okręty wojenne, Niemcy zmuszone były wydać 275 tys. ton pływających doków, kraków, holowników i statków do bagrowania *). Z tytułu strat, poniesionych przez angielską marynarkę handlową z powodu działalności niemieckich krążowników i łodzi podwodnych, Niemcy zobowiązały się do wykończenia na swój rachunek i wydania Anglii statków, których budowa została rozpoczęta w styczniu 1920 r. *). Tonaż, jakim Niemcy rozporządzały w początkach 1920 roku wynosił, z wyżej podanych powodów, zaledwie 500 tys. ton.

Ponadto poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe poniosły poważne straty z powodu konfiskat dokonanych zagranicą. Uległy więc konfiskacie na terytorjum państw koalicyjnych depozyty, wierzycielności, domy i t. p., stanowiące własność tych przedsiębiorstw.

c. d. 1

DR. ST. ZB. SZYSZKOWSKI.

*) Por. Dr. Fr. Zahn, op. cit. str. 1061.

*) Por. Mittel — und unmittelbare Kriegsverluste der deutschen Handelsflotte (artykuł ten przy powoływaniu będzie oznaczany skrótem „Kriegsverluste”) „Hansa” Nr. 24 z dnia 11 czerwca 1932 r. str. 826.

Nie powinien i nie może minąć rok, w którymby Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty, zarówno handlowej jak i wojennej. Ciągłość w tej dziedzinie decyduje o powodzeniu.

Minister E. KWIATKOWSKI

*) Por. Dr. Friedrich Zahn, Prof. an der Universität München. Wirtschafts aufbau Deutschlands. Handwörterbuch der Staatswissenschaften — Ergänzungsband zur vierten Auflage. 1929 str. 1061.

*) Por. Dr. Sven Helander, Prof. an der Univ. Kiel und Dr. Franz Haslinger, Kiel — „Seeschiffahrt” w „Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Siebenter Band. 1926 str. 400 i nast. oraz w Roedem, Staatsminister a. D. „Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt” — „Hansa” Nr. 39 z dnia 29 września 1928 r. str. 1562.

W CZTERNASTYM ROKU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jeden z wybitnych polskich mężów stanu, zapytany dlaczego Polska stale zarzucają imperjalizm i militaryzm, odparł:

— Najprawdopodobniej dlatego, że jest ona jednym z najbardziej tolerancyjnych i pacyfistycznych krajów na świecie.

To nie paradoks. Według wszelkiego prawdopodobieństwa, gdyby w Polsce na każdym rogu ulicy stał czołg, gdyby jakieś kolorowe koszule defilowały od rana do wieczora w takt orkiestr wojskowych, gdyby stan oblężenia był zjawiskiem codziennym, gdyby w Gdyni stała potężna eskadra pancerników, wzmocniona licznymi flotyllami torpedowców i łodzi podwodnych, gdyby polskie niebo szumiało od samolotów bojowych, — wówczas, tak, wówczas wobec faktu dokonanego, świat przeszedłby do porządku nad „polskim militaryzmem”.

Ale póki Polska jest krajem demokratycznym, póki jej siła zbrojna na lądzie wystarcza zaledwie do zapewnienia bezpieczeństwa, zaś na morzu nic nie zapewnia, bo jej tak dobrze, jak niema, póki na intrygi, zaczepki, knowania odpowiadamy olbrzymią dozą spokoju, dobrej woli i szczerzej miłości pokoju, — póty niektórzy dyplomaci usiłują z nas zrobić „Versuchsaninchen”, czy innego kozła ofiarnego.

Germania jest głodna i lada chwila może kogoś pożreć. Czy nie lepiej więc rzucić jej zawczasu polskiego królika? To powinno na dłuższy czas uspokoić głód i odwrócić uwagę od innych „smakołyków”. Rozumowanie dość trafne z wyjątkiem jednego punktu: że królik wcale, ale to wcale nie ma ochoty być pożarty, że gotów nawet się bronić i że... nie jest znów tak bardzo królikiem, jakby się zdawało.

Trzydziestoparomiljonowy naród nie może być przedmiotem targów czy zakulisowych knowań. Zdał już egzamin ze swej żywotności duchowej i fizycznej. Teraz pragnie żyć w zgodzie z sąsiadami. Ale pognać czy obrabować się nie da.

Dziwna rzecz. Zachód bardzo często daje ucho poszeptom niemieckim, że kwestja granic wschodnich Rzeszy stanie się przyczyną wojny, że jedynym sposobem zapobieżenia nowemu kataklizmowi jest zwrot Niemcom ich przedwojennych terytoriów. A tenże Zachód nietylko zapomina, że owe „niemieckie terytoria” zrabowane zostały Polsce przed 150 laty, ale

na dno nie zdaje sobie sprawy, że niebezpieczeństwo wojny tkwi nie w obecnym stanie rzeczy, lecz wręcz przeciwnie w każdej próbie zmiany jego na korzyść Niemiec. Jeden kilometr kwadratowy polskiej ziemi, oddany Niemcom, prędzej rozpęta burzę wojny, niż może niezręczne, ale względnie sprawiedliwe klauzule traktatu wersalskiego.

Słusznie powiedział najwybitniejszy pionier polskiego morza, b. minister Kwiatkowski, że jeśli o dostęp do tego morza, o polską ziemię pomorską chodzić będzie, cały naród stanie do szeregu. I zawiodą się ci, którzy liczą na wewnętrzne waśnie i niezgody. W takiej chwili ustaną walki partyjne, różnice poglądów socjalnych, kwestje wyznaniowe czy inne. Jak jeden mąż staniami w obronie naszych praw żywotnych!

Teraz jednak strona praktyczna. Manifestacje woli narodowej, manifestacje żywiołowego patriotyzmu, manifestacje ducha mają swą rację o tyle, o ile stoi za nimi świadomość siły i zwycięstwa. Świadomość tę na lądzie mieć możemy. Wiekowe rycerskie tradycje, przekonanie, że nasza sprawa jest słuszna, a wreszcie 32 miliony ludności, to argumenty. Armja nasza jest silna i dzielna, potrafiła często walczyć i zwyciężać w warunkach, w których normalne armje europejskie dałyby za wygraną.

Tak, to na lądzie. A na morzu? Na morzu niestety jest inaczej. Na morzu nie można improwizować floty, ani powołać pospolitego ruszenia. Na morzu trzeba przede wszystkim mieć okręty.

Obrona morza bez floty, to absurd. Lotnictwo czy baterje nadbrzeżne — półśrodki. Liczenie na sprzymierzeńców — mrzonki. Powoływanie się na Dardanele — nonsens. Powołać się tu raczej można na znacznie bliższą zatokę Ryską. Gdyby Rosja na Bałtyku posiadała odpowiednią siłę zbrojną, nietylko nie zostałaby odcięta od świata, nietylko nie przegrałaby wojny, ale Niemcy zostałyby zwyciężone w pierwszym roku wojny. Dla nas lepiej, że rzeczy potoczyły się innym trybem. Ale przykład pozostał przykładem. Przykładem strasliwym, do czego może doprowadzić nieświadomość znaczenia morza.

„Marynarka, której nie rozbudowano ze względu na fałszywe pojęcie oszczędności, która została odrazu zakrojona na zbyt małą skalę, — że — niemiecki historyk von

Montag, — jest tak samo bezwartościowa, jak armja o zbyt słabym składzie, uzbrojeniu i zaopatrzeniu. Kraj, posiadający dostęp do morza, a chcący mieć jakieś takie znaczenie na rynku politycznym i ekonomicznym świata, musi mieć silną flotę. W czasie pokoju reprezentuje ona kraj nazewną i zmusza do liczenia się z suwerennością państwa. W czasie wojny musi zaś nietylko bronić wybrzeża i wolności dróg morskich, ale starać się o władnięciami niemi, aby osiągnąć swobodę handlu morskiego i zaopatrywania kraju we wszystkie potrzebne produkty”.

Kwestja stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu nie jest więc w Polsce kwestją wyłącznie wojskową. Przeciwnie — jest kwestją narodową — społeczną, ekonomiczną i polityczną — w całym tego słowa znaczeniu. Od tego czy na „armatę morską” zdobyć się będziemy w stanie, zależą dalsze losy państwa, a zatem i obywateli.

Zaczątek jest: owe dwa kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne — dziś najsilniejsze na Bałtyku. Ale wobec wzrastających równolegle do agresywności zbrojeń sąsiada, wobec rozpadających się klauzul Wersalu, wobec czasu, który ucieka wielkimi krokami, wobec coraz większego znaczenia, jakiego nabiera dla naszej egzystencji dostęp do morza, wobec zbyt słabych i niesystematycznych poczynąń nad stworzeniem floty wojennej w pierwszym dziesięcioleciu niepodległości, — sprawa staje się paląca. Periculum in mora.

Wprawdzie dziś jeszcze większość „imperialistycznie i wojowniczo” nastrojonego narodu polskiego nie wierzy w możliwość wojny i sądzi, że Hitler przyjdzie do nas z gałązką oliwną w dłoni. Przecież przed kilku tygodniami część naszej prasy pisała jeszcze o „upadku Hitlera” i skończonej karierze jego partji. Przecież wciąż jeszcze wierzy się w „te drugie Niemcy”, w Niemcy „Schöngelstów” i wielkich uczonych. Przecież rzucamy się na ludzi, mających śmiałość ostrzegać, jako na mącicieli pokoju czy alarmistów... A głos, nawołujący do rozbudowy marynarki wojennej, (jako jedynego skutecznego sposobu utrzymania pokoju i zapewnienia niezależności politycznej i ekonomicznej), jest głosem wołającego na puszczy, tak, jak nim był głos Solikowskiego w XVII wieku.

Z tem trzeba skończyć. Stworzenie odpowiedniej dla naszych potrzeb i warunków politycznych floty wojennej, nietylko że nie narazi nam sąsiadów, nietylko, że nie powiększy legendy o „polskim imperializmie i militarystyce”, nietylko nie poderwie zaufania, jakie mają dla nas przyjaciele, — ale wręcz przeciwnie, wzmocni nasze stanowisko na całej linii, nakaze respekt wrogom, zwiększy zaufanie wśród narodów sprzymierzonych, przysporzy nowych przyjaciół, a przede wszystkim zabezpieczy tę wolność morską, bez której żaden naród istnieć nie jest w stanie.

A środki?... Tak, tu jest trudność. Ale nie taka znów straszna, jakby się wydawało. Środki mogą się znaleźć, bo kapitał, włożony w marynarkę wojenną, nie jest kapitałem martwym. Procentuje wcale nieźle, bo przecież handel idzie za banderą, bo dzięki flocie wojennej zwiększa się prestiż państwa, wzrasta przemysł, zmniejsza bezrobocie. O nieprodukcyjnym wydatku niema mowy.

Tylko, że środków tych nie uzyska się wyłącznie z dobrowolnych ofiar. Marynarkę należy rozbudowywać planowo i systematycznie, opracowawszy program morski na lata całe. Fundusze znaleźć się muszą w ramach ustawowych kredytów. Sejm musi powziąć odpowiednią żelazną uchwałę i uchwalił tej lata całe z żelaznym uporem prze-

strzegać. Ten tylko sposób pozwoli na stworzenie polskiej siły zbrojnej na morzu, a wszystkie inne będą kosztownymi eksperymentami czy paljatywami. Polska na swoją flotę wydaje przecież mniej od Turcji, czy Jugosławii!

W czternastym roku powrotu Polski nad Bałtyk powinniśmy so-

bie uprzytomnić, że utrzymanie dostępu do morza zależy w pierwszym rzędzie od wskrzeszenia „armaty morskiej”, o którą sejmy przedrozbiorowe dbać nie chciały, przez co wykopano grób dawnej Rzeczypospolitej.

JULJAN GINSBERT.

„DUNKERQUE” — PIERWSZY KRAŻOWNIK LINJOWY FRANCJI.

Konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wybrzeżom Francji, a głównie swobody francuskich komunikacji morskich, zagrożonych budową serii „Deutschlandów”, zmusiła Francję do założenia na stoczni krążownika linjowego „Dunkerque”. Okręt wypierać będzie 26.500 ton, posiadać szybkość 30 węzłów, a uzbrojenie jego składać się będzie z ośmiu dział 333 m/m w dwóch czterodziałowych basztach, dwudziestu dział średniego kalibru i kilkunastu przeciwlotniczych. Opancerzenie oraz ochrona przeciwlotnicza i przeciwtorpe-

dowa doprowadzone będą do możliwego maksimum. Projektowana jest budowa drugiej takiej jednostki jeszcze w roku bieżącym.

„Dunkerque”, jak widać z rysunku, posiada bardzo oryginalną, niespotykaną jeszcze sylwetkę, a samo rozwiązanie zagadnienia poczwórnych baszt wydaje się bardzo śmiałe. Budowa tego typu okrętów (pierwszych krążowników linjowych Francji) świadczy wymownie o trosce, jaką nasza sojuszniczka otacza sprawy swojej „wolności morskiej”.

J. G.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Sylweta nowego francuskiego pancernika „Dunkerque”, którego budowę rozpoczęto w końcu grudnia r. ub., jako odpowiedź na budowę serii niemieckich pancerników.

GDYNIA I POLSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

(CIAĞ DALSZY)

2. Kanał lateralny.

Przejdźmy teraz do rozpatrzenia innego rozwiązania pod względem technicznym, nieprzedstawiającego żadnej trudności dla żeglugi rzecznej, żadnych przeszkód w rodzaju licznych śluz lub przedłużenia drogi i — co najważniejsze — przynajmniej dziesięć razy tańszego od projektu kanału kaszubskiego. Przykład takiego rozwiązania w analogicznym wypadku możemy znaleźć u naszego sąsiada wschodniego.

Droga wodna, łącząca Petersburg z Wołgą przez Nowę i przez t. zw. Maryjski system kanałów, — przechodzi przez wielkie i burzliwe jeziora: Ładogę, Onegę i Białe — prawdziwe morza wewnętrzne, przez które nawet wielkie 1500-tonowe barki, idące z Wołgi — nie mogą ryzykować przejścia. Wobec tego, jeszcze za Piotra Wielkiego, wzdłuż płaskich brzegów tych je-

zior wykopano kanały, po których statki rzeczne mogą bezpiecznie kursować przy wszelkim stanie pogody.

Wydałoby się możliwe zastosowanie analogicznego rozwiązania na brzegu morskim pomiędzy Gdynią, a ujściem Martwej Wisły pod Neufahrwasser, chodziłoby o 16 km kanału, jednakże z tej liczby tylko 6,5 km na terytorjum polskiem — reszta — na terytorjum W. M. Gdańska. Koszt budowy takiego kanału, 30—40 m. szerokiego i 3—4 m. głębokiego, nie przewyższałby miliona złotych za kilometr.

Aczkolwiek kanał taki, oddzielony od morza tylko szerokim i należycie umocnionym wałem z wylotami do morza w pewnych odstępach i niezbędną ilością mostków, nie krępowałby nadbrzeżnych mieszkańców w wykorzystywaniu morza, a nawet byłby dogodnym portem

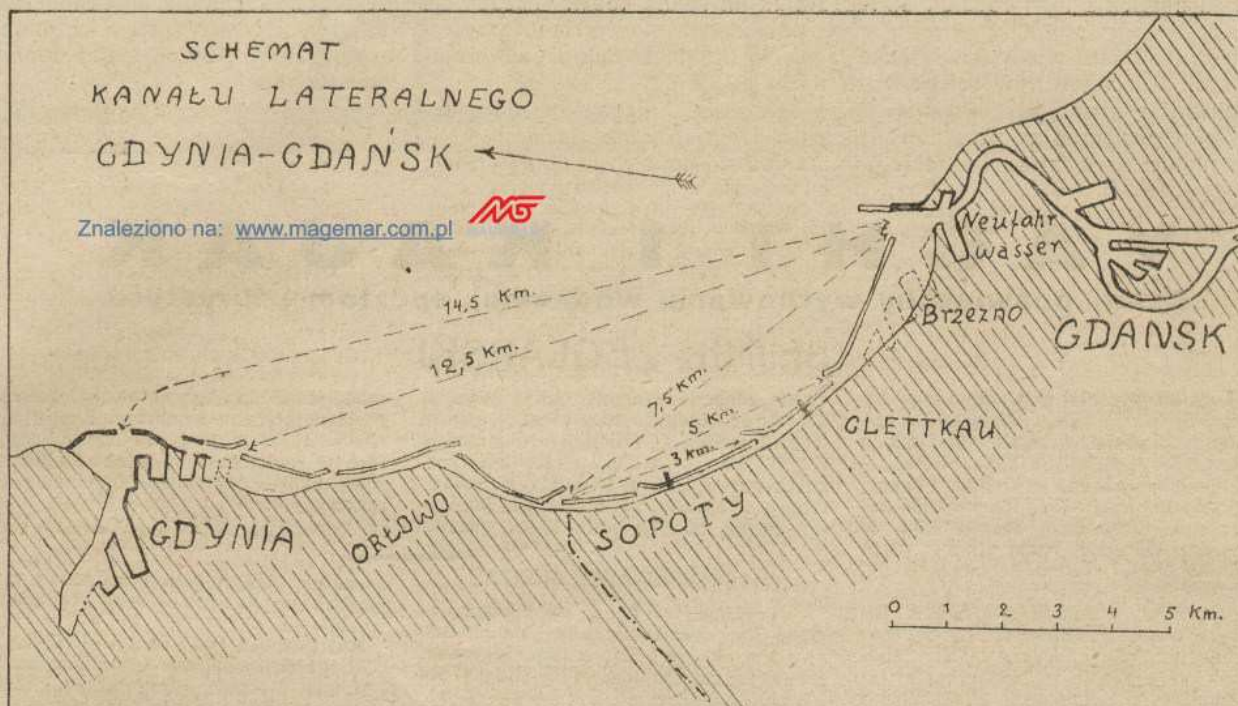
dla łodzi rybackich i innych, to jednak nie ulega wątpliwości, że projekt spotkałby się zdecydowanym sprzeciwem W. Miasta.

3. Częściowe wykonanie kanału lateralnego.

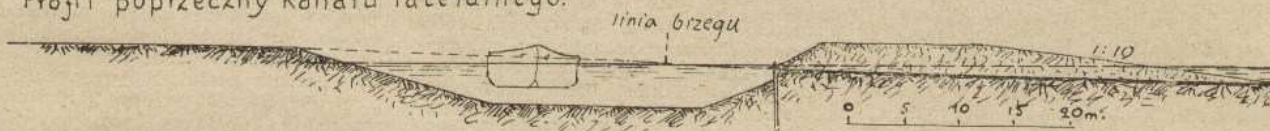
Przy spokojnej pogodzie barki wiślane puszczają się dziś śmiało nawet wprost z ujścia Wisły pod Schiewenhorst do Gdyni, odbywając szczęśliwie kurs 33 km przez zatokę Gdańską. Gdy przechodzą przez śluzę w Einlage do portu gdańskiego aż do jego wylotu pod Neufahrwasser, mają stąd do Gdyni w prostej linii tylko 14,5 km, który to dystans po wykończeniu w porcie gdyńskim basenów Prezydenta i Rybackiego zmniejszy się do 12,5 km. Wykonanie kanału lateralnego wzdłuż polskiej części od Gdyni do Orłowa zmniejszyłoby ten dystans do 7,5 km.

SCHEMAT KANALU LATERALNEGO GDYNIA-GDANSK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Profil poprzeczny kanału lateralnego.



Gdyby z drugiej strony można się było spodziewać, że rozwój portu gdańskiego pójdzie w kierunku morza (do Neufahrwasser i Brzeźna) i że prędzej, czy później, będzie utworzony potrzebny przeciw dla tego portu awanport, czy to przez pewne przedłużenie wejściowego moła wschodniego, czy to przez budowę łamacza fal długości 2—3 km na głębokości choć 5 m w stronę Glettkau, wtedy odległość od tego awanportu do Orłowa w prostej linii, t. j. dystans, któryby należało przepłynąć przez niezabezpieczony od fal odcinek zatoki, zmniejszyłby się do 4 km.

Niestety, wystarczyłoby nawet tylko paręset metrów takiej niezabezpieczonej powierzchni morza, by w czasie fali uniemożliwić przejście statków rzecznych. To też częściowe wykonanie kanału lateralnego daje tylko bardzo nieznaczne ułatwienie dla żeglugi rzecznej, lecz nie rozwiązuje zadania.

4. Moła ochronne.

Już tylko w celu wyczerpania wszelkich możliwości technicznych, nawet nierealnych należy wymienić budowę na odcinku między Orłowem i portem gdańskim zamiast kanału lateralnego — moła ochron-

nego na głębokości 4—5 m o długości około 8 km, tworzącego wielki awanport na całej tej długości. Podobne rozwiązanie widzimy w Marsylii, gdzie wylot wyżej wzmiankowanego kanału z Rodanu do morza odległy jest od portu o 5 km i połączenie jest dokonane zapomocą szeregu falochronów, równoległych do brzegu. Mimo całej swej fantastyczności, realizacja tego projektu pod względem finansowym przedstawiałaby się jeszcze parokrotnie taniej od budowy projektu kanału kaszubskiego, dając lepsze wyniki dla żeglugi.

Oczywiście jednak, że i ten projekt z tych względów co i kanał lateralny spotkałby się z trudnościami natury politycznej. Przytem będąc znacznie droższy od kanału lateralnego, nie przedstawiałby właściwie większych od niego korzyści.

5. Dok pływający.

W celu wyczerpania przeglądu wszelkich możliwości technicznych, mogących zapewnić portowi gdyńskiemu frekwencję taboru rzecznego — należałoby przyjąć również pod uwagę przewożenie barek rzecznych z ujścia Wisły do portu gdyńskiego zapomocą specjalnego statku o własnym popędzie — w ro-

dzaju pływającego doku, z komorą około 10 × 120 m, któryby, zanurzając się odpowiednio, przyjmował na siebie w ujściu Wisły od razu 2 barki rzeczne — i dostarczał je do Gdyni, — w czasie, kiedy fala w zatoce jest dla przejścia tych barek rzecznych zbyt silna. Zimą mógłby ten dok służyć do naprawy statków, nawet marynarki wojennej.

Oczywiście, że przy zbyt burzliwej pogodzie i ten statek nie mógłby kursować bezpiecznie. Ale takich dni jest niezbyt wiele.

