

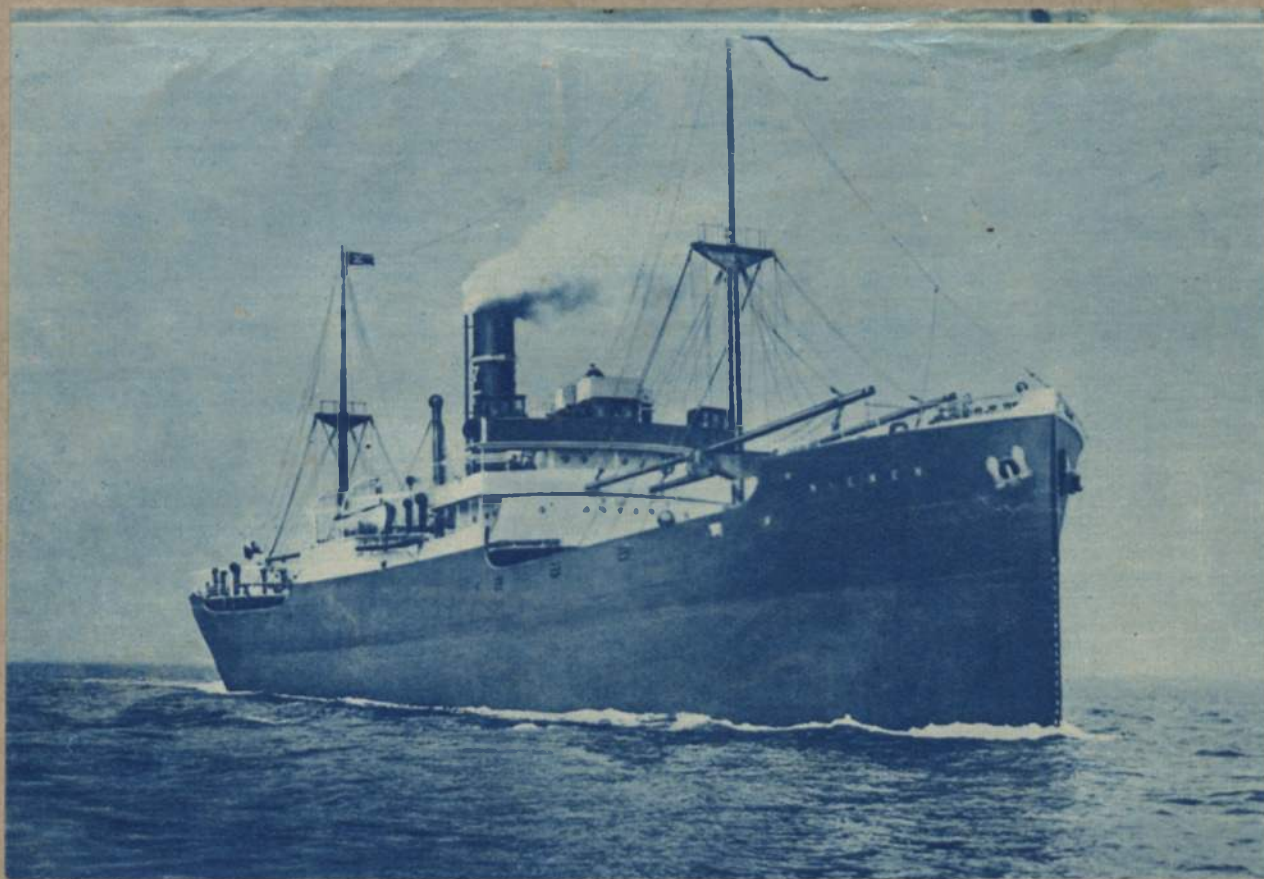
NAKLAD 31.000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY“ w tekście



S/S „NIEMEN“ NA PEŁNEM MORZU

STYCZEŃ

1932 r.

ZESZYT 1

P.P. „ŻEGLUGA POLSKA“

G D Y N I A

Adr. tel. „POMORSK“.

Telefony: 1030, 1031, 1032, 1033.

Flota przedsiębiorstwa:

S/S „Niemen“	5100 t. DW.	S/S „Kraków“	3000 t. DW.
„ „Wisła“	5100 „	„ „Katowice“	3000 „
„ „Warta“	4200 „	„ „Toruń“	3000 „
„ „Wilno“	3000 „	„ „Chorzów“	1350 „
„ „Poznań“	3000 „	„ „Tczew“	1020 „
	s.s. „Gdynia“	585	G. R. T.
	„ „Gdańsk“	547	„
	„ „Wanda“	270	„
	„ „Jadwiga“	270	„
	„ „Hanka“	91	„

Przewóz ładunków masowych.

Regularne linje bałtyckie.

Gdynia/Gdańsk — Ryga z ew. zachodzeniem do Libawy

Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsingfors.

Odejście statków z Gdyni w sobotę po południu.

Linja przyjmuje do przewozu wszelkiego rodzaju towary w dowolnych ilościach oraz pasażerów do Tallinna i Helsinki.

W czasie sezonu letniego P.P. „ŻEGLUGA POLSKA“ utrzymuje przykobieźnemi, salonowemi statkami linje regularne pasażerskie pomiędzy Gdańskiem, Gdynią, Jastarnią, Helem i Orłowem.

čas. 2595/1932/1.



Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń, 1932 rok.

Rok IX.

TERŚĆ NUMERU: 1. Hamburg o rozwoju polskiego handlu morskiego; 2. Pięć lat pracy na morzu — Nauta; 3. Pięciolecie Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” — H. T.; 4. Analogie i przeciwieństwa (Dok.) — Inż. Julian Ginsbert; 5. Ostatnie odznaczenia w Marynarce Wojennej; 6. Czwarta podróż szkolna „Iskry” — Olgierd Żukowski, por. mar.; 7. Kronika; 8. Książki i czasopisma nadesłane; 9. Dział Oficjalny L. M. i K. PIONER KOLONJALNY; 10. O politykę emigracyjną — Dr. W. Rosliński; 11. Przeses Zarządu Głównego Ligi M. i K. w Ameryce — C. Łukaszewicz; 12. Pobyt p. Gen. G. Orlicz — Dreszera w Chicago; 13. Młodzież na emigracji a ekspansja gospodarcza — Z. Biernacki; 14. Listy z dalekich ładów; 15. Muzeum polskie w Charbinie — Stefan Przewalski; 16. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (c. d.) — Stanisław Zieliński; 17. Z żalobnej karty — Ś. p. Jadwiga Jahołkowska — St. Knauff; 18. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; 19. Kronika Kolonialna; 20. Na polskim samolocie dookoła Afryki — St. Knauff.

40 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

HAMBURG O ROZWOJU POLSKIEGO HANDLU MORSKIEGO

W jednym z ostatnich numerów niemieckiego czasopisma żeglugowego „Hansa”, wychodzącego w Hamburgu, znajdujemy pod wymownym tytułem „Rozwój polskiego handlu morskiego” wielce charakterystyczną notatkę, którą poniżej w całości w przekładzie na język polski podajemy (podkreślenia nasze).

Rozwój polskiego handlu morskiego.

Celem polskiej polityki handlowej jest „uwolnienie się od niemieckiego wpływu”, oswobodzenie się od łączności gospodarczej ze wschodem i zachodem, z Rosją i z Niemcami, wytworzonej bezwątpienia przez sytuację geograficzną i przejście do handlu na północ i północny zachód oraz na południe. Istnieje zamiar przesunięcia handlu Polski z handlu lądowego na handel morski. Temu celowi służyła najpierw już od roku 1925 wisząca w powietrzu niemiecko-polska wojna celna, służyła dotychczasowa zwłoka w ratyfikacji do dnia dzisiejszego wciąż odwlekanego traktatu handlowego, która wynikała nie tylko z politycznej nieżyczliwości, ale przede wszystkim z planowego działania, a nade wszystko temu celowi służyło stworzenie polskiej floty handlowej, z własnymi liniami okrętowymi, służyła budowa portu w

Gdyni wraz z nową linią kolejową na Górny Śląsk, która częściowo została już oddana do użytku. Sukcesy tych przedsięwzięć stają się coraz bardziej widoczne. Dotychczas były Niemcy dla Polski zdecydowanie największym odbiorcą i dostawcą. We wrześniu 1931 roku po raz pierwszy stała się Anglja największym odbiorcą polskich towarów; zostały Niemcy przez Anglję z tego stanowiska wyparte. Również jako dostawca dla Polski Niemcy cofają się, a wygrywają zachodnio-europejskie i zamorskie kraje. Wielkie postępy polskiego handlu morskiego ilustruje następująca tabela:

Udział handlu morskiego w ogólnym handlu Polski w % i według ilości według wartość

	według ilości	według wartość
1927	31,2	25,9
1928	41,9	28,2
1929	43,5	27,4
1930	42,9	30,0
1931 (9 miesięcy) 60,7		32,3

W roku 1926 szła ilościowo tylko jedna czwarta, w roku 1931 zaś więcej niż połowa całego polskiego handlu zagranicznego przez oba porty zatoki gdańskiej. Handel z Anglją, głównie wywóz mięsa, masła, drzewa, towarów

konfekcyjnych, ostatnio ponownie tak się zwiększył, że parowce Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego są przepelnione. Na wiosnę zostaną na tej linii postawione 2 nowe statki. Obok tego wzrasta silnie handel z Francją i Belgją, aczkolwiek udział jego w ogólnym handlu Polski jest jeszcze skromny. W dzisiejszych czasach powszechnego spadku transportów morskich jest oczywiście rzeczą wielkiej wagi dla rynku frachtowego, że ilościowo handel morski Polski w roku 1931 powiększył się w stosunku do roku poprzedniego o 20%. Wywóz z Polski do Anglii z 9% w stosunku do całości wywozu w r. 1928 wzrósł do 17,1% w roku 1931, wywóz do Belgii i Francji razem z 4% do 8,8%. Przywóz z obydwu tych państw nie wzrósł, ale za to podniósł się przywóz z Azji i z Ameryki Południowej. Przy takim rozwoju jest więc zrozumiałe, że rząd polski występuje z wciąż nowymi planami żeglugowymi i swą flotę handlową powiększa nieprzerwanie. Wielka rozbu-

W. 815/5.6/2428.

dowa Gdyni zaczyna dopiero teraz w pełni dawać się odczuwać, gdy pierwsza serja robót portowych w Gdyni w tym roku została zakończona. *Dr. H. St.*

Artykuł ten redakcja „Hansy” zaopatruje następującą uwagą.

„Ponownie musimy podnieść, że rozwój i wzrost polskiego handlu morskiego, polskiej floty handlowej, jak również portu gdynińskiego nie może być całkowicie usprawiedliwiony względami czy potrzebami gospodarczymi, tylko podyktowany jest celami politycznymi, częściowo przez Francję popieranymi. Jest obecnie powszechnie wiadome, że

port gdański może być przystosowany do wszelkich wymagań polskiego morskiego importu i eksportu towarów, jak również to, że Polska jest zobowiązana do używania i rozwoju portu gdańskiego. Wymienione wyżej dane liczbowe o rozwoju polskiego handlu morskiego ponownie wskazują, że należy się wystrzeżać przed niedocenianiem polskich dążeń do zajęcia mocarstwowego stanowiska”.

Pomijając wykrętne, typowe dla niemieckiej mentalności oświecenie właściwych celów i założeń polskiej polityki morskiej, pomijając także komentarz hamburskiego tygodnika o rzekome

przystosowaniu portu gdańskiego do potrzeb Polski, trzeba przyznać, że jest to całkowite uznanie ważności naszej pracy na morzu. Uznanie tem więcej cenne, że pochodzi od przeciwnika. Nie wahamy się przedrukować w całości tego artykułu. Podkreśla on dobitniej słuszność kierunku, w którym Polska dzisiaj kroczy, niż mogłoby to uczynić szeregi najbardziej nawet wymownych argumentów.

Naszą pracę na morzu musimy wytrwale prowadzić dalej. Jest ona bowiem najlepszą i najsukcesowniejszą bronią w walce polskiej o należne jej pod słońcem stanowisko.

PIĘĆ LAT PRACY NA MORZU

Pięć lat temu zostało zapoczątkowane pierwsze realne polskie przedsiębiorstwo żeglugowe. Miało być ono tą komórką, z którejby się rozwinęła polska flota handlowa w zakresie, odpowiadającym potrzebom Państwa. — Stworzone wówczas przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska” miało być również szkołą i w pewnym stopniu laboratorium doświadczalnym dla pracy, zupełnie dotąd w Polsce nieznaney, w dziedzinie zupełnie jej obcej. — Wiemy, jakie powody skłoniły Państwo do utworzenia przedsiębiorstwa państwowego i należy przyznać że, mówiąc zupełnie obiektywnie, w naszych warunkach nie było innego sposobu rozpoczęcia pracy nad tworzeniem polskiej floty handlowej.

Porównując stan rzeczy z przed lat pięciu z tem, co widzimy obecnie, należy przyznać, że próba wypadła pomyślnie. — Również można powiedzieć, że myśl rozpoczęcia pracy od statków żeglugi nieregularnej, — która zawsze pozostaje najlepszą szkołą, była prawidłowa, co znajduje swój wyraz w tem, że późniejsza organizacja linii regularnych — angielskich i amerykańskiej i ich spolszczenia, choć nie była łatwa, mogła być wykonana pomyślnie w ciągu właściwie bardzo krótkiego czasu. — O liniach bałtyckich nie mówimy, gdyż były one tworzone bezpośrednio przez „Żeglugę Polską”. Były to zresztą pierwsze linie, stworzone zupełnie samodzielnie bez żadnego udziału ani kapitałów ani doświadczenia cudzoziemskich. — Linie te wykazały zupełną żywotność.

Kilka wieków temu Simon Dobrowski pisał: „Gdybyśmy, jak słyszemy jazdą, nawykli również do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, sprostalibyśmy napewno wszystkim europejczykom i bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych”.

Otóż obecnie, po pięcioletnim doświadczeniu, przy wyjątkowo trudnych warunkach pracy w kraju, niemającym prawie żadnego zrozumienia istoty interesów morskich, bez świadomości specyficznych właściwości pracy na morzu i przy małej elastyczności zależnych od Rządu przedsiębiorstw — możemy stwierdzić, że Polacy mogą nawyknąć do służby morskiej — a zatem uczestniczenie w korzystaniu z bogactw świata jest dla nas możliwe. Dziś, w okresie niebywałego kryzysu, nasze młode przedsiębiorstwa żeglugi przeżywają niewątpliwie trudne czasy, lecz nie stanowią wyjątku wśród najbardziej poważnych przedsiębiorstw żeglugowych starych, doświadczonych państw morskich.

Kryzys jest wszakże stanem przejściowym i raczej należy myśleć już o tem, aby się przygotować do wykorzystania niedalekich już zapewne lepszych czasów. — Bodaj, że decydującą rolę w tem wykorzystaniu przeszłej lepszej konjunktury, odegra stosunek Państwa do sprawy naszej floty handlowej. — Jest nader charakterystyczne i bardzo ciekawe zjawisko, że nic tak nie podnosi Polski w oczach jej sąsiadów, jak fakt rozwoju polskiej floty. Niejednokrotnie czytamy w ostatnich czasach ostrzeżenia, że nie

należy niedoceniać znaczenia polskich usiłowań na morzu, że te usiłowania już stają się dla innych niebezpieczne. Z drugiej strony morze jest terenem, na którym zajął się interesy międzynarodowe i gdzie może zostać najłatwiej zapoczątkowana pokojowa współpraca sąsiadujących narodów. — Nie ma rzeczy, któraby bardziej wzbudzała zaufanie do Polski, jak polska bandera na morzach. Na to są zupełnie pozytywne dowody.

Obecnie, gdy jak już mówiliśmy, mamy pewne doświadczenie w sprawach morskich, chociaż jesteśmy jeszcze dalecy od umiejętności posługiwania się tem potężnym narzędziem polityki gospodarczej, jakim jest flota handlowa, powinniśmy sobie nakreślić plan dalszej akcji w tym kierunku. 1) Winniśmy dokładnie uświadomić sobie, czego chcemy, i do czego mamy dążyć — potem musimy rozwiązać zadanie, w jaki sposób winniśmy to zrobić, aby przy najmniejszych możliwych kosztach osiągnąć największe wyniki. Niestety, świat jest tak urządzony, że jeśli się chce coś mieć, to trzeba za to płacić.

Nie mamy dziś czasu, ani miejsca, aby o tem mówić szczegółowo. Musimy tylko zwrócić uwagę na to, że w ciągu ostatnich dziesięcioleci coraz większy odsetek tonażu światowego pracuje na liniach regularnych, stanowiących jakgdyby przedłużenie sieci ojczystych kolei żelaznych. Zresztą jest to zupełnie

1) Plan taki został już przez Dep. Morski Min. Przem. i Handlu opracowany i przyjęty przez Komitet Ekonomiczny Ministrów. Plan ten obejmuje okres najbliższych lat 10. **Przyp. red.**

zrozumiałe. Współczesny handel żąda coraz bardziej częstych i regularnych komunikacji. Kupiec może konkurować na obcym rynku, jeśli jest w stanie podać cenę z dostawą na miejsce i z gwarancją terminu dostawy²⁾.

„Handel idzie za banderą” — t. j. powstanie linii rodzi handel, otwiera mu nowe drogi, a z drugiej strony możliwość eksportu, podnosi często ceny towaru na miejscu produkcji.

W tym więc kierunku winien iść i rozwój polskiej floty handlowej, tak szczęśliwie pięć lat temu zapoczątkowanej. Węzeł kolejowy Gdynia winien się stać węzłem polskich komunikacji morskich. Sprawa polskich linii regularnych zdecydowanie również o przyszłości samej Gdyni, gdyż bez nich Gdynia nie stanie się centrum handlu morskiego.

I chociaż powstanie morskich linii żeglugowych kosztuje, tak samo jak kosztuje budowa każdej linii

²⁾ Obecnie w Niemczech opracowują system ustalania cen i dostawy franko mieszkanie odbiorcy.

kolejowej (ale linja żeglugowa kosztuje znacznie mniej, niż linja kolejowa) i żadna droga nie może rentować się od razu³⁾, jednak brak własnej floty handlowej będzie kosztował Państwo i naród stokrotnie więcej.

Sprawa rozwoju polskiej floty handlowej winna być wysunięta na pierwszy plan, tembardziej, że rozwój tej floty jest niczym innym, jak c z y n n y m ś r o d k i e m z w a l c z a n i a k r y z y s u.

³⁾ Dyrektor „Svenska Amerika Linien” p. Lunden, który przybył w dniu 8. XII. 31 do Gdyni na parowcu „Borgholm” na inaugurację bezpośredniej linii okrętowej Gdynia — Karlkrona (Szwecja) oświadczył m. inn., że kalkulacja tej nowej szwedzkiej linii, przeznaczonej głównie do przewozu pasażerów, opiera się na tem, że w ciągu pierwszego roku istnienia statek „Borgholm”, kursujący na tej linii, nie przewiezie ani jednego pasażera! Każdy pasażer, przewieziony w tym roku, to czysty zysk w kalkulacji linii. Ten drobny przykład wskazuje, jak zagranicą kalkulują linje okrętowe, nie oczekując zysków od razu, ale z czasem, po należytem wprowadzeniu w życie organizacji żeglugi. *Przyp. red.*

Stanać na połowie drogi nie możemy. Polska, która weszła na morze, winna śmiało łamać trudności, albowiem czeka ją świetlana przyszłość.

Praca na morzu jest ciągłą walką. — Pozycje potrzebne zdobywa się często po bardzo ciężkim boju. — Każdą straconą pozycję natychmiast zajmuje i umacnia przeciwnik, robiąc z niej podstawę do nowego przeciwko nam wypadu.

Ze zdobytych pozycji cofać się nam niewolno. Odwrotnie — gdy przeciwnik jest osłabiony kryzysem i dezorientowany — jest najłatwiej opanować jego pozycje — t. j. te kierunki handlu, jakie są nam najbardziej potrzebne. Jesteśmy w tem szczęśliwym położeniu, że rozporządzamy szeregami ładunków, które mogą stworzyć podstawy dla sieci naszych komunikacji morskich — t. j. własnych, od nikogo niezależnych dróg po wodzie.

Trzeba tylko wytrwałej pracy, zrozumienia jej wartości i niezrażania się chwilowemi trudnościami.

NAUTA.

PIĘCIOLECIE PAŃSTWOWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA „ZEGLUGA POLSKA“

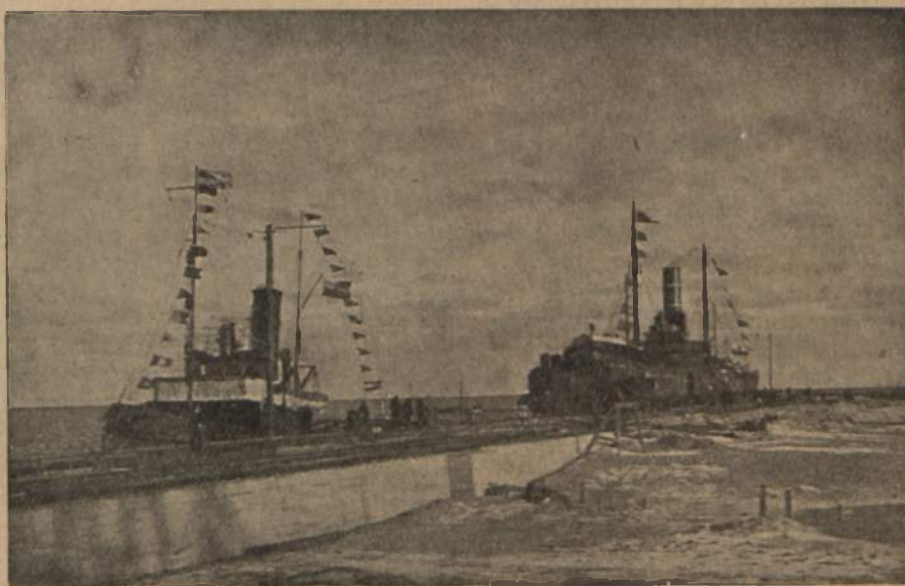
W grudniu roku ub. minęło pięć lat od chwili utworzenia Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni. Pięć lat w życiu każdego człowieka stanowi okres stosunkowo niewielki. Cóż dopiero mówić o życiu jakiegoś przedsiębiorstwa, czy organizacji? W tym wypadku jednak rocznica ta urasta do rozmiarów prawdziwego jubileuszu. Dlaczego? Bo P. P. „Żegluga Polska” jest właściwie pierwszą udatną próbą stworzenia już po odzyskaniu niepodległości własnej żeglugi morskiej, a dzieje tych pięciu lat jej wysiłków i pracy mogą być źródłem optymizmu i wiary we własne siły narodu. Jest to tembardziej ważne i godne podkreślenia, że w dzisiejszych czasach ciężkiego kryzysu, jakże często jesteśmy — niestety — skłonni do zbyt pohopnych wniosków, zwłaszcza w dziedzinie tak skomplikowanej i wymagającej specjalnego traktowania, jaką jest zagadnienie żeglugi morskiej.