Statek taki mógłby wykonać dziennie jeden kurs z Gdańska do Gdyni i z powrotem i przewieźć po 2 barki z ładunkiem po 400—600 ton, czyli jako maksimum 1,000 ton dziennie, zaś rocznie koło 100—150,000 ton w każdą stronę. Licząc koszt takiego statku na 3 miliony zł., koszt jego utrzymania w ruchu oraz koszty oprocentowania, amortyzacji i asekuracji — około 500.000 zł., otrzymamy około 3 zł. na tonę ładunku.

Żegluga rzeczna mogłaby opłacać zapewne tylko część tych kosztów, w rozmiarze, nieprzewyższającym kosztów holowania na tej przestrzeni, oraz ew. zmniejszenia stawki asekuracyjnej i części różnicy kosztów portowych.

Uruchomienie tego rodzaju statku, naturalnie, mogłoby się stać aktualne dopiero wtedy, kiedy ilość idących Wisłą towarów będzie dostatecznie wielka i gdy dla portu gdyńskiego będzie się kalkulowało wykonanie i utrzymanie takiego

statku na swój koszt, licząc się z pośrednimi korzyściami przyciągnięcia do siebie ładunków rzecznych.

Mimo nieco niezwyklej formy tego rodzaju rozwiązania sprawy — ma ona stosunkowo tę dobrą stronę,

że nie wymagałoby znaczącego kapitału inwestycyjnego, natomiast wymagałoby pewnej stałej dopłaty na utrzymanie.

(Dok. nast.)

INŻ. T. TILLINGER.

YACHT I KAJAK

Dział, poświęcony wychowaniu wodnemu, sportom i turystyce.

SEJMIK ŻEGLARSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dnia 29 stycznia r. b. odbył się doroczny Sejmik Polskiego Związku Żeglarskiego przy udziale delegatów wszystkich klubów. W danej chwili Związek Żeglarski obejmuje jedenaście klubów i sekcji żeglarskich: Yacht Klub Polski (Klub Żeglarski w Chojnicach, Morski Klub w Gdańsku, Oficerski Yacht Klub, Yacht Klub A. Z. S., Sekcja Żeglarska Klubu Wioślarskiego „Wisła”, Sekcja Żeglarska Warsz. Tow. Wioślarskiego, Sekcja Żeglarska Warsz. Klubu Wioślarek, Sekcja Żeglar. Wojsk. Klubu Sport. „Zoliborz” i dwie sekcje żeglarskie naszej Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Modlinie i Włocławku.

ro zagajeniu do prezydium Sejmiku na przewodniczącego powołano przez aklamację p. prez. B. Barylskiego (YKP) na sekretarza p. Bielawskiego (Wisła) oraz p. mjr. Kozubskiego (Of. YK) i p. Kaletę (Chojnice). Obszerne sprawozdanie z prac Związku złożył ustępujący Zarząd, podając do wiadomości załatwienie szeregu spraw w dziedzinie regulaminowej, administracyjnej, wyszkoleniowej, i propagandowej.

W dyskusji, jaka się wywiązała, poruszano sprawy ośrodków żeglarskich w Gdyni, w Trokach i w Augustowie. Po dyskusji Sejmik na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielił ustępującemu Zarządowi absolutorium. W zamierzeniach na nadchodzący sezon żeglarski polecono Zarządowi definitywnie załatwić sprawy Augustowa, Olimpiady 1936 i Wystawy Sportów Wodnych w Warszawie. Preliminarz na 1933 r. po drobnych zmianach Sejmik zaakceptował, poczem przystąpił do wyborów Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Nowy Zarząd został wybrany w składzie następującym: prezes gen. — M. Zaruski, wiceprezes — inż. E. Fryzendorf, wiceprezes do spraw morskich — kom. C. Petelenz, wiceprezes do spraw śródlądowych — A. Wolff, członkowie pp.: inż. E. Ejchhorn, M. Niedźwiałowski, J. Lisiecki, prof. K. Dembowski, inż. T. Putowski, inż. B. Zieleniewski, Kozierowska, Z. Pankiewicz, inż. L. Bielawski, i J. Rummel. — Komisję Rewizyjną wybrano w składzie pp.: Orczykowski, Lewandowski i Zakrzewski.

Poza tem poruszono sprawę ostatnich artykułów w prasie na temat żeglarstwa, przeważnie ujmujących sprawy żeglarskie bez znajomości rzeczy i po długiej dyskusji Sejmik uchwalił jako dezyderat dla przyszłego Zarządu — nawiązanie kontaktu z prasą codzienną w celu informowania prasy rzeczowo o sprawach żeglarstwa. Zaprojektowano również kalendarzyk imprez na sezon letni 1933 r.: 5 maja — wycieczka (W. K. W.), 11 — 15 czerwca — regaty (Chojnice), 18 — 25 czerwca — regaty (Wisła), 29 — czerw-

ca do 2 lipca — regaty (LKM Modlin), 13 — 15 sierpnia regaty na jeziorach Augustowskich (YKP), 3—10 września regaty Warszawa (YKP), 13—24 września regaty (WTW), 1—8 października — regaty (YKAZS); w nawiasach podajemy nazwę klubów, które są organizato-

HARCERSKI APEL MORZA.

Trzynastą rocznicę odzyskania dostępu do morza święciło Harcerstwo „Apelem Morza”, stwarzając ogromną propagandową imprezę, obejmującą teren całego Państwa.

Zorganizowany przez Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich — „Apel Morza” zawierał w swym programie zbiórke wszystkich drużyn i zastępów żeglarskich, Mszę św., odczytanie uroczystego rozkazu, okolicznościową pogadankę, podczas której omawiano dotychczasowe rezultaty akcji wodnej oraz zamierzenia na rok bieżący wreszcie chóralne odśpiewanie pieśni żeglarskich i morskich. Na uroczystość „Apelu Morza” przybyli bardzo licznie rodzice młodzieży, członkowie Kół Przyjaciół Harcerstwa oraz młodzież niestowarzyszona. W ten sposób „Apel” w dniu 12. II. stał się manifestacją ogólną, stwierdzającą niezłomność hasła „frontem ku morzu”.

Po obchodach zbierano podpisy obecnych na kartach, artystycznie ozdobionych przez samych harcerzy i zaopatrzonych sentencją stwierdzającą, że harcerze „zwróceni ku morzu — czuwają”. Kart wrzuconych do skrzynek punktualnie o godz. 18 dn. 12. II., przybyło do Warszawy 310 z tyłu środowisk harcerskich.

Na największą miarę zorganizowana była uroczystość w Krakowie, dzięki inicjatywie żeglarskiej drużyny. Wzięło w niej udział 1700 osób, a całe miasto wiedziało o uroczystości z wielkich afiszów. Dwie uroczystości zorganizowało harcerstwo Płocka, Bydgoszczy, Poznania i wielu innych miejscowości.

W tych wielkich manifestacjach wzięło udział ponad 30 tysięcy osób, z czego przeszło 10 tysięcy harcerzy.

NOWE WŁADZE P. Z. K.

Odbyty w dniu 22 stycznia b. r. 2-go Walny Zjazd Delegatów Polskiego Związku Kajakowców wyłonił nowy Zarząd P. Z. K. w składzie pp.: przewodniczący — plk. dypl. Zieleniewski, członkowie — mjr. Sekunda, Bublewski, Kowalska, Michalowski, Grzelak, Heinrich, Wislocki.

INICJATYWA P. U. W. F. i P. W.

Państwowy Urząd W. F. i P. W. wydał w dniu 26 stycznia b. r. okólnik, zalecający Związkowi Sportowemu i Klubom propagowanie wśród swych członków turystyki wodnej i lądowej, obozownictwa oraz gier polowych. Rów-

ni. Jeżeli cały projektowany program zostanie przez nowoobranego Zarząd zrealizowany, to możemy spodziewać się, że ruch w żeglarstwie w nadchodzącym sezonie będzie duży i dla żeglarstwa korzystny.

M. NIEDZWIAŁOWSKI.

nocześnie okólnik poleca zakładanie przy klubach specjalnych sekcji campingowych.

HARCERSKA WYSTAWA MORSKA.

Drużyna morska w Gdyni organizuje I Morską Wystawę Fotograficzną. Otwarcie wystawy nastąpi dnia 28 lutego r. b.

Na całość wystawy złożą się działy: żywioł morski, człowiek na morzu, brzeg morski: krajobrazy, zabytki historyczne, osiedla, typy ludowe, porty; miasto Gdynia, turystyka morska (podróże yachting, sporty wodne, plaża). Informacji udziela p. M. Nogajewski, Gdynia, Starowiejska 18.

HARCERSKA BIBLIOTEKA WODNA.

Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich przystąpiło do wydawania biblioteki wodnej do użytku drużyn żeglarskich. Ukazała się już pierwsza książka p. t. „Organizacja Harcerskich Drużyn Żeglarskich cz. I” w cenie zł. 1,50. Praca posiada rozdziały: cel harcerskich drużyn żeglarskich, organizacja, umundurowanie, regulamin flagowy.

Opracowane są już i stopniowo będą się ukazywały następne wydawnictwa należące do tej biblioteki: „Żeglarz”, „Wioślarz” — podręczniki przygotowania się do wymienionych stopni harcerskich, „O budowie kajaku” i „Łódź harcerska typ „h” — opis, konserwacja”.

UTRUDNIENIA DLA WĘDKARZY.

Nowa ustawa rybacka wprowadza szereg formalności, utrudniających w praktyce uprawianie wędkarstwa. W myśl przepisów ustawy na połów ryb na wędkę każdorazowo należy uzyskiwać zgodę właściwego starosty. Dla turystów wodnych, przebywających dziennie 20—50 km., formalność ta jest niewykonalna.

Aby temu zaradzić Polski Związek Kajakowy i Główna Kwatera Harcerzy wystąpiły do Państwowego Urzędu W. F. i P. W. z wnioskiem, by Ministerstwo Rolnictwa poczyniło ułatwienia, umożliwiające turystom wodnym uprawianie wędkarstwa. Ułatwienia te mają polegać na wprowadzeniu specjalnych kart wędkarskich, nieuwzględniających zezwolenia starosty; natomiast potrzebna byłaby zgoda właściciela obwodu rybackiego.

Ponieważ trudno sobie wyobrazić kajakowca lub wioślarza, pozbawionego nieodłącznej dotychczas przyjemności połowu ryb na wędkę — dlatego z niecierpliwością oczekiwana jest odpowiedź Ministerstwa Rolnictwa.

KRONIKA

„DZIEŃ MORZA” W POLSKIM RADJO

W piątek 10 lutego r. b., jako w 13 rocznicę objęcia przez Polskę dostępu do morza, z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy współudziale dyrekcji „Polskiego Radja” urządzony został w radio „Dzień morza”. Cały program audycji radiowych w tym dniu został ułożony pod kątem obchodu tej pamiętnej rocznicy, przyczem część jego transmitowana była z Gdyni ze specjalnie urządzonego w koszarach Marynarki Wojennej w Oksywiu studio.

Program rozpoczął się wystrzałem armatnim, który oddaje się w porcie wojennym z wybiciem 12 godziny w południe. Następnie oddzwoniono godzinę dwunastą na dzwone okrętowym, zamiast zaś zwykle podawanego hełalu z wieży kościoła Mariackiego w Krakowie rozległa się trąbka marynarska. Następnie transmitowano koncert orkiestry Marynarki Wojennej z Gdyni pod batutą kpt. Dulina.

O godz. 3. m. 35 p. Min. Henryk Strassburger, b. Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku wygłosił odczyt p. t. „Dlaczego nie mogłoby istnieć Państwo Polskie bez własnego dostępu do morza”.*) O godz. 3 m. 50 wiceprezes Zarządu Głównego L. M. i K. p. Jan Dębski mówił o „Sprawie dostępu Polski do morza na konferencji pokojowej w Wersalu”.

*) Wszystkie odczyty i przemówienia dajemy na czele niniejszego numeru, z wyjątkiem przemówienia posła na sejm Gdański p. Czarneckiego, które ze względów technicznych będziemy mogli podać w numerze następnym.

O g. 4 po poł. transmitowano po-

senki marynarskie z Gdyni. Część popołudniowej audycji była transmitowana tylko przez mniejsze radiostacje polskie ponieważ radiostacja w Raszynie uszkodzona została przez burzę gradową, która dnia tego przeszła nad Warszawą.

Główna część programu obchodu „Dnia morza” w radio rozpoczęła się o godz. 5 po poł. i była nadawana częściowo ze studjo w Warszawie i częściowo z Gdyni.

Rozpoczęło ją po słowie wstępnem i trabce marynarskiej z Gdyni przemówienie prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Gustawa Orlicz - Dreszera.

Następnie zabrał głos w imieniu rządu wicepremier p. Tadeusz Lechnicki.

Dalej przemawiali kolejno: Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Konrad admirał Jerzy Świrski, Komisarz Rządu na m. Gdynię p. Seweryn Czerwiński, przedstawiciel mieszkańców Gdyni: p. Józef Kawczyński, przedstawiciel ludności kaszubskiej p. Jan Grubba z Gdyni, Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku p. Min. dr. Kazimierz Papée, poseł na Sejm gdański p. Czarnecki i przedstawiciel młodzieży polskiej z Gdańska p. Jan Bartoszczyk.

Przemówienia te przeplatane były koncertem orkiestry Marynarki Wojennej, produkcjami chóru oraz transmisją szumu fal morskich.

Wieczorem feljeton p. t. „Dusza morza” wygłosił znakomity pisarz Wacław Sieroszewski.

Wreszcie program dnia zamknęła transmisja z Gdyni muzyki lekkiej w wykonaniu orkiestry Marynarki Wojennej.

BRAZylijska KAWA W GDYNI.

Statek Lloydu Brazylijskiego „Uba” przywiózł przy końcu lutego r. b. do Gdyni 60,000 worków kawy tj. 3,600 ton. Jest to nie tylko największy ładunek kawy jaki pojawił się jednym statkiem z Ameryki Południowej w Gdyni, ale w ogóle największa ilość kawy jaką dostarczono kiedykolwiek do jakiegokolwiek portu bałtyckiego. Kawa ta wyladowywana jest w strefie wolnocłowej portu gdyńskiego.

Ogromny ten transport pokrywa spożycie kawy w Polsce na 6-8 miesięcy.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Polska flota handlowa obejmuje cztery przedsiębiorstwa. Praca ich za-

częła się w 1927 r. Od tego czasu przewiozły towarów:

w 1927 r.	315.148 ton
„ 1928 r.	526.640 „
„ 1929 r.	660.394 „
„ 1930 r.	884.080 „
„ 1931 r.	1.093.791 „
„ 1932 r.	1.086.000 „

razem 4.566 054 ton

Za przewóz tych towarów pobrały razem około 123 milj. zł. Aktywność jaka rozwija się wpływa w znacznym stopniu na regulowanie opłat za przewóz towarów, oraz niezależnie nasz morski obrót towarowy od obcych przedsiębiorstw okrętowych.

PRZYWÓZ BAWELNY DO GDYNI.

Od dwu lat zapoczątkowana akcja skierowania do Polski transportów bawełny przez Gdynię dała już poważne wyniki. W ciągu 1932 r. przywieziono do Gdyni bezpośrednio z krajów zamorskich 26,839 ton bawełny. Jest to prawie połowa importowanej w 1932 r. bawełny do Polski.

W latach ubiegłych bawełna była przesyłana do Polski koleją, głównie przez Bremę, która jako poważny port bawełniany, była nie tylko dostawcą Polski, ale także rynkiem, mającym duży wpływ na utrzymanie wysokich cen za bawełnę. Obecnie wpływ ten ogromnie zmalał i bawełna dostawana bezpośrednio przez Gdynię do Polski ma już znacznie niższe ceny.

LINJA: SYCYLIJA — GDYŃIA.

Nowa, regularna, bezpośrednia linja okrętowa została w lutym r. b. zaprowadzona pomiędzy portami Sycylii i Gdyni.



Marynarze brazylijscy w Gdyni. — Członkowie załogi ss. „Uba” który w lutym b. r. przywiózł do Gdyni 60.000 worków kawy wprost z Brazylii. 1) Dr. José Pedreira, lekarz okrętowy; 2) Dwaj marynarze statku „Uba”; 3) Radio-telegrafista Huelpa.

nią. Statki na tej linii są przeznaczone wyłącznie dla przewozu owoców świeżych, głównie pomarańczy i cytryn. Z Sycylii wyruszać będą statki regularnie co 10 dni i przybywać będą do Gdyni w ciągu 18-tu dni.

Takie same linie zostały już dawniej zaprowadzone do głównych portów angielskich duńskich i t. p. Utworzenie tej nowej linii przez duńskie przedsiębiorstwo żeglugowe „J. Lauritzen”, wyspecjalizowane w przewozie morskim owoców, świadczy, o wyróżnieniu się Gdyni jako portu owocowego.

IMPORT RUD ŻELAZNYCH PRZEZ GDYNIĘ.

Import rud żelaznych do Polski przez Gdynię w r. 1932 wzrósł znacznie w porównaniu z r. 1931. Kiedy bowiem w roku 1931 przywieziono przez Gdynię 21.742 tony rud żelaznych, to przywóz ten w r. ub. osiągnął liczbę 30.858 ton, czyli o 9.116 ton więcej, niż w roku poprzednim. Rzecz przytem charakterystyczna, że w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy roku 1932 przywieziono do Gdyni ani jednej tony rud, a cały zeszłoroczny przywóz dokonany został od sierpnia do końca roku. Znaczna część rud żelaznych (11.200 ton) przywiezionych do Gdyni w r. ub. stanowi artykuł tranzytowy, przeznaczony dla hut czechosłowackich. Cała ta ilość rudy leży narazie jeszcze w Gdyni na składzie na placach, uzyskanych po urządzeniu nieeksploatowanego przedtem nabrzeża Holenderskiego w porcie, dokąd na jesieni r. ub. doprowadzono tory kolejowe oraz ustawiono 2 dźwigi z chwytakami o nośności 7 ton każdy.

WZROST IMPORTU SKÓR PRZEZ GDYNIĘ.

Artykułem, stale ostatnio notowanym w statystyce przywozu do Polski przez Gdynię, są skóry. Jest to artykuł niemal zupełnie nowy w porcie gdyniskim. Kiedy bowiem w r. 1931 przywieziono przez Gdynię ogółem 249 ton skór, to w r. ub. przywóz ten osiągnął już liczbę 8.641 ton. W pierwszej połowie stycznia r. b. zaś przywieziono przez Gdynię 1.070 ton skór. Wzrost importu skór w porcie tutejszym jest w pierwszym rzędzie wynikiem uzyskania przez polskich przemysłowców garbarskich na konferencji w Londynie uznania Gdyni, jako punktu arbitrażu skór.

TARGI KATOWICKIE.

W czasie od 24-go maja do 8-go czerwca 1933 roku odbędzie się na Śląsku tradycyjne IV. TARGI KATOWICKIE, urządzane przez Śląskie Towarzystwo

Wystaw i Propagandy Gospodarczej (Katowice, ul. Stawowa L: 14 telefon 71).

Motytem, dla którego Instytucja organizująca nie waha się w najcięższych czasach dolożyć uciążliwych starań nad uruchomieniem tegorocznych Targów — jest chęć pełnego współdziałania ze społeczeństwem w przetrwaniu obecnego przesilenia gospodarczego, dążenie do wzmoczenia ogólnej konsumpcji i udział w powszechnym wysiłku nad bodaj częściowym utrzymaniem w ruchu warsztatów wytwórczości i pracy. Dotychczasowe wyniki Targowe wykazują rzeczywiste zwiększenie ruchu handlowego, dają zamówienia i wzmagają obroty oraz wywóz towarów. Rzeczą zatem godną największej uwagi w przeżywanym okresie jest fakt, że Targi Katowickie są aktywnym współczynnikiem budzenia patriotyzmu gospodarczego. Ponieważ nasza przyszłość handlowa i dobrobyt zależą w dużej mierze od należytego rozwijania propagandy gospodarczej i ułatwiania zbytu wytwórcom, przemysłowcom i kupiectwu — przeto każdy w tym kierunku rzeczowy i celowy wysiłek witać oraz poprzeć należy z pełnym zadowoleniem.

Wszelkich bliższych informacji udziela zainteresowanym sferom organizująca Instytucja w Katowicach.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W 1932 R.

Według danych Urzędu Morskiego w Gdyni zamorski ruch pasażerów w porcie gdyniskim wynosił w r. ub. ogółem 17.842 osób, z czego przyjechało do portu 10.137 osób, wyjechało zaś 7.705 osób. Ruch pasażerski z poszczególnymi krajami przedstawiał się jak następuje:

Przyjechało pasażerów: ze Stanów Zjednoczonych A. P. 6.347, z Danii 2.198, z Anglii 694, z Holandii 616, z Finlandji 168, ze Szwecji 8, z Niemiec 16, z Norwegji 10, z Belgji 7, z Litwy 6, z Nigerji 3, z Irlandji 2, oraz z Egiptu i Francji po 1.

Wyjechało: do St. Zjednoczonych A. P. 3.524, do Anglii 1.747, do Danji 1.744, do Holandji 591, do Indji Brytyjskich 40, do Szwecji 37, do Argentyny 5, do Finlandji 11, do Litwy 3, do Norwegji 2 i na Litwę 1.



Toaleta jednego z kominów „Polonji”. Sylwetki ludzkie, uciepione przy kominie, dają pojęcie o rozmiarach naszego Transatlantyku.

DEMONTAŻ FLOTY HANDLOWEJ

W grudniu r. ub. odbyło się w Hamburgu zebranie specjalnego komitetu dla spraw żeglugi. W uchwalonej rezolucji komitet wypowiada pogląd, że światowa żegluga powinna przystosować swój stan liczebny do potrzeb handlu drogą rozbiórki nadmiaru tonażu, z uwzględnieniem specjalnych stosunków w poszczególnych krajach.

Na zebraniu wyłoniony został podkomitet, którego zadaniem będzie opracowanie praktycznych wskazówek dla dalszej międzynarodowej akcji, w duchu uchwalonej rezolucji.

Dodać należy, iż szereg państw, a między innymi Niemcy, Włochy i Japonia, przystąpiły już na własną rękę do rozbiórki tonażu starszego i mniej rentownego. Rządy wymienionych państw, popierając tę akcję, wypłacają armatorom specjalne subwencje, mające częściowo pokryć straty ponoszone w związku z rozbiórką

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Zgon zasłużonego wydawcy polskiego w Ameryce.

Dnia 17 stycznia r. b. nadeszła z Buffalo, w Stanach Zjednoczonych, smutna wieść, że prezes spółki wydawniczej „Dziennik dla Wszystkich” Franciszek Ruszkiewicz zginął tragiczną śmiercią pod kołami pociągu, wsiadając do wagonu na stacji w miasteczku Depew. W zmarłym traci Polonia amerykańska zasłużonego działacza społecznego, który w ciągu ćwierć wieku niezmiennie wysiłków, z małego, odbijanego na ręcznej maszynie piśmka stworzył wraz z braćmi jeden z największych dzienników polskich nie tylko w Ameryce, ale na świecie i wywarł ogromny wpływ na rozwój polskiego życia kulturalnego, społecznego i handlowego w Buffalo, licząc przeszło dwieście tysięcy Polaków.

S. p. Franciszek Ruszkiewicz był synem żyjącego w Buffalo bojownika o wolność, powstańca z 1863 roku, Jakóba

Ruszkiewicza. Pochodził z Torunia, a przybył do Ameryki, jako kilkunastoletni chłopiec przed 45 laty. Twarda, znojna praca wybił się na czoło wśród tamtejszej Polonji, stając w szeregu najcięższych jej byznesmenów, którzy, zdobywając zamożność, nie zapominali o uczciwości w życiu codziennym i ofiarności na cele dobroczynne, a przede wszystkim narodowe.

Pod tym względem tragicznie zmarły był niedościgniony. Żył skromnie, działał bez rozgłosu, nie lubił reklamy, każdą wolną chwilę oddawał dla polskiej sprawy.

Żegna go na wieczny sen na gościnnej ziemi Waszyngtona powszechny żal tamtejszych rodaków i nasz żal, że ubył na szanścu polskości wśród morza obcego żywiołu jeszcze jeden obrońca...

Cześć jego pamięci!



O. R. P. „Sławomir Czerwiński” dawniej ss „Łódź”, okręt-matka łodzi podwodnych w doku pływającym stoczni Gdynskiej

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

DELEGACJA LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W BELWEDERZE.

W dniu 19 lutego rb. Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski, przyjął w Belwederze delegację Ligi Morskiej i Kolonjalnej w osobach: p. dyr. J. Kożuchowskiego — prezesa Rady Głównej, p. gen. dyw. G. Orlicz - Dreszera — prezesa Zarządu Głównego oraz p. J. Dębskiego — wiceprezesa Zarządu Głównego.

Delegacja złożyła Panu Marszałkowi sprawozdanie z dotychczasowej działalności Ligi M. i K. oraz prosiła go o przyjęcie członkostwa honorowego — w myśl uchwały ostatniego Walnego Zjazdu Delegatów, odbytego w maju r. z. we Lwowie.

Pan Marszałek przyjął członkostwo honorowe Ligi M. i K., jak również protektorat nad „Świątym Morza”, które odbędzie się w dn. 29. VI. rb. i obejmie nie tylko całą Polskę, ale i Polskę zagraniczną.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW L. M. i K.

Zgodnie z uchwałą Rady Głównej termin Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i K. został ostatecznie ustalony na drugą połowę maja b. r. W związku z tem Zarząd Główny przypomina o konieczności przeprowadzenia walnych zebrań Oddziałów i wyboru delegatów na zjazd.

KONFERENCJA PREZESÓW OKRĘGÓW

W dniu 26 lutego r. b. odbyła się w lokalu Zarządu Głównego L. M. i K. całodzienna konferencja Prezesów Okręgów z Prezydium Zarządu Głównego i kierownikami Wydziałów.

Konferencja rozważyła dezyderaty Okręgów w sprawie ewentualnych zmian statutowych oraz dalszej rozbudowy organizacji, a ponadto załatwiła definitywnie szereg spraw bieżących,

które w drodze korespondencyjnej mogłyby następczać różne trudności.

Prezydium Zarządu Głównego ze swej strony zapoznało uczestników konferencji z planami prac na najbliższy okres, w których winny wziąć również udział Okręgi. Do prac tych w pierwszym rzędzie należy przygotowanie do „Świąta Morza”, które w roku bieżącym obchodzone będzie w całej Polsce i wśród Polonii zagranicznej przy udziale wszystkich czynników i wszystkich sfer; następnie spływ z biegiem wód do morza, który będzie miał miejsce w końcu lipca.

Osiągnięte rezultaty konferencji z Okręgami pozwalają stwierdzić, że konferencje takie, choć nieprzewidywane statutem i nieuposażone w żadne kompetencje, mogą znacznie usprawnić i zharmonizować współpracę Okręgów z Zarządem Głównym.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS



Z inicjatywy Zarządu Okręgu Radomsko-Kieleckiego L. M. i K. odbyła się w Radomiu w dniu 12. II. 1933 r. olbrzymia, wspaniała manifestacja społeczeństwa radomskiego z okazji 13 rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza i przeciw zażusom niemieckim na nasze granice zachodnie. W żywiołowej tej manifestacji, z której zdjęcie powyżej reprodukuje, wzięło udział ponad 15.000 osób. Podobne manifestacje odbyły się także w innych ośrodkach Okręgu Radomsko-Kieleckiego.

W ROCZNICĘ ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA.

W dniu 10 lutego r. b., jako w 13 rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, odbyły się na terenie całej Polski urządzone staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej uroczyste obchody, manifestacje, akademie i t. p. Szczególnie imponująco przy udziale wielotysięcznych tłumów wypadły manifestacje w Radomiu, Lublinie, Łucku, Warszawie, Krakowie, Łodzi, na terenie Zagłębia Dąbrowieckiego i Śląska i t. d. wszędzie zapadały rezolucje stwierdzające niezłomną wolę wszystkich Polaków do dalszej rozbudowy i utrwalenia panowania polskiego na morzu.

Równocześnie przez cały dzień Polskie Radio nadawało, transmitowaną przez wszystkie rozgłośnie prowincjonalne audycję morską, zorganizowaną łącznie z Ligą M. i K. — Szereg Oddziałów Ligi urządził publiczne słuchowiska. Poza tem należy podkreślić współdziałanie prasy, która bez różnicy kierunków, poświęciła wiele miejsca omawianiu zagadnień morskich.

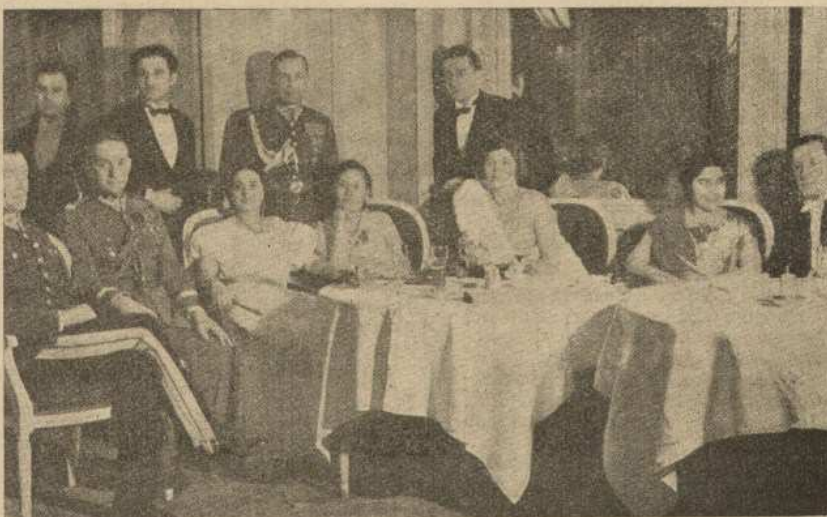
Dzień 10 lutego r. b. dowiódł raz jeszcze, że hasła pracy na morzu propagowane przez organizację, przeniknęły do najniższych warstw polskiego społeczeństwa.

AKCJA PROPAGANDOWA L. M. i K. NA TERENIE STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

W najbliższym czasie Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej prześle, jako dar naszej organizacji dla „Poisoni Północno - Amerykańskiej”, 1.000 egz. ozdobnie wydanej książki Jerzego Smoleńskiego „Morze i Pomorze”, poprzedzonej wstępem gen. G. Orlicz - Dreszera, z tekstem polskim i angielskim.

Książka ta, która zostanie rozesłana do wszystkich większych organizacji polskich za ocean, prasy, czytelnicy i bibliotek publicznych, niezawodnie przyczyni się do spopularyzowania zagadnienia morza polskiego w społeczeństwie polskim w Stanach Zjednoczonych, oraz stanowić będzie atut w walce z nieprzebiegającą w środkach rewizjonistyczna akcją niemiecką. Należy podkreślić na tem miejscu ofiarność członków i sympatyków Ligi, którzy przez nabycie 1.000 egz. wspomnianej książki w kraju umożliwili Lidze realizację daru.

Równocześnie Zarząd Główny zakupił 200 egz. książki Gindricha „Połska,



Bal Morski L. M. i K. w salonach hotelu Europejskiego w Warszawie. Grupa uczestników balu.

a morze”, które zostaną rozesłane, jako materiał propagandowy do ważniejszych ośrodków polskich na obczyźnie.

AKCJA ODCZYTOWA ZARZ. GL. L. M. i K.

W dniu 29 stycznia b. r. na zaproszenie Zarządu Głównego L. M. i K., inż. Eugeniusz Kwiatkowski, b. Minister Przemysłu i Handlu wygłosił w auli Uniwersyteu Warszawskiego odczyt p. t.: „Baltycka orientacja Polski”.

Odczyt, który był transmitowany przez radio, zgromadził licznych przedstawicieli rządu, parlamentu, prasy oraz szerokie rzesze członków i sympatyków naszej organizacji.

Wywody prelegenta, stwierdzające wyraźnie, że sprawa naszego dostępu do morza jest dla Polski kwestią życia i śmierci, kwestią, która jednocy wszystkich Polaków bez różnicy przekonań, zebrani przyjęli gorącymi oklaskami, które zmieniły się w długotrwałą owację na cześć prelegenta, jednego z pionierów pracy polskiej na morzu.

W dniu 5 lutego r. b. odbył się pierwszy z cyklu odczytów, zainicjowanych przez Wydział Morski L. M. i K. na rzecz Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku, omawiających aktualne zagadnienia morskie. Referat p. t. „Dlaczego i w jaki sposób dążą Niemcy do aneksji Pomorza”

wygłosił min. Henryk Strassburger, b. Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku. Prelegent omówił powody zarówno psychologiczne, jak i polityczne niemieckiej kampanji rewizjonistycznej, oraz udowodnił, że punkt ciężkości zagadnienia leży w konsolidacji stosunków wewnętrznych i zewnętrznych Polski. Obszerne audytoryum Politechniki Warszawskiej z trudnością pomieściło liczną publiczność, oklaskującą gorąco rzeczowe i źródłowo opracowany referat.

W dniu 19 marca odbył się drugi, z cyklu odczytów, wygłoszonych przez p. F. Rostkowskiego Nacz. Wydz. Żegl. Ministerstwa Przem. i Handlu, p. t. „Zadania Polski na Atlantyku”. Prelegent omówił naszą dotychczasową pracę na Atlantyku, związane z nią sprawy naszego handlu zamorskiego, naszej emigracji zamorskiej, zadania naszej floty handlowej na przyszłość, oraz dalsze zamierzenia jej rozbudowy. Ciekawy ten i nadzwyczaj interesujący odczyt był ilustrowany zajmującymi wykresami. Wzbudził on żywe zainteresowanie licznych słuchaczy tak swą treścią, jak i ciekawym ujęciem porównań osiągniętych rezultatów w handlu zamorskim Polski i Czechosłowacji.

Następne odczyty z tego cyklu wygłoszą w audytoryum III Politechniki Warszawskiej: p. St. Zalewski w dniu 12 marca r. b. i p. J. Dębski w dniu 26 marca r. b.

Bilety w cenie 40 gr. i 80 gr. nabywać można w Zarządzie Głównym L. M. i K. przy ul. Nowy Świat 35, w księgarni M. Arcta przy ul. Nowy Świat 35, oraz w dniu odczytu przy wejściu.

KONFERENCJA Z PRZEDSTAWICIELAMI KOMITETU „DAR SZKOŁY POLSKIEJ”

Pod przewodnictwem Prezesa Rady Głównej L. M. i K. p. min. Koźmichowski go odbyła się konferencja porozumiewawcza przedstawicieli Komitetu „Dar Szkoły Polskiej” z delegatami władz centralnych Ligi.

Konferencja wykazała całkowitą zgodność poglądów na akcję na terenie szkoły oraz uznała konieczność połączenia ścisłego obydwu organizacji, przyczem delegaci Komitetu, reprezentującego wszystkie związki nauczycielskie, zgłosili przystąpienie tych związków do Ligi na warunkach jakie zostaną ustalone.



Z działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Radomiu. W dniach 12 — 14 stycznia r. b. odbył się w Radomiu Zjazd działaczy L. M. i K. z całego okręgu radomsko-kieleckiego. Na zdjęciu uczestnicy zjazdu z prezesem okręgu, starostą Małkowskim na czele.



Bal morski, urządzony przez Ligę Morską i Kolonjalną w dniu 1 lutego r. ub. w Lublinie. Grupa uczestników balu z dowódcą Okręgu Korpusu p. gen. Dobrodzichim i prezesem okręgu lubelskiego L. M. i K. p. płk. Iwanowskim pośrodku.

Znaleziono na: www.magamar.com.pl



„ŚWIĘTO MORZA”

Zarząd Główny L. M. i K. przypomina wszystkim członkom, oddziałom i Okręgom naszej organizacji, że termin tegorocznego „Święta Morza” został uchwalony Radą Główną ustalony definitywnie na dzień 29 czerwca r. b.

Tegoroczne „Święto Morza” ma się stać wielką manifestacją całej Polski na rzecz nierozzerwalności jej Związków z morzem i obejmie wszystkie ośrodki miejskie i wiejskie w kraju, oraz środowiska polskie na obczyźnie.

„Święto Morza” będzie połączone ze zbiórką na rzecz rozbudowy floty wojennej oraz „Funduszu kolonialnego”.

Ze względu na krótki okres czasu, dzielący nas od „Święta Morza” jest rzeczą konieczną, aby poszczególne placówki Ligi przystąpiły już obecnie do odpowiednich przygotowań.

Z ŻYCIA LIGI W LUBLINIE

W dniu 1. lutego 1933 r. odbył się w salonach Kasyna Garnizonowego „Bal Morski”, zorganizowany przez Zarząd Okręgowy L. M. i K. w Lublinie.

Salony Kasyna Garnizonowego, gustownie udekorowane emblematami morskimi zgromadziły elitę towarzyską Lublina.

Zabawa przeciągnęła się do białego rana i pozostawiła po sobie jak najlepsze wrażenie.

Wyrazem szerokiej propagandy, którą zarząd Okręgu lubelskiego prowadzi był odczyt Pana Ministra Strassburgera, urządzony w niedzielę, dnia 12 II. b. r. w sali kina „Corso”. Odczyt zamienił się w wielką manifestację społeczeństwa lubelskiego. Ogółem zebrało się ponad 1000 osób.

Zebrań zagał płk. dypl. Iwanowski, prezes Zarządu Okręgowego L. M. i K. z którego inicjatywy odczyt ten został urządzony.

W przemówieniu swoim podkreślił konieczność uświadomienia całego społeczeństwa polskiego o niebezpieczeń-

stwie, jakie grozi Polsce ze strony Niemiec hitlerowskich.

Sam referat pana Ministra wygłoszony z wielką swadą i znajomością rzeczy wysłuchany był przez zebranych w wielkim skupieniu poczem jednogłośnie uchwalono następującą rezolucję:

„W 13-tą rocznicę powrotu do Rzeczypospolitej naszego wybrzeża morskigo, zebrani w sali kina „Corso” obywatele miasta Lublina stwierdzają, że należyte wykorzystanie posiadania morza jest podstawą rozwoju mocarstwowego Polski i zabezpieczenia dobrobytu narodu. Rozbudowę naszej floty wojennej i marynarki handlowej, kontynuowanie prac nad podnoszeniem wartości portu w Gdyni uważamy za najpilniejsze konieczności nasze państwowe.

Wobec wzrastającej coraz bardziej rewizjonistycznej propagandy niemieckiej dążącej do odebrania nam Pomorza i dostępu do morza, zebrani stwierdzają konieczność wzmożenia naszej propagandy, która by uwidoczniła całemu światu podstępna, nieczną robotę niemiecką. Cały świat musi zrozumieć że targnięcie się na odwieczną polską ziemię pomorską i dostęp Narodu Polskiego do morza jest wznieceniem pożaru wojny w Europie. Niema bowiem jednego Polaka, któryby nie ofiarował krwi swojej w obronie zagrożonej ziemi polskiej.

Cały naród musi się zjednoczyć w jednym okrzyku: Frontem do morza — wara od naszych słupów granicznych”.

ODDZIAŁ W OSTROWCU NAD KAMIENIĄ.

W bardzo żywotnym i aktywnym oddziale L. M. i K. w Ostrowcu Kieleckim dnia 17 lutego inż. A. Pauly wygłosił odczyt pod tytułem: „Łodzie podwodne i ratowanie załóg w wypadkach awaryj”, ilustrowany przeźroczami.

Odczyt wzbudził wśród miejscowej inteligencji i sier technicznych Ostrowieckich zakładów przemysłowych wielkie zainteresowanie.

OBJAZD ORKIESTRY REPREZENTACYJNEJ MARYNARKI WOJENNEJ PO POLSCE.

W dniu 1. III. r. b. orkiestra reprezentacyjna Marynarki Wojennej z Gdyni rozpoczęła tournée artystyczne, które będzie trwało 2 miesiące i obejmuje 52 większe miasta kraju w/g podanego poniżej kalendarza podróży.

Objazd ten zorganizowany przez Ligę Morską i Kolonjalną w porozumieniu z Kierownictwem Marynarki Wojennej niezawodnie przyczyni się do spopularyzowania w szerokich sferach polskiego społeczeństwa, tak aktualnego, zwłaszcza w chwili obecnej, zagadnienia morza i naszej floty wojennej.

Należy dodać, że orkiestra, pozostająca pod batutą znanego kapelmistrza i kompozytora kpt. Aleksandra Dułina, odznacza się dużymi walorami artystycznymi i należy do czołowych zespołów orkiestrowych w Polsce.

Niezawodnie mili goście, których przyjęciem zajmują się miejscowe Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej, spotkają się wszędzie z dużym powodzeniem i uznaniem ze strony społeczeństwa zwłaszcza tych miast, w których nasze wilki morskie wystąpią poraz pierwszy.

Kalendarz koncertów orkiestry reprezentacyjnej Marynarki Wojennej przedstawia się, jak następuje: 2. III — Grudziądz, 3. III — Włocławek, 5. III — Płock, 6. III — Skierniewice, 7. III — Warszawa, 8. III — Łomża, 9. III — Białystok, 11. III — Grodno, 12. III — Wilno, 13. III — Lida, 15. III — Baranowicz, 16. III — Brześć n. B., 17. III — Kowel, 18. III — Luck, 19. III — Równe, 21. III — Dubno, 22. III — Brody, 23. III — Tarnopol, 25. III — Stanisławów, 26. III — Lwów, 28. III — Zamość, 29. III — Chelm, 30. III — Lublin, 31. III — Przeworsk, 1. IV — Jarosław, 2. IV — Przemyśl, 3. IV — Rzeszów, 4. IV — Tarnów, 5. IV — Sandomierz, 6. IV — Ostrowiec Kiel., 7. IV — Skarżysko, 8-9. IV — Radom, 10. IV — Kielce, 11. IV — Kraków, 12. IV — Białobrzysko, 13. IV — Cieszyń, 14-19. IV — Katowice, Królewska Huta, Sosnowiec, 20. IV — Dąbrowa, 21. IV — Częstochowa, 22. IV — Piotrków, 23. IV — Łódź, 23. IV — Pabianice, 24. IV — Kalisz, 25. IV — Ostrów Wlkp., 26. IV — Leszno, 27. IV — Poznań, 28. IV — Gniezno, 29. IV — Inowrocław, 30. IV — Bydgoszcz.

Trasa objazdu orkiestry dokoła całej Polski wynosi ogółem 4.609 km.

NAJMLODSI DLA MORZA

otrzymaliśmy list następujący:

DO

Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie

My dzieci Szkoły Powszechnej z. z. Kolejowej Nr. 4 w Lidzie przesłaliśmy w dniu 23. I. 1933 — 56 zł. 73 gr. na polską łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi”. W taki sposób chcemy uczcić imię naszego pana Kierownika — Ferdynanda Sluczan — Orkusza, które były w dniu 19. I. 1933.

My pana Kierownika bardzo kochamy i szanujemy, bo pan Kierownik w stosunku do nas jest bardzo dobry i uczy nas, jak powinniśmy kochać Polskę i rozumieć jej potrzeby.

Słyszeliśmy o złym ministrze niemieckim Treviranusie, który powiedział, że Polsce trzeba odebrać morze.

My dzieci przesyłamy te kilka złotych na łódź podwodną, bo nie chcemy oddać morza takim złym Niemcom.

Lida 25. I. 1933.

Z poważaniem
w imieniu wszystkich dzieci Szkoły:
(—) Lola Kolendo (—) Gienka Wróblewska (—) Józef Żakowicz (—) Władek Czesławski (—) Jurek Cybulski.

Brawo, dzieci Szkoły Powszechnej Nr. 4 w Lidzie! Wyrosną z Was zacni obywatele, jeśli już dzisiaj Wasze serduszką biją tak gorącą miłością dla polskiego morza.

ZNIZKI DLA CZŁONKÓW L. M. i K.

Zarząd Główny L. M. i K. podaje do wiadomości, że Towarzystwo Żegluga Rzecznej „Vistula” przyznało na swych statkach dalekobieżnych wszystkim członkom rzeczywistym naszej organizacji 25% zniżki indywidualnej, za okazaniem legitymacji, opłaconej na rok 1933.