Historja pięciolecia istnienia P. P. „Żegluga Polska” da się pokrótce ująć, jak następuje:

Rok 1926. Rząd Marszałka Piłsudskiego, w którym tekę Ministra Przemysłu i Handlu objął inż. Eugenjusz Kwiatkowski, postanawia zwrócić większą, niż dotych-

czas, uwagę na zagadnienie należytego wykorzystania dostępu do morza, widząc w niem słuszenie podwaliny przyszłego rozkwitu i rozwoju gospodarczego naszego Państwa. Dlatego też jednocześnie obok rewizji dotychczasowej umowy z konsorcjum francusko-polskiem, budującym port w Gdyni, która to rewizja pchnęła budowę portu zdecydowanie na-

przód, zapada decyzja powołania do życia pierwszego państwowego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej. Trzeba przyznać, że była to decyzja odważna. W chwili, kiedy ona zapadała, polska bandera handlowa powiewała na morzu tylko na jednym jedynym żaglowcu szkolnym „Lwów”. Wszystkie dotychczasowe próby powołania do życia żeglugi handlowej koń-



Przybycie pierwszego statku „Żeglugi Polskiej” s/s „Wilno” do Gdyni w dniu 4. I. 1927. Na zdjęciu część nabrzeża Szwedzkiego (molo węglowe) na którym obecnie stoją urządzenia przeładunkowe „Robura”

czyły się niepowodzeniem. A prób tych było kilka, zarówno w kraju, jak i nawet poza jego granicami (Polonia amerykańska). Przyczyny tych niepowodzeń szukać należy przede wszystkim w naszym niedoświadczeniu na tem nowym polu pracy, w niespokojnych w pierwszych latach po wojnie do dziś zresztą trwających, stosunkach finansowo - walutowych, wreszcie w kryzysie, jaki nękał i nęka żeglugę światową, wyrażającym się w znacznym spadku stawek frachtowych, przez co żegluga morska jest jednym z najsłabiej rentujących się przedsiębiorstw na świecie.

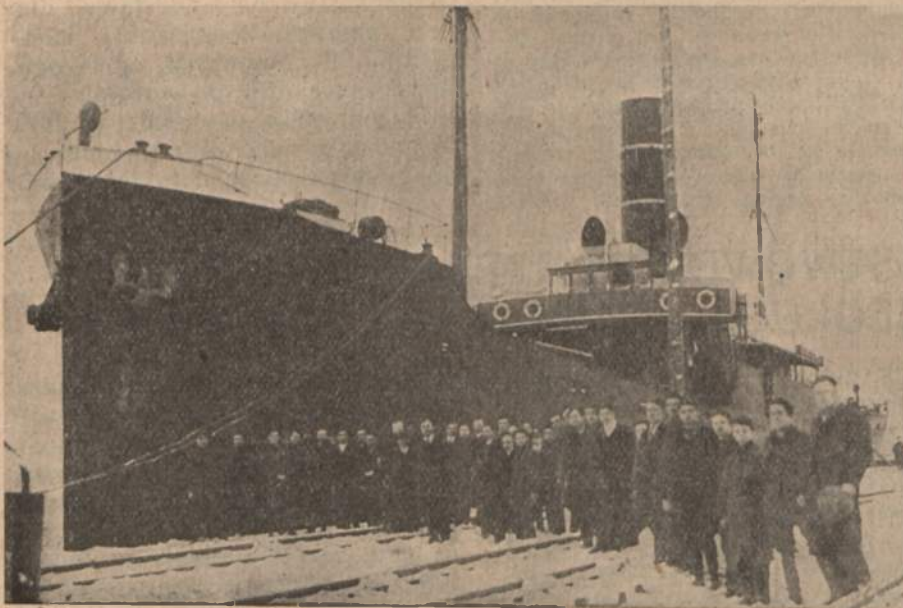
Jednak, mimo wszystko, Rząd zdecydował się na to pionierskie posunięcie. Żegluga morska jest

stra Przemysłu i Handlu na wniosek Rady Administracyjnej. Radę Administracyjną powołuje Minister Przemysłu i Handlu. Dyrektorem zarządzającym przedsiębiorstwa jest od pierwszych chwil jego powstania p. Julian Rummel, znany i zasłużony działacz na terenie naszej organizacji, pierwszym prezesem Rady Administracyjnej zaś był Prezydent m. Poznania p. Cyryl Ratajski. Obecnie stanowisko to zajmuje p. Stanisław Wachowiak, były Wojewoda Pomorski.

Jeszcze w grudniu 1926 roku wynajęto lokal w Gdyni na biura Przedsiębiorstwa. Był to także krok prawdziwie pionierski. Trzeba bowiem pamiętać, że w owym czasie Gdynia nie mogła jeszcze



P. Julian Rummel dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska”



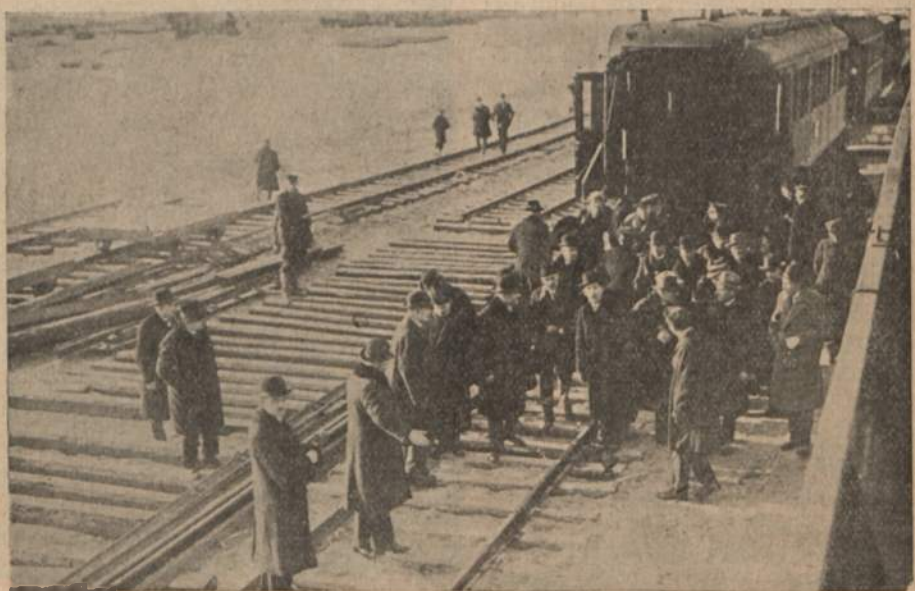
Przybycie „Wilna” do Gdyni w dniu 4. I. 1927. Mieszkańcy Gdyni na widok pierwszego polskiego statku śpiewają „Jeszcze Polska nie zginęła”

bowiem pierwszym kardynalnym warunkiem prawdziwej niezawisłości w handlu każdego kraju i wszelkie ofiary dla niej ponoszone znajdują swoją rekompensatę w postaci korzyści pośrednich, jakie z żeglugi czerpie życie gospodarcze kraju, a jakie nie dadzą się nawet w przybliżeniu obliczyć.

W ten sposób powstało P. P. „Żegluga Polska”. Istnienie jego oparto na podstawie ustawy o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych, przez co przedsiębiorstwo uzyskało odrazu niezbędną do racjonalnego rozwoju samodzielność i elastyczność. Specjalny statut, ogłoszony w N-rze 127 „Monitora Polskiego” z roku 1927, określił jego organizację i zakres działania. Przedsiębiorstwo prowadzi dyrektor zarządzający, mianowany przez Mini-

sobie pretendować do nazwy portu we właściwym tego słowa znaczeniu. Miasto Gdynia jeszcze właściwie nie istniało. Jego połączenia ze światem, w pierwszym rzędzie telegraficzne i telefoniczne, które jeszcze dziś nie stoją na wysokości zadania, wówczas prawie że nie istniały. Dlatego wszystkie przedsiębiorstwa, z Gdynią związane, miały przeważnie siedzibę dla swych biur w Gdańsku.

W grudniu 1926 r. nabyte zostały we Francji pierwsze statki przedsiębiorstwa w liczbie 5. Były to statki: „Wilno”, „Katowice”, „Poznań”, „Kraków” i „Toruń”. Jednocześnie dyrekcja przedsię-



Przybycie p. Ministra Kwiatkowskiego (x) na uroczystość poświęcenia bandery na s/s „Wilno” w dniu 6. I. 1927.

biorstwa zaczęła nawiązywać stosunki z zagranicznymi maklerami, powoli przewyciężając kolosalne trudności, na jakie musiało natrafić w pierwszych chwilach nowe przedsiębiorstwo, powołane do życia przez Państwo, którego czynów na morzu nie znano i to w dodatku mieszczące się w jakiejś Gdyni, o której istnieniu nikt nie słyszał i której na żadnych mapach morskich znaleźć nie było można.

Rok 1927. Po okresie prac przygotowawczych, zresztą po okresie rekordowo krótkim, zaczęły do Gdyni nadchodzić po kolei nowe zakupione statki. Pierwszy przybył 4 stycznia parowiec „Wilno”. Był szary dzień zimowy, kiedy u będącego dopiero w budowie moła węglowego w miejscu, gdzie dziś stoją urządzenia przeładunkowe „Robura”, przycumował duży czarny statek, na którego rufie powiewała białoczerwona bandera. W parę chwil później znalazła się na miejscu gromada ówczesnych mieszkańców Gdyni oraz robotników portowych, przybyłych na powitanie pierwszego polskiego statku handlowego. Oglądano go z podziwem i ze wzruszeniem, aż nagle zupełnie samorzutnie, bez żadnej komendy, z piersi zebranych zerwała się pieśń „Jeszcze Polska nie zginęła”. Wszyscy zrozumieli, że oto przed oczami ich stoi najlepszy wykładnik słów hymnu.



Marszałek Piłsudski na mostku kapitańskim statku „Jadwiga” w czasie uroczystego poświęcenia 3 statków pasażerskich w Gdyni w roku 1928.

W dwa dni później odbyła się uroczystość poświęcenia bandery na nowych statkach w obecności p. Ministra Kwiatkowskiego, poczem bezzwłocznie wszystkie statki rozpoczęły swą pracę.

W kwietniu tegoż roku przybył Przedsiębiorstwu szósty statek. Był to transportowiec wojskowy „Warta” odstąpiony „Żegludze Polskiej” przez Marynarkę Wojenną.

W lipcu poświęcony został w Tczewie pierwszy polski sta-

tek pasażersko - wycieczkowy „Gdańsk”, zbudowany przez stocznice gdańską. Uroczystość tę zaszczyliła swoją obecnością Pani Marszałkowa Piłsudska. Za „Gdańskiem” przybyła niebawem siostrzana „Gdynia”. W tym czasie przybywa na wybrzeże dostoyny Gość, p. Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, który zamieszkuje na „Gdyni”. Po raz pierwszy w dziejach chorągiew Głowy Państwa Polskiego powiewa na pełnym morzu.

Rok 1928. Zapoczątkowana szczęśliwie w roku poprzednim działalność floty handlowej przedsiębiorstwa rozwija się powoli i systematycznie. Ustalona zostaje komunikacja między Gdynią a morzem Śródziemnym, dokąd zaczyna chodzić statek „Warta”. Flota przedsiębiorstwa powiększa się o statek „Tczew”, zakupiony w Holandji. W drugiej połowie tego roku Rząd zamawia dalsze statki dla przedsiębiorstwa na stocznjach angielskich.

Na statkach „Gdynia” i „Gdańsk” odbywają się w sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyku, które cieszą się coraz większym powodzeniem. Statki te odwiedzają Stockholm, Kopenhagę, Helsingfors, Tallinn, Rygge, Oslo oraz wyspy Bornholm i Gotland.

Rok 1929. Na wiosnę tego roku przybywają zbudowane w Anglii dwa 5.000-tonowe statki przedsiębiorstwa „Niemen” i „Wisła”, któ-



Uroczyste podniesienia bandery na statku „Wilno” w dniu 6. I. 1927. Stoją p.p. — Minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusz Kwiatkowski (1), b. Wiceminister Przemysłu i Handlu, dr. Franciszek Doleżał (2), — b. Prezes Rady Administracyjnej P.P. „Żegluga Polska”, Prezydent m. Poznania, Cyryl Ratajski (3), Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku Min. H. Strassburger (4), — Wiceminister Przem. i Handlu, Józef Kożuchowski (5), — b. naczelnik Wydz. Portowego w Min. P. i H. inż. Stanisław Łęgowski (6), — b. szef sekretariatu Ministra, obecny Kierownik Dep. Górniczo-Hutniczego M. P. i H., Czesław Peche (7), i Naczelnik Wydz. Żeglugowego M. P. i H. Feliks Rostkowski (8).

re również rozpoczynają swą służbę. Latem zaś Gdynia przeżywa nową uroczystość. Przybywają z Anglii dwa dalsze statki pasażerskie, przeznaczone do komunikacji przybrzeżnej, „Jadwiga“ i „Wanda“. Na uroczystość ich poświęcenia przybywa do Gdyni po raz pierwszy Marszałek Piłsudski. Mateczkami chrzestnymi nowych statków są Jego córki Jagódka i Wanda. Równocześnie córka p. Min. Kwiatkowskiego „trzyma do chrztu“ trzeci statek pasażerski, odstąpiony „Żegludze Polskiej“ przez Ministerstwo Robót Publicznych, „Hanka“. Marszałek Piłsudski odbywa w czasie tej uroczystości pierwszą krótką podróż po morzu pod polską banderą na statku „Gdańsk“.

W tym samym roku w dziejach polskiej żeglugi następuje dalszy etap jej rozwoju, z którym P. P. „Żegluga Polska“ jest jak najściślej związana. Powstaje mianowicie pierwsza polska linia regularna, która połączyła Gdynię i Gdańsk z portami angielskimi Londynem i Hull. Jest to Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe, które powstało na zasadzie kolaboracji kapitałów polskich i angielskich. 75% kapitału zakładowego nowego towarzystwa należy do Skarbu Państwa, reprezentowanego przez P. P. „Żegluga Polska“, 25% zaś do angielskiego towarzystwa okrętowego „Ellermans Wilson Line“. Polsko-Brytyjskie Tow. Okr., zorganizowane przy czynnym współudziale „Żeglugi Polskiej“, pracuje do dzisiaj z coraz bardziej wydatnymi rezultatami.

Rok 1930 przynosi w kwietniu powstanie pierwszej regularnej linii towarowej z Gdyni i Gdań-



Pierwszy polski statek pasażersko-turystyczny „Cederek“ przed uroczystością poświęcenia na Wiśle pod Tczewem.

ska do krajów bałtyckich i Finlandji. Trzeba podnieść z naciskiem, że linia ta powstała wyłącznie z kapitałów polskich i bez współudziału cudzoziemców, ich pieniędzy i doświadczenia.

W tym samym roku bandera polska wychodzi na Atlantyk. Powstaje mianowicie mieszane polsko - duńskie towarzystwo okrętowe, które utrzymuje przy pomocy trzech parowców transatlantyckich regularną komunikację okrętową pomiędzy Gdynią a Nowym Yorkiem i Halifaxem w Kanadzie. Nazwane ono zostało „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, Linja Gdynia-Ameryka“. Tutaj znowu w 52% kapitału zakładowego uczestniczy Skarb Państwa za pośrednictwem P. P. „Żegluga Polska“, 48% kapitału zakładowego należy do duńskiego tow. okr. „Det Ostasiatiska Kompagnie“ w Kopenhadze. Podobnie jak Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe u-

gruntowało się przy czynnym współudziale „Żeglugi Polskiej“, która np. oddała temu towarzystwu część swego personelu pływającego, tak i nowe polsko-duńskie towarzystwo, na którego statkach z początku pływał wyłącznie cudzoziemski personel, może bardzo szybko spolszczyć załogi swych statków, przejmując częściowo personel od „Żeglugi Polskiej“ i od „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa“.

Rok 1931 przynosi pogłębienie się ogólnego kryzysu, a razem z nim pogłębienie się kryzysu w żegludze, od lat nękającego wszystkie przedsiębiorstwa okrętowe na świecie. Mimo wszystko P. P. „Żegluga Polska“ wytrwale boryka się z temi trudnościami. Statki przedsiębiorstwa pływają po świecie, przewożą polskie towary zagranicę, przywożą zagraniczne surowce do portów polskich i z przewozu towarów między portami obcemi



Budynek, w którym ulokowały się w Gdyni pierwsze biura „Żeglugi Polskiej“



Obecny gmach P. P. „Żegluga Polska“ w Gdyni

czepiac poważne ilości walut obcych dla Polski. M. inn. na wiosnę 1931 roku statek „Niemen“ należący do „Żegluga Polskiej“ odbył daleką podróż z węglem angielskim do portu Colon w Urugwaju. Bandera polska po raz drugi w dziejach powiewała na równiku*).

Linja bałtycka przedsiębiorstwa rozwija się coraz pomyślniej. Polski handel znalazł sobie w niej wielce pomocne narzędzie w docieraniu z polskimi towarami na rynki państw bałtyckich. Z usług tej linii korzystają także kupcy zagraniczni. Często są np. wypadki, że do Gdyni nadchodzą różne ładunki z Helsingforsu. Tallinu i Rygi na naszych statkach. W Gdyni ładunki te są przeładowywane na statki, idące na Bliski Wschód, dzięki czemu zwiększa się znaczenie Gdyni, jako portu tranzytowego. Powoli zarysowała się potrzeba wprowadzenia na tej linii statków nowych, nieco szybszych i większych niż „Chorzów“ i „Tczew“, poza tem przystosowanych bardziej do pływania po wodach północnego Bałtyku, a więc posiadających specjalne wzmocnienia przeciwlodowe. Wobec tego zostały zamówione specjalnie dla tej linii dwa statki towarowe, wyposażone jednocześnie w kilkanaście miejsc pasażerskich, posiadające specjalną konstrukcję przeciwlodową. Statki te buduje stocznia duńska w Nakskov. Pierwszy, który otrzymał nazwę „Śląsk“, został spuszczoney na wodę w dniu 26. XI. r. ub. drugi, nazwany „Cieszyn“, spuszczoney na wodę w dniu 23 grudnia 1931. „Śląsk“ przybędzie do Gdyni już w połowie stycznia r. b. „Cieszyn“ zaś w miesiąc później. Rozpoczną one niezwłocznie pracę na linii bałtyckiej przedsiębiorstwa.

Mówiąc o działalności przedsiębiorstwa w r. 1931, trzeba — niestety — wspomnieć także o tem, że w roku tym zwinęto ze względów oszczędnościowych na zimę komunikację pasażerską między Gdynią a Helem, pozabawiając w ten sposób tę ostatnią miejscowość wygodnej komunikacji z polskim wybrzeżem, dalej zwinęty został wydział pasażerski przedsiębiorstwa, wreszcie zwinęto stałą komunikację towarową z morzem Śródziemnym. Są to niewątpliwie ujem-

*) Pierwszym statkiem polskim, który przeszedł przez równik, był żaglowiec szkolny „Lwów“.

ne pozycje w bilansie przedsiębiorstwa. Ale mamy nadzieję, że zarządzenia te mają charakter tylko przejściowy. Nie wolno bowiem nam się cofać z żadnej pozycji, którą na morzu zajęliśmy. Jeżeli są one może narazie ciężarem, są nieodpowiednio urządzone, to raczej należy je przerobić, przeorganizować, ale nie powinno się ich kasować.

Celem uzupełnienia całego obrazu działalności P. P. „Żegluga Polska“ podajemy parę liczb, charakteryzujących stały i systematyczny rozwój jej działalności.

Statki przedsiębiorstwa przewiozły w poszczególnych latach gospodarczych następujące ilości towarów:

1927-28	308 059,4 ton
1928-29	431 269 „
1929-30	469 974 „
1930-31	556 895 „
1931- I.-IV.-XII.	382 822 „
Razem	2.149 019,4 ton

Za frachty zainkasowano:

1927-28	107.820,13.11 Ł.
1928-29	142.285,14. 8 „
1929-30	164.133,16. 2 „
1930-31	173.648 0. 1 „
1931-I.-IV.III	95.592 8. 2 „
Razem	683 480,13. 3 Ł.

Flota przedsiębiorstwa składa się obecnie z następujących statków:

T o w a r o w e	
„Tczew“	760 ton rej. br.
„Chorzów“	845 „
„Poznań“	2018 „
„Wilno“	2018 „
„Kraków“	2018 „
„Toruń“	2018 „
„Katowice“	1994 „
„Warta“	2143 „
„Niemen“	3108 „
„Wisła“	3108 „
„Śląsk“	1400 „
„Cieszyn“	1400 „
R a z e m	12 st. . . 23180 ton rej. br

P a s a ż e r s k i e	
„Hanka“	90 ton rej. br.
„Jadwiga“	270 „
„Wanda“	270 „
„Gdańsk“	538 „
„Gdynia“	549 „
R a z e m	5 st. . . 1717 ton rej. br

Ogółem flota P. P. „Żegluga Polska“ składa się z 17 statków o łącznej pojemności 24.897 ton rej. brutto, z czego 2 statki towarowo-pasażerskie „Śląsk“ i „Cieszyn“ znajdują się jeszcze w budowie.