Równocześnie zawiadamia się, że następujące firmy w Warszawie udzielają rabatu członkom L. M. i K. za okazaniem legitymacji członkowskiej:

- 1) „Komispol” — wyroby sportowe, Krakowskie Przedmieście 16 — 5%.
- 2) Golińska — galanteria, Plac Teatralny pod filarami teatru Wielkiego — 10%.

ZAMIAST KWIATÓW NA TRUMNĘ Ś. P. ADMIRAŁA PORĘBSKIEGO.

Zamiast kwiatów na trumnę ś. p. admirała Porębskiego, jednego z założycieli naszej organizacji, Zarząd Główny L. M. i K. złożył 100 zł. na rozbudowę polskiej marynarki wojennej, aby uczcić w ten sposób zasługi zmarłego, położone w dziedzinie rozbudowy naszej siły zbrojnej na morzu.

Pod protektorem
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
Gospoda nad „LISIM JAREM”
w Rozewiu nad Bałtykiem
(Schronisko Turystyczne)

W czasie obchodu Święta Morza w 1932 r. w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej otwarty został gmach, mający za zadanie udogodnienie turystom zwiedzanie naszego Wybrzeża.

Ceny noclegu w zbiorowych szałach (łącznie ca 100 łóżek) oraz posiłków w restauracji umiarkowane i dostosowane do skali wymagań poszczególnych grup turystycznych.

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej korzystają z 10% rabatu za okazaniem legitymacji na rok 1933.

Gmach nowocześnie urządzone, bieżąca woda zimna i gorąca, łazienka, elektryczność. Przy restauracji — kawiarnia, muzyka, dancig.

Gospoda znajduje się bezpośrednio przy nowym bulwarze nadmorskim (autostradzie) naprzeciwko Zygmuntońskiego pomnika i historycznego LISIEGO JARU z zejściem do morza obok Latarni Morskiej w Rozewiu, najbliższej na Bałtyku (ca 6 milionów świec).

P o l o ż e n i e: od stacji kolejowej Wielka Wieś — Hallerowo — 7 km.; od Jastrzębiej Góry — 1,5 km.; od Ostrowia — 4,5 km.; od Karwi — 7 km.; od Dębek i niemieckiej granicy — 15,5 km.; od Żarnowca (klasztoru Cyprysów) i niemieckiej granicy — 20 km.

K o m u n i k a c j a: kolejka od stacji Wielka Wieś - Hallerowo, skąd autem, i autobusami — 7 minut do przystanku przed Gospodą.

NA BUDOWĘ FLOTY WOJENNEJ

W dniu 29 grudnia r. ub. wpłacił Okręg Zagłębia Węglowego L. M. i K. na konto P. K. O. Nr. 30.680 „Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa” kwotę zł. 1.601.06, jako rezultat zeszłorocznej zbiórki na rozbudowę floty wojennej. Na sumę tę złożony się następujące wpłaty: Oddziały L. M. i K.: w Welnowcu 50 — zł., w Rydułtowach 56.35 zł., w Katowicach — Brynowie 127.80 zł., w Katowicach — Zależu 13.54 zł., w Zawierciu 132.16 zł.,

przy 73 p. p. w Katowicach 90.34 zł. oraz 75 p. p. w Królewskiej Hucie 887 zł. i policja województwa śląskiego 243.87 zł. (na łódź podwodną im. Matisz. Piłsudskiego).

Poza tem na ten sam cel wpłacił Okręg na konto P. K. O. Nr. 30 Kemitetu Floty Narodowej w dniu 17 maja r. ub. zł. 3.010.66, jako rezultat zbiórki w I kwartale r. ub.

Razem więc zebrał w r. ub. Okręg Zagłębia Węglowego L. M. i K. kwotę 4.611.72 zł.

FUNDUSZ KOLONJALNY

W dalszym ciągu wpłacono na „Fundusz Kolonialny” następujące kwoty:

Fundusz Społeczny K. O. P. 1.500 zł., M. Dzieciolowski 6 zł., A. Spysz 3. zł., L. Haasowa 1 zł., Gimnazjum im. Zamoyskiego 3 zł., Dr. Słowik, Bydgoszcz 1 zł., J. Pyrką, Przeworsk — 1 zł., Z. Tomaszewski Katowice — 3 zł., T. Marsalski, Katowice — 10 zł., Tolwiński Borysław — 10 zł., J. Staśko, Sosnowiec — 16.55 zł., X. T. Tonak, Poznań — 20 zł., S. Brachfogel, Inowrocław — 6.60 zł., Kociołek, Brześć — 1 zł., Schusberówna, Hrubieszów — 1 zł., J. Rogoziński, Lublin — 3 zł., Zygmuntdowa, Sosnowiec — 15 zł., Keller, Warszawa — 6 zł., Szkoła Powszechna, Modlin — 2 zł., Dynaburski, Gdynia — 3 zł., B. Servert, Zagórze — 2 zł., Poster, P. P., Chebzie — 3.50 zł., Związek Zawodowy, Ostrowiec — 10 zł., Fr. Nowakowski, Zgoda — 3 zł., B. Krupa, Siewierz — 3 zł., Bieńkowski, Biała — 14.30 zł., Z. Tomaszewski, Katowice — 3 zł., Urząd Gminy, Ustronie — 10 zł., Telefon i Te-

legraf, Bielsko — 8.75 zł., K. Srokowski — 5 zł., Bank „Vesta”, Katowice — 19 zł., B. Białkowski, Lublin — 1 zł., M. Kępiński — 12 zł., Fr. Jakubowicz, Krasnystaw — 3 zł., Polskie Tow. Wzaj. Ubezpieczeń Cukrowni — 20 zł., Inż. A. de Rosset — 2 zł., Prez. L. Kotarbińska — 1 zł., Guranowska — 1 zł., Rektorat W. S. H. — 4 zł., Mjr. K. Ziembicki — 20 zł., Izastaw Pabudziński — 4 zł., Podoficerowie Garnizonu, Grudziądz — 100 zł., Oddział Zielonka — 100 zł., Oddział Nowy Sącz — 50 zł., Oddział Lipiny Śląskie, Kop. „Matylda” — 3.85 zł., Oddział Żywiec — 50 zł., Oddział Katowice-Zawodzie — 18 zł., Oddział Zamość — 50 zł., Oddział Grodno — 25 zł., Min. Spraw. Zagranicznych — 107 zł., Oddział Zbierski — 45 zł., Oddział Lwów — 409.30 zł., Oddział Kofskie — 50 zł., Oddział Milanówek — 25 zł., Oddział Min. Sprawiedliw. — 20 zł., Oddział Koło Skarbowe — 600 zł., Oddział Katowice Poczta — 300 zł.,

Ogółem wpłacono dotychczas Zł. 85.971.65

A u t o b u s y — kursujące parę razy dziennie, pomiędzy Gdynią, Łuckiem, Wielką Wsią - Hallerowem z jednej — a Jastrzębią Górą oraz Karwią z drugiej strony.

Tym sposobem Gospoda może być punktem wyjścia wycieczek nad wy-

brzeże otwartego morza: od jeziora Żarnowieckiego aż po Hel

Zgłoszenia i zapisy w sprawie wycieczek i warunków postoju: Liga Morska i Kolonialna Nowy Świat 35 w Warszawie, tel 315. - 88 oraz w godz. 5—7 ppół. Warszawa, Foksal 11 m., tel 672-52.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Schronisko Turystyczne nad „Lisim Jarem” w Rozewiu nad Bałtykiem.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

PROJEKT WERESZCZYŃSKIEGO ZAŁOŻENIA KOLONJI POLSKIEJ W OCEANII

Projekt, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze „Morza”, drukował Wereszczyński w 1874 roku, niepublikowany atoli oryginał*) różni się od tekstu drukowanego pod cenzurą zaborczą swobodniejszym wypowiedzeniem się. Memorjał ten reprodukcujemy niżej, opuszczając ustęp w którym autor rozwodzi się nad sytuacją polityczną w Europie, stanowiskiem poszczególnych państw do sprawy polskiej i t. d.

Moskwa i Prusy (rządy i ludy razem za jedno) są to najzaciętsi wrogowie imienia i narodu polskiego, a pierwsza jeszcze i wiary rzymskokatolickiej, wszystkim to Polakom wiadomo; jako też i to, że oni wypędzają ciągle, stale i systematycznie wszelkimi najpiękniejszymi środkami: naszą wiarę, język, zwyczaje, obyczaje, słowem naszą narodowość, by kraje nasze całkiem z moskwićzyć i zniemczyć; a jakich do tego środków używają, z których nihilizm, komunizm i demoralizacja młodzieży jako najskuteczniejsze, też każdemu Polakowi wiadomo. — A Moskwa rozciąga swoje prześladowanie nawet na alfabet łaciński w językach litewskim, żmudzkim i łotewskim! — *Że oni dopną w krótkim czasie wynarodowienia zupełnego, to nie podlega najmniejszej wątpliwości!*

Gdy tylokrotne doświadczenia ostatecznie powinny nas przekonać, że sami nie wstanie jesteśmy wybić się na niepodległość z kleszczy że-

laznych wrogów naszych, które przeciwnie, po każdym powstaniu więcej a silniej na gardle naszym się ściskają; a pomocy obcej nikt nam nie dawał i już nigdy od nikogo spodziewać się nie możemy, bo teraz ludy i rządy chcą pokoju, truchlejąc na samą myśl o jatkach sprawionych przez Prusaków nad Austriakami i Francuzami, nie odważą się chwycić za oręż nawet we własnej obronie — *Czas więc Polakom samym obmyśleć sposób wyzwolenia i ocalenia choćby garstki ludu od niechybnej zagłady narodowości, bez powstań i krwi rozlewu. Do tego nastrocza myśl „Petermanns geographische Mittheilungen“, radząc Prusom zajęć na kolonię jedną z niezajętych dotąd przez mocarstwa wysp Oceanii, t. j. Nową Gwineę czyli Papuasję, Nową Britanię, Nową Irlandję, albo Archipelag Salomona. — I rzeczywiście, Polakom należy, nie tracąc czasu, skorzystać z tej rady na swoją rękę, obrać dla siebie jedną z tych wysp, pod protekcją Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Anglii i nawet sąsiedniej Hiszpanji (na Filipinach), osadzić na niej osadników przeważnie z Polaków rolniczych, plantatorów, rzemieślników i przemysłowców handlowych, i nadać im konstytucję, prawa i rząd narodowe. A tak otrzymalibyśmy z początku lubo *malutką, ale wolną i niepodległą Nową Polskę, która z czasem mogłaby rozrosnąć się na wielką!**

Badając różne opisy tych stron przez żeglarzy różnych narodowości podane, pokazuje się, że wyspy te pokryte są potężną roślinnością, najwysioślejszymi drzewami: 1) ko-

kosowemi, palmowemi, sagowemi, żelaznemi, muszkatowemi i t. p., obfitują w banany, ananasy i tabakę; co dowodzi wielkiej urodzajności gleby; a porównując ich z sąsiednimi osadami Holendrów na Jawie, Celebes, Tomor i innych Molukskich, jako pod tą szerokością położonych, wnosić z pewnością należy, że i na nich obfity plon dać mogą plantacje: trzciny cukrowej, kawy, herbaty, bawełny, ryżu, goździków, pieprzu, cynamonu, migdałów indygo i innych roślin farbiarskich i lekarskich, jakoteż pszenica i inne nasze zboża i ogrodowiny, ziemniaki. — A być może, że się udał winogrona, pomarańcze, cytryny; z bliskości zaś Chin można wnioskować, że się uda hodowla jedwabników. — Co do hodowli koni bydła i owiec, to ani wątpić, że półdnie najświetniej, tak jak ona idzie w Australji i w osadach Holenderskich. — W przeciwność zaś tym holenderskim osadom, na proponujących się wyspach prócz mnóstwa świń, oraz wielkich żółwiów i krokodyli czasami z oceanu wychodzących, żadnych innych zwierząt i ptaków, ani pożytecznych, ani szkodliwych i drapieżnych niema. — Ryb jadalnych w oceanie mnóstwo, lubo odmiennych od naszych gatunków. — Tak to Opatrzność bogato uposażyła te wyspy i na nich zupełnie zabezpieczyła życie osadników od głodu! a co oni swoją pracą i przemysłem zdobędą z rolnictwa, plantacji, szersci i jedwabiu, to wszystko zamieni się w pieniądź i czysty dochód, chyba za odtrąceniem tylko małej części na swój użytek dla polepszenia dobrobytu.

*) Korespondencja Wereszczyńskiego, Rękopis Polskiej Akademii Umiejętności Nr. 1675,

Krajowcy tych wysp są szczepu malajskiego, koloru prawie czarnego z wlniastym jak murzynów włosiem na głowie, stoją na najniższym stopniu oświaty, nie wyznają żadnej religii, nie mają żadnego rządu, są wojowniczy i jak niektórzy utrzymują ludożercy. — Jednakże żaden Francuz z niemi żadnych zatargów nie miał; a p. Dumont d'Urville chętnie jeden bez oręża wglądał do Afraków na N. Gwinei i nic mu się złego nie przytrafiło! — To dowodzi, że ludzkie obojętne się i dzikich ułaskawia. — Nową Gwineję zamieszkują trzy pokolenia: przybrzeżni Papuas najłagodniejsi, i podług tych świadectwa Afraki mają być gorsi, i Harfurzy najzłepszy.

Dla osady polskiej najlepiej zdaje się obrać Nową Gwineję, i mianowicie jej północno-schodnie wybrzeże; a to dla tego, naprzód, że krajowcy tu Papuas łagodniejsi od innych, boją się i niecierpią Afraków i Harfurów na nich napadających, łatwiej dadzą się, przy takich warunkach, przez nasz naród z natury swej łagodny i ludzki przygłaskać, i następnie staną się przeciw tamtym w razie napadu sprzymierzeńcami. — Powtóre, że to jest bardzo wielka i wysoka wyspa (zgórą 12,000 mil.²), przetrzęta górami do 13,000 stóp wysokości na której to wyspie cała ludność starożytnej Polski szeroko pomieściłaby się mogła; a zatem muszą być obfite źródła, rzeki i pastwiska, a może też wewnątrz i bogactwa kopalne, kruszce, złoto, jak w przyległej Australji! — Wybrzeże północno-wschodnie, mianowicie od wielkiej zatoki Geelwincka, czyli raczej przylądka D'Urville ku Nowej Brytanji, jest najdogodniejsze, bo przystępne dla statków wszelkich rozmiarów, lepiej zbadane, niema rat koralowych i klimat umiarkowany, ochładzany wiatrami oceanu Spokojnego.

Co do samego wykonania tego projektu, to koniecznie zdaje się potrzeba dla bezpieczeństwa osady od napadu dzikich, najmniej odrazu osiedlić 1,000 ludzi (t. j. 500 mężczyzn i 500 kobiet), uzbrojonych szaspotami i rewolwerami z kilku kartaczownicami, oraz zaopatrzonych w potrzebne narzędzia wszelkie rolnicze, plantatorskie i gospodarcze; a na pierwszy początek dwa parostatki, jeden wielki z kilku działami (na przypadek spotkania się z korsarzem) do stosunków handlowych z Europą i Azją drugi parowiec mały, do posługi osady koło własnych brzegów, zdolny do wpływania we wszystkie zatoki i większe

rzeki także lubo lżej uzbrojony. *Na osadników wybierać należy przede wszystkim z klasy pracującej fizycznie; a nawerbować takich mężczyzn w kraju łatwo z będących na kolei do postąpienia w rekruty, jak z drobnej szlachty tak też i z chłopskich parobków; zaś nabrać kobiet dla nich będzie nieco trudniej. — Wybrać tylko Polaków wyznania rzymsko-katolickiego, obrządku łacińskiego, z dzielnic Polski moskiewskiej pruskiej, nie wyłączając ślązaków a galicjan póki im pod dziesięcią Austrią dobrze — nie ruhać. — Z cudzoziemców, chyba tylko kupców, fabrykantów, rzemieślników i marynarzy, i to tylko z następujących narodowości: Czechów, Słowaków, Łużyczan, Belgijczyków, Irlandczyków, Szwedów (ostatni mogą być luteranie); ale tych cudzoziemców razem nie więcej nad czwartą część całej ludności osady z tym atoli koniecznym warunkiem, by oni po pewnym czasie wyuczyli się jako tako po polsku i przyjęli indygenat na obywatelstwo Nowej Polski. — Oprócz powyższych 1,000 Europejczyków, należy nająć pracowitych Chińczyków z ich żonami na parobków dla urzędników, służących osadzie, a nie mających czasu osobiście pracować na swoim gospodarstwie; oraz Chińczyków tak i innych też koniecznie nająć trzeba na nauczycieli do uprawy herbaty, kawy, trzciny cukrowej, bawełny, ryżu, winogron i t. p. — Ani jednego Moskala i Niemca, jakiegoby wiary nie był, nie dopuszczać pod karą śmierci! jako zdradzieckich i przyrodzonych wrogów. — A ponieważ cel osady jest zachowanie od zagłady narodowości polskiej, więc Anglikom i Amerykanom osiedlać się w niej nie dozwolić; albowiem te narody gotowe napłynąć w przewyższającej liczbie, a wyższością swoją przedsięwziętą i przemysłową zgłuszą i zniszczą narodowość naszą; a przytem demoralizują i wyniszczają ludy, zmuszając ich gwałtem, jak w Chinach i u dzikich Ameryki, do kupowania swego opium i wiski. — Francuzów zaś monarchistów i republikanów przyjmować ograniczoną liczbę i z wielką ostrożnością, z powodu ich irreligijności i barbarzyństwa, które oni dowiedli z obu stron w ostatniej walce stronnictw między sobą w Paryżu.*

Z duchowieństwa naszego wziąć tylko patriotycznych i łagodnych księży świeckich, pijarów, misjonarzy i siostry miłosierdzia. — Oni powinni uczyć lud swój i ich dzieci, a jeżeli się uda i dzieci Papuasów, re-

ligji, czytać, pisać i rachować. A więc i im będzie pole do zasługi przed Panem Bogiem i całym ucivilizowanym światem, za oświecenie i nawrócenie dzikich łagodnością i cierpliwością.

Naturalnie bez pieniędzy takiej osady założyć niepodobna. — A zatem najgłówniejszym zadaniem jest nasamprzód obmyślić i zebrać odpowiedni temu kapitał. A ten mógłby się utworzyć, prócz ofiar, głównie ze składek przez Spółkę z patriotów utworzoną, która wszystkie wydatki na założenie tej osady poniesione udzieliłaby osadzie jako pożyczkę, z obowiązaniem osadników wypłacenia częściami jak samego kapitału tak też i corocznego umiarkowanego procentu n. p. w ciągu 35 lat, w stosunku takim któryby zbyt nie obciążał osadników, lecz dawałby im możliwość uiszczać swoje zobowiązania. Spółka ustanowiwszy na wyspie w ściąganiu swej należności i bezpieczeństwa swego kapitału. Co do sposobu i środków wypłacania, zdaje się że tego możnaby dopiąć dogodnie dla obu stron tak: — Po przewiezieniu osadników na miejsce i po nabyciu tam obszaru kraju, 1) rozdać im na własność dziedziczną dostateczną ilość gruntów, na utrzymanie ich z rodzinami, z dodaniem im na każdą rodzinę po 1 kłacz, 1 krowie, 1 lub kilku owiec i t. p. jako też i narzędzi rolniczych i plantatorskich, nasion, flanców i t. p. 2) jednocześnie wydzielić dostateczną przestrzeń gruntu pod rolę i plantację, którą osadnicy obowiązani będą uprawiać szarwarkiem na potrzeby ogólne osady, t. j. na utrzymanie rządu i administracji i na umorzenie długu i opłatę procentu. A ponieważ spółka posiadać ma swój duży parostatek, więc będzie mogła wywozić produkty gdzie najdogodniej je spieniężyć; a przywozić do swej osady potrzebne rzeczy czyli towary z Europy i Azji i dawać do ich wartości zwyczajny kupiecki procent i cenę transportu czyli frachtu, oraz cło, jakie rząd Nowej Polski ustanowi, sprzedawać takowe towary osadnikom, otrzymane tą drogą pieniądze obracając też na umorzenie długu. Na tenże cel będą użyte i uchwalone w swoim czasie podatki. Słowem spółka, obok od siebie ustanowionego rządu i administracji, może trzymać w swoim ręku monopol handlu wywozowego i przywozowego osady, dopóki się nie wypłaci udzielona pożyczka z procentem. A tem samem będzie w interesach swoich zbyt zabezpieczoną. Oby nie nadużyła takiej władzy!

(c. d. n.)

W botanice zwana „ilex paraguayensis”, gdyż Jezuici przyjęli ją stąd, jako używkę. W spisie medycznym nie figuruje. Rośnie w Ameryce Południowej na przestrzeni 18—30° szerokości geograficznej, występując grupami w lasach jako roślina samorodna, lecz od niedawna jest kultywowana na płaskowyżu parańskim. W Misjonach i w Paragwaju zwą ją „Yerba”, w Brazylii — „herwa-matte”. Stanowi na tych ziemiach źródło dochodu społecznego. Jest przedmiotem ekonomicznej polityki pomiędzy Brazylią, Argentyną i Paragwajem. Argentyna mianowicie zużywa jej 37 milionów kilogramów rocznie.

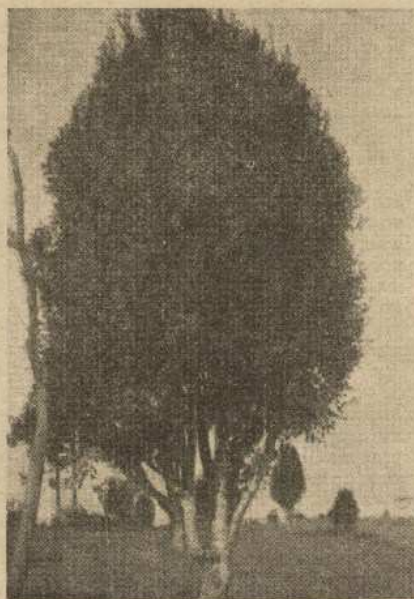
Podręczniki, informujące osadnika, polecały otaczać szczególną opieką tę roślinę. Gdy jest 1 lub 2-letnia, posiada liście skórzane, ciemno-zielone, owalne, długości do 5 i więcej cm. Osadnik tedy, trzebiąc las na swojej działce, pozostawiał ją i pielęgnował, dzięki czemu przyjmowała z czasem formę kształtnego drzewa, stanowiąc o charakterze miejscowego krajobrazu, (ryc. 1).