Poza organizacją własnego warsztatu pracy „Żegluga Polska“ była inicjatorem i jedynym założycielem różnych pomocniczych w handlu morskim organizacji. Najważniejszym posunięciem w tej dziedzinie było powołanie do życia pierwszego polskiego biura maklerskiego, któ-

re nazwano „Polska Agencja Morska“, w skróceniu „Pam“. Wybiło się ono bardzo szybko na czoło maklerów gdańskich, dystansując szereg starych, zasiedziały tam firm maklerskich, swoją zaś skrupulatnością, sumiennością i punktualnością w załatwianiu spraw zdobyło sobie dobrą markę także poza granicami kraju.

Na zakończenie stwierdzić trzeba, że P. P. „Żegluga Polska“ spełniło swe zadanie pioniera polskiej żegluga morskiej. Rozwinęło ono własne przedsiębiorstwo, dopomogło do powstania i rozwoju innym. Nazwiska tych wszystkich osób, które w ten, czy inny sposób przyczyniły się do jego powstania i rozwoju, będą niewątpliwie zapisane na kartach historii morskiej Polski. Jesteśmy jednak wciąż jeszcze u początku drogi. Najbardziej żywotne nasze interesy domagają się dalszego uporczywego rozwijania polskiej żegluga. Nie mogą nas zatrzymać w połowie drogi te czy inne trudności. Państwo musi się zdobyć na ten konieczny wysiłek. Organizacja własnych dróg morskich musi znaleźć w społeczeństwie takie same zrozumienie, jak budowa szos, linii kolejowych i t. p.

Najbardziej istotnym fundamentem naszej przyszłości jest morze i wytrwała praca nad przysporzeniem narodowi wszystkich pożytków, jakie to morze daje.

H. T.



Nowy magazyn Państw. Monopolu Tytoniowego w porcie gdańskim

ANALOGJE I PRZECIWIENSTWA

(Dokończenie)

Wreszcie w r. 1910 zapadła zdawna oczekiwana uchwała Dumy. Brzmiała ona hiobowo: Niedamy na budowę floty ani grosza. Po trzechmiesięcznych pertraktacjach udało się ministrowi wojny wytargować od Dumy kredyty na wykończenie budowanych jednostek, ale jednocześnie zapadła uchwała o senatorskiej rewizji w ministerstwie. O nowym programie wogóle nie było mowy.

A tymczasem okręty „starzały się”. Wobec trudności kredytowych, budowa nowych jednostek szła naprzód bardzo powoli i jak mówił minister marynarki, niekiedy okręty były już „niemodne” w czasie pobytu na stoczni. Szczególnie torpedowce i łodzie podwodne, których żywotność jest znacznie krótsza od jednostek linjowych. Minister nawoływał więc do natychmiastowego rozpoczęcia budowy 4 krążowników pancernych, 4 lekkich, 36 torpedowców i 12 łodzi podwodnych, gdyż uchwalenie całego programu znajdowało się w stadium beznadziejnym.

12 Marca 1911 minister marynarki podał cesarzowi alarmujący raport, w którym było wykazane, że w r. 1915 flota rosyjska właściwie przestanie egzystować, zredukowana do pancerników i jednego krążownika, a pozbawiona zupełnie okrętów lekkich i podwodnych. Do raportu podany był szkic „alarmowego” program rozbudowy.

Mikołaj II przetrzymał raport u siebie półtora miesiąca, poczem oddał go z adnotacją: Zgadzam się”. Stawało się bowiem oczywiste, że Rosja, ustępując dobrowolnie ze swoich mórz, straciła swe znaczenie międzynarodowe, polityka jej natrafiała na coraz większe trudności, a pomoc Francji, czy Anglii, była raczej problematyczna. Po pierwsze Niemcy — wówczas już domniemany wróg — mocno trzymały w swym ręku dostęp do Bałtyku, po drugie stan rosyjskiej floty był taki, że skoncentrowawszy wszystkie swe siły na morzu Północnym, mogli Niemcy blokować Rosję swymi najstarszemi, muzealnemi niemal jednostkami. Praktyka wykazała, że było jeszcze gorzej, niż to rosyjski sztab morski przewidywał.

Wyjście było tylko jedno: wzmóc natychmiast do możliwych granic rozbudowę floty, nie cofając się przed żadnymi poświęceniami, stworzyć ufortyfikowane bazy w Moon-sundzie i na pozycji Porkala-Nargen,

uzgodnić „wzmózoną rozbudowę” z ustawą o flocie i zabezpieczyć jej dalszy planowy rozwój. Czterolecie 1911—1915 miało być w tym względzie decydujące, a myśl odebrania Niemcom hegemonji na Bałtyku myślą przewodnią.

Rosyjski sztab morski okazał się też bardzo przewidujący w sytuacji politycznej. W raporcie powiedziane było jasno, że w r. 1915 gotów jest wybuchnąć poważny konflikt światowy. A więc tylko o rok omylono się, co do terminu wybuchu wojny światowej.

Projekt „wzmózonej rozbudowy” przewidywał budowę 16 pancerników, 8 krążowników pancernych, 16 krążowników lekkich, 72 torpedowców, 24 łodzi podwodnych, oraz sformowanie pełnej eskadry rezerwowej ze starszych okrętów. Oczywiście, że stocznie rosyjskie, słabo wyposażone w środki techniczne, nie były w stanie podjąć temu zadaniu. Należało więc część zamówień oddać stoczniom zagranicznym.

Projekt ten dostał się na posiedzenie Dumy dopiero 5 marca 1912 roku. I wreszcie 9 czerwca, po dłuższej debacie, parlament większością 197 głosów przeciwko 89, zatwierdził „wzmózony program rozbudowy floty”. Niestety — znów wszystko zapóźno.

Reasumując widzimy więc, że zmarnowano dwa razy po trzy lata na jałowe dyskusje, kontrowersje „uzgadnianie” projektów i ich zatwierdzanie. I to mimo coraz groźniejszej sytuacji politycznej. Na uwagę zasługuje tu pełna energii i poświęcenia praca organów morskich, które, nie zrażając się wrogim do nich stosunkiem władz lądowych, świadomie dążyły do celu: stworzenia dla Rosji takiej siły zbrojnej na morzu, jak była potrzebna jej polityce i bezpieczeństwu.

Streszczenie przebiegu wojennych operacyj morskich na Bałtyku nie wchodzi w zakres niniejszej pracy. W każdym razie zaznaczyć należy, że gdy wybuchła wojna światowa, nowe jednostki rosyjskie były dopiero w budowie, a stan floty pod względem okrętów bojowych przedstawiał się opłakanie.

Pancerników było cztery — należących aż do trzech różnych typów. Z tego dwa przestarzałe, a dwa nieudane jako typ. Z krążowników jeden „Rurik” posiadał wartość bojową. Pozostałe osiem (aż czterech

typów) były bez znaczenia. Torpedowiec nowoczesny istniał tylko jeden — „Nowik”. Inne torpedowce i łodzie podwodne mogły służyć co najwyżej, jako jednostki szkolne lub patrolowe wzdłuż wybrzeża. Personel pozostawiał też sporo do życzenia. Podstawy ufortyfikowane dla floty na t. zw. centralnej pozycji, w zatoce Fińskiej, były dopiero w stadium przedwstępnych prac. To też przewidywania marynarzy rosyjskich sprawdziły się w zupełności. Do utrzymania w szachu floty cara wystarczyło kilka starych okrętów niemieckich — niekiedy dwa krążowniki i trzy torpedowce.

Słynny raport admirała Essena z r. 1912, który omawiał jasno trudności i szykany ze strony władz lądowych, stał się w początkach wojny znów aktualny. Essen — człowiek dzielny i energiczny, mogący tchnąć ducha w podwładnych, i kto wie, może i dokonać czegoś swymi starymi okrętami (Tegetthoff pod Lissą) został odrazu w początkach wojny zupełnie skrępowany. Poprostu admirała wraz z flotą oddano pod rozkazy dowódcy szóstej armji. Ten zaś użycie floty rozumiał jako przedłużenie, w formie „okopów wodnych”, swego prawego skrzydła i tyłów.

Kiedy w r. 1916 błąd ten częściowo naprawiono podporządkowując flotę naczelnemu dowództwu, a nowe jednostki zaczęły wchodzić w skład sił bojowych — Rosja chyliła się już ku upadkowi.

A teraz co by było, gdyby pracując wytrwale i logicznie nad odbudową swej floty po wojnie japońskiej, Rosja w sierpniu 1914 roku była w posiadaniu silnej floty wojennej, złożonej przynajmniej z czterech dreadnotów typu „Petropawłowski”, tyluż krążowników linjowych typu „Borodino”, wraz z sześcioma krążownikami typu „Swietłana” i „Nawelski” (dwa z nich budowane w Niemczech a niegotowe zasilili w porę flotę niemiecką), oraz odpowiednią ilością torpedowców i łodzi podwodnych. Taka siła w rękach energicznego Essena, wspomaganego przez ludzi tej miary, co Kółczak, Graf Niepenin, w myśl historyka niemieckiego, „nie tylko dałaby w ręce Rosji panowanie nad wschodnim Bałtykiem, ale mogłaby się przyczynić do utraty Piławy i Gdańka”, a w każdym razie zaważyłaby poważnie na losach wojny. Może wówczas proponowane przez lorda

Fishera przedarcie się na Bałtyk floty angielskiej, (której z drugiej strony podaliby rękę Rosjanie) — stałoby się możliwym i Rosja z zablokowanej, stałoby się blokującą. Niemcy odcięte od Szwecji (ruda żelazna i t. d.) zmuszone byłyby znacznie wcześniej do kapitulacji, i wogóle wypadki wojenne potoczyłyby się zupełnie innym trybem.

Tymczasem w ciągu lat trzydziestu przed wojną światową widzimy w Rosji tylko chaos, paradoksy, brodzenia po omacku, miotanie się władz morskich wewnątrz stawianych przez biurokrację wojskową przeszkód, brak jakichkolwiek wytycznych w polityce morskiej, co chwila zachodzące zmiany w „kardynalnych punktach widzenia” i sposobach użytkowania floty, protekcyjizm, bezhołowie, absolutny brak zrozumienia spraw morskich przez czynniki lądowe, (z członkami rodziny carskiej na czele), marnowanie pieniędzy na budowę flot, w których każdy okręt należał bodaj że do innego programu i innego typu, albo rozpoczęty na stocznicy był już z góry przestarzały.

„Ministerstwo wojny” — pisze rosyjski historyk Pietrow, — „miało główny wpływ na przebieg prac przygotowawczych w dziedzinie obrony państwa. Niedoceniało ono zawsze znaczenia floty, gardziło nią, mimo to, że plany rozwoju floty dotyczyły szerokich zagadnień państwowych. Nie robiło nic z tego, że w r. 1914 flota nie była gotowa”.

Dwa razy wysiłki ministerstwa marynarki zdawały się sięgać celu. I wówczas Rosja stałaby się pierwszorzędną potęgą na świecie. Ale za pierwszym razem niewykończoną flotę wciągano w egzotyczną awanturę japońską, — za drugim zaś tempo polityki wyprzedziło znacznie przewidywania rosyjskich mężów stanu, dając rację marynarzom. Ale ta właśnie „racja” oznaczała jednocześnie koniec Rosji carskiej.

Oto w krótkim zarysie bilansu tego, do czego może doprowadzić zaniechanie spraw morskich przez czynniki nie umiejące ocenić znaczenia dostępu do morza.

Na szczęście wielu analogij między marynarką wojenną rosyjską a polską doszukać się nie możemy. Tem nie mniej analogje takie istnieją. Sytuacja polityczna i strategiczna na Bałtyku jest dziś dla nas w pewnej mierze podobna do sytuacji Rosji z okresu przedwojennego. I my posiadamy wspaniały atut, pozwalający nam jeśli nie na zdystansowanie, to przynajmniej na zneutralizowanie konstrukcyj morskich zachod-

niego sąsiada. Bowiem póki co jeszcze, traktat wersalski ogranicza flotę niemiecką do 6 pancerników, 6 krążowników i 24 torpedowców, zakazując jednocześnie posiadania łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego. Niemcy rozbudowują wprawdzie znów flotę intensywnie i programowo (zupełnie jak w latach dziewięćdziesiątych), ale poza tę granicę na razie wyjść nie będą mogły, bez wywołania wszechświatowego skandalu. A więc nasze hasło brzmi: t e r a z a l b o n i g d y...

Opracowany w r. 1924 przez władze naszej marynarki wojennej program morski obejmował budowę w ciągu lat dwunastu: 3 krążowników, 18 kontrtorpedowców, 12 łodzi podwodnych i 36 jednostek pomocniczych. Koszt miał wynosić 600 milionów złotych w złocie, czyli po 50 milionów rocznie. Suma niezbyt wygórowana jak dla państwa mającego 31 milionów ludności i trzymiljardowy budżet. Tembardziej, jeśli chodzi o „wolność morską”, bez której Polska istnieć nie jest w stanie.

Niestety program ten nie ujrzał nigdy światła dziennego (z wyjątkiem ukazania się na łamach prasy zagranicznej). Zastąpiono go także

„małym programem” i w r. 1927 dopiero przystąpiono dopiero do budowy transzy, złożonej z dwóch kontrtorpedowców i trzech łodzi podwodnych. Dziś okręty te są już gotowe, (ostatni jest w stadium prób), a nic nie słychać o dalszych zamówieniach czy konstrukcjach. Zmarnowano więc już pełne cztery lata i choćbyśmy dziś zamówili nowe jednostki, jednolitość floty będzie już zachwiana, a stąd zmniejszy się i jej wartość bojowa.

Ale powtarzamy, traktat wersalski z jednej, z drugiej zaś ponowny przewrót w budownictwie okrętowym (budowa pancerników typu „Deutschland”), otwierają przed nami nowe szanse zabezpieczenia polskiego „Dominium Maris”. Ze od stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu zależy przyszłość Polski, nie potrzeba chyba tłumaczyć. A oba przykłady niemiecki i rosyjski są dostatecznie wymowne, aby każdy dobry Polak mógł sobie wyrobić opinię o konieczności jaknajrychlejszego odrodzenia „A r m a t y W o d n e j R z e c z y p o s p o l i t e j”.

INŻ. JULJAN GINSBERT

OSTATNIE ODZNACZENIA W MARYNARCE WOJENNEJ

Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych Nr. 8, wydany w dn. Święta Niepodległości, przynosi szereg odznaczeń oficerów i szeregowych w Marynarce Wojennej.

Krzyżem Kawalerskim Odrodzenia Polski zostali odznaczeni: za zasługi na polu organizacji i wyszkolenia wojska: komandor por. Korytowski Karol i kapitan mar. Macioch Władysław.

Wśród szeregu osób, otrzymujących wysokie odznaczenia Krzyżami i Medalami Niepodległości, widzimy następujące nazwiska oficerów marynarki:

Odznaczeni Krzyżem Niepodległości: podpułk. int. Bosak-Pakowski Zenon, podpułk. int. Pawłowski Ludwik II, kmdr. ppor. Kozan Kazimierz, kmdr. ppor. w st. sp. Woynicz Wiktor i kpt. mar. Gniewecki Antoni.

Medalem Niepodległości odznaczeni zostali: kpt. inż. Horyd Zygmunt, kpt. int. Lipka Jan, por. mar. Bończak Bronisław, por. mar. Romanowski Marjan oraz starszy bosman Szydłowski Czesław.

Poza tem Dziennik przynosi szereg odznaczeń Krzyżami Zasługi, a mianowicie:

Złoty Krzyż Zasługi za zasługi na polu organizacji i wyszkolenia wojska otrzymał Komandor ppor. Morgenstern Tadeusz.

Srebrny Krzyż Zasługi za zasługi na polu wyszkolenia wojska otrzymali: kpt. mar. Duracz Tomasz, kpt. mar. Hryniewiecki Stanisław II, por. mar. Kossakowski Jerzy, por. mar. Łuszczkiewicz Jan, por. mar. Woźnicki Józef,

ppor. mar. Gierzod Michał i ppor. mar. Janczewski Marjan.

Bronzowy Krzyż Zasługi za zasługi na polu wyszkolenia wojska otrzymali: bosman Chmara Jan, bosman Rusiak Walenty, bosman Duch Władysław, bosman Gwiazd Antoni, bosman Luterek Zygmunt, bosman Masiakowski Mieczysław, bosman Wanatowicz Stanisław, bosman Woźniak Józef, bosman Zbonik Jan, i bosman Zegardłowicz Stefan.

Bronzowy Krzyż Zasługi za zasługi na polu administracji wojska otrzymał st. bosman Maciesowicz Wacław.

Jednocześnie Dziennik przynosi zezwolenie na przyjęcie i noszenie orderów cudzoziemskich:

Francuskiego odznaczenia Merite Maritime: kontr.-admiralowi Świrskiemu Jerzemu;

Francuskiego odznaczenia Palmy Akademickiej: vice-admiralowi w st. sp. Biergielowi Konstantemu;

Duńskiego orderu Dannebrog III klasy: komandorowi Unrugowi Józefowi;

Duńskiego orderu Dannebrog V klasy: kapitanowi mar. Lewickiemu Anatolowi i porucznikowi mar. Namieśniowskiemu Konradowi;

Francuskiego Orderu Legii Honorowej IV klasy: komandorowi inż. Czernickiemu Ksaweremu, komandorowi w st. sp. Łatkiewiczowi Jerzemu, komand. por. inż. Rymszewiczowi Stanisławowi, komand. por. Steyerowi Włodzimierzowi i komand. por. Zajackowskiemu Witoldowi;

CZWARTA SZKOLNA PODRÓŻ „ISKRY”

W dniu 29 października u. r. powrócił do Gdyni okręt szkolny marynarki wojennej „Iskra”. Tym razem odbył on podróż na morze Śródziemne, wyspy Azorskie i, zawijając w drodze powrotnej do Antwerpii, powrócił do kraju.

W roku 1930, pisząc o przebiegu trzeciej podróży „Iskry” do Ameryki Północnej, („Morze” Nr. 12) zapoznałem czytelników z „Iskrą”, jak również podałem krótki przebieg poprzednich dwóch podróży. To też dziś nie będę się powtarzał, lecz przejdę bezpośrednio do ostatniej wyprawy.

Przebieg podróży tak, jak tu go podaję, opowiedział mi uprzejmie jeden z jej uczestników.

„Wszystkie żagle staw!” — pada komenda i załoga żaglowca żwawo bierze się do dzieła. Twarde dłonie chwytają mocne, przesmolone szoty i fały, rozlega się dyskretne skrzywienie licznych bloków, łopocą luźne płótna podnoszonych żagli; jeszcze jeden wspólny wysiłek i dolne żagle są postawione. Przez chwilę trzepocą jeszcze swemi luźnymi bokami, wreszcie chwytają wiatr. „Iskra” lekko przechyla się i zwiększa bieg.

Teraz kolej na topsle. Już kręcą się na marsach zwinne figurki, zwalnając żagle; jeszcze chwil kilka i górne żagle są nadęte wiatrem.

Jesteśmy pod wszystkimi żaglami. Notuję w dzienniku wachtowym: „16 maja 1931, godzina 18 min. 30 — odkotwiczenie z Gdyni. Wiatr Nord, siła — 1”.

A tymczasem za rufą powoli ucieka od nas panorama Gdyni. Bledną kontury portu, aż w końcu rozplywają się w błękitnej mgielce wieczoru.

Lecz nie porzuciliśmy jeszcze ojczystrych brzegów. Niebawem przechodzimy w pobliżu latarni morskiej na Helu, później mijamy Jastarnię i dopiero nad ranem, gdy ginie już w oddali wieża latarni Rozewie, porzucamy brzegi Polski i wychodzimy na pełne morze.

Aż do 19 maja słabe i zmienne wiatry; dopiero w tym dniu powiał mocny wiaterek, który wykorzystaliśmy skwapliwie, i wieczorem przeszliśmy okręt latarniowy „Kiel”, a o północy zakotwiliśmy na redzie w Holtenu, leżącej u wejścia do kanału Kilońskiego.

Nazajutrz rano zgłosił się pilot i wprowadził nas do szluzы kanału. Przez

cały dzień żeglowaliśmy kanałem, dopiero pod wieczór weszliśmy do szluzы Brunsbütelkoog, a o godzinie ósmej wieczór oddaliśmy pilota na okręt latarniowy „Elbe III” i wkrótce zakotwiliśmy.

Kanał La Manche przeszliśmy przy słabych wiatrach, towarzyszących nam aż do zatoki Biskajskiej. Tu, jak zwykle zreszta, ocean zaczyna się dawać nam we znaki. Wiatr znacznie się wzmacnia i przechodzi w nieduży sztorm.



Nauka sterowania na O.R.P. „Iskra”

30 maja wiatr nieco zcicha, podnosimy więc wszystkie żagle i mkniemy dalej.

O godzinie 3 po południu spotykamy okręt szkolny marynarki handlowej „Dar Pomorza”. Miło jest dla żeglarza spotkać wśród oceanu bratni okręt, to też cieszymy się wszyscy na jego widok i nawiązujemy z nim łączność radiotelegraficzną. W krótkich i serdecznych słowach życzymy sobie wzajemnie „szczęśliwej drogi” i gnani wiatrem,

idąc każdy swym kursem, tracimy się wzajemnie po jakimś czasie z oczu.

Nazajutrz i dni następnych znowu słabe lub średnie, zmienne wiatry doprowadzają nas do brzegów Portugalji. Dnia 5 czerwca wieczorem przechodzimy Cabo da Roca, a nazajutrz rano, korzystając z prądu przyplywowego, skręcamy do rzeki Tajo, o godzinie 6 zaś wchodzimy do portu w Lizbonie i rzucamy kotwice.

Miasto Lizbona, rozsiadłe na prawym brzegu rzeki, bogate w zabytki architektoniczne, ma wybitnie południowy charakter. Rzuca się w oczy dużo zieleni, która nadaje miastu swoisty urok.