Zbiór „herwa-matte” przypada na okres jesienny (skutkiem antypedycznego położenia geograficznego równy naszej porze wiosennej) — i polega na racjonalnym ścinaniu całych jej gałęzi. Odtąd zaczyna się proces przetwarzania liści na herbatę. Rozróżniamy dwa procesy: 1) tubylczy, przyjęty od Indian i polegający na wędzeniu oraz 2) nowoczesny, streszczający się w mechanicznym wysuszeniu zerwanej masy liści. W jednym i drugim — gałęzie bezpośrednio po odcięciu ulegają przypiekaniu nad ogniem, aby tą drogą zatracić w nich smak kolidalny.

Interesuje nas tutaj proces tubylczy, stosowany również przez polskich osadników w Ameryce Południowej, uprawiających przemysł herwowy.

Odciętą gałąź bierze człowiek do rąk i energicznie przewraca nią nad ogniem. Jest to t. zw. *s a p e c a g e m* — przypiekanie. Z tą chwilą liść przedtem ciemno-zielony o powłoce olejistej, połyskliwej, — matowieje, jaśnieje. Zostaje następnie oderwany i poddany warstwami wędzeniu w specjalnie na ten cel zbudowanej wędzarni, zwanej „barbacua”. (Ryc. 2).

Tutaj otrzymują liście barwę bladozieloną z odcieniem seledynowym i prze-



Ryc. 1. Drzewo herwa-matte.

Fot. F. M. Mucha.

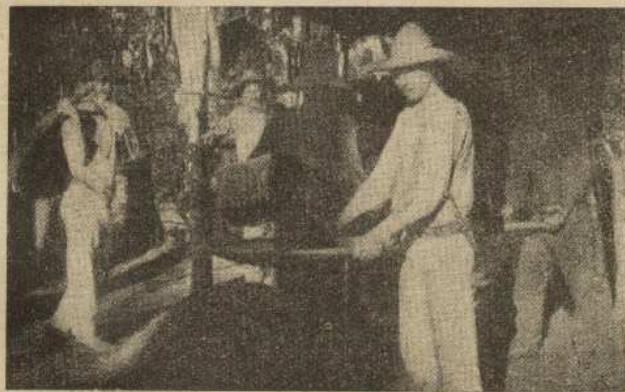
siągają dymem. Są odtąd bezwodne. Masą przenoszą je w głąb lasu obok, gdzie klepisko i cień. Tam odbywa się młócka, dokonywana zapomocą kijów i hokejowym zakończeniu, którem uderzają o liście z siłą krusząc je na mial. (Ryc. 3).

Zkolei biorą ten mial na przetak i odbywa się oczyszczanie herwy. Osiąga to człowiek leśny osobistą umiejętnością podrzucania przetakiem. (Ryc. 3), co w



Ryc. 2. Wędzarnia — barbacua.

Fot. F. M. Mucha.



Ryc. 3. Młócka herwy.

Fot. F. M. Mucha.

nowoczesnych młynach herwowych osiągamy skomplikowaną konstrukcją wentylatorów. „Çaboclo”, choć być w pracy swej sumienny, izoluje się ścianą lasu wokół, iżby wiatr herwy nie rozdmuchał.

Chodzi mu o ten jeden gatunek „herwa-matte”, gatunek mialki, który posiada jedynie u mieszkańców sertonu wzięcie powszechne, jako codzienna używka, indyjskim zwyczajem zaparzany wrznięciem w kuji i natychmiast sączony metalową rurką, która obiega z ust do ust, gdy piją towarzysko. Jest przytem niecukrzona o smaku uwędzonego garbnika. Jedynie, co nowego przybywa do tego rodzaju podania herbaty przekonywa, to papieros w liściu kukurydzy zamiast bibulki, tamten smak tłumiący, przyczem na końcu języka pozostawia jakiś wąty refleks słodczy. Przyczynia się do tego również rodzaj tytoniu o posmaku słodkawym.

Mial idzie wkońcu do worków (Ryc. 4), ażeby — gdy jest jego nadprodukcja — mógł być odstawiony na najbliższy rynek zbytu za gotówkę lub w handlu wymiennym.

Od tak pierwotnego procesu doszliśmy dzisiaj do wytwórczości „herwa-matte” licznych gatunków.

Gospoście, prowadzące nawet tam, w Ameryce Południowej, domy swoje na stopie cywilizowanej, nie używają mialu uwędzonego, lecz herwy, otrzymywanej z liści, wysuszonych i stosownie zmieszanych systemem nowoczesnym. Przyrządzają herwę na podobieństwo herbaty indyjskiej czy chińskiej, podając ją w filiżance ocukrzoną.

Gdyby zapytać, jaki jest skład chemiczny „herwa-matte”, odpowiedź: 1% kofeiny i 20% kwaśnego garbnika kawowego. Tak podają podręczniki farmakologiczne.

FR. M. MUCHA.

Praca dla Polski

**jest obowiązkiem
każdego Polaka,
gdziekolwiek
się on znajdzie!**



Ryc. 4. Mial idzie wkońcu do worków.

Fot. F. M. Mucha.

WŚRÓD PIONIERÓW POLSKICH NAD BRZEGAMI IVAHY

Dokończenie

Koło południa dotarliśmy do rzeki Rio dos Indios nad którą mieszkał bogaty i wykształcony fazender polski p. Malanowski. Dom jego wyglądał jak forteca. Podobno właściciel zaopatrzony był w wielką ilość broni, zmuszony do takiej militarystyki przez częste napady „rewolucjonistów”, którzy kilkakrotnie łupili go do koszu.

Za Malanowskim zaczęły się okolice bardzo bezładne. Pola znikły zastąpione przez zbite gąszcze capoeiry¹⁾ lub nawet nietkniętego lasu dziewiczego. Dobrze się wreszcie do podnóża wysokiej góry, zarosłej gęstym lasem. Następny odcinek drogi, długości dwunastu kilometrów, prowadził przez okolicę zupełnie dzikie i niezaludnione. Konie dyszały ciężko, drapiąc się pod wyboistą górę. Zeszliśmy z wozu, pragnąc ulżyć im ciężaru. Wokoło wyrastały potężne drzewa, przytwierdzone do ziemi sznurami grubych lian.

Przez kilka godzin drapaliśmy się mozolnie pod górę, by na przełęczy natrafić na trudne do przebycia, błotniste „banjady”²⁾.

Słońce dobrze już miało się ku zachodowi, gdy dojechalśmy do Imbuhy, dużej kolonii brazylijsko-ruskiej. Imbuhy stanowić może doskonały teren dla studiów socjologicznych. Składa się z dwóch części: starej i nowej. W starej Imbuhy mieszkają brazylijscy cabocle, w nowym Rusini. Brazylijska część Imbuhy wygląda rozpaczliwie. Nędzne budy, rozrzucone na obszernych polanach, nie mogłyby w Europie służyć nawet za mieszkania dla trzody. Obejścia gospodarskie doskonale harmonizowały z mizerną chałup. Również małe i złe uprawne pola dostarczały wprawdzie dostatecznej ilości pożywienia ich właścicielom, ale nie produkowały nic na sprzedaż. Nawet świnie mieli cabocle zawięte, chociaż ich hodowla nie wymagała specjalnych trudów. Przed brudnymi domostwami leniwie snuli się cabocle, paląc papierosy własnego wyrobu i odpoczywając po trudach przodków, niezmordowanych conquista-dorów portugalskich.

Biegunowo odmiennie wyglądało nowe, ukraińskie Imbuhy. Przed dużymi, porządnie zbudowanymi chatami wałęsały się liczne stada spasionych jak byki świń. Z setek uli leciały chmary pszczół po słodkie lupy. Zadowolone z obfitej paszy, konie rżały wesoło. Na polach zieleniły się lasy grubych palek kukurydzianych i szumiały łany pszenicy. Dobrobyt aż kipiał z pękających, zasobnych chałup ruskich.

Po jednej stronie wzgórz siedziby rachitycznych, zleniwiałych potomków niezwykłych ongiś zdobywców, po drugiej — upartych, wytrwałych chłopów słowiańskich, najlepszych pionierów rasy białej. Tu nędza, choroba, apatia, beznadziejność, tam bogactwo, tężyzna, energia i wiara w przyszłość. Socjolog słusznie mógłby się zadumać nad potęgą tych kontrastów.

Zmęczeni całodzienną jazdą po wertepach górskich, zatrzymaliśmy się na krótki odpoczynek w ukraińskim Imbuhy,

w wendzie jednego z nielicznych tu Polaków. Za skromną opłatą 3-ch milrejsów (1.50 zł.) gospodarz urządził wspaniałą biesiadę. Na stół wjechały olbrzymie półmiski z zinnym mięsikiem, chlebem, jajecznicą, masłem, słodkim ciastem i t. d. Popiliśmy gorącą kawą, słodzoną miodem i udaliśmy się w dalszą drogę.

Zapadał szybki, podzwrotnikowy wieczór. Wozem nie można jechać po nocy po tych wyboistych drogach. Postanowiliśmy przenotować w kolonii Sertinhão, położonej o 9 km od Thereziny. Zatrzymaliśmy się u p. Wolskiego, światłego gospodarza polskiego, który na dzień przed naszym przyjazdem wyjechał do sąsiedniej kolonii. Koloniści polscy w Paranie są tak gościnni, że, nie pytając się o pozwolenie, zajechaliśmy na obszerny dziedziniec domostwa Wolskich. Miła żona Wolskiego, czarnowłosa Rusinka, przyjęła nas serdecznie, zastawiając stół smacznym jadem i napitkami. Po kolacji gwarzyliśmy do późna w nocy. Oni opowiadali nam o swej doli pionierskiej, my — o dalekim kraju, do którego ciągle jeszcze tęsknili wygnani bieda i tułacz. Północ już biła, kiedy wyciągnęliśmy się na miękkiej i czystej pościeli, ułożonej starannie troskliwą ręką gospodarza.

Na drugi dzień rano byliśmy już w drodze. Minęliśmy właśnie zakręt jednej z gór, kiedy ukazała się dolina rzeki Iva-hy, nad którą leżała Therezina. Ogromna, głęboka kotlina pokryta była gęstą, białą mgłą, przypominającą pole śnieżne. Słońce nie wdarło się jeszcze do tego naturalnego kotła parowego. Czasem dopiero koło południa promienie słoneczne rozdzierają biały pokrowiec mgieł i nasycają światłem nizinę Iva-hy.

Zjeżdżaliśmy do kotliny rzeki Iva-hy. Powietrze stawało się duszniejsze i gorętsze. Pionierzy zniknęli zupełnie. Na ich miejsce dosyć gęsto wyrastały palmy. Z godziny na godzinę zmienił się klimat. Lekki wiaterek rozgonił chmury. Ujrzelśmy wijącą się w dziesiątkach zakrętów wstęg rzeki Iva-hy i ciemne smugi lasów,

rosnących bujnie w wilgotnej nizinie. Hen, daleko na krańcach horyzontu, rysowały się potężne szczyty gór Serra da Esperança (góry Nadziei). Obszary uprawne znikły w masie zbitego boru, zrzadka tylko wytrzebionego ogniem i upartą siekierą drwała.

Dojeżdżaliśmy do Thereziny. Caroça z hukiem zajechała przed dom p. Kryńskiego, artysty malarza z Warszawy, który od szeregu miesięcy mieszkał nad Iva-hy, studiując życie prawdziwego interioru. Ponieważ, jak większość artystów, nie miał zadużo pieniędzy, utrzymywał się z pracy nauczycielskiej, wywiązując się zresztą wzorowo ze swoich obowiązków. Przez blisko rok przebywał w Rio de Janeiro, gdzie poznał go i serdecznie z nim zaprzyjaźnił. Listownie umówiliśmy się, że oboje będziemy wspólnie wyprawę w góry Serra da Esperança, do okolic zupełnie dzikich, położonych poza wszelką cywilizację. W Therezinie czekały już na nas kwatery; zamówione wcześniej przez p. Kryńskiego. Zatrzymaliśmy się u starego kolonisty p. Smyła, chłopca, pochodzącego z okolic Zamościa, który po wyposażeniu swoich dzieci nabył za 600 milrejsów (300 zł.) dom i ogroził przy nim kawał żyznej ziemi na swój użytek. Umówiliśmy się, że za izbę i utrzymanie dwojga osób będzie pobierał zawrotną sumę... 5 milrejsów dziennie (2.50 zł.). Kiedy pertraktacje zostały ukończone, pomyślałem, że jednak tanio można żyć w Paranie. Niemniej był zadowolony Smył, rad że płaci mu tyle pieniędzy w kolonii, gdzie kura kosztuje 50 a tuzin jajek tylko 12 groszy.

W kilka godzin po przyjeździe do Thereziny rozchorowałem się. Zatruełem się w Ponta Grossie jakimś ohydny lodami. Przez dwa dni leżałem u Smyła, kurując się na wszelkie sposoby.

Złożonego na łożu boleści „podróżnika” odwiedził wszyscy wybitniejsi przedstawiciele miejscowej kolonii polskiej. Przyszedł naprzód właściciel dużej wendy p. Pogorzelski, człowiek ciekawy, za-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Inteligencja polska w Therezinie. W środku p. Pogorzelski.

¹⁾ Capoeira — las, wyrastający na ugorujących polach.

²⁾ banjady -bajora.



Prof. Kossobudzki, cenzor Centralnego Związku Polaków w Brazylii, nad brzegami Ivaahy.

slugujacy na wzmianke. Wendiarz, zwany popularnie przez cabocli „Jorge” (czytaj: Żorze, Jerzy), przyjechał z Lublina, jako młody chłopiec. Wychowany w sporcie, pełnym tradycyji mieście europejskim, postanowił prowadzić kulturalny tryb życia również i w dzikich ostepach Parany. Osiedliwszy się po wielu latach przedrówki w Therezinie, zbudował sobie przyzwoity dom i urządził w nim sklep zupełnie nowoczesny z komfortem, telefonem, prawidłowo prowadzonymi księgami handlowymi, zaopatrzył go obficie w towary i na wielką skalę zorganizował handel zamienny z miejscową ludnością. Każdy, kto miał na sprzedaż skóry lontr (wyder), stada świń lub kręgi wosku szedł do „Jerzego” i nabywał za swoje produkty ubrania, gwoździe, smarówkę, buty i inne potrzebne w puszczy artykuły. Z latami rosło bogactwo Pogorzelskiego i jego wpływy ekonomiczne w Therezinie. Drugi wendziarz, awanturniczy Syryjczyk ani równać się nie mógł ze swoim polskim konkurentem. W chwili, kiedyś przyjechali na kolonję p. Pogorzelski był już nieoficjalnym szefem Thereziny. Biada temu, kto by wystąpił przeciw jego wszechwładzy. Jeden z nauczycieli, który mu się naraził, musiał już po miesiącu pobytu w Therezinie uciekać z kolonji. Pod wieloma względami Pogorzelski przypomina europejskiego właściciela faktorii wśród murzynów afrykańskich. Nic nie zrezygnował ze swej kultury i w najgorszych warunkach, wśród ludzi pierwotnych, żyje jak biały plantator wśród dzikusów. Góruje nad kolonistami i cabociami nie tylko kulturą umysłową, ale cywilizowanym trybem życia. Ubiiera się przyzwoicie, chodzi stale w kołnierzyku, mieszka w pokojach z malowanymi podłogami, ma przed domem przyzwoity ogród, czyta gazety polskie i brazylijskie, fotografuje, często się kąpie, jest rzadny i gospodarny, ma sporo pieniędzy.

Klientów swoich trzyma w zależności ekonomicznej. W razie potrzeby, stosuje podobno do przeciwników drastyczne środki presji, o których tylko na ucho można szeptać w Therezinie. Stosunki między cabociami a kolonistami polskimi nad Ivaahy nie należą do najlepszych. Cabocle zazdroszczą Polakom względnego dobrobytu i gniewają się z powodu wykupywania przez nich coraz to nowych terenów. Pogorzelski zręcznie manewruje między skłóconymi żywiołami i w rezultacie trzyma za łeb zarówno Polaków jak i Brazylijan.

Oprócz Pogorzelskiego odwiedził nas również niejaki Balcewicz, inteligent z wyższym wykształceniem, który w przeciwieństwie do Pogorzelskiego zdziwiał w tych odludnych stronach i tak dalece odciął się od świata, że ostatni raz był w miasteczku przed dziewięć laty. Łatwość życia kosztem minimalnych wysiłków rozkleiła go zupełnie. Nie tęsknił nawet za światem, leżącym za lasem i stepem. Wydawało mu się, że Therezina jest rajem na ziemi. Ostatnio przeczytał jakąś broszurkę o korzyściach, płynących z uprawy morw i hodowli jedwabników i założył przy domu plantację drzew morwowych. Podobno ma już dwa tysiące drzewek. Niestety, jajeczka jedwabników wysłane mu z Instytutu Rolniczego w Campinas (miejscowość położona w stanie São Paulo), powylęgały się wszystkie w drodze i były nie do użycia. Drzewa morwowe rosną bezużytecznie, czekając na zorganizowanie hodowli jedwabników, co znów zależy od zdolności transportowych Instytutu w Campinas. Pomimo tych niepowodzeń. Balcewicz nie stracił fantazji i opowiada każdemu, kto chce słuchać o morwach i dobrobycie, jakiby spłynął na Therezinę, gdyby inni poszli za jego przykładem i założyli morwale.



Kolonisci polscy w Therezinie.

Mało kto zwraca jednak uwagę na jego zachęty, nazywając je, niesłusznie, bredzeniem manjaka. Jest to przytem człowiek dość kłótlwego usposobienia i nie cieszy się poważaniem wśród kolonistów. Szkodzi to oczywiście bardzo poważnie jego akcji propagandowej.

Kolonja polska w Therezinie powstała na gruzach dawnej kwitnącej osady francuskiej, założonej przed 50-ciu czy też 80-ciu laty przez jakiegoś lekarza francuskiego.

Imigranci polscy napłynęli na dwa lata przed wybuchem wojny światowej na cmentarzysko kolonizacji francuskiej. Zabrali się do pracy z niezmordowaną energią i zrobili to, co nie udało się Francuzom, t. j. zdolali się zagospodarować tak dobrze, że nie chyba nie będzie mogło wyrugować ich z zajętych terenów. Twardy, nieokrzesany chłop słowiański okazał się lepszym pionierem od obytego, wesolego Francuza.

Możność egzystencji dziewiczej, w miejscowości oddalonej o 170 km od kolejki zadowolają kolonistów rezygnacji z bardzo wielu swych minimalnych wymagań kulturalnych. Żyją w nędznych dziurawych chatkach, chodzą w tandetnych ubraniach i niesłychanie rzadko odwiedzają odległe miasto. W obfitości mają tylko to, co zdolają sami wyprodukować. Nie brak im więc jedzenia i napitków. Utało się, że każda rodzina co miesiąc lub dwa bije świnię, nie żałując sobie tak upragnionego w starym kraju mięsika. Kury zabijają tak często, że Henryk IV, tęskniący do tego, aby każdy jego poddany raz na tydzień kładł kurę do garnka, mógłby polskich kolonistów z Thereziny uważać za ludzi absolutnie szczęśliwych. Gospodarz mój, p. Smył, opowiadał mi, ile to wygłodził się, będąc parobkiem dworskim w kraju i jak teraz ma wszystkiego pod dostatkiem.

— Kiedyś — mówił — mieszkałem pod Zamościem, robiłem od rana do nocy i tylko na Wielkanoc mogłem się najest mięsa. Teraz rżnę wieprze co miesiąc i popijam wódką. Widzi pan, ile wódki mam w komorze...

Rzeczywiście Smył miał w komorze chyba ze 100 butelek wódki z trzciny cukrowej. Raczył się nią obficie, nie zapominając i o sąsiadach, którzy, za skromną opłatą, nabywali od niego butle podniecającego trunku. Naturalnie, że nie brak mu i piwa własnej roboty, produkowanego z miodu pszczołowego. O kraju rodzinnym mówił z dużym entuzjazmem, ale nie myślał o powrocie.

Po kilkuniedziej chorobie wyzdrowiałem i mogłem się już udać w dalszą drogę

BOGDAN TEOFIL LEPECKI.



Nad brzegami Ivaahy.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

ROZBUDOWA PORTU MATADI.

Kongo Belgijskie nie posiada portu morskiego albowiem na wąskim pasie brzegu morskiego jakim rozporządza, niema miejsca na zbudowanie portu. Ale za to rzeka Kongo (zwana dawniej Zaire) i st głęboka i spławna na znacznej przestrzeni. Na brzegu więc tej rzeki zbudowała Belgia przed kilkunastu laty port Matadi.

W miejscu najdogodniejszym na port, pas ziemi należący do Kongo, był tak wąski, że Belgia zmuszona była pertraktować z Portugalią o odstąpienie jej z obszaru Angoli chociażby małego skrawka terenu na założenie miasta portowego.

Po długich pertraktacjach Portugalia odstąpiła na budowę Matadi 3 kilometry kwadratowe, ale wzamian Belgia musiała ustąpić na rzecz Angoli w innym miejscu 3000 kilometrów kwadratowych t. j. za każdy kilometr kw. Portugalia uzyskuje po 1 tysiącu km kw.

Obecnie przystąpiła Belgia do rozbudowy portu Matadi i zaopatrzenia go w takie urządzenia, aby największe nawet parowce morskie mogły w nim wyładowywać towary. Budowane już obecnie nowe nabrzeże będzie miało 1100 m długości i 14 m szerokości. Przecznice ono jest wyłącznie dla przybijania wielkich statków. Dla postoju małych statków jest przeznaczona osobna nabrzeże długości 500 m. Nowe nabrzeże otrzyma trzy dźwigi, każdy o nośności 3 tony. Ponadto ustawiany jest olbrzymi dźwig o nośności 50 ton do przeładowywania wyjątkowo dużych ładunków. Dźwigi wprawiane są w ruch elektrycznością, której dostarcza zakład elektryczności urządzony na wodospadzie pobliskiej rzeki M'Poso.

W budowie są duże magazyny oraz warsztaty naprawy lokomotyw i wagonów kolei z Matadi do Leopoldville (zw. dawniej Kinshasa).