Po zakotwiczeniu zaczęło się oczywiście od przyjęcia oficera komplementacyjnego i wysłania nawzajem naszego. Później wizyty, rewizyty, zawieranie znajomości, przyjęcia na lądzie i na pokładzie „Iskry”, wreszcie zwiedzanie miasta i okolic.

Miasto ma dużo zabytków. Poza tem szereg wycieczek w okolice Lizbony pozwolił oficerom i podchorążym zapoznać się z krajem i zwiedzić różne miejscowości, między innymi przepiękną miejscowość kąpielową z długą piaszczystą plażą, leżącą nad Atlantykiem, a zwaną przez Portugalczyków Riwjerą, oraz z zabytków — stary zamek króla portugalskiego, przerobiony obecnie na muzeum.

Pomiędzy innymi rozrywkami, jakich nie żalowali nam Portugalczycy, były także walki byków, na które zaproszono całą załogę „Iskry”.

Wieczorem 9 czerwca odkotwiliśmy, żegnani szczeremi życzeniami szczęśliwej drogi i ruszyliśmy wdół rzeki. Nad ranem dnia następnego wyszliśmy na ocean i wkrótce wzięliśmy kurs na południe.

13 czerwca w nocy, manewrując pod wiatr, przeszliśmy cieśninę Gibraltarską i weszliśmy na morze Śródziemne.

Cisza, w jaką wpadamy na wstępie, zmusza nas do zwinięcia żagli. Suniemy dalej, popykując błękitnym dymkiem z komina. Lecz trwa to niedługo, wkrótce nadlatuje upragniony wiatr.

Im dalej, tem robi się coraz wilgotniej. Wieje mistral — wiatr z oceanu. Odczuwamy wilgoć coraz więcej, aż dochodzi do tego, że niepodobna znaleźć na okręcie kompletnie suchego przedmiotu. Ubrania, łóżka, żagle — wszystko jest wilgotne.

Lecz po pewnym czasie wiatr zaczyna zachodzić i wieje później z południo-zachodu. Jest to sirocco.

Teraz obserwujemy zjawisko zupełnie odwrotne. Suchy i gorący wiatr ten w mgnieniu oka wysusza cały okręt. Wpadamy w gorszą biedę. Powietrze, które niesie sirocco z Sahary, jest tak rozpalone, że parzy ciało, wciska się za ubranie i do najgłębszych pomieszczeń okrętu i tak nagrzewa cały okręt, że jest niemożliwością znaleźć chłodniejszy kącik. Szczęściem jesteśmy już blisko celu. Oto odkryliśmy wychylające się z poza horyzontu brzegi Sardynii, jeszcze kilka godzin i wchodzimy do portu Cagliari.

Jest to port włoski, znajdujący się w głębi niedużej zatoki, służący marynarce wojennej Włoch za bazę pomocniczą.

Sama Sardynia jest dużą wyspą, wyglądającą z morza dziko i niegościnnie. Pokryta prawie na całej swej przestrze-



Świeża pogoda na Atlantyku.

ni pasmami dzikich, gołych skał, na których gdzieś, jakby poprzyklepane do stromych zboczy skał, błyszczą w słońcu ubogie wioski górali.

Mieszkańcy wyspy żyją bardzo pierwotnie w górach, gdzie wiodą żywot biedny i pracowity, starając się wydobyć z kamienistej gleby jak najwięcej środków pożywienia. Język ich, aczkolwiek włoski, tak jest jednak spaczony, że nawet miejscowi Włosi z trudnością mogą się z nimi porozumiewać.

Cagliari połączone jest z Rzymem i Neapolą regularną komunikacją okrętową, a jednocześnie posiada komunikację powietrzną z Rzymem za pomocą kursujących codziennie wodnopłatowców.

Na zboczach górskich rosną jakieś karłowate drzewka i tylko miasto jest cokolwiek zadrzewione, przez co wygląda wśród otaczającej je pustki jak duża zaciszna oaza.

W godzinę po zakotwiczeniu „Iskry” przyjechał włoski oficer komplementacyjny w imieniu komendanta portu, a niedługo po nim przybył z oficjalną wizytą



Zawody sportowe. Walka na bomie.



Lizbona. Corrida.

dowódcą sił morskich południowej Sardynii, komandor Aldo Bechis. Na wstępie oświadczył, że wizyty odkłada na jutro, albowiem dowódca musi wypocząć po przebytej podróży, następnie zaofiarował swe usługi przy składaniu wizyty oraz swój samochód.

Nazajutrz dowódca okrętu w towarzystwie komandora Bechisa złożył wizyty oficjalne, poczem przyjmował rewizyty na pokładzie „Iskry”.

Komandor Bechis stał się naszym nieodłącznym towarzyszem, przyczem roztoczył nad „Iskra” tak czułą opiekę i wyświadczał nam tyle uprzejmości, że wkrótce miał w nas wszystkich szczerych i oddanych przyjaciół. Organizował wycieczki krajoznawcze, służył za przewodnika w zwiedzaniu miasta, zapraszał ciągle na przyjęcia i dostarczał wiele rozrywek, wreszcie po odkotwiczeniu „Iskry” z portu odprowadził nas na motorówce daleko na morze. Pozostawił on na „Iskrze” wdzięczne o sobie wspomnienie.

Przejścia Cagliari — Neapol dokonaliśmy w ciągu trzech dni, to też 14 lipca w południe stanęliśmy już w starym porcie drugiej południowej stolicy Włoch.

Neapol, rozrzucony półkołem dookoła lazuruwej zatoki, lśniąca bielą przybrzeżnych donków, obłanych jaskrawym blaskiem słońca, jest miastem portowym niezwykle ożywionym, do czego przyczynia się w dużym stopniu

tłum turystów, składający się z osób wszystkich narodowości.



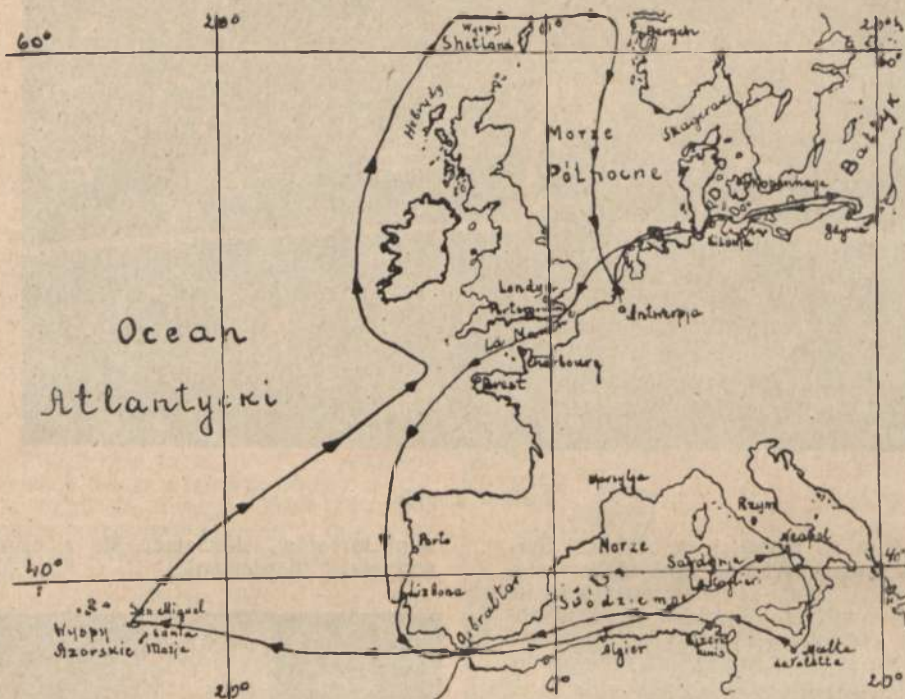
Zawody sportowe. Bieg naokoło okrętu



Zwycięzca.



Kąpiel na pokładzie na pełnym morzu.



Wykres tegorocznej podróży „Iskry”.

W głębi zatoki leży właściwy port, a z lewej strony półkolistego wybrzeża wznosi się groźny sąsiad — Wezuwiusz, co „owinięty w mgły i chmury, jak nierealne z morza wyrasta zjawisko”.

Mamy tu dużo cudowności do zwiedzenia. Nie tracimy więc czasu i ochoczo bierzemy się do dzieła.

Neapol i jego ogniasty sąsiad Wezuwiusz, Pompei i Herkulanum — miasta przeszłości, odkopane dziś z pod lawy Wezuwiusza, wyspa Capri z jej słynną lazurową grota, Sorrento — miasto miłości, zwiedzamy wszystko po kolei. Udajemy się następnie koleją do Rzymu. Zwiedzamy miasto i okolice, zaglądamy do katakumb — miejsca schronienia rzymskich chrześcijan, do starożytnego cyrku rzymskiego i srodze zmęczeni wracamy wieczorem na „Iskrę”.

Dowódca „Iskry” na czele delegacji, składającej się z oficerów, podchorążych i marynarzy, udaje się do Rzymu celem złożenia wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza. Zostaje tam przyjęty wraz z delegacją na prywatnej audjencji u Ojca Świętego, który w serdecznych słowach przemówił do delegacji, poczem udzielił swego błogosławieństwa dla obecnych i dla całej Polski.

Odkotwiczylismy z Neapolu 21 lipca wieczorem. Nazajutrz w nocy mineliśmy ogniasty pióropusz wulkanu wyspy Stromboli, przepysznie rysujący się na tle ciemnego nieba i w dalszym ciągu, mając słabe, zmienne wiatry, żeglowaliśmy na południe. Wreszcie dnia 24 lipca ujrzeliśmy zamglone kontury wyspy Malty i po kilku godzinach staneliśmy na beczkach w porcie La Valetta.

La Valetta — port angielski, leżący w północnej części wyspy Malty, jest bazą angielskiej eskadry śródziemnomorskiej, poza tem odgrywa „on doniosłą rolę w handlu ze wschodem. Jest on portem przejściowym dla okrętów handlowych, płynących na wschód i odwrotnie.

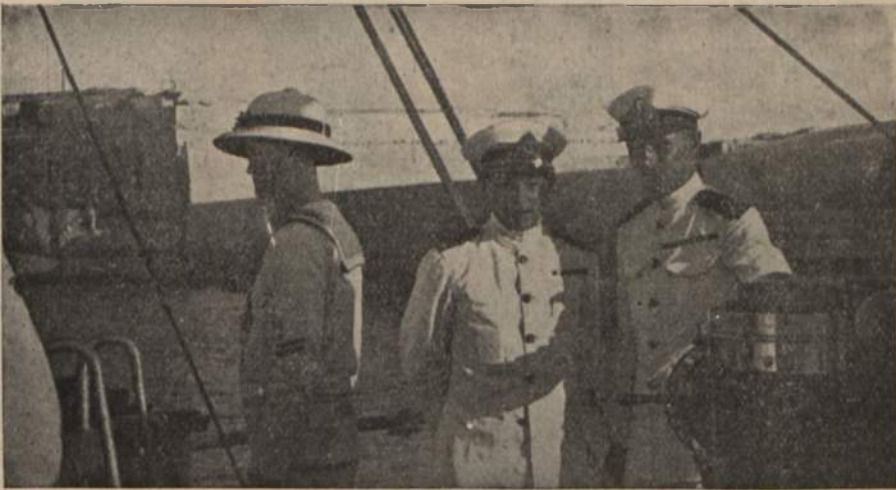
Wyspa dzika, skalista, o bardzo skąpej roślinności, z tej strony podobna

jest do Sardynji. Mieszkańcami wyspy są Anglicy przeważnie marynarze którzy obrali sobie za miejsce pobytu La



Podchorążowie z „Iskry” z wizytą u białych „nichów w Bonari (Sardynja)

Valetta i bliższe okolice, w głębi zaś ładu miejscowa ludność, mówiąca jakąś mieszaniną języków; włoskiego, greckie-



Oficer łącznikowy i sygnalista angielski z H. M. S. „Glorious” na O. R. P. „Iskra” w czasie postoju na Malcie.

go i południowych Słowian. Opowiadano nam, że wyspa jakoby przedstawiała swym kształtem olbrzymią gruszkę, której ostra część zatknięta jest w dnie morza, okrągła zaś wystaje nad jego powierzchnią.

Wkrótce po zakotwiczniu „Iskry” przybył angielski oficer komplementacyjny i rozpoczęły się wizyty i rewizyty oficjalne, przyjęcia w mieście i na pokładzie „Iskry” oraz rauty i przyjęcia o charakterze prywatnym.

Oficerowie marynarki angielskiej, stacjonowani w La Valetta, żyją tam swoim odrębnym życiem. Posiadają cały szereg klubów sportowych, które natychmiast po zakotwiczniu „Iskry” na czas postoju zamianowały oficerów i podchorążych swymi honorowymi członkami.

Anglicy, naród o starych i troskliwie pielęgnowanych tradycjach, są prawdziwymi mistrzami w umiejętności przyjmowania gości, to też wzajemne stosunki z władzami miejscowymi, jak również z poszczególnymi członkami rodziny oficerskiej nacechowane były nieklamną sympatią i szczerą życzliwością.

W międzyczasie zwiedziliśmy dokładnie miasto oraz odbyliśmy kilka wycieczek krajoznawczych wgląd wyspy, gdzie zwiedziliśmy szereg miejscowości i starożytnych budowli.

Obejrzeliśmy średniowieczny zamek kawalerów Maltańskich, dziś przerobiony częściowo na muzeum, częściowo zaś stanowiący obronny fort.

W parę dni po zakotwiczniu „Iskry” wszedł do portu La Valetta angielski krążownik „Devonshire”. Salutowaliśmy sobie wzajemnie trąbką, poczem z pokładu krążownika rozległy się dźwięki hymnu narodowego Polski. Po pewnym czasie, opuszczając port, krążownik pożegnał nas salutem i jak przy powitaniu orkiestra jego odegrała hymn Polski.

Kilka dni postoju minęły szybko. Pożegnaliśmy więc La Valetta i wyszliśmy do portu francuskiego Bizerta, leżącego na północnym wybrzeżu Afryki, dokąd przybyliśmy pod wieczór 4 sierpnia.

Bizerta jest bazą francuskiej marynarki wojennej w Afryce. Port wojenny, posiadający wszelkie urządzenia do remontu i zaopatrzenia okrętów wojennych, znajduje się tu na dużym jeziorze, połączonym z morzem sześciomilowym

kanalem, na którego prawym brzegu rozsiadło się nieduże miasto.

Posiada ono niewielką dzielnicę arabską, godną widzenia, reszta zaś różni się od miast europejskich tylko podzwrotnikową roślinnością, wśród której przeważają palmy.

Jedną z przykrych właściwości klimatu tego portu jest dotkliwie goraco, którego nie zmniejsza najłżejszy wiaterek. O ile zaś zerwie się wiatr, który przeważnie wieje z południa (siroko), przynosi on ze sobą jeszcze większą spiekotę.

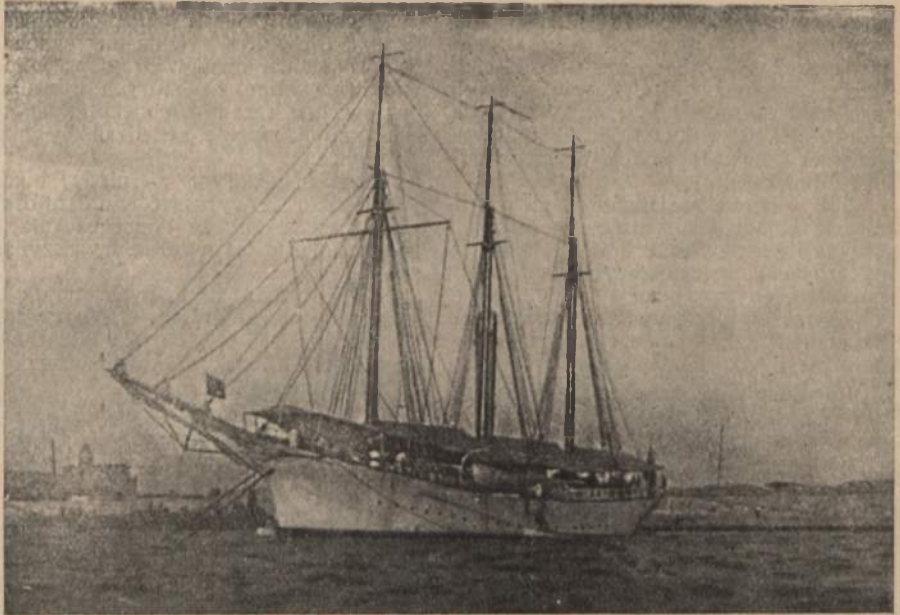
Jak zwykle, po zakotwiczeniu rozpoczęła się oficjalna część programu, poczem zwiedziliśmy port wojenny i okręty, w końcu zaś zorganizowaliśmy wycieczkę do Tunisu, zwiedzając po drodze szereg miejscowości.

Pożegnaliśmy Bizertę 12 sierpnia i pożeglowaliśmy na wyspy Azorskie.

Wyspa San Miguel w grupie wysp Azorskich jest jednym olbrzymim ogrodem, poprzecinanym gdzieś tam przez pola kukurydzy lub herbaty, których olbrzymie plantacje rozsiane są po całej wyspie. Miejscowa ludność zajęta jest w większej części handlem owocami, które w olbrzymiej ilości wysyła do Europy. W ich liczbie są: ananasy, hodowane w specjalnych ogrodach pod szkłem, banany, pomarańcze, cytryny, brzoskwinie, winogrona oraz jabłka, gruszki i inne owoce klimatu umiarkowanego. Okoliczne pola są jednym pięknym kobiercem kwiatów, a w głębi wyspy spotyka się bujną i różnorodną roślinność, złożoną z rzadkich okazów flory.



Afryka. Tunis. Widoczek uliczny. Na pierwszym planie fragment katedry.



O. R. P. „Iskra” u’boi w Cagliari (Sardynja).

Zwiedzamy wszystko oczarowani i zachwyceni, racząc się jednocześnie owocami, których zapasy bierzemy ze sobą w długą podróż do Europy.

Kilka dni podróży do kanału La Manche przeszły przy zmiennych wiatrach spokojnie i dość pomyślnie. Przed wejściem do kanału motor „Iskry” zaczął szwankować, a wkrótce zupełnie stanął. Tymczasem przeciwne wiatry nie pozwalały nam wejść do kanału, to też

po kilkakrotnych próbach decydujemy się iść dookoła Anglii i natychmiast zmieniamy kurs.

Nazajutrz pogoda zaczyna się psuć. Ocean najeża się olbrzymią, do ośmiu metrów dochodzącą falą, która rzuca „Iskrę” przez kilka dni. Stawiamy sztormowe żagle i, walcząc wytrwale z wiatrem, posuwamy się ciągle na północ, albowiem przeciwne wiatry nie pozwalają nam skręcić na wschód. W ten sposób dochodzimy aż do 61° szerokości północnej i dopiero, będąc już przy wyspach Shetlandzkich, skręcamy do morza Północnego.

Tymczasem załoga maszynowa nie traci czasu. Pracując w bardzo ciężkich warunkach, doprowadza wreszcie motor do porządku. Próby dają pomyślny wynik, żeglujemy więc dalej, używając do pomocy motoru.

I oto 12 października wchodzimy do rzeki Skaldy, a nazajutrz rano stajemy



Ćwiczenia z sekstantami na O. R. P. „Iskra”

przy moło w porcie belgijskim — Antwerpja.

Antwerpja — największy port Belgii, dzięki propagandzie prasowej przyjęła nas jak starych, dobrych znajomych. Pobyt „Iskry“ w tym porcie stał się nieprzerwaną manifestacją na rzecz Polski i polskości.

Już w porcie zastajemy na moło grupę oczekujących nas osób. Są to miejscowi przedstawiciele Polski, belgijscy oficerowie komplementacyjni, komendant portu i jego zastępca.

Zapraszamy, oczywiście, wszystkich na pokład „Iskry“, poczem dowódca udaje się z wizytami na ląd.

Popołudniu, na czele delegacji okrętu, złożył dowódca „Iskry“ wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, nazajutrz zaś

wyjechał do Brukseli, celem złożenia wizyty posłowi R. P. Następnie rozpoczęły się śniadania, obiady, przyjęcia oficjalne i prywatne, na których bywaliśmy przeważnie razem z podchorążymi, poza tem, jak zwykle, zwiedzaliśmy miasto i okolice.

Czas spędziliśmy jak nigdy; nikomu nie chciało się wyruszać w dalszą drogę, lecz czas naglił, w domu czekała już nas szkoła, to też wkrótce wyruszyliśmy do Gdyni.

W dniach następnych notuję w dzienniku wachtowym: „Wiatry słabe lub średnie. 25 października przechodzi kanał Kiloński, 29 października latarnia Rozewie“.

A więc jesteśmy przy ojczystych brzegach. Teraz, gdy wiemy, że Gdynia

jest niedaleko, zaczynamy się niecierpliwić.

W pewnej chwili zamajaczył w oddali jasno-szary punkcik, który, zbliżając się, wyrasta w oczach i niedługo przybiera znajome kształty. Jest to kanonierka „Komendant Piłsudski“, która wyszła na nasze spotkanie.

Zwijamy żagle i podajemy hol. „Komendant Piłsudski“ rusza naprzód i po trzech godzinach wprowadza nas do portu wojennego w Gdyni.

Poza nami pięć i pół miesiący podróży, w której przeszliśmy około 12000 mil morskich“.

Czwarta, daleka podróż „Iskry“ została zakończona.

OLGIERD ŻUKOWSKI.

por. mar.

KRONIKA

NOWY WOJEWODA POMORSKI

Na miejsce dotychczasowego Wojewody p. Wiktora Lamota, który przeszedł w stan spoczynku, mianowany został Wojewodą Pomorskim p. Kirtiklis, były Wicewojewoda Wileński, a ostatnio Wicewojewoda Łódzki.

Z p. Wojewodą Kirtiklisem łączy naszą organizację dawne i bliskie węzły. Był on przez pewien czas prezesem Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Wilnie. Na stanowisku tem odznaczył się energiczną działalnością i umiłowaniem wspólnej sprawy. Dzięki poparciu p. Wojewody Kirtiklisa rozwinął się sport żeglarski na pięknych jeziorach Ziemi Wileńskiej, a Liga Morska i Kolonjalna wzniosła na jeziorze Trockiem własne obszerne schronisko, do którego ściągają latem żeglarze z całej Polski.

P. Wojewodzie Kirtiklisowi składa nasza organizacja na tem miejscu życzenia dalszej owocnej działalności na nowym, tak ważnym posterunku służby państwowej.

ŁÓDŹ PODWODNA O. R. P. „WILK“ W GDYNI.

Dnia 24. XI. 1931 przybyła do portu wojennego w Oksywiu pod Gdynią druga z kolei łódź podwodna O. R. P. „Wilk“, zbudowana we Francji.

Łódź podwodna odbyła daleką podróż z Francji pomyślnie, wykazując swe zalety.

Dowodzi nią kpt. Aleksander Mohuczy.

Z ODCZYTÓW INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI.

W dniu 8 grudnia r. ub. odbył się w auli Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni czwarty z rzędu wykład z cyklu wykładów Instytutu Bałtyckiego.

Tym razem na temat „Wpływy polskie na dialekty niemieckie“ mówił prof. Adam Kleczkowski, wybitny uczony i badacz tak doniosłych dla Pomorza zagadnień językowych, oraz przewodniczący Komisji Terminologii Morskiej.

Wykład prof. Kleczkowskiego przez licznie zgromadzoną doborową publiczność przyjęty został rzęsistymi oklaskami.

LINJA OKRĘTOWA GDYŃIA — KARLSKRONA.

W dniu 8 grudnia roku ubiegłego przybył do Gdyni po raz pierwszy statek „Borgholm“, zapoczątkowując regularną dwutygodniową komunikację pasażersko-towarową pomiędzy Gdynią a Karlskrona. Na statku tym przybyli przedstawiciele nowej linii, która powstała w Göteborgu w miesiącu listopadzie roku ubiegłego.

Jak doniosłe znaczenie posiada nowa linja w stosunkach gospodarczych polsko-szwedzkich, dowodzi fakt, że na kapitał zakładowy linii złożyły się wpłaty Svenska Amerika Linien, miasta Karlskrony oraz zainteresowanych szwedzkich towarzystw kolejowych.

ŚWIĘTO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

W dniu 8 grudnia ub. r. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła uroczyste doroczne swe święto.

W dniu tym o godz. 11 w auli Szkoły zostało odprawione nabożeństwo, poczem nastąpiło odczytanie sprawozdania z działalności uczelni za ubiegły rok szkolny.

Obecny na uroczystości p. dr. F. Hilchen, dyrektor Departamentu Morskiego w Min. Przemysłu i Handlu, udekorował dwu zasłużonych marynarzy: kpt. Ż. W. Karola Rynckiego Złotym Krzyżem Zasługi i starszego bosmana „Daru Pomorza“, Jana Kaletę, Bronzowym Krzyżem Zasługi — po raz drugi.

Następnie goście Szkoły wzięli udział w obiedzie uczniowskim, podczas którego p. Dyrektor Hilchen wygłosił do uczniów okolicznościowe przemówienie.

WYCHODŹTWO A ŻEGLUGA MORSKA.

Na ostatnim Zjeździe Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, który odbył się w Warszawie w dniach 8 i 9 listopada ub. r. został uchwalony następujący wniosek, świadczący o dużym zrozumieniu roli i zadań żegluga morskiej wśród naszego wychodźstwa: „Doceniając doniosłość zagadnienia morza w rozwoju mocarstwowym Polski i

znaczenie posiadania własnej floty handlowej, Zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy wzywa wszystkich Polaków, aby przy odbywaniu podróży przez ocean i przy wymianie towarów między Polską i Ameryką korzystali wyłącznie z usług polskiej transatlantycznej Linji Gdynia-Ameryka. Jednocześnie Zjazd Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy wyraża gorące słowa uznania Polakom amerykańskim za dotychczasowe popieranie Linji Gdynia-Ameryka“.

AKADEMICKA MŁODZIEŻ PAŃSTWOWA A MORZE.

W dniach 6—8 grudnia ub. r. odbywał się w Poznaniu zjazd delegatów Związku Polskiej Młodzieży Demokratycznej Wyższych Uczelni, na który przybyło 350 delegatów wszystkich uniwersytetów i szkół wyższych Rzeczypospolitej oraz politechniki gdańskiej. Zjazd stwierdziwszy, że zbliżamy się zwycięsko ku końcowi okresu pierwszego tworzenia zrębów i podwalin dla dalszej regularnej i planowej pracy, podkreślił „potrzebę przesunięcia punktu ciężkości w akcji propagandowej morza od ogólnego zapoznania społeczeństwa z morzem do pobudzenia szerokich rzesz młodzieży szkolnej i akademickiej, do zgłębienia znajomości poszczególnych zagadnień morskich.“

W związku z aktualnością rewizji umowy polsko-gdańskiej. Z. P. M. D., domaga się, aby — obok gwarancji pełnej lojalności wobec Rzplitej, swobodnego rozwoju żywiołu polskiego na terenie w. m. Gdańska i planowego rozwoju stosunków gospodarczych polsko-gdańskich, — umowa zagwarantowała obywateli polskich na politechnice gdańskiej. Umowa winna wprowadzić faktyczne równouprawnienie studenta obywatela polskiego z obywatelem gdańskim i pełne równouprawnienie w administracji gdańskiej języka polskiego i niemieckiego. Wreszcie domaga się Z. P. M. D. wprowadzenia do senatu akademickiego politechniki gdańskiej stałego delegata Min. W. R. i O. P., jako kura-

tora polskich organizacji akademickich oraz ogółu studującej polskiej młodzieży akademickiej.

GDĄSKA FLOTA HANDLOWA.

W chwili obecnej prawie wszystkie statki gdańskich przedsiębiorstw żeglugowych pozostają w porcie bezczynnie.

W związku ze spadkiem stawek frachtowych przedsiębiorstwa gdańskie, eksploatujące przeważnie statki stare i nieekonomiczne, nie są w stanie pokryć swych wydatków specjalnie wysokich w Gdańsku ze względu na podatki, świadczenia i uposażenie załóg okrętowych i w rezultacie w ruchu portowym Gdańska bandera gdańska odsuwa się na coraz to dalsze miejsce.

HOŁD MŁODZIEŻY DLA ZASŁUŻONEGO MARYNARZA.

W związku z przejściem w stan spoczynku zasłużonego marynarza, kapitana żeglugi wielkiej Tadeusza Steckiego, o czym pisaliśmy w Nr. 8 „Morza” z r. ub., zwrócił się do niego opiekun I-ej harcerskiej drużyny żeglarskiej Wilków Morskich w Obornikach (woj. poznańskie), p. Józef Grossman, z prośbą o wyrażenie zgody na umieszczenie w nazwie drużyny nazwiska p. Steckiego.

Pan Grossman uczynił to na prośbę młodzieży, która w ten sposób pragnęła wyrazić swój hołd jednemu z najstarszych polskich marynarzy.

P. kpt. Stecki przyjął serdecznie wzruszającą propozycję młodzieży i nazwa drużyny odąd brzmi: I Harcerska Drużyna Żeglarska Imienia Kapitana Tadeusza Steckiego w Obornikach.

SPUSZCZENIE NA WODĘ NOWEGO STATKU P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”.

W dniu 28 listopada r. ub. na stoczni w Nakszkow (Danja) został spuszczonej na wodę pierwszy z dwóch statków zamówionych przez P. P. „Żegluga Polska” dla linii Bałtyckiej. Nowe statki otrzymują nazwy „Śląsk” i „Cieszyn”.

W myśl umowy statki te mają być wykończone, jeden w styczniu, drugi w lutym r. b.

WYDATKI NA ŻEGLUGĘ I SPRAWY MORSKIE W BUDŻECIE.

W przedstawionym do zatwierdzenia Sejmu preliminarzu budżetowym na rok 1932/33 znajdujemy następujące pozycje na wydatki, związane z rozbudową i rozwojem portów i żeglugi morskiej: rozbudowa floty handlowej zł. 1.551.200, popieranie przybrzeżnego rybołówstwa skiego 290.000 zł., propaganda morza 65.000 zł., popieranie handlu morskiego i maklerstwa 25.000 zł., rozbudowa urządzeń portowych w Gdyni 1.919.000 zł., rozbudowa mola północnego w porcie gdyńskim 1.200.000 zł., rozbudowa bazy dla floty rybackiej w Gdyni 47.500 zł., rozbudowa portu helskiego 100.000 zł., popieranie przybrzeżnego rybołówstwa morskiego 25.000 zł. Razem wydatki wynoszą 5.721.545 zł.

W stosunku do naszych potrzeb w tej dziedzinie prelininowane sumy przedstawiają się bardzo skromnie i istnieje nadzieja, że podczas obrad budżetowych Sejmu niejedna pozycja zostanie podwyższona.

NOWE USTAWY DLA M. GDYNI.

Jak się dowiadujemy szereg dziedzin ustawowych, specjalnie dotyczących Gdyni, znajduje się obecnie w toku ostatecznego przygotowania. Za-

łatwiona już została sprawa zwolnienia Gdyni od podatku elektryfikacyjnego, co pozwoli na rozszerzenie miejskiej sieci elektrycznej oraz wzmoczenie jej dochodowości. Dalej niebawem ma być wniesiona do Sejmu ustawa budowlana dla Gdyni przewidująca uregulowanie wszelkich zagadnień, związanych z budownictwem naziemnym na terenie gdyńskim. Do najważniejszych atoli zaliczyć należy uzgodnioną już przez Kom. Rządu z Min. Robót Publ. ustawę scaleniową dla Gdyni, przewidującą odrębne normy scalania gruntów budowlanych pod bloki w obrębie t. zw. Wielkiej Gdyni.

Dotychczas obowiązująca w Gdyni ustawa scaleniowa niemiecka nastrocza znaczne trudności, gdyż wobec braku w pierwszych latach opracowanego definitywnie planu zabudowy, wykrojanie i rozmieszczenie placów często stoi w kolizji z rozplanowaniem ulic, dróg i placów. W licznych wypadkach scalenie gruntów narzuca się jako nieunikniona konieczność i dlatego nie może być zdane, jak to przewiduje ustawa niemiecka, wyłącznie na dobrą wolę wszystkich posiadaczy placów, nie dopuszczając w dodatku żadnych wyjątków. W ustawie obecnej natomiast będą postanowienia, uprawniające Komisarza Rządu do zastosowania przymusu administracyjnego tam, gdzie okaże się to nieodzowne.

PIERWSZY KASZUBSKI SKLEP RYBACKI W WARSZAWIE.

Na sezon sprzedaży wędzonych ryb rybacy jastarnieńscy utworzyli w Warszawie własny sklep detaliczny przy Placu Żelaznej Bramy Nr. 6.

Placówka ta ma na celu z jednej strony dostarczenie konsumentom wędzonych ryb po cenach najtańszych na co pozwala wyeliminowanie kosztownego pośrednictwa, z drugiej strony zaś, przy poparciu społeczeństwa liczy na zapewnienie naszym rybakom zbytu ich połowów. Dotychczas bowiem niejednokrotnie zdarzało się, że pośrodku rybacy owoce swej ciężkiej pracy musieli wyrzucać zpowrotem do morza, gdyż rynek polski zaopatrywany był przez pośredników w ryby obce.

Należy mieć nadzieję, że nasi warszawscy czytelnicy poprą wysiłek rybaków jastarnieńskich, dając dowód uznania dla ich przedsiębiorczości i przyczyniając się do poprawy bytu ludności kaszubskiej.

REORGANIZACJA PLACÓWKI BADAŃ MORSKICH.

Dział Ekonomji i Organizacji Rybactwa przy Państwowym Instytucie Naukowym Gospodarstwa Wiejskiego, w Bydgoszczy, który zajmował się badaniami morskimi od 3 lat, został obecnie zreorganizowany, badania zaś w poszczególnych dziedzinach zostały przekazane: Instytutowi im. Nenckiego w Helu, Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni oraz Instytutowi Bałtyckiemu w Gdyni.

W ciągu swej krótkiej egzystencji (Dział Ekonomji i Organizacji Rybactwa) wydał z zakresu rybołówstwa morskiego 61 różnych publikacji.

PIERWSZY STATEK SOWIECKI W GDYNI.

W dniu 12 grudnia r. ub. przybył do portu statek sowiecki z ładunkiem złomu żelaza.

Książki i czasopisma nadesłane.

Przemysł i handel rybny na wybrzeżu, Sotkowski Bronisław, nakładem Izby Przem.-Handlowej oraz Instytutu Rybackiego w Gdyni, stron 57, cena dwa złote. Gdynia 1931 r.

Polskie rybołówstwo morskie pokrywa zaledwie dwa procent zapotrzebowania kraju, dwanaście procent daje rybołówstwo stódkowodne, a resztę sprowadzamy z zagranicy, obciążając nasz bilans sumą, przekraczającą pięćdziesiąt milionów złotych rocznie. Nic dziwnego, że dążeniem czynników rządowych jest skierowanie naszych rybaków na bogate tereny morza Północnego i że już obecnie w Gdyni jest na ukończeniu nowoczesnie urządzonej hala i chłodnia rybna oraz fabryka lodu. Pozwoli to na normalny rozwój handlu świeżymi rybami morskimi. Przemysł rybny reprezentują narazie na wybrzeżu wędzarnie dostarczające na rynek krajowy wędzone: szproty, śledzie, węgorze, makrele i lososie. Dokładne omówienie tego działu wraz z podaniem adresów wszystkich wędzarni, kalkulacji oraz transportu pozwala na praktyczne wykorzystanie tej publikacji. Rola Wolnego Miasta Gdańska w handlu rybnym (import wyłączny śledzi do Polski) oraz w przemyśle rybnym są przedstawione w końcowym rozdziale.

Całość pozwala na zorientowanie się w całokształcie tego działu naszego życia gospodarczego. Bogaty materiał statystyczny, fotografie i plan hali i chłodni rybnej uzupełniają wydawnictwo.

„GRYF” — Pismo, poświęcone sprawom kaszubsko-pomorskim. Nakładem spółdzielni wydawniczej „Gryf” w Kartuzach. Rok 8 Nr. 1. Październik — grudzień 1931.

W Kartuzach zaczęło wychodzić ponownie zasłużone dla spraw kultury narodowej na Kaszubach czasopismo „Gryf”.

Komitet redakcyjny „Gryfa” stanowią p. p.: Dr. Aleksander Majkowski, Aleksander Labuda, Dr. Władysław Pniewski, i Stanisław Brzeczkowski.

Na treść pierwszego zeszytu składają się następujące prace: 1. Nasz cel i program; 2. Konfederacja barska na Pomorzu — Jan Karnowski; 3. Malarz radości życia (Monografia o Kazimierzu Jasnoch) — Ant. Chocieszyński. 4. Język kaszubski w polskich utworach powieściowych — Dr. Wł. Pniewski. 5. Daniela Chodowieckiego podróż przez Pomorze Kaszubskie — Ks. B. Makowski. 6. Piosenka żeglarska — Ant. Prochenko. 7. Dobrobyt i miłostawa (Poematu cz. III p. t. I sę stało). — Leon Heyke. 8. Pjesnjo sławe: Do wole — J. Trepczik. 9. Z Kaszub i o Kaszubach (kronika). 10. Książki i czasopisma (sprawozdania) i t. d.

Całość podana w pierwszorzędnej szacie graficznej. Z wielkim zainteresowaniem czekamy na dalsze zeszyty.

H. T.

Kalendarz Królowej Korony Polskiej na rok pański 1932. Str. 168. Miejsce Piastowe. Cena 1.50 zł.

Zgromadzenie św. Michała Archanioła, zwane Michaelitami, które zaznaczyło się chlubnie na niwie wychowywania i kształcenia młodzieży sieroczej w Polsce, wydało dorocznym zwyczajem swój kalendarz. Kalendarz ten został poświę-

cony w całości naszemu zagadnieniu morskiemu. Kwestje morskie są w nim oświetlone zarówno pod kątem widzenia beletrystycznym, jak i fachowym. Dobór materiałów i opracowanie stoją na wysokim poziomie. Spotykamy więc szereg nowel i opowiadań, związanych z dziejami naszej marynarki wojennej.

Nowele te napisali barwnie: Zofja Kosak-Szczucka, F. A. Ossendowski i Stanisław Wasylewski. Dział fachowy morski i kolonjalny wyszedł z pod pióra p.p. inż. Juljana Ginsberta oraz Stanisława Koski i Franciszka Łypa. Całość zdobią fotografie z życia naszej marynarki wojennej, wykonane przez

inż. Ginsberta, a na jednej z pierwszych stron widnieje „Hold Pruski“ Matejki. Kalendarz O. O. Michaelitów jest pierwszym w szeregu popularnych wydawnictw kalendarzowych, traktującym o morzu, co należy podnieść z należnym uznaniem.

INŻ. W. HUBERT.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

ZEBRANIE KONSTITUCYJNE OKRĘGU L. M. i K. WE LWOWIE.

W niedzielę dnia 29 listopada 1931 roku odbyło się we Lwowie w sali konferencyjnej Województwa — zebranie konstytucyjne Okręgu Lwowskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W zebraniu tem wzięli udział delegaci Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Województw lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego, oraz samorządowych i organizacji społecznych z pp. wojewodą Rożniewskim i prezydentem miasta Lwowa Drojanowskim na czele. Zarząd Główny L. M. i K. reprezentowali: Sekretarz Zarządu Głównego p. Dr. W. Rosiński i Sekretarz Generalny Ligi p. kpt. T. Cybulski.

Na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie prezesa Oddziału lwowskiego Ligi p. Rektora Niemczyckiego. Funkcje sekretarza pełnił p. kpt. Todt, sekretarz Zarządu Oddziału Lwowskiego.

Pan Rektor Niemczycki objawszy przewodnictwo wygłosił przemówienie, w którym zaznaczył cele i zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej, podkreślając, iż dążeniem organizacji naszej jest mobilizacja szerokich rzesz społeczeństwa polskiego do obrony praw naszych na Bałtyku, krzewienie sportu wodnego wśród starszych i młodzieży, nastawianie społeczeństwa w kierunku pracy dla

morza przez wykorzystanie należyte dróg śródlądowych i portów morskich, oraz do ekspansji handlowej i kolonizacyjnej na tereny zaoceaniczne.

Przemówienie swe p. Rektor Niemczycki zakończył apelem, aby obok kontynuowania programu morskiego poprzeć Zarząd Główny w jego wysiłkach nad realizacją programu zamorskiego Polski.

Z kolei zabrał głos przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi p. Dr. Rosiński, który imieniem władz centralnych Ligi życzył zebranym owocnych obrad, wskazując na konieczność intensywnej akcji Ligi na terenie Małopolski Wschodniej.

Referat organizacyjny wygłosił p. kpt. Todt, podając zebranym projekt regulaminu Okręgu.

W dyskusji, jaka się wywiązała nad referatem, poruszono m. in. sprawę granic okręgu. Wszyscy zebrani zgodzili się na to, że obecnie granice okręgu lwowskiego obejmować powinny wszystkie trzy województwa, a więc: lwowskie, stanisławowskie i tarnopolskie. Reasumując wyniki dyskusji, przewodniczący p. Rektor Niemczycki oświadczył że później, kiedy na terenie województw stanisławowskiego i tarnopolskiego powstanie tyle oddziałów, iż będą w stanie utworzyć samodzielne okręgi, to okręg Małopolski Wschodniej z radością dążyć będzie do decentralizacji prac i poprze organizację takich okręgów.

Ponieważ na terenie Jarosławia Oddział L. M. i K. wykazuje już dzisiaj wielką aktywność, przeto zebrani zdecydowali utworzyć delegaturę Okręgu w Jarosławiu, powierzając jej kierownictwo Oddziałowi Jarosławskiemu, na którego czele stoi p. gen. Wieczorkiewicz.

Po zreferowaniu budżetu okręgu przez p. inż. Trawińskiego — odbyła się dyskusja, po której przyjęto budżet na 6 miesięcy t. j. na czas do 1. 6. 31., jako prowizorium na wspomniany okres.

Przebieg zebrania był nader poważny. Widać, że idea pracy dla Polskiego Morza przenika do społeczeństwa i że nawet na dalekich od tego morza ziemiach Rzeczypospolitej ma ono szczerych i serdecznych miłośników.

R.

ODDZIAŁ ŻEGLARSKI LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W WARSZAWIE.

W dniu 1. X. 1931 r. powstał oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie pod nazwą „Oddział Żeglarski“. — Do Zarządu Oddziału weszli pp.: Inż. Wielisław Nieciegiewicz — prezes, W. Czarnecki — wiceprezes, E. Szczerek — skarbnik, B. Białek — sekretarz — W skład Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Kpt. mar. Stoklasa — przewodniczący, członkowie pp.: M. Nassius, W. Bublewski.



Zebranie organizacyjne okręgu lwowskiego L. M. i K. w dniu 29. XI. 1931. Na ilustracji m. in. widoczni: przewodniczący zjazdu, Rektor Dr. Stanisław Niemczycki, prezes Oddziału Lwów (1), Gen. Br. Wieczorkiewicz Wacław prez. Oddz. Jarosław (2), Prezydent m. Lwowa Drojanowski (3), delegat. Zarz. Gł. L. M. i K. Dr. Wiktor Rosiński (4), Dr. Trawiński Karol, skarbnik Oddz. Lwów (5), kpt. ręk. Wilhelm Todt, sekretarz Oddz. Lwów (6).

LIKWIDACJA ODDZIAŁÓW LIGI M. I K.

Oddział Ligi M. i K. przy Gimnazjum i Seminarjum Związkiem w Kaliszu został zlikwidowany z dniem 1-go grudnia 1931 r., a członkowie jego weszli w skład Oddziału L. M. i K. w Kaliszu.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Państwowym Seminarjum Nauczycielskim Męskim im. Zamorskich w Szczepieszynie został zlikwidowany z powodu niedostatecznej ilości członków. (Z).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W PIŃSKU.