Na decyzję rozbudowy portu Matadi wpłynęła szybka budowa francuskiego portu morskiego Pointe Noire. Na tym bowiem odcinku Afryki zaznacza się silne współzawodnictwo gospodarcze Francji i Belgii. W t. zw. Kongo Francuskiem (zw. także Średnim) buduje Francja kolej z Pointe Noire do Brazzaville tj. do portu i miasta, położonego nad rzeką Kongo. Naprzeciwko, po drugiej stronie tej rzeki leży port Belgijskiego Kongo — Leopoldville. Oba miasta położone są już poza wodospadami rzeki Kongo, a powyżej nich wpada do Kongo kilka spławnych rzek. Każde więc z miast i portów zabiega o skoncentrowanie ruchu rzeczno- i skierowanie towarów na swą kolej. A ruch ten w przyszłości może się poważnie rozwinąć. Olbrzymia bowiem sieć rzeczna dorływów Kongo pozwala na udostępnienie całego, ogromnego basenu kongolańskiego i eksploatację bogactw naturalnych.

W głąb Kongo Belgijskiego prowadzi najlepsza komunikacja samą rzeką Kongo, na której długości 1700 km. pomiędzy Leopoldville a Stanleyville mogą kursować przez cały rok statki z ładunkiem do 800 ton i o zanurzeniu do 1,60 m. Dopływem Kongo, rzeką Kasai, na przestrzeni 800 km. aż do Port Franqui statki mogą ładować do 250 ton i zanurzać się do 1,10 m. Rzekami temi przewozi się towary z głębi Kongo, które w tej części nie posiada żadnej lnej komunikacji.

Koleją Matadi—Leopoldville przewieziono w 1931 r. 460 tys. ton, a w 1932 r. 347 tys. ton.

Ale pewna ilość towarów pochodzi także i z Francuskiej Afryki Równikowej. Przewiezione one zostały rzeką Ubangui, dopływem Kongo, do Leopoldville. Te francuskie towary nie zostały przeładowane w Brazzaville, gdyż kolej francuska jeszcze nie jest wykończona.

Każdy z krajów kolonialnych chce racjonalnie eksploatować swą kolonię i kierować nie tylko towary do swego portu, ale także obsługiwać ruch towarowy innych kolonii. Odbywa się tu więc gospodarczy, który dla rozwoju tej części obu kolonii może mieć doniosłe znaczenie.

TAMA NA JEZIORZE TANA.

Długoletnie wysiłki angielskie mają zakończyć się sukcesem. Abisynja godzi się na zbudowanie tamy na jeziorze Tana, z którego wypływa Błękitny Nil, przecinający żyzne tereny bawelnański angielsko-egipskiego Sudanu.

Od wielu lat dyplomacja angielska pracowała nad rozcignięciem swych wpływów na Abisynję. Ta znow obawiając się, aby kapitał angielski, włożony w urządzenia na jeziorze Tana, nie stał się kiedyś w przyszłości powodem powikłań politycznych i nie był „pierwszą strażą” w zajęciu terytorium abisynjskiego przez Anglię, pomimo różnych układów, w których przyrzekała zgodę na projekty angielskie, zawsze znajdowała

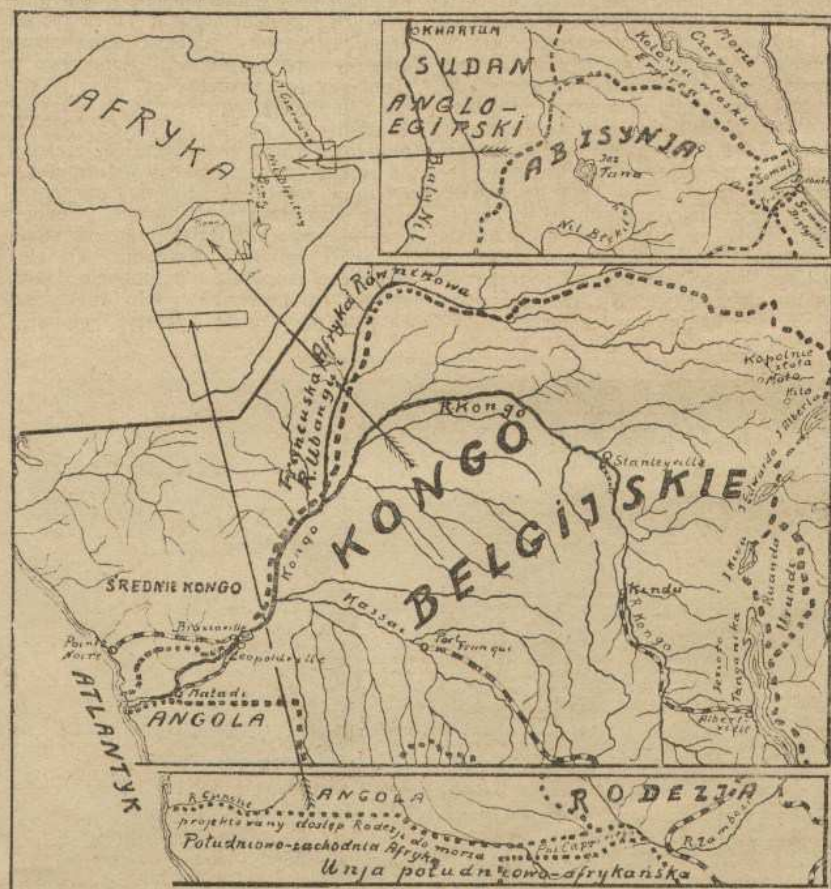
dość powodów i przeszkód, aby nie dopuścić do urzeczywistnienia dążeń angielskich.

Konieczność jednak uregulowania stanu wody na Nilu, jako warunku zasadniczego rozwoju plantacji bawełny w angielsko-egipskim Sudanie, była dla Abisynji aż nadto widoczna, aby nie uznać słuszności angielskich dążeń. Sprawa ta może byłaby się dłużej przewlekła, gdyby nie włoskie dążenia opanowania gospodarczo Abisynji. Dążenia te tak daleko się posuwały, że w prasie zagranicznej pojawiły się przed kilku miesiącami wiadomości, jakoby Włochy zabiegały o mandat nad Abisynją. Jakkolwiek politycznie sprawa ta nie miała widoków, gdyż Abisynja jest państwem niepodległym i członkiem Ligi Narodów, od której zależy nadanie mandatu to jednak zamiary włoskie musiały wzbudzić zaniepokojenie w państwie abisynjskim.

Aby nie mieć przeciwko sobie także i Anglii, zgodziła się Abisynja na budowę tamy, ale przy pomocy kapitału amerykańskiego, udzielając koncesji towarzystwu amerykańskiemu.

Pertraktacje zostały przeprowadzone w Addis Abeba, stolicy Abisynji, przez przedstawicieli rządu abisynjskiego, angielskiego i egipskiego.

Na jeziorze Tana, leżącym w sercu Abisynji, będzie wybudowana tama, która będzie miała to samo znaczenie dla Błękitnego Nilu, jakie ma dla Białego Nilu tama, która będzie wybudowana na jeziorze Alberta. Oba jeziora mają stać się olbrzymimi zbiornikami wody w po-



Szkice sytuacyjne: 1. Tama na jeziorze Tana, 2. Połączenia kolejowo-wodne w Kongo Belgijskim, 3. Projektowany dostęp Rodezji do morza.

rze deszczów w tym celu aby uniknąć wylewów, oraz zatrzymać wodę w jeziorach przez pewien czas i dopiero w okresie posuchy wypuszczać jej tyle ze zbiorników, ile jej będzie potrzeba na nawodnienie plantacji bawełny w Sudanie.

NAWET RODEZJA CHCE UZYSKAĆ DOSTĘP DO MORZA.

Wszystko zdawało się pomyślnie składać na możliwość przystąpienia w niedługim czasie do budowy kolei z Gwabisi do Matetsi. Kolej ta, według przyjętego projektu, miała przecinać północną część pustyni Kalahari, a głównym jej przeznaczeniem było skierowanie całego ruchu towarowego Rodezji w stronę Atlantyku.

Gdy projekt ten poddano dyskusji w Radzie Ustawodawczej Rodezji Południowej i, cała sprawa przybrała zwrot niespodziewany. Delegaci rodezyjscy wypowiedzieli się przeciwko temu projektowi, a natomiast wysunęli swój pomysł mianowicie, przeprowadzenia kolei z Rodezji do Atlantyku częściowo przez t. zw. pas Caprivię, oraz dalej wzdłuż południowej granicy Angoli aż do ujścia rzeki Kunene, gdzie byłby zbudowany port morski.

Pas Caprivię sięga daleko w Rodezję i należy do Południowo-Zachodniej Afryki, b. kolonii niemieckiej, a więc i dalsza trasa również prowadziłaby przez tę kolonię. Rodezja ma zamiar starać się o odstąpienie jej przez Południowo-Zach. Afrykę nie tylko pasa Caprivię, ale także i resztę terenu pod kolej aż do Atlantyku.

Dwa są powody takiego postawienia sprawy. Pierwszy ma charakter polityczny t. j. dążenie Rodezji do uzyskania własnego dostępu do morza. Angielska ludność Rodezji Południowej przeciwstawia się dążeniu Unii Południowo-Afrykańskiej, która stara się tak gospodarczo uzależnić Rodezję, aby wcale nie tego terytorium do Unii musiało nastąpić w przyszłości. Kolej więc przez b. kolonię niemiecką, należąca obecnie do Unii, uzależniałaby gospodarczo Rodezję od Unii.

Drugim powodem mają być lepsze warunki klimatyczne na terenie trasy kolejowej według nowego projektu; ma tu podobno padać więcej deszczów, aniżeli na trasie przez Kalahari, a więc zaopatrywanie w wodę będzie łatwiejsze i mniej kosztowne.

DRUGI OFICJALNY JEZYK W SZKOLACH UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

W dominium angielskim w Unii Południowo-Afrykańskiej, językiem oficjalnym był dotąd język angielski oraz boerski — ten ostatni tylko w urzędach. Nacjonalistyczna partia, na której czele stoi gen. Hertzog ma obecnie w swym ręku rząd kraju. Partia ta przełamała uznanie w szkołach języka boerskiego za drugi język oficjalny, obok angielskiego.

Gen. Hertzog jest obecnie premierem i przedstawicielem partii nacjonalistycznej która jest zdecydowanym przeciwnikiem nie tylko rasy czarnej i wogóle ras kolorowych, zamieszkujących terytorium Unii, ale także i wszystkich, co jest angielskie. Stanowisko jej wobec kolorowych ras i wobec Anglików jest nieprzejednane. Jest ona zdania, iż tylko rodowici „Afrykanie” potomkowie

dawnych osadników tj. Boerzy mają prawo do rządzenia krajem.

Przeciwko uznaniu języka boerskiego za obowiązkowy w szkołach wystąpiła prowincja Natal, jednostka autonomiczna w Unii i najwięcej zamieszkała przez ludność pochodzenia angielskiego. Uzasadnia ona wystąpienie to koniecznością przeciwstawienia się segregowaniu białych na ludność napływową, z językiem angielskim. Jest ona także zdania iż wprowadzenie języka boerskiego do uczelni jest jeszcze jednym więcej dowodem chęci poróżnienia białych, zamieszkujących Unję.

Nie ulega wątpliwości, że uznanie języka boerskiego zmierza wyraźnie do takiego rozpowszechnienia go, aby z czasem wyrugował on język angielski i w ten sposób przyczynił się do utrwalenia władzy „Afrykanów”, którzy w programie swym mają wyzwolenie się zupełnie z pod władzy angielskiej i uzyskanie z czasem pełnej niepodległości.

NAWET MURZYŃKOM NIE OPLACA SIĘ PRODUKCJA.

W Tanganicy wywóz orzeszków ziemnych wynosił w r. 1930 wartość 186,567 funtów szterl. W następnym roku (1931) popyt na orzeszki był mały i wartość wywozu spadła do 28,706 funtów szterl.

Ponieważ w głównym ośrodku produkcji Tanganiki, w Mwanza Tabora, pojawia się często posucha, przeto uprawa orzeszków wymaga nawadniania oraz częstszego okopywania zagonów. Urządzenia nawadniające, jakkolwiek prymitywne są jednak dla Murzynów kosztowne, pracy przy uprawie jest dużo, zbiory niepewne i małe, a ceny niskie. Murzynom nie opłaca się ta uprawa i w r. 1932 wielu z nich przestało uprawiać orzeszki.

Odnosi się to zresztą i do wielu innych produktów, których uprawę Murzyni znacznie zmniejszają w okresie obecnego kryzysu. Afryka, podobnie jak i cały świat, przechodzi kryzys, a Murzyni dotknięci są jego skutkami na równi z innymi narodami bez względu na barwę skóry. Gdyby Murzyni byli w stanie zupełnie dzikim, zapewne nie znaliby pojęcia kryzysu. Ale tak nie jest. Murzyni są wprawdzie na niskim poziomie kultury i cywilizacji, ale ich sprawy życiowe w zetknięciu i współtowianiu z białymi władcami czarnej

go ładu tak się skomplikowały, a przeto zapoznali się oni już z tyłoma cywilizacji europejskiej, że, chcąc zaspokoić swe potrzeby, których niedawno, bo jeszcze przed 30 laty zupełnie nie znali, muszą dużo produkować i dużo produktów sprzedawać. Gdy produkty nie mają zbytu lub mają zbyt niską cenę — przestają produkować.

Na co potrzebują pieniędzy? Przede wszystkim na opłacenie podatków, które, jak na majątek i możliwości murzyńskie, są bardzo wysokie. Poza tym i oni, podobnie jak i biali ludzie, nie mogą się już obejść bez pewnych towarów, a te mają wciąż w Afryce nadmiernie wygórowane ceny.

TUNEL BAMBA.

Jakkolwiek na kolei z Pointe Noire do Brazzaville (we Franc. Afryce Równikowej) ruch został otwarty, to jednak kolej ta nie jest jeszcze w zupełności wykonńczona, albowiem tunel Bamba, 1680 m. długości, nie jest w całości przebudowany. Od Pointe Noire aż do tunelu t. j. 172 km. od oceanu, komunikacja kolejowa odbywa się normalnie. Następnie wzdłuż trasy tunelu kursują autobusy do najbliższej stacji poza tunelem. Dalej prowadzi kolej wąskotorowa, przebudowywana na normalnotorową.

Roboty w tunelu posunęły się już do 1,100 m. Brak jeszcze do wykonania 580 m. w tym nie jedynym, ale zato największym tunelu w Afryce. Pracę w tunelu wykonują czarni i biali robotnicy. Ukończenie przebiecia tunelu i położenie w nim toru kolejowego spodziewane jest jeszcze w ciągu tego roku.

PRODUKCJA HERBATY W NYASSIE.

Afryka zaczyna konkurować z Azją w produkcji herbaty. W angielskiej kolonii Nyassa tereny przeznaczone pod uprawę herbaty wynoszą już 3,320 ha. z tego osiąga się zbiory dopiero z 2,600 ha. Zbiory te wynosiły w r. ub. 1.000.000 kg. herbaty, już przygotowanej do handlu.

Okazuje się jednak, że uprawa herbaty jest w Nyassie mało rentowna. Herbata spada w cenę. Plantatorzy zmuszeni byli zmniejszyć ilość czarnych i białych robotników oraz zaprowadzić daleko idące oszczędności.

Zestawił FR. LYP.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA

POBYT PREZESA RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW Z ZAGRANICY W CZECHOSŁOWACJI

W drugiej połowie lutego prezes Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy p. Marszałek Senatu W. Raczkiewicz oraz dyrektor biura Rady p. S. Lenartowicz bawili przez 3 dni wśród Polonii w Czechosłowacji. Niezwykle serdecznie podejmowani przez ludność polską przedstawiciele maczelnej reprezentacji Polonii zagranicznej zwiedzili ośrodki życia polskiego w Boguminie, w Morawskiej Ostrawie, w Łazach, w Czeskim Cieszynie i w Jablonkowie, gdzie złożyli wieniec na grobie legionistów polskich. Również władze i ludność czeska odniosły się niezwykle serdecznie do p. Marszałka Raczkiewicza.

Podróż delegatów Rady do Czecho-

słowacji i przyjęcie, jakie im tam zgotowano, mają pierwszorzędne znaczenie propagandowe i dają świadectwo głębokiego przywiązania mniejszości polskiej w Czechosłowacji do kraju ojczystego.

RUCH EMIGRACYJNY ZA ROK 1932

W ciągu 1932 roku wyemigrowało przez Syndykat Emigracyjny ogółem 8.389 osób do: Stanów Zjedn. Am. P. 1.575, Kanady 1.217, Argentyny 2.141, Brazylii 1.014, Urugwaju 481, Paragwaju 50, Chile 8, Kolumbii 32, Wenezueli 11, Peru 1, Hondurasu 6, Kuby 65, Meksyku 86, Panamy 7, Afryki 11, Australii 4, Palestyny 3, Nowej Zelandii 2.

do krajów kontynentalnych:

Portugalii 12, Francji i Belgii 1.663.

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY AFRYKAŃSKICH W LATACH 1882 — 1886

3.

(Ciąg dalszy)

Lecz i w dzień ocean urozmaicał podróż. Wspaniałe wschody i zachody słońca, cudowna gra kolorów światła na horyzoncie i wodzie wprowadzają w zachwyt swą pięknoscią. Ze wschodem budzi się życie na oceanie, na powierzchni wód wypływa bogata fauna, zdumione oko chwytą coraz nowe, ciekawe obrazy. Powierzchnia wód zaczyna np. falować, jednak nie wiatr ją poruszył, tylko niezliczone gromady ryb, z rodzaju delfinów, długości do 2 metrów każda. Trudno mieć wyobrażenie o ich ilości; czasem skrzela, wystające nad wodą, stanowiły prawdziwy las ciemnych punktów. Ostrożne to ryby nie biorą przynęty, wypływają i igrają na słońcu, często tak blisko okrętu, że słyszeliśmy ich oddech, podobny do sapania.

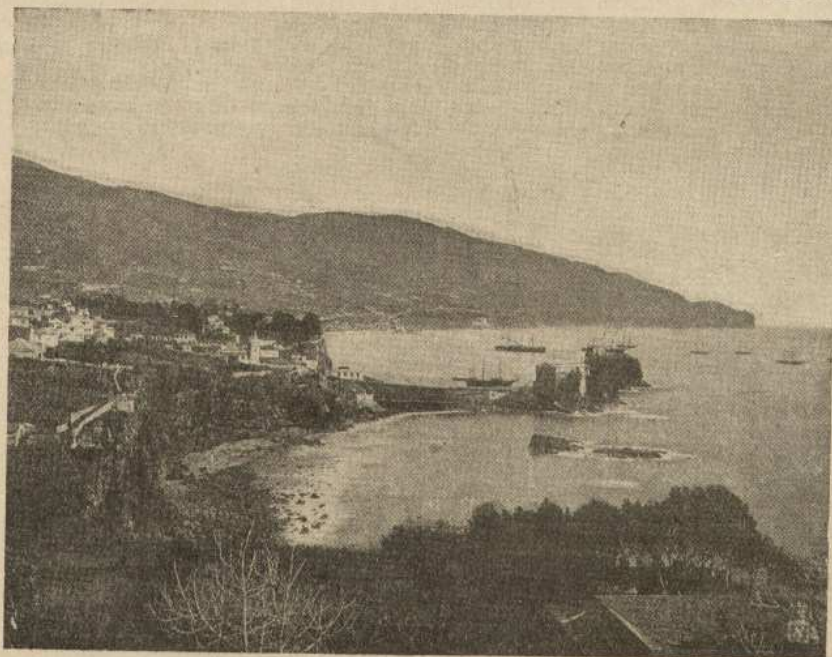
Pewnego dnia stado rekinów okrążyło nasz okręt. Załoga schwyciła jednego na hak, przyciągnięty do burty dostał kulą wielkiego kalibru w łeb, lecz gdy go wciągano na okręt, zebrał siły, prze gryzł hak i schował się pod wodę.

Z drugim lepiej się powiodło, harpun i zarzucona pętla uniemożliwiły mu ucieczkę. Windując go na pokład, przedewszystkiem odrabano mu ogon, w którym rekin ma taką siłę, że nieostrożnym marynarzom łamie czasem nogi jednym uderzeniem. Złapany okaz miał przeszło 3 metry długości. Siła żywotna tej ryby jest tak wielka, że rozplatany jeszcze porusza szczękami, i rzuca ciałem i może być niebezpieczny dla ludzi. Nic nie może powstrzymać marynarzy od pastwienia się nad rozbójnikiem. Zabijają go powoli, dowodząc, że zapewne i on nie raz zadawał męczarnie swym ofiarom — ludziom. Słyszałem opowiadania, że rekiny ze względu na

swój słaby wzrok, używają często jako przewodników, małych rybek zwanych „pilotami”. Uważałem to za bajeczkę marynarską. Pewnego dnia majątek, stojący u steru, pokazał mi małą zwinną rybkę, przegowaną w paski czerwonego i białego koloru, twierdząc, że kiedy jest pilot, to będzie i rekin. I rzeczywiście, w odległości kilkunastu kroków, ukazał się potężny okaz. Rzucono mu słoninę z hakiem, najpierw zbliżyła się rybka, obejrzała przynętę, później rekin, lecz był bardzo ostrożny lub niegłodny, gdyż powoli popłynął dalej, zawsze poprzedzany przez rybkę-pilota.

W innej znów porze, rzucające się tony lub piękne niebieskawego koloru „dorades”, ploszyły latające rybki, które zrywały się stadami po kilkadziesiąt sztuk, przelatywały nad okrętem i zapadały w wodę. Zawadzały też o maszty i spadały na pokład. Czasem zwinne „bonty”, niewielkie, na pół łokcia długie rybki, tysiącami okrążały okręt, platając się i rzucając nad wodą. W gromadę taką często wpadały rekiny, robiąc spustoszenie. Kule nasze często je odstraszały. Spotykaliśmy też wieloryby, które po kilka sztuk zapędzają się na te wody z pod bieguna Południowego — była więc ciągła rozmaitość. Jeżeli nie ryby, to inni mieszkańcy oceanu, jak olbrzymie żółwie, polipy, różnokolorowe meduzy, grzybki i gwiazdy morskie, przepływały przed naszymi oczami. To też żegluga od wysp Kanaryjskich pozostawiła w pamięci każdego z nas najmiłsze wspomnienia. Fauna oceanu tak różnorodnie i wspomniała dawała się podziwiać, sadzę że mieliśmy to do zawdzięczenia małemu żaglowcowi, który płynie cicho i nie ploszy, jak śruba parowca, mieszkańców wód.