W ramach akcji odczytowej, zorganizowanej przez Wydział Społeczny Kurji Biskupiej w Pińsku, tamtejszy Oddział Ligi urządził cykl odczytów o sprawach morskich i zamorskich Polski, które wygłasza p. por. Basiński. Pierwsze odczyty odbyły się w dn. 8 listopada i 6 grudnia 1931 r. p. t. „Znaczenie morza dla życia państwowego Polski”, oraz „Dostęp Polski do morza w świetle historycznym”. (k).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W LIPINACH.

Dzięki staraniom Oddziału Wystawę Morską w Katowicach zwiedziły 3 wycieczki z Lipin, liczące ogółem 370 uczestników (w czem 140 osób całkowicie na koszt Oddziału). Odczytów publicznych o sprawach morskich Polski Oddział urządził 2, przy czem prelegentami byli członkowie Zarządu Oddziału Dr. Bober i inż. Witoński. — Odczytów wysłuchało 256 osób. (k).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W ZGIERZU.

W dniu 22. XI. 1931 r. Sekretarz Zarządu Głównego Dr. Wiktor Rosiński, wygłosił na zaproszenie Oddziału Ligi w Zgierzu, odczyt p. t. „Przez morza do kolonii”, ilustrowany przezroczkami. — Obecnych było około 150 osób. (k).

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W ZAMOŚCIU.

Oddział Ligi M. i K. po dłuższym okresie stagnacji, od czasu objęcia przewodnictwa przez p. prof. Olę Baley-Sliwowa, objawia coraz większą ruchliwość, prowadząc energicznie akcję propagandową na swoim terenie.

W dn. 25. X. 1931 r. p. Olga Baley-Sliwowa wygłosiła w sali kinoteatru „Stylowy” odczyt publiczny p. t. „Morze i jego znaczenie dla Polski”.

Równocześnie Oddziały szkolne przy Państw. Seminarjum Nauczycielskim oraz Gimnazjum Żeńskim im. M. Kopnickiej urządziły uroczyste Akademje. Ciekawą nowością był wprowadzony w życie w okresie dwutygodnia propagandowego Ligi „Żywy Kurjer”, w którym podawano codziennie na terenie obu szkół najciekawsze wiadomości z zakresu polskich spraw morskich i kolonjalnych. Pożyteczną tę formę propagandy wartoby było wprowadzić w życie w pozostałych Oddziałach szkolnych Ligi.

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W INOWROCŁAWIU.

Niezależnie od uroczystości w Inowrocławiu, tamtejszy Oddział Ligi M. i K. zorganizował w dn. 15. X. 1931 r. uroczysty obchód w sali „Parku Miejskiego” w Gniewkowie, na który złożyły się: koncert orkiestry Tow. Powstańców i Wojaków, żywy obraz - apoteoza panowania Polski nad Bałtykiem, pieśń „Nasz Bałtyk” w wykonaniu chóru „Paderewski”, deklamacja uczeń tamtej-

szej szkoły powszechnej oraz referat p. sędziego Niedźwieckiego p. t. „Pomorze”. Akademję zakończyło zbiorowe odśpiewanie przez zebrana publiczność „Roty”.

Należy podkreślić życzliwość i obywatelskie stanowisko p. Kutznera, Starosty Powiatowego w Inowrocławiu, otaczającego opieką poczynania Ligi na tamtejszym terenie. (k).

MANIFESTACJA MORSKA W RZESZOWIE.

W dn. 18. XI. 1931 r. Tymczasowy Zarząd Oddziału Ligi zorganizował w Rzeszowie imponującą manifestację morską. Po uroczystej sumie w kościele katedralnym, w czasie której podniósł kazanie wygłosił Ks. Stefański, ze stopni pomnika Kościuszki przemówił do zgromadzonych na rynku tłumów publiczności Dyr. Państwowego Seminarjum Nauczycielskiego p. Welnowicz. Płomienne to przemówienie o znaczeniu ziemi pomorskiej dla Polski spotkało się z żywym aplauzem słuchaczy. Po odśpiewaniu „Roty” zebrani udali się pochodem przed Starostwo. W pochodzie zwracała uwagę grupa uczniów szkoły im. św. Jadwigi, ubrana w stroje marynarskie, niesąca symboliczną złotą kotwicę z napisem „Morze to potęga Polski”. Prezesem Oddziału Ligi M. i K. w Rzeszowie jest p. Sędzia Śmietana.

Niezależnie od tego Oddziały szkolne Ligi M. i K. w Rzeszowie urządziły w dn. 11. XI. 1931 r. uroczystą akademię, oraz w dn. 17 i 18. XI. przedstawienie na rzecz Ligi. (k).

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W BYDGOSZCZY.

W dn. 15. XI. 1931 r. odbyło się zebranie propagandowe Ligi M. i K. w Porodowie, urządzone staraniem Oddziału w Bydgoszczy. Do zebranej w liczbie do 500 osób publiczności wygłosił odczyt p. t. „Polskie zagadnienie morskie” p. inż. Mysłakowski. Następnie zebrani uchwalili założyć na miejscu Oddział Ligi M. i K., wybierając tymczasowy Zarząd w składzie po.: Burmistrz Wawrzyniak, Szrajber, rektor Augustyn oraz Szrajbrowska. (k).

Z ŻYCIA ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W STANISŁAWOWIE

W dn. 18. X. 1931 r. Oddział Ligi M. i K. w Stanisławowie, w szczerne zapelnionej publiczności i młodzieżą szkolną na sali Polskiego Związku Kolejowców zorganizował poranek morski z następującym programem:

1) zagajenie Prezesa, 2) koncert orkiestry noczowej, 3) odczyt prof. Hargesheimera o. t. „Historja dostępu Polski do morza”, 4) odśpiewanie „Roty”.

DWUTYDZIEŃ PROPAGANDOWY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W ZAWIERCIU.

Niezależnie od odczytu delegata Zarządu Głównego kdr. G. Piotrowskiego, ruchliwy Oddział Ligi M. i K. w Zawierciu zorganizował w okresie dwutygodnia propagandowego Ligi szereg odczytów szkolnych, akademię morską w miejscowym Seminarjum Nauczycielskim Żeńskim oraz wycieczkę młodzieży szkolnej na Wystawę Morską do Katowic (k).

TYDZIEŃ MORSKI W PŁOCKU.

W okresie od 22 do 29 listopada 1931 roku odbył się w Płocku, urządony staraniem Hufca Harcerskiego Męskiego, Tydzień Morski i Kolonjalny. Na bogaty i urozmaicony program tygodnia złożyły się: pogadanka dla młodzieży szkol-

nej, członka Zarządu Głównego Ligi M. i K. p. Fr. Łypa p. t. „Życie Polaków w Afryce i w Ameryce Południowej”, oraz odczyt dyskusyjny tegoż prelegenta dla starszej publiczności p. t. „Zagadnienia kolonjalne” wreszcie pokazy filmów morskich. Na zakończenie tej ze wszechmiar udatnej imprezy odbyło się w dniu 29. XI. publiczne zebranie członków Ligi, na którym uchwalono wznowić prace tamt. Oddziału, zawieszane przed rokiem, z powodu zdekompletowania Zarządu.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA NA POLESIU.

W dn. 16 listopada 1931 r. delegat Zarządu Głównego p. Knauff wygłosił w Brześciu n/Bugiem 2 odczyty dla młodzieży miejscowych szkół średnich i powszechnych, ilustrowane filmami morskimi. Odczyty zorganizował Poleski Oddział Ligi M. i K. w porozumieniu z kuratorjum.

Tegoż samego dnia p. Knauff wygłosił odczyt o morzu polskiem w sali świetlicy 82 p. p. dla żołnierzy tegoż pułku.

W dniu 18. XI. delegat wygłosił odczyt w Prużanie, zorganizowany przez miejscowy Oddział Ligi przy Państwowym Seminarjum Nauczycielskim. Po odczycie odbyło się w sali Starostwa pod przewodnictwem p. Starosty Bukowskiego zebranie obywatelskie, na którym jednogłośnie uchwalono powołać do życia Oddział Ligi M. i K. w Prużanie.

Dn. 19. XI. p. St. Knauff wygłosił w Kossowie 2 odczyty, ilustrowane przezroczkami Gdwni i terenów kolonjalnych, dla młodzieży szkolnej, oraz licznie przybyłego miejscowego społeczeństwa z p. Starostą pow. Dr. Wolktem na czele. Po odczycie jeden z przybyłych gości, podziękowawszy w serdecznych słowach prelegentom za wygłoszenie odczytu i przybycie do Kossowa, wezwał zebranych do zapisywania się na członków Ligi M. i K. oraz do założenia Oddziału Ligi w Kossowie. Akcją tą zajął się p. dyr. Jadach.

Dn. 22. XI. delegat Zarządu Głównego przybył do Telechan, bardzo serdecznie powitany i przywzety przez członków miejscowego Oddziału Ligi, z prezesem inż. Wędrzańskim na czele, wygłaszając tego dnia w sali gminy odczyt p. t. „Przez morza do kolonii”, ilustrowany filmami morskimi. Położony na uboczu, nad kanałem Osińskiego, liczący stosunkowo małą liczbę członków Oddział Ligi M. i K. w Telechanach rozwija bardzo pozytywną działalność, szerząc w miejscowym społeczeństwie zamiłowanie do sportów wodnych oraz znajomość spraw polskiego morza. (k).

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY LIGI M. I K.

Oddział w Suwałkach. — Dnia 24 października 1931 r., staraniem Państwowego Seminarjum Nauczycielskiego Żeńskiego im. Józefy Joteyko, powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Suwałkach. — W skład Zarządu weszli pp.: Dyr. Bronisława Bartoszewiczówna, W. Tomczakówna, W. Majewska, A. Koliemłówna, J. Witkowska, I. Łukawska. Nowopowstały Oddział Ligi M. i K. w Suwałkach zamierza rozszerzyć swą działalność na teren całego miasta Suwałk i przyjmować członków także z poza Seminarjum Nauczycielskiego. — (Z).

Oddział w Rzeszowie. — W dniu 18 listopada 1931 r. zalegalizowany został przez Zarząd Główny Ligi M. i K. Oddział Ligi M. i K. w Rzeszowie, powołany do życia staraniem Oddziału w Jaro-



Fragment manifestacji morskiej w Rzeszowie.

slawiu. — W skład Zarządu weszli pp.: Dr. Śmietana — przewodniczący, Płk. Rudolf Kaleński — zastępca przewodniczącego, Dyr. Michalik — Skarbnik, Mjr. Ciepeliowski — Sekretarz, członkowie pp.: Prof. Dim, Inż. Zachariasiewicz, Ppłk. Jędrzychowski, Nacz. st. kol. Klein, Starosta Dr. Friedrich, Dyr. Prof. Świda, kpt. Magdziarz, zastępcy pp.: P. Pietraszek, P. Aksamit i Kulpińska. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali pp.: Prof. Łabaj, kpt. Głód, Sz. Wang. — (ż).

Oddział w Przemysłu. — Staraniem Oddziału Ligi M. i K. w Jarosławiu założony został w dn. 6. X. 1931 r. Oddział Ligi M. i K. w Przemysłu. W skład Zarządu Oddziału weszli p.: Dyr. Dr. Jan Zaczek — przewodniczący, Płk. Langer — wiceprezes, Kpt. Dypl. Klepaczek — Skarbnik, Mgr. Edward Heil — Sekretarz, zastępcy pp.: Prof. Oleksiewicz, Dyr. Adamowski, ppłk. Majkowski. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Dyr. Jana Smółkę, kpt. Zająca, Dyr. Praczyńskiego. — Jako Delegat Okręgu wszedł do Zarządu p. mjr. Jan Dyszkiewicz. — (ż).

Oddział III im. Jana z Kolna w Warszawie. — W dniu 15 listopada 1931 r. powstał Oddział III im. Jana z Kolna w Warszawie. W skład Zarządu weszli pp.: Ludwik Maciejec — prezes, Władysław Maksymowicz — I-szy wiceprezes, Zofia Sliwówna — II-gi wiceprezes, Jadwiga Filanowiczowa — Sekretarz, Władysław Leżański — Skarbnik, Marja Mroczkowska — zastępca Skarbnika; Członkowie Zarządu pp.: Jan Gromniak, Franciszek Marciniak, Zygmunt Malanowski, Jan Cwynar, Jadwiga Leszczyńska. Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Inż. Stefan Owczyrski, Jadwiga Rudnicka, Maksymilian Trotz. — (ż).

Oddział w Prużanie. — W dniu 18 listopada 1931 r. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Prużanie. — W skład Zarządu weszli pp.: Mikołaj Rozanow, Mieczysław Dorant, Seweryn Blocki, Dominik Gregorowicz, Julian Hemeniuk, Konstanty Kropiwnicki, Antoni Dzięgielewski. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Aleksandra Musiewicz.

Władysława Panka, Kazimierza Zakrzewskiego. — (ż).

Oddział w Szubinie. W dniu 12 września r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Szubinie, w skład Zarządu którego weszli p.: Dyr. Namysłowski — prezes, Dyr. Bielski — wiceprezes, Stefan Kłodziński — sekretarz; członkowie Zarządu p.: Dyr. Kwiatkowski, Mjr. Malczewski, Kierownik Soltysik, por. Paluszkiewicz i Insp. Rudawski.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Nowak, Cerkaski i Dębicki.

Z Oddziału w Sarnach. Celem zapoczątkowania i rozwinięcia w Sarnach sportu wioślarskiego, Zarząd Oddziału L. M. i K. zakupił w lecie roku ubiegłego 2 łodzie sportowe. W grudniu r. ub. Oddział zorganizował szereg imprez propagandowych. Z uznaniem należy podkreślić akcję propagandową na terenie powiatu Sarneńskiego, dzięki której zdołał Oddział zwerbować na członków Ligi M. i K. wszystkie gminy miejskie i wiejskie powiatu.

W sprawie należenia oficerów do Ligi M. i K. Wobec stwierdzonych, licznych nieporozumień, wynikłych skutkiem zmiany nazwy „Ligi Morskiej i Rzecznej” na „Ligę Morską i Kolonjalną” zawiadamiany, że Ministerstwo Spraw Wojskowych, pismem z dn. 21.X. 1931 r. Nr. 0300-Og na podstawie § 9 P. S. 325-583 „o należeniu oficerów do Towarzystw i Związków” zezwoliło oficerom służby czynnej i w stanie spoczynku na należenie do „Ligi Morskiej i Kolonjalnej”.

KOŁA PRZYJACIÓŁ MORZA POLSKIEGO W AMERYCE.

Koło Przyjaciół Morza Polskiego „Import” w Philadelphji. W jesieni 1931 r. powstało Koło Przyjaciół Morza Polskiego „Import” w Philadelphji; w skład Zarządu Koła weszli pp.: Ks. E. Bęczewski — Prezes, Stanisław Skarbowski — Wiceprezes, Wincenty Fabierkiewicz — Sekretarz i Skarbnik, K. L. Gąsowski — Sekretarz finansowy. — (ż).

Koło Przyjaciół Morza Polskiego Nr. 1 w Bronx. — W jesieni 1931 r. powsta-



Fragment manifestacji morskiej w Rzeszowie. Grupa dziewczynek ze szkoły im. św. Jadwigi, ubrana w stroje marynarskie z symboliczną złotą kółką.

ło Koło Przyjaciół Morza Polskiego Nr. 1 w Bronx (zachodnia część Nowego Yorku); w skład tymczasowego Zarządu weszli pp.: Stefan Nowicki — Prezes, F. K. Hoinowski — I-szy Wiceprezes, Z. Rogiński — II-gi Wiceprezes, I. Ruciński — Sekretarz Prot., W. Olszewski — Sekretarz Finans., J. Sagan — Kasjer, Rachmistrze pp.: J. Łuniewski i T. Wysocki. — (ż).

Koło Przyjaciół Morza Polskiego przy Katedrze Wszystkich Świętych w Chicago. W jesieni 1931 r. powstało Koło Przyjaciół Morza Polskiego przy Katedrze Wszystkich Świętych w Chicago. Skład Zarządu nie został jeszcze ustalony. — (ż).



Manifestacja morska zorganizowana przez Oddział K. M. i K. w Rzeszowie. Do zebranych na rynku tłumów przemawia ze stopni pomnika Kościuszki, dyr. seminarjum Nauczycielskiego, p. Wołowicz.



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

O POLITYKĘ EMIGRACYJNĄ

Rok 1931 zaznaczył się bardzo poważnymi ograniczeniami terenów, na które możemy kierować nadmiar naszego przyrostu naturalnego.

Dane statystyczne za 9 miesięcy r. u. wykazują, że w tym okresie wyemigrowało z Polski ogółem 69.673 osoby, a powróciło do kraju w tymże czasie 38.767 osób. W rezultacie więc odpływ naszej ludności zagranicę wyniósł tylko 30.906 osób.

Tymczasem w okresie 9 miesięcy roku 1930 wyjechało z Polski 194.837 osób, a powróciło do kraju 27.771 osób, czyli na czysto odpływ ludzki wynosił 167.066 osób.

Porównując okres 9-miesięczny r. u. z tym samym okresem r. 1931, widzimy, że w roku 1931 emigracja z Polski kilkakrotnie się skurczyła. Jak wiadomo — głównym powodem tego spadku jest kryzys światowy i rosnące — jak lawina — bezrobocie.

Jakie zatem należałoby wyciągnąć wnioski z tego wysoce niekorzystnego dla nas układu stosunków na światowych rynkach pracy?

A zatem, czy powinniśmy być zadowoleni, czy też nie — z wytworzonej sytuacji?

Możnaby wprowadzić bez głębszego wnikania w istotę sprawy, sądzić, że dobrze się dzieje, iż liczba emigracji z Polski spadła i że nie potrzebujemy już tak, jak w latach poprzednich wysłać zdrowych i silnych ludzi na tułaczkę. Kiedy jednakże zdecydujemy się patrzeć na sprawę po męsku i uświadomimy sobie, że zatamowanie emigracji powiększa w kraju kryzys ekonomiczny to wówczas musimy stwierdzić obiektywnie, iż ten mały stosunkowo odpływ ludzi z kraju ma szereg stron ujemnych.

Należy jasno i wyraźnie sobie powiedzieć, że lepiej jest, kiedy Polak wyjeżdża z kraju, aby na obczyźnie znaleźć utrzymanie — aniżeli wówczas, gdy pozostaje w Polsce po to tylko, aby cierpieć niedostatek, a nawet w większości wypadków nędzę.

Zupełnie inaczej przedstawiałaby się dzisiaj w Polsce sprawa bezrobocia, gdyby wyjechało z kraju nie 30 tys., a n. p., jak w roku poprzednim 167 tys. ludzi.

Odpowiednie rozlokowanie naszej emigracji nie jest, oczywiście, zadaniem łatwym. Cały świat odczuwa nadmiar ludzi do pracy i niema dziś kraju, któryby mniej lub więcej nie borykał się z bezrobociem. Nawet takie państwa, jak Francja i Szwecja, które pod kilku jeszcze miesiącami wolne były od plagi bezrobocia — dzisiaj zostały nią dotknięte.

Jakie więc może się nasuwać rozwiązanie tego piekącego problemu? Co należałoby przedsięwziąć, aby odciążyć kraj od nadmiaru — przyrostu naturalnego (w roku 1930 przyrost ludności w Polsce wynosił 526 tys. głów)?

Zagadnieniu temu kraj nasz powinien i musi poświęcić specjalną uwagę. Trzeba bowiem pamiętać, że w roku 1930 mieliśmy 17 promille przyrostu naturalnego i że następne lata bynajmniej nie zapowiadają obniżenia tego przyrostu ludności, a wręcz przeciwnie powiększenie.

Musimy zatem przedewszystkiem dążyć do uzyskania terenów pod wolną i nieskrępowaną ekspansję ludzką. Tereny zaś takie znajdują się tylko jeszcze w krajach zamorskich.

Niepodobna się łudzić, że lata najbliższe przyniosą rozszerzenie euro-

pejskiego rynku pracy. Iluzoryczna byłaby także nadzieja, że ponownie rozpocząć się może w niedalekiej przyszłości emigracja zarobkowa do krajów pozaeuropejskich. Wytworzyła się wszędzie tego rodzaju sytuacja w produkcji, że przez szereg lat radykalnie poprawić się nie może.

Europa jest przeludniona. W porównaniu z krajami zaoceanicznymi — kraje europejskie posiadają kilkadziesiąt razy większą gęstość zaludnienia. Natomiast tereny południowo amerykańskie, czy afrykańskie (nadające się w wielu okolicach dla osadnictwa białego człowieka), nie są wyzyskane i posiadają olbrzymie wolne przestrzenie.

Zważywszy, że w krajach zamorskich, mało zaludnionych, szczególnie przybysz-rolnik ma możliwość stworzenia sobie samodzielnego warsztatu pracy — dojdzie się do przeświadczenia, iż najlepszym wyjściem ze skomplikowanej dzisiejszej sytuacji populacyjnej wielu narodów europejskich, jest właśnie kierowanie nadmiaru przyrostu naturalnego poza Europę.

Linją przewodnią tej polityki powinna być: koncentracja Polaków na obczyźnie i konsolidacja akcji kolonizacyjnej na terenie Polski.

Fundusze na ten cel muszą się znaleźć. Sprawa jest zbyt ważna i zbyt doniosła dla naszej przyszłości gospodarczej i narodowej.

Skoordynowane wysiłki Państwa i społeczeństwa mogą tylko przynieść całokształtowi polskiego gospodarstwa narodowego olbrzymie wprost korzyści.

DR. W. ROSIŃSKI.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI M. i K. W AMERYCE

Ostatniego dnia sierpnia minionego roku odjechała z Gdyni na statku „Kościuszko” delegacja polska, wysłana na Sejmy organizacyj polskich w Ameryce, oraz częściowo na różne uroczystości amerykańskie, a przede wszystkim na zjazd Legjonu Amerykańskiego w Detroit.