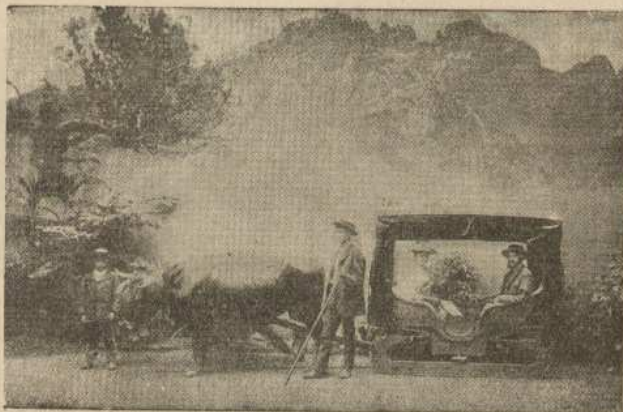
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Madera. Widok na zatokę. Zdjęcie w r. 1883.



Madera. Typy wieśniaków w czapczkach, zwanych kapuzami.



Sanie bez śniegu. Madera 1883 r.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dnia 24 lutego ujrzelismy ląd Afryki. Wpatrzemni w oddalony brzeg, doznawalismy wzruszenia, starając się w umyśle przebieć zasłone przyszłości. Co nas tam czeka? Czy osiągniemy cel zamierzony? Czy czarni mieszkańcy tego lądu zrozumieją, że przybywamy do nich, jako biali ich bracia, ożywieni najlepszymi chęciami, nie w celach handlu i zysku, lecz celem poznania krain, dotąd niedostępnych dla Europejczyka, wniesienia tam chociażby promyka oświaty, złagodzenia dzikich obyczajów. A może Bóg rozsądzi, abyśmy tam kości nasze złożyli? Jeżeli tak, to zawsze praca nasza będzie tym posiewem, z którego plony będą zbierać inni następcy...

Te i tym podobne myśli zaprzętały mój umysł. Zbliżyła się noc, a na niebie wśród miliona gwiazd, wyróżnił się krzyż południowy, wspaniała symbol wiary i nadziei.

NA BRZEGU AFRYKAŃSKIM

Z głęboką wiarą i modlitwą o opiekę do naszej Królowej Matki Boskiej Częstochowskiej, w dn. 25 lutego wstąpiłem na brzeg afrykański, należący do Rzeczypospolitej Liberyjskiej.

Pierwsze wrażenie. Brzegi Liberji, podobnie jak całe wybrzeże zachodniej Afryki są płaskie. Na tle żółtego piasku, żywo odbijają w głębi gęste lasy. Wysokie pnie otacza bujna, drobniejsza zieleń. Różnego gatunku liany tworzą fantastyczne festony. Ponad wszystkiem zaś górują wysmukłe palmy. W cieniu drzew rozrzucone niskie chaty Murzynów. Wieczorem na wybrzeżu ognie, dzika muzyka, tańce — widziane to z morza przedstawia się wszystko pięknie, tajemniczo. Podróżnik pragnąłby jak najszybciej zapuścić się w owe tajemnicze lasy, szukać nowych wrażeń. Nęci też polowanie na różnego rodzaju zwierza i ptactwo, po wylądowaniu jednak, dużo się traci z tych wrażeń wyobraźni.

Lasy przedstawiają gęszcz trudny do przebycia, wąskie ścieżki, wydeptane przez krajowców, prowadzą do plantacji jarzyn lub sąsiednich wiosek, a oprócz drobnego ptactwa zwierzyna usunęła się w głąb kontynentu, dalej od ludzi i ich osiedli.

W Liberji są tylko dwie większe wyniosłości — pierwsze wzgórze „Cap-Monte” 325 m. wysokości, drugie Mosarado 73 m. Na tem drugim płasko-wzgórzu leży stolica kraju Monrovia. Naprzeciw tego miasta stanęliśmy na kotwicy.

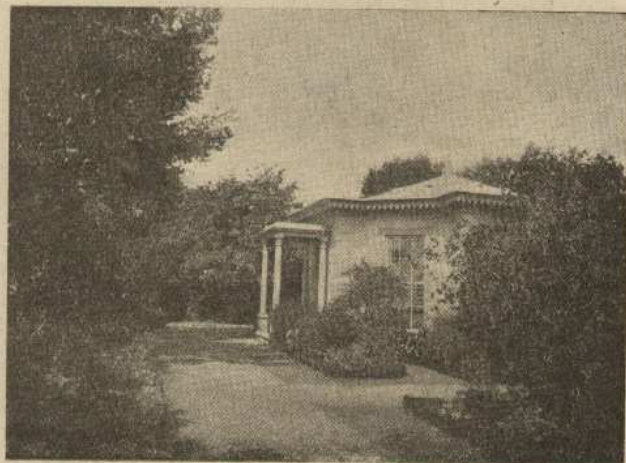
Okre został natychmiast otoczony przez rój łodzi krajowych, zwanych pirogami. Na pokład wdar-

ło się kilkudziesięciu Murzynów proponujących pośrednictwo i kupno produktów, jak kury, banany i inne owoce. Poubierani byli często śmiesznie, np. na biodrach wąska przepaska a na głowie cylinder, to znów kamizelka i hełm angielski stanowiły całe ubranie. Każdy miał na szyi puszkę z papierami. Są to rekomendacje, jakie podostawiali od kapitanów okrętów lub z faktoryj, gdzie poprzednio pracowali. Powstał nieopisany krzyk, gwar ogłuszający, płatanią języków, zepsutego angielskiego i „kru” — trudno się było od natrętów uwolnić dopiero gdy mój pies, duży ceter, którego zabrałem z kraju, zaczął szczekać, powstał ogólny popłoch. Wszyscy przekupnie w swych paradnych strojach w mgnieniu oka powskakiwali do morza, a ponieważ pływają znakomicie, więc bez trudu dotarli do swoich łodzi.

Historja Liberji jest niezbyt dawna. Po zniesieniu niewolnictwa w Ameryce, znalazło się tam dziesiątki tysięcy wolnych Murzynów, niewiedzących co z sobą począć. Ówczesny prezydent Stanów, Monroe, postanowił przyjąć ich z pomocą. Utworzyło się towarzystwo, mające za cel nabycie przy pomocy rządu terenów w Afryce i przesiedlenie tam Murzynów-kolonizatorów.

Po długich targach i trudnościach zakupiono w r. 1827 od krajowców szeroką pas wybrzeża i ten pas ziemi nazwano Liberją. Na pustym wzgórzu Mossurado szybko się wzniosło miasto Monrovia, a następnie więcej na południe Cap-Palmas. Amerykańscy Murzyni chętnie się przesiedlali do nowej bogatej ojczyzny, skupiając się w nowo wzniesionych miastach nadbrzeżnych, lub też zakładając fermę w głębi kraju, nad rzekami. Przez lat 20 Liberja była pod protektorem Ameryki, a w r. 1848 została ogłoszona, jako ziemia wolna — rzeczypospolita.

Ameryka, chcąc zapewnić swobodny rozwój nowoutworzonemu państwu, jakkolwiek rzekła się protektoratu, jednak otaczała kraj opieką i temu Liberja zawdzięczała nienaruszalność swych granic, które drogą układów z krajowcami znacznie rozszerzyła. Trzy kopalnie złota, dotąd nieeksploatowane, pokłady węgla, rudy żelaznej, to bogactwa kraju, lecz niestety, państwo rozwija się bardzo powoli, walczy z brakiem środków materialnych, takkolwiek rządzone jest przez ludzi wykształconych Murzynów, którzy pokończyli wyższe za-



Willa hr. Tyszkiewicza w Funchalu na Maderze. 1883 r.

ukowe w Ameryce i w Anglii. Krai cały zamieszkuje kilka odrębnych plemion, żyjących z sobą w ciągłej niezgodzie. Najliczniejszym rozrzuconym po całym wybrzeżu jest plemię Kru. Jest to jedyny szczep Murzynów, którzy są mniej leniwi i wynajmują się chętnie do pracy. Parowce rozwożą ich po całym zachodnim brzegu Afryki.

Bez nich handel i plantacje, jak również wyprawy naukowe byłyby wprost niemożliwe, inne bowiem plemiona na zachodnim brzegu, jakkolwiek liczne, lecz leniwe, do pracy ciężkiej nie chcą się wynajmować. Polowania, wojny, handel z Europejczykami, wypełniają ich życie.

Krumani wyjeżdżali chętnie ze swej ojczyzny w najdalsze punkty kontynentu na warunkach następujących: Przy zgodzie dostawali kilka dolarów zadatku, trzeba się było jednak bardzo pilnować, gdyż często zgodzony robotnik uciekał z parowca; potrafia w chwili odpływania okrętu rzucić się do morza, a dopłynawszy do brzegu, śmiać się później z łatwości białego, przesyłając mu ironiczne ukłony. Każdy kapitan handlowego okrętu, zawijającego do Liberji, ma zamówienia na dostawę Krumanów do różnych faktoryj, godzi potrzebną partję i jednego z nich ustanawia hetmanem, który odpowiada za porządek i ilość zgodzonych osób, odbiera racje żywności i t. p. Oplata za przewóz jednego murzyna wynosi 1½ funta szt. Godzą się nie dłużej niż na rok, pensja miesięczna wynosi 1 funt, w połowie gotówką a w połowie towarami. Pożywienie codzienne stanowi 1 funt ryżu na osobę, z dodatkiem dwa razy tygodniowo solonego mięsa i wódki — a co miesiąc parę łokci tkaniny, która



Murzyn i Murzynka z plemienia Kru.
Liberja. Afryka.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



opasują biodra. Po roku trzeba takiego pracownika odesłać z powrotem. Za zarobione przez 12 miesięcy zasługi nabywa on różne towary, jak broń, beczkę prochu, skrzynkę wódki dżinu i blaszany lakierowany kuferek, a w nim często zbytkowne przedmioty, jak chustki jedwabne, tania biżuterja, perfumy, tkaniny. Zaopatrzony tak powraca Kruman do swego kraju, kupuje sobie żony, ale najczęściej hula, pije wódkę, rozdaje kobietom prezenty, wreszcie, straciwszy wszystko, wynajmuje się znów na rok do pracy. Nadzwyczaj oryginalne są te chwile, gdy parowiec płynący z południa, pozabierawszy powracających do domu Krumanów zostawia ich po drodze. Cały pokład okrętu jest zarzucony różnymi kuferkami, bronią i t. p., proch tylko jest przechowany do ostatniej chwili w magazynie okrętowym. Krzyk, gwar rozmów w języku Kru, nieprzyjemnym dla ucha z powodu krótkich gardłowych dźwięków, kłótnie, jeden drugiemu kradnie, co może, gdyż tylko pomiędzy Krumanami z jednego miasta jest jedność i ci nazywają się nawet braćmi. Przybywszy do danej miejscowości, parowiec daje wystrzał, nie zarzucając kotwicy. Często już mrok zapada. W tej chwili odbijają od brzegu małe pirogi krajowców i otaczają okręt. Trudno wyobrazić sobie, co się wówczas dzieje. Kapitan spieszy, daje sygnały, iż odpłynie. Krumani cisną się jeden przez drugiego, beczki z wódką, prochem, skrzynki, kuferki, wszystko co może pływać rzucają zgóry do morza; ludzie siedzący w łodziach chwytają to, wreszcie sami Krumani wskakują do wody i najczęściej wpływ dostają się na ląd.

Jak już wspominałem, mają oni wielką zaletę, że są pracowici, ale mają i wielkie wady: złodziejstwo i tchórzostwo. Kruman nie gardzi niczem — kradnie wszystko co ma pod ręką, w większych kradzieżach jest solidarność, jeden drugiego nie wyda, zniesie ciężkie kary, lecz nic nie powie. Żadna faktoria nie może się upilnować, kradną bowiem w dzień w oczach białych, dziesiątki rak podają sobie skradziony przedmiot i ślad po nim ginie. W nocy otwierają zamki, podkopują się pod magazyny, a zawsze kradną potrochu i tak zrećźnie, iż kupiec dopiero przypadkiem spostrzega szkodę.

(C. d. n.)



Wśród gór Madery.



JERZY BOHDAN RYCHLIŃSKI PRZYCODY W PRZYSZTOFA I RYCISZEWSKIEGO

JAKO SIĘ POD PAROASSANO KAZAŁO, CO MĘSTWO MOŻE

Od niezwyklej na swą porę suszy lonty w żyłach łapach pachółków iskrzyły się nadto i popielity tak szparko, że raz wraz nowych musieli z sumek dobywać. Przykazano iść bowiem, nie popuszczając z garści muszkietu i utrzymując iskrę.

Należeli do szpicy, wysuniętej na czoło małej kompanji kapitana Furlonsa. Na czele kroczył Hans Hagen, chłop, jak kopja, rzekłbyś z olbrzymiej ości wystrugany, a przy nim toczył się istny kręzałek. Z samego Camarigibi szli forsownym marszem przez wyschły kraj wyżyn, ciągnący się od Fernambuko do Bahía, a zapasy wody w pół drogi im się wyczerpały. Był to obszar, obstawiony górami, to obłemi, to porośnięte drzewostanem, znamionującym brak wód, pragnienie. Brazylijczycy rozpoznawali wełniak o pniu zgrubiałym pośrodku, a zwężonym u dołu i u góry, karragubę o liściach obfitością wosku pokrytych, dormiderę parzącą, zwaną „złośliwością kobiety“, wskazywali podczas pochodu gatunek pewien kaktusu z owocem nakształt pomarańczy, a także drzewo krowie, które o wschodzie słońca wydziela sok ożywczy i pożywny. Tymczasem jednakże była noc, wojsko posuwało się w jej głębiach. Mimo, iż języki żołnierzom na wióry powyśychały, mimo bliskości wroga, wdawali się oni w zgola zbytne gawędy. Taka już natura starego żołnierza niebaczna, desperacka i na nic niedbała.

— Stul pysk, tam jeden z drugim! — coraz to pokrzykiwał mały kapitan Furlons, który był popędliwy i strachliwy z natury. Aż się te ustawne nawoływania i pokrzyki dwóm weteranom uprzykrzyły i do szpicy się ofiarowali.

Szlak w okolicy owej się zwężał, wiodąc pod wiszary ljan i przez szmat podlesia, usłanego próchnem kłód drzewnych, świecących tu i ówdzie jak upiory. To też kroczyli po próchnicy somopięt. Ościsty Hagen, z przezwiska Oset, zagabywał, a mały, krągły jego kompan, dla wielkiej obfitości dziobów na gębie przezwany Sito wnet korzystał z zachęty do mielenia jęzorem. Od niechcenia Sito kłut berdyszem w gąszcz spoisty, w kożuch leśny i krzewy, by niebacznie jakowej czaty nieprzyjacielskiej nie minąć. Trzech pozostałych ze szpicy, świeżego rekruta, tylko nadstawiało ucha, targani między ciekawością, a grozą.

— Z tego naszego Furlonsa — warknął Oset — istna baba. Takiemu w chałupie na przypiecku piecze drzeć, a nie dobrym żołnierzom przewodzić i rozkazywać. Ten się ino pietra i pietra.

— Żeby on takom rzecz widział — odsapnął Sito — jako ja na ten przykład, nie chwalcę się, toby się więcej z wojennem rzemiosłem nie parał, i kwita.

— Ej, Sito — rozebrzmiała w mrokach spokojna odpowiedź — nie wiem ci ja, co ty takiego obaczył,

czegom ja, zdeptawszy wszystkie poboiska od Czarne-go Lasu aż do tej zatraconej czerwonej puszczy, ni razu nie oglądał, to jedno wiem, żeś jest łgarz i koloryzator, jakiego świat nie widział.

— A taki Kostuchem widział! — zaperzył się kompan.

— Ej, Sito, gdyby ci się „ona” kiedy pokazała, tobyś ty żyw nie pozostał.

— Ej Oset, Oset! — odciął się mały łgarz — nie bondź no taki mondrała żeby ci, bracie, tego jadowitego szydła z nadobnej gębusi nie wyrwali. Takiś to mondry, a to nie wiesz, że widzieć to „jom” może każdy, bele mu znaku nie dała. A bele to tak, juści pod Białom Górą. Grzmi naokole, jakoby gromy niebieskie trzaskały. Stoję ja w gładzie kopijników; i na gwałt kopije zatykamy, bo rajtarja namo, ta pod obersterem Wranglem, z lewego flanku wali. Harmaty namo takóž, dziewięciofuntowe szmigownice, we front wyrzuchowali, ale gdzie ta! — Ze stałe przed szykiem ino piachem sypie — buch, buch! — i cale nie donosi. Aż tu raptem, jak ci ja kopję, jakim ją trzymał w garści, osłoniętej żelaznym napięstkiem, na długość ramienia przed się nie wyrzucił! Ucapilo mie cośi w grdyce, że i głosu dobyć nie mogę; taki mie dygot porwał, że kulasy podemną chodzą, nikiej w paroksyzmie, a na gębie, jako mi potem powiadali, tom się zrobił biały i ostry, niby w ostatniom godzinę. Moje kamraty w śmich, że to mie tchórz obleciał; jeno kapitan Zerwa-Prokop, który nama dowodził, zwraca się do mie i pyta: — Ej, Sito, widziałeś „jom” — Rychtyg, widziałem, wasza miłość — ja na to. — A zaś znak ci dała? — Dyć, nie, wasza miłość, nie baczyłem żadnego znaku. — Twoje szczęście — pułkownik na to — bo mnie znak dała. — I akuratnie komendant nasz pierwszy w potrzebie onej poległ.

— A jakoż ci się przedstawiła? — spytał Oset sciszonym głosem.

— W pancyrzu były jej kości, o spory krok i zdziebko nademną, w nadpękłym garnku żelaznym na czasce, a w oczodołach, to ci mówię, kamracie, paliło się jej jak dwie gromnice, nie gromnice, a jakieś wielgie światła upiorne, takie okrutnie jasne, jasne...

Byli na międzygórzu. Z obu stron, z kłębowiska, z ciemności tryskały ku niebu drzewa rozmazane i pokraczne. Spływały ljan. I dziwnie czarna czaiła się cisza.

I nagle Sito berdysz przed się na długość ramienia wyrzucił.

Wzdłuż haszczy, półkrygiem, przeleciała wstęga ognia i potoczył się grzechot.

Trzepnęło Hageną gałęzią przez ramię. Patrzy

Hagen, a tu leży Sito i wierzga w drgawkach. Obok ciała trzech rekrutów.

W ciągnącej za ową, zniesioną tak, szpicą kompanji — zgiełk, krzyk nieludzki, tumult.

Rzucił się stary weteran susem wtył, w biegnące naoslep szeregi się wmieszał. Ludzie Furlonsa wpadli na postępującą za nimi kompanję Nikolsa, zmieszali ją; a już nieprzyjacieli, co się u drogi zasadził, dawał salwę drugą w beładną kupę Holendrów. Piechota, rzucając muszkiety, rozlatywała się po zboczach góry, po której pułkownik Arciszewski wiodł swoje wojsko. Wśród nocy, ledwie gwiezdą osnutej poświatą, wybuchł w szeregach rozruch paniczny, który, gdyby wróg niezwłocznie nastąpił, w niechybną zamenilby się klęskę.

Tak to ciężką dla Holendrów porażką rozpoczęła się batalja pod Pavoassan.

Jedne trąbki grały na alarm, a drugie do odwrotu. Kompanja po kompanji cofała się na sam środek góry, zwierając szeregi. Kołowało się w mrokach, póki wreszcie kapitanowie głosu nie odzyskali. Padaly komendy: — Szluszuj! szluszuj! Baczność! Ani kroku wstecz! — I jakoś glid po glidzie zamierał na miejscu, nie rozerwawszy wprawdzie szyku, ale w bezwładnej masie.

Pułkownik Arciszewski wnet na czoło się wysturował i wraz krzyknął:

— Muszkietierowie w łańcuch! Padnij! Kapitan Nikols, bez szpady, którą był zgubił, podbiegł do pułkownika, wołając:

- Nieprzyjacieli nawprost!
- W jakiej sile? — spytał dowódca.
- Nie wiemy. Szliśmy kolumną.
- Durnie!

Lecz nie czas było na rozprawę. W pierwszej linii trwała gorączkowa strzelanina, aż za linią strzelców uszykowały się dwie kompanje i salwami zasilaly ogień. Wróg nie następował. Mimo to sytuacja zdała się beznadziejną.

Pochodni nie zapalono, aby swoich nieprzyjacielskim strzelcom nie odsłaniać.

Powoli ustalała się cisza.

Pół góry, zarosły przez krze i wysokie ostre trawy, pełen był nocnego rozruchu. Ucho tchórza w chrząkanii dzikiej świni, pekari, w tentencie trwożliwego tapira, nieledwie w szeszczeniu pelgającego węża roiło podstępującego nieprzyjaciela. Białe wampiry, wypłoszone z srebrzystych liści palmy kokosowej, wijąc się dokoła szyku, omal nie rozproszył kompanji. Na wsze strony rozsyłane czaty i czujki równie prędko wracały, jak były wyszły, odstrzeliliwując się w noc głuchą, tłoczącą niebezpieczeństwem. Ten i ów żuł zerwane za dnia liście koki, krzepiąc się na indyjską modłę, lecz wciąż wody nie było.

Żołnierze szemrali, a głosy ich, nabrzmiałe trwogą, dudniły niesamowicie wśród wysokich gór, niby w olbrzymim przedpotopowym amfiteatrze, przejmowały drżeniem, jak krzyki ptaków nocnych.

Do pułkownika coraz to dopadał któryś z kapitanów, meldując, iż żołnierze wysłali go w deputacji, by kazał odtrąbić do odwrotu, inaczej sami się cofać poczną. — Lada moment, ludzie moi pójda w rozsypkę! — wołał z rozpaczą osiwiwały w bojach kapitan Hinderson.

Pośrodku wojska na łysym pagórze trzymał się dla osłony dział mały oddział kopijników, który właśnie broń rzucał i wymykał się chyłkiem na tyły pozycji. Arciszewski poskoczył ku nim, wołając grom-

kim głosem — Stać kopie! stać, ani kroku, bo każę otoczyć i do nogi wyciąć. Wstyd i hańba w obliczu nieprzyjaciela broń rzucać! Jaki czart was opętał i na pewną zgubę prowadzi? Natychmiast wróg się zwali na nas, gdy już wojsko nasze będzie w pełnym popłochu. Jako mu wówczas czoło stawicie?

— I tak otoczyli nas — zakrzyknęto w kupie — i wnet nas wytną, prędzej, niżlibyś wasza mość uczynić to zdołał!

— Ciebie, draniu, strach otoczył, nie zaś nieprzyjacieli! Zetknęliśmy się z nimi wzdłuż frontu, boć, gdyby tak było, jako ty breszesz, dawnoby zewsząd na nas nastąpili. Frontem się jeno zastawiamy. Lepiej w potężnym szyku bić się z odwagą, aniżeli wśród nieładu o życie walczyć rozpaczliwie. — Głos dowódcy zataczał coraz szersze kręgi wśród żołnierzy, którzy spływali i nadstawiali ucha. — Żołnierze! Waszym to orężem ziemia brazylijska jest zwojowana. Jakoż to możecie myśl dopuścić, abyśmy chodzący dotychczas w chwale, niby w słońcu, taką się hańbą okryli? Żadnej klemencji po zaciekłym wrogu się nie spodziewajcie, a gdyby nawet was żywił, czego nie suponuję, to „dla ludzi szlachetnych i mężnych stokroć miłsza śmierć, aniżeli niewola. „Śmierć kończy, niewola rodzi cierpienia“. Wam że to sprawiedliwym i nieustraszonym zwycięzcom iść w łyka? Wy, kamraty i stare rycerze z pod Białej Góry, z pod Bredy i Hercogenbuszu do mnie — w imię Chrystusa - Króla!

Temi ostatnimi słowy Arciszewski, snąc, targnął wreszcie za żywe struny w piersiach prawdziwych wojaków, bo dokoła niego wyrosły brodate, zdeterminowane postacie, a wśród nich, najwyższych przenosząc o głowę, kościsty Oset - Hagen, który basowym swym głosem zaintonował:

Dusze wierzących są w ręku Boga,
Nie tknie ich żadna potęga wroga;
Dla oczu głupców owi umarli,
Którzy o filar nieba się wsparli.

Ani im straszne proch i żelazo,
Ani ich wytłuc morem, zaraza,
Ni z obiecaną wygnać ich ziemi,
Bo Pan jest z nimi!

— „Bo Pan jest z nimi!“ — powtórzyło z mocą kilkadziesiąt głosów. Wraz poszedł i szmer po innych kompanjach, stojących naokół, jakoby wielki las, dotychczas drzemający, górny wicher ruszył:

...I Pan ich wesprze przeciw cesarzom
Mieczem ognistym!

Czwartą zwrotkę chorału śpiewało już całe wojsko, a czyniło to wrażenie, jakoby cała góra w ciemnościach się ozwała:

...Kroczą rycerze przy surm odgłosie
W mury Jerycha!

— „W mury Jerycha!“ — huczało w sercach i w piersiach. O ucieczce nie mogło być mowy.

Dowódca zwrócił się do sztabu oficerów: — Kapitanowie Furlons, Mansvelt, Winkelsen, Mellings i Boucharts, wzięwszy każdy po pięćdziesięciu strzelców złuzując łańcuch muszkietów i z ukrycia podtrzymać będą ogień biegnący, aż do ataku nieprzyjaciela wręcz; wówczas cofną się za linię frontu. Strzelcy Gilbertsa do arjergardy! Zamknąć przesmyk, przez który zajęliśmy pozycję. Pierwszą linią muszkietów, z trzech kompanij — dowodzę ja; drugą — Hinderson, trzecią — Verdoes. Interwały między kolumnami — ośm

stop. W interwałach linii pierwszej po jednym dziale. Kopije do osłony mojej pozycji na wzgórzu w linii pierwszej. Przegrupowanie szyku o wschodzie słońca. Panowie oficerowie, wszyscy do swoich kompanii! Poczęło mrzyć gęstą ożywczą rosą, sprawiając spragnionemu wojsku wielką ulgę.

Z lewego flanku za łańcuchem gór potężnych wybuchło słońce. Krawędzie górskie z wschodniej strony, tu i ówdzie okryte kołtunem dżungli, przeważnie zaś nagie, zaczęły się mienić szkarłatem, złotem, olśniewająco. Dzień wyległ nagły, ślepiący, cały w brylantach rosy się skrzęcał. W niezwykle blaskach oczom żołnierzy ukazał się obraz pola bliskiej bitwy. Dwie góry, niższą — zajęta przez Holendrów, i wyższą, gdzie się szykowali Hiszpanie, łączył szlak, nakształt grobli między urwiskami, na której i stu ludzi nie rozwinęłoby się frontem. Prawy flank hiszpańskiej góry, odpowiadający lewemu flankowi Holendrów, był dostępniejszy, tam też pod ogromną sosną, pinjero, blask bił od pancerzy kilku znacznych jeźdźców. Wojsko hiszpańskie ustawiło się w trzy potężne bataljony, z lewego, centrum i prawego skrzydła, każdy, mając dwie kompanie muszkietierów po bokach, a w środku, nad szykiem, jeżdżące kopje. Na oko — siła Hiszpanów dwa razy była większa, a ich pozycja górująca, mocniejsza.

Malutkie kolibry z dziobem, błyszczącym, jak zgięta szpilka, same zaś w sobie, niby jaskrawe cacka z emalii, kołysały się na krzewach, lub nikły w smugach, w nieuchwytnie szybkim locie.

Holenderskie wojsko stanęło w sprawie.

Smętek, wodząc jedynym swym okiem za wiszącymi w niebie sępami, niby posępne memento mori, nagle krzyknął:

— Patrz, patrz, wasza miłość, som owo na tej bocznej górze!

Wnet pułkownik zwrócił lunetę na górę wysoką, od której dzieliła holenderską pozycję czarna i przepastna rozpadlina. Poprzez nagą krawędź, widna w triumfalnych blaskach słońca, przewalała wataha jazdy indyjskiej.

— Indjanie Camarona! — zawołał Arciszewski.

— A na czele rwie znów Czerwona Żmija! — syknął Smętek. — Każ, wasza miłość, wystąpić do boju, bo jeśli nam w tyły nie uderzą, to i tak nam drogi odetną!

— Durnyś, Smętek — odparł wódz, gryząc wąs płowy — Ani tu się cofać, ani atakować, Kości tu chyba złożę przyjdzie.

Arciszewski skoczył do armat. — Hej, wy, kanonierzy! — wołał — celować mi pod ową sosnę, kędy wódz Hiszpanów. Podnieść paszcze. Dobra. Pal!

Po strzale — pod sosną w linii wroga ruch się uczynił.

Dowódca zwrócił się do swego adjutanta: — Biegaj, waść wzdłuż linii. Wszystkie banderje rozwinąć! Wszystkie trąby — larum. Wszyscy do bosze — werbla. I czynić pozór wystąpienia do boju, ale, słyszysz waść, — nie ruszać się z miejsca pod żadnym pozorem. Ani też nie odpowiadać na strzały, gdy gawaczosy ruszą do ataku. Stojąc na miejscu, czekać nieprzyjaciół, póki piersiami lufy muszkietów nie dotkną!

Całe życie, kipiące w żyłach Arciszewskiego uciekło w jego jasne oczy.

Linia strzelców nieprzyjacielskich ożywiła się, zsunęła po zboczu i brzyzną ogniem.

Strzelcy holenderscy, rażeni zbliżającą, ponosząc bolesne straty, poczęli cofać się za front. Jak cięte osy

posypały się kule. W pierwszej linii tu i ówdzie człek jęknął, zwał się. — Szlusuj!

— Stać! Stać! — wódz wołał. — Ani kroku z miejsca! Ani jednego strzału!

Śmierć grasowała, a jasny orli wzrok wodza biegł, natężony i nieobecny, ku sosnie, pod którą błyszczał sztab hiszpański.

Tak trwało. Aż znowu jednooki giermek wodza pierwszy postrzegł i krzyknął: — Wiwat!

Hiszpan ruszył prawoskrzydłowy swój bataljon. Ciężka falanga z muszkietierów i kopij falowała, biegnąc szturmowym krokiem.

— Ani kroku z miejsca! Ani jednego strzału! O małą stać łomotał front nieprzyjacielski. Płot kopij, otaczających wzgórze wodza pochylił się.

Arciszewski wołał do ognistego ludu: Ładunek kartacze!

— Tak jest, panie! — odpowiedziano.

— Ogień nawprost!

— Działa gotowe! — odchrząknęli fajerwerkerzy. Pierwszy szereg muszkietierów przykłęknął, a drugi zastąpił w luki.

— Muszkiety i działa! — dowódca dobył conajmocniejszego głosu. — Na jedną moją komendę!

Muszkietierowie hiszpańscy, zrównawszy front, podnieśli lonty. Byli o kilka kroków, a kopje niemal sięgały pierwszego szeregu Holendrów.

Doświadczony wódz, zwyczajem swoim, położył całą nadzieję w zimnem męstwie i w broni palnej.

Nastąpiła, jak błyskawica krótki, moment na podobieństwo napiętej, do ostatnich granic, struny.

— Pal!

Lonty hiszpańskie nie znalazły drogi do panew. Skutek salwy połączonych broni był straszny. Pół bataljonu Hiszpanów leżało pokotem, drugie pół wilo się w ranach, lub rozpadło na skłębione kupy.

Chwila, i już nie było falangi. Niedobitki runęły w rozsypce.

— Wszystkie kompanie! — zapanował nad zgłębieniem Arciszewski, a kapitanowie powtarzali rozkazy — W jedną kolumnę! Szable z pochew precz! — Kopje na czoło! Kolumna do ataku! Naprzód! Biegiem — marsz!

Na hiszpańskiej górze trąbki dopiero zaczęły grać. Wódz Hiszpanów, jak się później okazało sam nieszczęsny generał, książę de Lerma e Borgla, podciągał środkowy bataljon. Pod wielką czerwoną banderją z krzyżem błyszczał jego pancerz.

Centrum Hiszpanów biegło naprzeciw holenderskiej kolumny, ale zbyt rozciągnięte, niezwarne, w nieładzie. Hufiec Arciszewskiego wparł się klinem.

Zaraz też wielka banderja zapadła, a błyszczący pancerz i kapelusz ze strusimi piórami znikł.

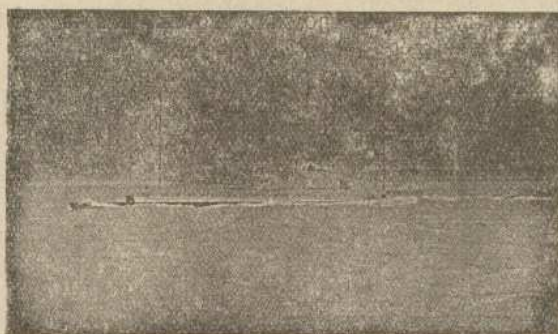
Bataljon centrowy przysł w pierwszym natarciu. Lewy flank wojska hiszpańskiego nie dotrzymał pola. Masy Hiszpanów, ciskając kopje, muszkiety, rapjery, spływały z góry, jak niesforny potok, na szlak, wiodący do Paroassan.

Kiedy Indjanie ukazał się na górze, gdzie stali byli Holendrzy, nie zastali na niej nawet dział Arciszewskiego.

Wiktoria była zupełną.

**ZAPISUJcie SIĘ DO LIGI
MORSKIEJ I KOLONJALNEJ**

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN - NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



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

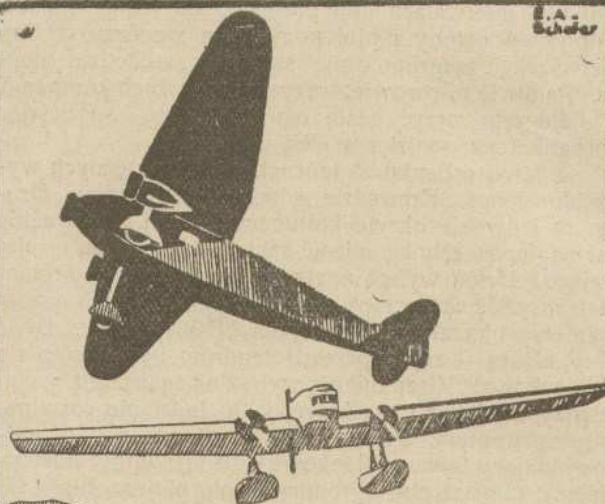
**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH**

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych, węzłki śródki i przyrządy do wylawiania min.
MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

ZAŁOŻONE w r. 1728.

KAPITAŁ 10.000.000 frank.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANÇOIS 1-er
LE HAVRE — FRANCJA.



**SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES**

3 RUE DE LA BAUME PARIS

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

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA” WARSZAWA, SEWERYNÓW 3.

Otworzyła w m-cu lutym r. b. komunikację parostatkami pasażersko-towarowymi na linii Warszawa—Płock—Włocławek. Wkrótce zostaną uruchomione linie pasażersko-towarowe z Warszawy do Ciechocinka, Torunia, Gdańska, Puław i Sandomierza

oraz

Regularna linia Warszawa—Gdańsk—Gdynia parostatkami towarowo-holowniczymi dla przewozu wszelkich ładunków masowych i drobnicy.

Ceny przewozu bezkonkurencyjne

Żegluga nasza przy udziale L. M. i K., Biura Podróży „Francopol” i „Orbis” organizuje na sezon letni cykl wycieczek propagandowych do Gdyni i do Polskich uzdrowisk nad Bałtykiem.

Od dnia 15 maja zostanie otwarta specjalna linia pasażersko-turystyczna parostatkami salonowymi z Warszawy do Tczewa

Ceny przejazdów rewelacyjnie niskie.

Informacje: pasażerskie tel. 406-22

„ towarowe tel. 416-31, 414-32 i 766-24.

UWAGA: Członkowie L. M. i K. korzystają przy przejazdach ze zniżki 25% za okazaniem legitymacji członkowskiej na 1933 r.

HOTEL SAVOY

ŁÓDŹ TRAUGUTTA 6,

Telefony 203-28 i 203-39

zupełnie odremontowany przejęli współwłaściciele Hotelu pod Orłem w Bydgoszczy.

SPÓŁKA AKCYJNA

WYROBÓW BAWELNIANYCH

I. K. POZNAŃSKIEGO W ŁODZI

PIJCIE TYLKO NAJCZYSTSZY NORWESKI TRAN Z WĄTROBY DORSZA

POD NAZWĄ

VITATRAN

Który można otrzymać we wszystkich aptekach

SKŁAD HURTOWY:

Dom Handlowy Berg i Bergström

WARSZAWA, WIERZBOWA 8. TEL. 225-08

Wydawnictwa Morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Bielski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	15.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	3.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu	4.55
— Teoria okrętu	4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	3.20
— Zarys oceanografii	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji	6.50
T. Kosiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pieńkowski — Visit of a Dockyard	2.50
Ustawa o służbie marynarza	2.50
Handel morski w praktyce	8.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej	0.80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opis uniformy	1.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ
SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602)

Koszty przesyłki pocztowej 1.20 zł.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy

**SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ**

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ półrocznie 21 „

„ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 „

„ „ półrocznie 18 „

„ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny — kdr. por. Korytowski K.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca —

kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH

MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CZYTAJCIE

„SIEW” — organ Centralnego Związku
Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW” — jest pismem wychowawczym, społecznym,
kulturalno-oświatowym, rolniczym, spółdziel-
czym, samorządowym i lustrowanym.

„SIEW” — jest odbiciem myśli i czynów pionierów ru-
chu młodzieżowego zmierzających do przebu-
dowy społecznej i gospodarczej wsi.

„SIEW” — zawiera wiele ciekawych i cennych wiado-
mości z życia kulturalnego, gospodarczego
i politycznego, podaje najnowsze zarządzenia
i ustawy dotyczące życia wsi.

„SIEW” — obrazuje w korespondencjach życie młodzie-
ży wiejskiej z obszaru całej Rzeczypospolitej,
dając wskazówki ideowe i metodyczne, jak
prowadzić pracę w Kołach Młodzieży Wiejskiej.

„SIEW” — jest jednocześnie najtańszym pi-
smem dla młodzieży w Polsce,
bo prenumerata roczna wynosi
tylko 6 złotych.

Adres Redakcji i Administracji:

Warszawa, ul. Kopernika 30

Konto P. K. O. Nr. 3510.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada na składzie książkę

JERZEGO SNOLEŃSKIEGO

„MORZE I POMORZE”

z przedmową gen. G. Orlicz — Dreszera i z czterema
tablicami ilustrującymi prawa
Polaki do ziemi Pomorskiej.

— Wydanie ozdobne, z licznymi ilustracjami. —

CENA ZŁ. 16 ————— CENA ZŁ. 16

Każdy nabywca „Morza i Pomorza” za pośrednictwem
Ligi M. i K. przyczynia się do powodzenia propagandy
polskiej za oceanem, gdyż wzamian za egzemplarz
tego wartościowego dzieła, nabyty w kraju, Liga
Morska i Kolonjalna ofiarowuje taki sam egzem-
plarz książki wychodźtwa Północno-Amerykańskiemu
z tekstem polskim i angielskim.

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego
wplacając jednocześnie należność na konto
„Funduszu Kolonjalnego” Nr. 1030 i podając, na jaki
cel wpłacono pieniądze.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

Borowik J. — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. 0.25	Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tie kryzysu	.. 50
Czy chcesz zostać bogatym?	.. 0.20	Rostkowski F. — Zagadnienia morskie na tie kryzysu	.. 0.50
Gen. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej	.. 0.25	Rummel J. — Odynia port polski 1927 rok	.. 2.50
Demel K. — Narzędzia i metody łowu ryb	.. 0.50	Rylik A. — Morze to nowy teren pracy dla ro- botnika polskiego	.. 0.20
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska po- lityka kolonjalna	.. 1.—	Szczepański J. — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	.. 0.25
Głuchowski K. — Wśród pionierów polskich na Antypodach	.. 4.—	Słerszewski W. — Urok morza	.. 0.50
Jarzyna A. — Peru	.. 1.50	Tyszel Z. — Pod Ojczyzną banderą	.. 3.—
Gen. Kwaśniewski St. — Kilka uwag o żeglu- dce śródlądowej w Polsce	.. 0.75	Uziembło A. — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu	.. 0.50
Kalendarz morsko - kolonjalny 1933 rok	.. 1.50	Wojciechowski S. — Flota handlowa w Pol- sce 1927 rok	.. 0.25
Koźmiński - Poraj St. — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej	.. 1.—	Wojnar J. — Polsko-Brazylijskie stosunki han- dlowe	.. 1.20
Krzywiec B. — Sprawa obrony morskiej w Pol- sce w przeszłości i obecnie	.. 1.20	Zaruski M. — Na jachcie Witeż	.. 1.—
Krzywiec B. — Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej	.. 5.—	Zieliński St. — Wyprawa S. Rogozińskiego do Afryki	.. 0.25
Łopecki M. B. — Opis stanu Espirito Santo	.. 2.—	Zieliński St. — Mały słownik pionierów pol- skich kolonjalnych i mor. (prenumerata roczna zł. 5. — 12 zeszytów) pojedyn. zeszyt	.. 0.50
Lyp Fr. — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli	.. 1.20		.. 4.50
Lyp Fr. — Wysoki płaskowyż Angoli	.. 4.—		
Marcinkiewicz-Dunin Z. — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etno- graficznym i gospodarczym	.. 1.—	Gry towarzyskie	
Program Kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej	.. 0.50	Bitwa morska (dla członków Ligi M. zł. 4.)	.. 4.—
Rosiński W. — O zamorski program gospodar- czy Rzeczypospolitej	.. 0.50	Bierki (dla członków Ligi M. i K. zł. 2.50)	.. 2.—
Rostkowski F. — Zarys organizacji przedsię- wzięcia żegluga morskiej	.. 1.50	Pocztówki	
		Widoki Gdyni, Marynarka Wojenna i Handlo- wa, komplet 30 sztuk (1 sztuka 20 groszy)	.. 4.—

Wydawnictwa komisowe

Bulowski L. — Kolonie dla Polski	.. 4.—	Sołkowski B. — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	.. 1.50
Borowik J. — Polskie Pomorze t. I	.. 25.—	Smogorzewski K. — Propaganda korytarzowa zagranicą	.. 2.50
Borowik J. — Obrona Pomorza	.. 20.—	Stopczyk W. — Handel międzynarodowy na Bałtyku	.. 15.—
Borowik J. — Przeciw propagandzie koryta- rzowej	.. 10.—	Siebenelchen A. i Strassburger H. — Spór o Gdynię	.. 15.—
Dziesięcioro o Pomorzu	.. 0.50	„Wilki” — pierwsza polska łódź podwodna (pg. akwareli Marin'a) sztuka	.. 0.20
Gustowski L. — Od Warszawy do Sahary	.. 4.—	(od wydawnictw komisowych rabatu się nie udziela)	
Gustowski L. — Na morze Gdańsk, Gdynia	.. 2.50	Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w ofi- cjalnej oprawie po cenie zł. 15.	
Hellwig B. T. Jackowski J. — Rolnictwo kra- jów podzwrotnikowych	.. 2.50		
Kamieński - Korwin J. — Zagadnienia mor- skie w Polsce	.. 1.—		
Kurnatowski J. — Ustrój polityczny Francji	.. 0.50		
Skarżyński S. — 25770 km. ponad Afryką	.. 6.—		

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

PRENUMERATA: Rocznie zł. 18.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 2.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie
CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/4	1/2	3/4	1	1 1/2	str.
za tekstem	600	320	176	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	..
3	700	370	190	—	—	..

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne oraz tabele — 10% drożej

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Świat Nr. 35, III piętro. Telefon:
Redakcji: 833-40 i Administracji 215-88. Redaktor, lub zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki, w godz.
18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Salezi. Szkoła Graf. Warszawa, ul. Ks. Siemca 6. Tel. 337-72

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