Na czele delegacji stanął gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Podróż na statku „Kościuszko”, to przebite spędzenie jedenastu dni na morzu. Lepszego odpoczynku nie można sobie nawet wyobrazić. Niesłychanie troskliwa opieka Kapitana Borkowskiego, grzeczność oficerów i załogi, a przytem wytworna i zdrowa kuchnia, sprawiają, że pasażerowie już od pierwszego dnia czują się, jak u siebie w domu i dobierają się gromadkami, aby wesołością odpędzić widmo choroby morskiej.

Przy stole kapitańskim siada obok gen. Dreszera naczelnik wydziału żeglugowego Min. Przemysłu i Handlu, p. Roskowski, oraz rodzina amerykańskiego milionera, pana King-Conn, który rozkochał się w atmosferze, panującej na Linji Polskiej i zapowiedział, że nigdy inną linją do Europy nie pojedzie. Rzeczywiście dla takiego Amerykanina, znudzonego sztywnością anglosaską, swobodna atmosfera polska, to coś nowego, czego się nie zapomina do końca życia.

Szybko, może nawet za szybko minęły dni podróży przez ocean przy wspaniałej pogodzie. Dnia 12 września wylądowaliśmy w New-Yorku. Na doku brooklyńskim uroczyste powitanie generała Dreszera



P. Gen. G. Orlicz-Dreszer na Sejmie Zjednoczenia Polsko-Rz. Katolickiego w Detroit. Stoją od lewej p. p. Stefan Lenartowicz, dyrektor Rady Org. Polaków zagranicą miejscowy Ks. Proboszcz, poseł Gettel, Konsul R. P. Byszewski, Gen. G. Orlicz-Dreszer, prezes Zjednoczenia Polsko-Rz. Katolickiego Olejniczak.

przez Polonję i Amerykanów. Młotki dzieci szkolne w kostjumach krakowskich, weterani polscy i amerykańscy, organizacje społeczne i polityczne — wszystko to zebrało się tłumnie, aby powitać jednego z pierwszych żołnierzy Rzeczypospolitej.

Od tej chwili skończyły się dni miłego wypoczynku, a zaczęła się mozolna praca, trwająca nieraz do 20 godzin na dobę. Bezustanne rozjazdy koleją, automobilem, czy aeroplanem, ciągłe konferencje, przemowy, zjazdy, parady, ćwiczenia wojskowe na lądzie i w powietrzu, cały szereg wizyt urzędowych —

oto co czekało Generała, który tylko drobną część czasu mógł poświęcić na wiedzanie osobliwości nowego świata.

Tak minął czas do 5 listopada; w którym to dniu szereg uroczystości, związanych z przyjazdem znakomitego Gościa z Polski, zakończył się wielkim wiecem polskim w New Yorku i bankietem, urządzonym przez „Złączone Komitety Piłsudskiego”. Następnego dnia znalazł się Generał na statku „Pułaski”, odpływającym do Gdyni.

Wtedy dopiero można było sobie zdać sprawę z olbrzymiej pracy, jakiej dokonała delegacja z Polski w tak krótkim czasie. Udział w Sejmach „Związku Narodowego Polskiego”, „Zjednoczenia Polsko Rzymsko-Katolickiego”, „Związku Polek”, „Polskiej Spójni Narodowej”, cały szereg konferencyj w sprawach eksportu i importu, kilkanaście wielkich manifestacyj amerykańskich i polsko-amerykańskich, przyczyniających się w wysokim stopniu do wzmocnienia przyjaźni Polski ze Stanami Zjednoczonymi, stałe, zacięte podkreślanie nieugiętego stanowiska Rzeczypospolitej w sprawie Pomorza, serdeczne podejście do rzeczy, łączących Polonję amerykańską z Macierzą i tyle jeszcze, tyle różnych posunięć, wiadomości dziennikarskich i pogadarek z rodakami.



Na pokładzie s/s „Kościuszko” w drodze do Ameryki. Stoją od prawej pp.: Gen Orlicz-Dreszer, i oficer s/s „Kościuszko” J. Prozulski i naczelnik Wydziału Żeglugowego w Min. Przem. Handlu p. F. Roskowski (z sekretansem).

Gdyby to wszystko miało odbywać się w normalnym tempie, potrzeba byłoby co najmniej pół roku, a tak musiało się sprawy te załatwić w kilka tygodni.

Teraz dopiero, już po ukończeniu tej tury po całych Stanach Zjednoczonych, odbywanej w arcy-amerykańskim tempie, przyszła kolej na znużenie i na odpoczynek, dobrze zasłużony. Po drodze zwiedziło się Halifax i Kopenhagę, gdzie „Pułaski” przystanął na parę godzin. Dnia 11 listopada, w pośrodku drogi, wypadło święto Niepodległości

Ojczyzny. Urządzono na pokładzie statku piękną uroczystość, w czasie której przemawiali gen. Dreszer, dr. Harbut, prez. Stapiński, dr. Łukaszkiewicz i kapitan statku, Stanekiewicz. Obiad i bal kapitański zakończył miłą uroczystość na oceanie. Potem płynęliśmy już wzdłuż brzegów szkockich, norweskich i duńskich. Rankiem dnia 18 listopada obudziliśmy się już w Gdyni.

Na pokład przybyli oczekujący Generała w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, p. p. kpt. T. Cybulski i dr. W. Rosiński. Z wybrzeża wi-

tała „Pułaskiego” orkiestra marynarki wojennej, szereg dostojników i wielki tłum publiczności. Cały dzień przeszedł na powitaniach i opowiadaniach dorywczych. Wieczorem gen. Dreszer z małżonką, oraz z gronem przyjaciół przybyłych do Gdyni na jego powitanie, bawił u pp. Tetzlaffów, skąd już prosto udano się na dworzec. Na drugi dzień rano witali Generała na dworcu warszawskim liczni wojskowi i członkowie Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

C. ŁUKASZKIEWICZ.

POBYT P. GEN. G. ORLICZ-DRESZERA W CHICAGO

Niesposób jest opisać szczegółowo i dokładnie całego przebiegu pobytu w Ameryce prezesa Zarządu Głównego naszej organizacji p. Generała G. Orlicz-Dreszera, wszystkich uroczystości z tym pobytom związanych, mów, powitań, przejazdów z miasta do miasta, słowem tej całej kilkutygodniowej, niezmiordowanej akcji, którą Generał wziął na swe barki. Jak wyteżona była to praca i jakie miała ona znaczenie dla naszego Państwa najlepiej świadczyć może następujący list, jaki redakcja „Morza” otrzymała z Chicago o 3-dniowym pobycie gen. Dreszera w tem mieście.

„Dnia 10 października b. r. przybył do Chicago na zaproszenie polskich amerykańskich organizacji p. General Orlicz-Dreszer, w celu uczestniczenia w obchodzie Pułaskiego oraz odwiedzenia tutejszej Polonii.

Władze amerykańskie, zarówno wojskowe jak i cywilne, tak federalne jak i miejskie, oddały p. Generalowi Dreszerowi, jako delegatowi Marszałka Piłsudskiego i Armji Polskiej, wyjątkowe honory, okazywane tylko w ważnych wypadkach i nie ominęły żadnej okazji, aby wyrazić nie tylko szacunek należny dostojnemu gościowi, ale też i podkreślić uczucia sympatji, które niewątpliwie społeczeństwo amerykańskie żywi dla Polski.

Wychodźstwo nasze z drugiej strony pośpieszyło zaznaczyć, i tym razem, żywiołowe przywiązanie, jakie ma dla Macierzy oraz głęboką cześć i szczerą miłość dla osoby odnowiciela naszego Państwa, którego p. General Orlicz-Dreszer tak godnie tu reprezentował.

Program przyjęcia p. Generała został ułożony i uzgodniony przez specjalny Komitet, wybrany przez delegatów wszystkich polskich organizacji i towarzystw w Chicago. Na czele Komitetu, jako przewodniczący honorowy, został wybrany Konsul Generalny R. P. p. Tytus Zbyszewski a jako honorowi wiceprzewodniczący prezosi czterech największych organizacji; prezesem czynnym wybrano Dyrektora Cel, p. Antoniego Czarneckiego najwyższego urzędnika federalnego w Chicago. Na inne agendy i subkomitety wybrano przedstawicieli różnych organizacji. Wybór tego Komitetu zasługuje

pod tym względem na specjalne podkreślenie, że bodaj poraz pierwszy zostało zorganizowane na terenie chicagowskim wspólne ciało ad hoc, obejmujące przedstawicieli wszystkich polskich organizacji.

P. Antoni Czarnecki reprezentował w Komitecie równocześnie władze federalne i był łącznikiem ze sferami amerykańskimi.

Zaraz po przybyciu do Chicago p. General Orlicz-Dreszer został powitany na dworcu kolejowym przez Prezydenta Miasta p. Cermaka, Szefa protokołu („official greeter”) p. Gaw, przedstawiciela władz federalnych p. Czarneckiego, reprezentanta władz wojskowych, członków komitetu przyjęcia, przedstawicieli polskich organizacji i tłumy rodaków. Po przedstawieniu obecnych p. General wraz z p. Pułkownikiem Ryszankiem udał się w towarzystwie Konsula Generalnego R. P., Prezesa Komitetu p. Czarneckiego i szefa protokołu, do Palmer House, w którym został przygotowany dla Generała i Pułkownika Ryszanka specjalny apartament, t. zw. President Suite.

O godzinie 10-ej rano odbyło się w niezwykle podniosłym nastroju oficjalne przywitanie p. Generała w Konsulacie Generalnym R. P. w świeżo wynajętym budynku, wobec przedstawicieli wszystkich polskich organizacji. Słowa przywitania wypowiedział p. Konsul Gen. Zbyszewski i prezes Komitetu przyjęcia p. Czarnecki.

Następnie p. General złożył wieńce przy pomniku Kościuszki i Lincolna oraz złożył wizytę Mayorowi Miasta p. Cermakowi. W południe przybył p. General w towarzystwie Konsula Zbyszewskiego i p. Czarneckiego do Portu Sheridan pod Chicago, gdzie przywitany został salwami armatnimi. Po oddaniu honorów przez oddziały wojskowe, odbyło się śniadanie w rezydencji Generała Parkera, Dowódcy VI Korpusu.

Wieczorem, w obiedzie na cześć p. Generała w mieszkaniu Konsula Zbyszewskiego uczestniczyli między innymi p. p. Charles Dewey, Pułkownik Burt, p. Antoni Czarnecki, p. Szymczak, wiceprezydent Chicago.



Powitanie p. Gen. G. Orlicz-Dreszera na dworcu w Chicago przez Mayor miasta p. Cermaka.

Po obiedzie odbył się raut w Midland Club dla kolonii polskiej.

Następnego dnia, w niedzielę 11 października, odbyły się uroczystości ku czci Kazimierza Pułaskiego. Dzień ten został dekretem Prezydenta Hoovera wyznaczony jako święto narodowe amerykańskie, t. zw. „Pułaski Day”.

Rano odbyło się w kościele Sw. Trójcy uroczyste nabożeństwo przy udziale licznie zebranych reprezentantów wszystkich polskich organizacji, towarzystw i klubów, oraz olbrzymich tłumów rodaków. Podniosłe, niezwykle patriotyczne kazanie wygłosił ksiądz Sztuczko, podnosząc miłość wychodźstwa do Macierzy i oddanie dla sterników naszego Państwa, oraz konieczność łączności i współpracy naszego wychodźstwa dla dobra całego Narodu. Po nabożeństwie zebrane rzesze odśpiewały przed kościołem hymn narodowy i „Pierwszą Brygadę”.

W południe odbyły się w Palmer House śniadanie, w którym wzięli udział wybitni przedstawiciele świata amerykańskiego i Polonji.

Następnie p. Generał Dreszer wziął udział w głównym obchodzie ku czci Generała Pułaskiego, który się odbył popołudniu w wielkim gmachu federalnym w Chicago. Obchód odbył się pod przewodnictwem p. Charles Dewey'a, przy udziale kilku tysięcy obecnych. Wszystkie przemówienia były podawane przez mikrofon. W obchodzie uczestniczyli: Generał Parker, Senator Hamilton Lewis, Mr. Chancey, Mr. Cormick, przedstawiciel miasta, kontroler p. Szymczak, prezesi największych organizacji polskich w Ameryce, p. Antoni Czarnecki, który był głównym organizatorem całego obchodu etc.

Przemówienie p. Generała Dreszera, tłumaczone przez p. Czarneckiego na język angielski, zrobiło głębokie wrażenie i było przyjęte przez zebranych owacyjnie.

W czasie uroczystości Generał Dreszer złożył wieniec pod tablicą pamiątkową ku czci Pułaskiego. Na szarfię wienca widniał napis „His spirit is the spirit of the Polish Army”.

Wrażenie z obchodu Pułaskiego było bardzo silne i głębokie, tak dla Polonji, jako też dla świata amerykańskiego i obecność Generała Dreszera przyczyniła się do tego w wybitny sposób.

Tego samego dnia zwiedził Generał Dreszer budynki Wystawy Chicagowskiej na zaproszenie Dyrekcji Wystawy.

Wieczorem odbyła się wieczornica wojskowa, która zebrała kilkaset wojskowych Polaków z różnych formacji, wraz z rodzinami.

Wieczornica odznaczała się niezwykle ciepłym i serdecznym nastrojem i była dowodem wielkiego przywiązania byłych wojskowych do Polski. Świadczyły o tem liczne przemówienia i toasty wygłoszone, na które odpowiedział w zakończeniu Generał Dreszer wielką mową, przyjętą burzą oklasków. Wielka ta, jedyna w swoim rodzaju, uroczystość, która się przeciągnęła do późnej godziny wieczornej, zakończona została odśpiewaniem pieśni narodowych i „Pierwszej Brygady”.

W poniedziałek 12 października p. Generał Dreszer, w towarzystwie p. Konsula Gen. Zbyszewskiego oraz Majora Wojsk Amerykańskich, wyjechał do Culver. Indiana, w celu zwiedzenia Akademii Wojskowej.

Przy wejściu do Akademii Generał został przywitany salwą armatnią, poczem



P. Gen. G. Orlicz-Dreszer w Chicago. Stoją od lewej Ks. Proboszcz Sztuczko, prezes Zarz. Gł. Związku Narodowego p. Romaszkiwicz, prezeska Zw. Polek p. Napieralska, Konsul Gen. R. P. p. Zbyszewski, Prezes Zjedn. Polsko-Rz. Kat. p. Olejniczak, dyr. cel p. Czarnecki.

w towarzystwie Generała Gignilliat, Komendanta Szkoły, zwiedził budynki i Zakłady Akademii. W głównym refektarzu p. Generał przemówił do wszystkich kadetów, zaznaczając związek łączący Armię Polską z Armią Amerykańską oraz ducha wolności i sprawiedliwości, który ożywia Armię Polską. Generał Gignilliat przy tej sposobności ogłosił kadetom, że na cześć Generała Dreszera wszystkie kary zostają darowane kadetom.

Po śniadaniu w mieszkaniu Generała Gignilliat, odbyła się wielka parada wojskowa piechoty, kawalerji i artylerji oraz popisy wojskowe. Podczas parady p. Generał Dreszer dokonał dekorowania Generała Gignilliat komandorją orderu Polonia Restituta, przyznanego w swoim czasie Generalowi Gignilliat.

Na pamiątkę pobytu Generała w Culver, posadził p. General Dreszer, na prośbę Komendanta Akademii, jedno drzewko. Pierwsze drzewko w parku Akademii zostało zasadzone przez Generała Pershinga.

Wieczorem tegoż dnia wydał p. Charles Dewey obiad na cześć p. Generała w swojej rezydencji, w którym to obiedzie uczestniczyło kilka osób z najwyższych sfer amerykańskich.

We wtorek 13 października p. Generał Dreszer zwiedził najstarszą szkołę średnią w Chicago, Kolegium św. Stanisława, witany serdecznie przez kierowników instytucji oraz ks. Ligmana. Krótkie przemówienie p. Generała do młodzieży, zebranej w sali gimnastycznej, zostało entuzjastycznie przyjęte.

W południe odbyło się śniadanie u Konsula Zbyszewskiego w którym uczestniczyli przedstawiciele wszystkich wiel-

kich polskich organizacji w Chicago, a więc: Cenzor Świetlik, Prezes Romaszkiwicz, Prezes Olejniczak, Prezeska p. Napieralska. Na słowa pożegnalne Kierownika Placówki oraz Przedstawicieli Organizacji, odpowiedział p. Generał Dreszer bardzo pięknym i głębokim przemówieniem, w którym ujął w znakomity sposób zadania przyszłe wychodźstwa i jego ustosunkowanie się do Macierzy.

Znaczenie i wyjątkowy charakter tego śniadania pożegnalnego zostało podniesione przez naszą prasę, ze względu na wzięcie udziału w niem przedstawicieli trzech wielkich polskich organizacji, co było novum na tutejszym terenie.

Popołudniu odbyła się w Konsulacie R. P. konferencja p. Generała Dreszera z przedstawicielami Stowarzyszenia Polsko-Amerykańskich Kupców i Przemysłowców. Konferencja ta, na której wypowiedziano kilka bardzo interesujących przemówień i uwag, oraz wymiana zdań, która się odbyła, przyczyniła się niewątpliwie w przyszłości do wzmocnienia naszej ekspansji gospodarczej w Stanach Zjednoczonych.

Wieczorem, przed wyjazdem, przyjął p. General Dreszer przedstawicieli prasy amerykańskiej, którym udzielił bardzo interesującego wywiadu, ogłoszonego na drugi dzień w pismach amerykańskich.

W zakończeniu musimy zaznaczyć, że wizyta p. Generała Dreszera miała olbrzymie znaczenie pod wieloma względami i może być uważana jako udana pod każdym względem. Należy ona bezwarunkowo do najlepszych i najskuteczniejszych imprez naszych na polu propagandy w ostatnich czasach na tutejszym terenie”.

LIGA	MORSKA	I	KOLONJALNA	—	głosi hasła wzmoczenia polskiej ekspansji gospodarczej i kulturalnej poza granicami kraju.
LIGA	MORSKA	I	KOLONJALNA	—	walczy o zdobycie terenów pod nieskrępowaną polską ekspansją ludzką.
LIGA	MORSKA	I	KOLONJALNA	—	utrzymuje łączność z wielomilionową rzeszą wychodźstwa polskiego.

MŁODZIEŻ NA EMIGRACJI A EKSPANSJA GOSPODARCZA

Obecne młode pokolenie polskie na emigracji tak licznie rozprzestrzenione na całym świecie, zachowujące w żywole obcy świadomość polską, niewątpliwie przy odpowiednim połączeniu z młodzieżą, znajdującą się w kraju, może przynieść wiele korzyści w sprawach gospodarczych. Na tem miejscu pragnę tę kwestję w krótkich słowach omówić.

Gdy się mówi o młodem pokoleniu, to siłą rzeczy na specjalne zainteresowanie zasługuje młodzież akademicka — ci, co już niedługo mogą stanąć przy warsztacie pracy samodzielnej, zajmując często odpowiedzialne stanowiska kierownicze.

Kadry młodych pokoleń wstępujących w życie stanowią naturalny materiał do zorganizowania aparatu, który miałby na celu stworzenie wymiany handlowej między Polską a zagranicą, zwłaszcza, że towary polskie mogą bezsprzecznie z dużym powodzeniem konkurować z wyrobami innych krajów.

Z tego młodego pokolenia musimy wychować naszych akwizytorów i agentów handlu zagranicznego. Trzeba tylko umieć nawiązać z niem łączność i bardziej energiczne i skłonne do tego jednostki, nakłonić do pracy handlowej, korzystnej dla obu stron.

W porównaniu do emigracji innych krajów, procent Polaków, trudniących się handlem, zajmuje ostatnie miejsce. Wynika to z czysto osadniczego i zarobkowego charakteru naszego wychodźstwa i niskiego szczebla kultury sfer, emigrujących w latach niewoli.

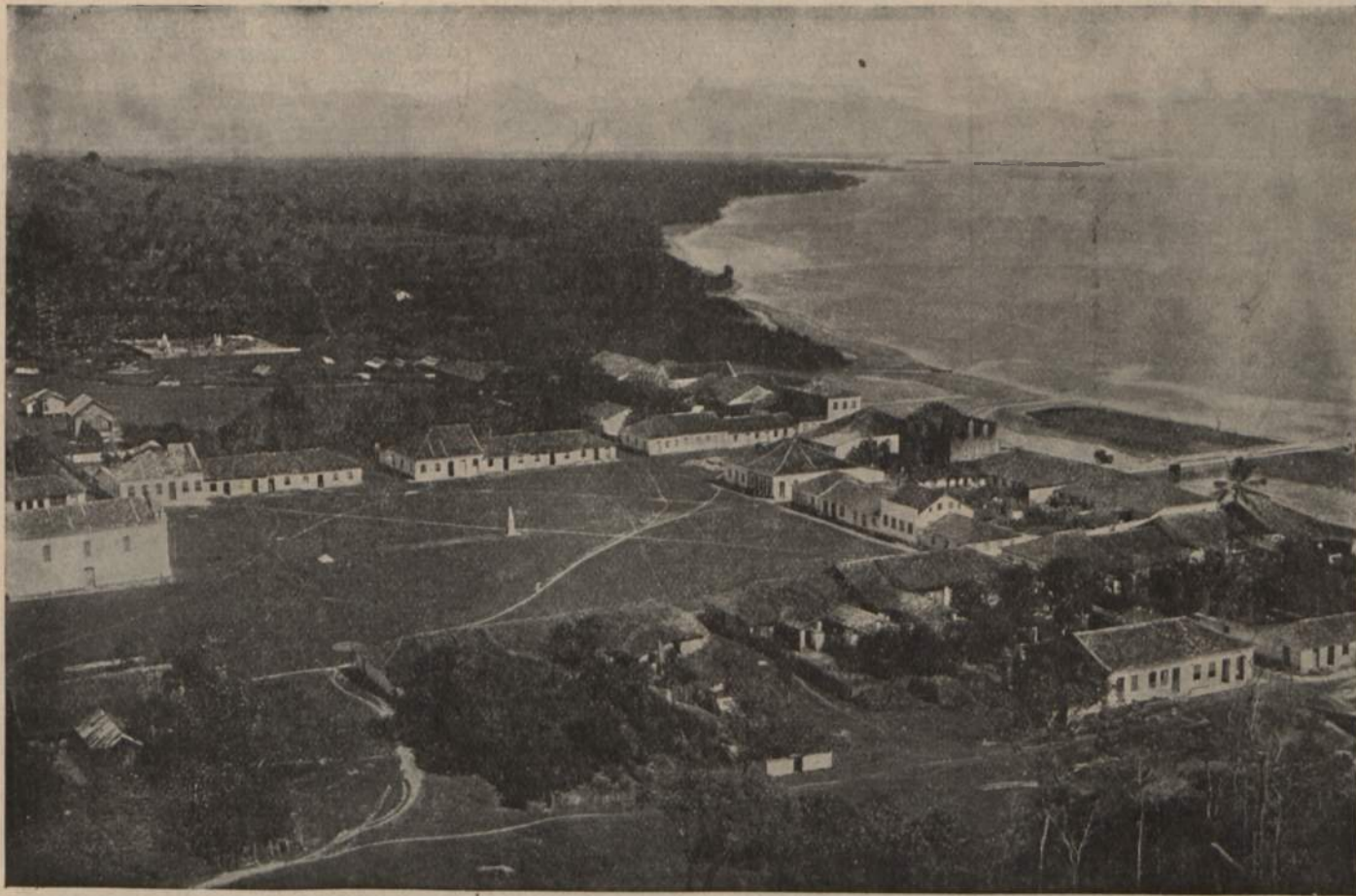
Dziś jednak stosunki te można i należy zmienić. Emigracja nie może stać na uboczu w ogólnej pracy nad rozbudową gospodarczą kraju i musi być wykorzystana przez nasz handel zagraniczny w charakterze agentów handlowych, wywiadowców badających rynek i akwizytorów.

Korzyści z tego nie byłyby tylko jednostronne. Skorzystałaby także

w wielkiej mierze emigracja, zarówno pod względem materialnym jak i społecznym. Korzyści materialne są widoczne, pomimo bowiem naogół dobrze wynagradzanej pracy w tej dziedzinie, akcja akwizytorska pobudziłaby tych pracowników do samodzielnego zajęcia się handlem, zakładania biur handlowych i stręczenia w ten sposób nowych warsztatów pracy, prawie zupełnie zaniedbanych a należących do najbardziej rentownych.

Stworzenie aparatu akwizycyjnego wśród naszych emigrantów nie jest rzeczą łatwą. Wymaga to nie tylko usilnej pracy w ciągu względnie długiego czasu, ale i środków materialnych, o które dziś tak trudno. Narazie jednak są to rzeczy dalsze.

Właściwą akcję musi bowiem poprzedzać praca przygotowawcza nie wymagająca niemal żadnych wydatków, a polegająca na spopularyzowaniu samej idei wewnątrz kraju i zainteresowaniu nią emigra-



Parańskie kąpielisko i plaża w Guaratuba, na południe od portu Paranaguá

cji, w szczególności zaś tej licznej młodzieży emigracyjnej, wśród której muszą się znaleźć przyszli działacze i pracownicy zamierzonej akcji. Nawiązanie kontaktu z tą młodzieżą umożliwi wykazanie się jednostek, bardziej oddanych sprawie i do niej uzdolnionych, więc stanowiących najodpowiedniejszy materiał do zrealizowania wszelkich dobrych poczynań.

Do zapoczątkowania tej akcji na terenie Polski powołani są przede wszystkim studenci naszych uczel-

ni handlowych interesujący się kwestią eksportu. Propaganda przez nich prowadzona oraz korespondencja gospodarcza z młodzieżą polską zagranicą wydobyć może z ukrycia jednostki i wykazać korzyści, płynące dla eksportu z pośrednictwa dobrze przygotowanego młodego agenta, znającego już z natury rzeczy warunki w kraju, w którym zamieszkuje.

Przywiązując duże znaczenie do wykorzystania młodzieży na emigracji dla polskiej ekspansji gospo-

darczej, trzy akademickie organizacje, jak Związek Akademickich Kół Ekonomicznych, Koła Opieki nad Akademikiem Polakiem zagranicą, oraz Koła Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wystąpiły z odpowiednią inicjatywą i stworzyły Biuro łączności gospodarczej.

Nowej tej organizacji patronuje Liga Morska i Kolonjalna. Akcja, którą Biuro wzięło na swe barki, powinna dać dobre owoce.

Z. BIERNACKI.

LISTY Z DALEKICH ŁĄDÓW

Krótkie wyjaśnienie.

Dosyć już dawno temu, niedługo po „wybuchu Polski”, pewien kresowy młodzieniec, nie znajdując naturalnego ujścia dla swego dotąd wyładowywanego w wojennej potrzebie, temperamentu, zawiązał się i w ciągu jednego, jedyne go roku stracił trzy znaczne spadki. Z resztkami ostatniego wyjechał do Paryża, tam zlikwidował się doszczętnie i tak „wykończony” pojechał do Afryki. Legenda głosi, iż nie miał już wtedy na bilet, więc zabrał się jako palacz okrętowy. Nie jest to jednak wiadomość sprawdzona.

Dużo też kursuje legend o tem jak się młody Polak, pod upalnym słońcem afrykańskim uczył kosztownego doświadczenia. To jednak jest zupełnie pewne, że po pięcioletniej przeszło nieobecności, powrócił do ojczyzny milej, własnym luksusowym samochodem i z grubą go-tówką w kieszeni.

W Warszawie zawrzał. Człowiek, mający pieniądze i samochód, kupiony nie na osiemnastomiesięczne raty — zjawisko na stołecznym gruncie niecodzienne. Spragniony spokoju na łonie rodziny podróżnik, musiał zdjąć na stałe telefoniczną słuchawkę, aby wciąż nie odpowiadać na natrętne pytania i bezczelne propozycje. Wszyscy chcieli jechać do Afryki tak, jak on, i tak jak on mieć pieniądze i samochód, tylko, o ile możliwe, z mniejszym nakładem pracy i w jak najkrótszym czasie. Przy stolikach w „Europie”, „Italji” i „Ziemiańskiej” knuto spiski, będące tajemnicą poliszy-nela. Domorośli plantatorzy kawy i ba-

wełny zwysoka udzielali doświadczonych rad jeszcze naiwniejszym żółto-dziobom. Obmyślano z lubością i pedanterją szczegóły uzbrojenia i ekwipunku, liczone skwapliwie pieniądze, których zawsze było zamało. Zawiązywano i rozwiązywano na poczekaniu spółki. Istna afrykańska gorączka. Rwali się do Afryki wszyscy ci, którym się na miejscu nie powodziło, ale czasem też i zblazowani monotonią powodzenia. Kochankowie zawiedzeni w miłości, szczęśliwi narzeczeni, pozbawieni materialnych podstaw do zawarcia małżeństwa i małżonkowie, niemający za co ubrać swoich żon. Wszyscy — po złote runo.

Wielu było chcących, pojechało niewielu. Nielatwa to rzecz wybrać się do Afryki, a zwłaszcza nietania. Ale przecież znalazła się garstka takich, co wyjechali naprawdę. Nie razem, rzecz prosta. Gdzieżby u Polaków taka jednomyślność. Partjami, po dwóch, trzech, każdy z osobna i gdzieindziej. Jedni do Angoli, inni oparli się aż koło Przylądka Dobrej Nadziei, dwóch: automobilista i architekt osiadło w Kamerunie. Na długi czas przed odjazdem było dookoła nich huczno i głośno od podrażnionej ciekawości, złośliwych zakładów, pojadą czy nie pojadą. Potem tłum na dworcu, gwizdek, miarowy ruch kół odjeżdżającego pociągu, jakieś przygodne słowa rzucone przez okno i już... cisza. Cisza na bardzo długo. I tylko zrzadka listy z bardzo daleka. Listy straszliwie spóźnione, opowiadające o tem, co dawno minęło, co już nie jest. Listy pełne dziwnych, cudacznych nazw, słów o ob-

cem, niepojętem brzmieniu. Listy pełne palącego słońca, szafirowego morza i nieba, ciemnych palm, dzikich zwierząt i murzyńskich „tam-tamów”. Listy, wpadające jak drapieżna, egzotyczna muzyka w miarowe chlupotanie warszawskiego błotka. Listy budzące tęsknotę za przestrzenią i dalą. Listy... niewątpliwie ciekawe.

LISTY.

Dakar miasto, 1. VII 1930.
Pisane podczas dezercji z pokładu „Foucauld”.

Zwiałem ze statku na miasto, by Ci wysłać tych kilka słów, bo poczta z okrętu nie dojdzie, aż dopiero z Conacry. Nie chciano nas wypuścić na ląd, bo w Dakarze panuje dżuma ale zwiało nas pięciu pod pretekstem meldowania się u gubernatora. Zasiadliśmy przy piwku w najszybkim miejscu, miejscem Cafe i piszę do Ciebie list w po-cie czoła i reszty ciała, gdyż termometr pokazuje 60° w cieniu. Usługuje nam czarny malec w brudnej koszuli. Cere-monjał obowiązuje następujący: — Wchodzisz, zasiadasz przy stoliku i drzesz się na całe gardło: — „Boy! boy!” — Czarny smarkacz zbliża się majestatycznym krokiem, ciągnąc nogi za sobą i zapytuje z miną zblazowanego bon vivanta: — „Czego chcesz, mos-sou?”

Ty mu wrzeszczysz: „un dem! blond!” — on popatrzy, uśmiechnie się... Czekasz dobre pół godziny, czekałbyś może i dłużej. Wypada znowu podnieść wrzask, wtedy boy Cię zapewnia, że już zaraz naleje piwa. Dopiero, kiedy



Wycieczka samochodowa z Grand Bassain w głąb kraju Togo.



Przed Grand Hotelem w Conacry.



„Rozbitkowie“ z Europy na pniu na brzegu Atlantyku rozmyślają, co robić dalej?

wpadliśmy w pasję i obiecali mu zbiorowego kopniaka, czarny gen zdecydował się przynieść nam piwa.

Wszyscy czarni leżą senni i leniwi.

Komicznie wyglądają w długich chatach, które tu noszą, jako muzułmanie. Szczególnie zabawny jest taki czarny facet w długiej, pasiastej szacie na rowerze, trąbiący zdaleka groźnie, by mu uciekać z drogi. W bankach drobni urzędnicy, też czarni, kroczą do zajęcia z wielką powagą, ubrani w jedwabne chałaty, dumnie niosąc teczki, oznaki wyższego wykształcenia, czyli piśmienności. Cieszą się oni powszechnym szacunkiem i pobierają od swych niepiśmiennych rodaków grubą zapłatę za pisanie listów. Niektórzy z tych przedstawicieli czarnej śmietanki noszą amulety, świadczące o odbytej pielgrzymce do Mekki.

Dakar jest niebrzydkiem miasteczkiem, zabudowanym z europejską. Nieznośny jest tylko upał. Podobno jest to jeden z najgorętszych punktów na całym afrykańskim wybrzeżu. Człowiek zazdrości czarnym, którzy swoim zwyczajem tłumnie pływają dokoła naszego okrętu, wołając: — „Mossiou, jetez un franc“ — i, nurkując, wyławiają monety. Kąpiel zapewne orzeźwiająca, ale niezupełnie bezpieczna z powodu rekinów. Widowisko to powtarza się we wszystkich portach.

Życie na okręcie jest monotonne i wskutek upałów dość nużące. Je się, śpi się, i znów da capo. Jedyną rozrywkę stanowi obserwowanie rekinów, potwornych rozmiarów, których całe stado towarzyszą nam nieodstępnie.

Na stusiedemdziesięciu mężczyzn mamy na okręcie trzy białe kobiety, a właściwie dwie i pół, bo trzecia jest malutka, brzydka i źle zbudowana. Obie, czysto białe pasażerki są już w poważnym wieku, tem niemniej ilekroć, która z tych pań przechodzi przez salon lub pokład, idą za nimi łakome spojrzenia. Z tego, co widzę i z tego, co mi opowiadają, wnoszę, że niema tak beznadziejnie brzydkiej białej kobiety, któraby nie miała w Afryce szans zamążpójścia. Powtórz wspólnym znajomym. Spieszę z powrotem na okręt. Dowidzenia.

5. VII. 1930 r. Ocean Atlantycki. Na pokładzie „Foucauld“.

Wczoraj zatrzymaliśmy się w Conacry. Cudowne miasteczko całe w palmach kokosowych i drzewach zwanych „flamboyants“ pozbawionych liści, lecz pełnych olbrzymich kwiatów o kolorze purpurowym.

Samowolna wycieczka na ląd w Dakarze uszła nam na sucho, tyle że kazano nam zmienić ubrania i bieliznę, co

uczyniliśmy tem chętniej, że były zupełnie przemoczone wskutek gorąca. Dziś rano dobiliśmy do brzegu miasteczka „Tabu“, bez portu, więc całe ładowanie i wyładunek odbywał się z pirog, holowanych przez murzynów. Bajeczny widok. Tu też zmieniono obsługę maszyn i palaczy, z białych na czarnych. Biali nie są w stanie wytrzymać temperatury. W tych stronach jest tym biedakom przy piecach okrętowych stanowczo za gorąco, a czarnym to furda. Jutro zatrzymamy się w Grand-Bassam, tak gwoli przyzwoitości, przerobiono malowniczą pierwotną nazwę „Grand-Popo“.

Już za pięć dni wysiadamy na ląd w Kamerunie, w porcie Douala. Klimat ma tam być znośny. W całym Kamerunie jest 3.000 białych, licząc w to i ludzi osiadłych w miastach. Można się dorobić, co? Mam parę propozycji na posady, ale wolę na okręcie kontraktu nie zawierać, bo napewno wykorzystanoby moją nieznaną miejscowych warunków. Chcę się tak zawinąć, aby bez kontraktu popracować jakieś trzy miesiące na plantacji a jak się trochę poduszę, dam się wyrzucić i zacząć pracę na swoim. Tak podobno robią wszyscy.

W każdym razie myślę osiąść w tym Kamerunie nastale, bo to teren bardzo bogaty. Ludzi mało, zwierzyny dużo, las do eksploatacji wspaniały, kawa, kakao. Hodowla bydła bardzo tam popłaca, no i multum innych intratnych rzeczy. Handel z Anglikami ułatwiony, bo granica blisko.

Zapytujesz, co w Afryce może robić biała kobieta? Dowiadywałem się. Większość pasażerów powiada, że nie, ale jeden pan mówił, że salon fryzjerski dla pań mógłby być dobrym interesem, bo dotychczas w całym Kamerunie jest tylko jeden salon męcki. Ktoś, koby się takiej rzeczy, podjął mógłby mieć w krótkim czasie majątek. Oczywiście musiałaby być i kosmetyka przy takim salonie, oraz sprzedaż rozmaitych artykułów do upiększania przyborów toaletowych, a nawet i sukien.

Żrą tu ludziska przeważnie konserwy. Zapytaj „Pani Elżbiety“ czy u nas wyrabiają kielbasy i szynki, wędzone w blaszanych pudełkach, opakowane jak



Grand Bassam. Sześć palm nad brzegiem Atlantyku.

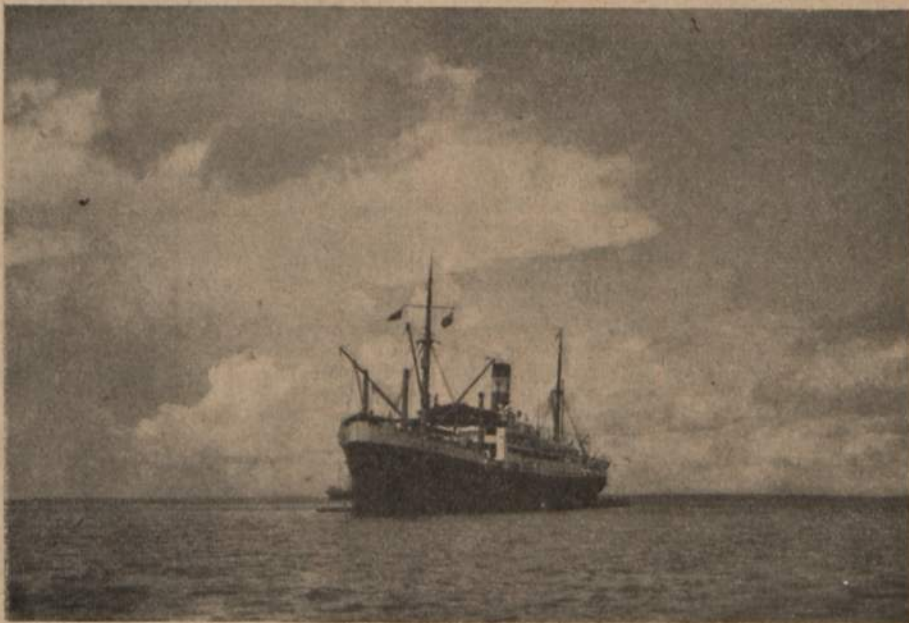
sardynki, bo naczaj psułyby się. Gdyby były niebardzo kosztowne, opłaciłoby się sprowadzić je z Polski, bo tu wszystkie konserwy są angielskie i bardzo drogie.

Togo Lomé, 6. VII. 1930.

Za chwilę zaczną nas wysadzać w koszyku windą na brzeg. Korzystam z tej lokomocji, by móc wysłać list z fotografiami, które zdążyłem na czas wysuszyć. Zobaczysz z tych fotografii, że przyroda i negrzy nie są tacy straszni, jak to sobie wyobrażamy w Europie. Dla mnie jest to ziemia obiecana, kraj żyzny i piękny. Za dwa dni wysiadamy w Douala skąd jadę na plantację kawy na praktykę. Jeżeli uzyskam pozwolenie na pobyt i koncesję na plantację, hezwarunkowo pozostanę w tym kraju. Jest stosunkowo tanio, o zarobek łatwo, no i wielka ilość wspaniałej zwierzyny jak: słonie, żyrafy, hipopotamy, krokodyle i strusie, nie mówiąc już o gazelach i dzikach, a przedewszystkiem pantery. Będę polował i przysyłał Ci skórki.

Dahomey, 8. VII. 1930

Tyle wrażeń, że trudno się skupić, aby nie pisać o wszystkim naraz. Interesów tu dużo, posad też. Afryka, to kraj cudowny dla trochę rozzgniętych i inteligentnych ludzi, bo Francuzi wysyłają do swoich kolonij prawie samą hotele. Tylko wojskowi są tu pierwsza klasa — zaprzyjaźniliśmy się z paroma bardzo.



Łącznik zachodniej wybrzeży Afryki z cywilizowanym światem.

Na fotografii przy samochodzie: pierwszy z lewej idzie ten pan, co nas zaprosił do siebie na plantację, drugi to gubernator Togo, trzeci komendant Pigniol, wojskowy gubernator kolonii, czwarty ja, piaty dyrektor banku afrykańskiego, wszyscy na wycieczce ośmiogodzinnej samochodem z Grand-Bassam, stolicy Togo, wglab kraju.

Kamerun, Balmayo. En brousse, 17. VII. 1930 r.

Nie pisałem przez dni kilka, bo byłem zajęty lataniem od faktorji do faktorji, by porównać ceny. Nareszcie wylądowaliśmy szczęśliwie w Douala w Kamerunie. Miasteczko bardzo ładne, 800 Europejczyków. Wszystkie formalności zostały załatwione w ciągu godziny, li..ty, polecające z Ministère des Colonies w Paryżu przydały się na coś. Zamieszkałem w hotelu droższym, niż paryski, ale niestety jedynym. Pokój 30 fr., utrzymanie 40 fr., bez napiwków. Postaraliśmy się zwiąć jak najprędzej. Poradzono nam zwiedzić i obejrzeć dwa kierunki: 1-szy na południowo-wschód, kraj nad rzeką Nyong, poczynając od Balmayo aż do Akonolinga-Abong Mbang. Wszystkie te miasteczka to małe faktorje po trzech, czterech Europejczyków, trzeba jechać pirogą w górę Nyongu od trzech do czterech tygodni. Zobaczymy ten kraj i zbadamy ziemię, czy się nadaje na plantację kawy lub kakao. Podróż ta zajmie najmniej jakieś dwa miesiące.

Pociągami dojechaliśmy do Malmayo; dziś wynajęłem duży pirog, boya, cooka i czterech pagayeur'ów czyli wiosłarzy. Balmayo jest to mała wioska, z czterema Europejczykami i ostatnia w tym kierunku poczta. Wiec nie dziw się, jeżeli w ciągu najbliższych paru miesięcy nie będzie ode mnie wiadomości.

W wieczór naszego przyjazdu przyszło do nas dwóch białych, aby się dowiedzieć, pociągamy tu przwiechali. Powiedziałem im, że na polowanie. Otóż prosili mnie, bym zabił aligatora o wielkości 6 i pół metra, starego i bardzo chytrego, który im dokuczka, pożerając murzynów. Podjęli się wskazać miejsce. Jutro jęde po niego. Podobno bliżej jak na 80 do 100 metrów nie dopuszcza. Oni go zabić nie mogą, bo nie mają broni o kulach blindées.

Rzeka Nyong obfituje w różnorodną zwierzynę, jak: luty, krokodyl, kaiman, To w wodzie, a na brzegach: goryle, pantery, gepardy etc.

Musiałem się zaopatrzyć w prowiant i ekwipunek na dwa miesiące: łożko polowe, mustikiera, rondle, imbryk, kawa, herbata, konserwy, lampa, nafta, mąka, ryż, fasola, cukier i t. d. i t. d. Wszystko to jest niezbedne w brussie, bo tam nic nie można kupić.

Komarów jest tu dużo. Najbardziej zachęcające jest to, że rzeka Nyong jest siedziba śpiączki, czyli królestwem muchy „tse-tse”. Całe wsie są w kwarentannie. Całe szczęście, że to paskudztwo trzyma się jedynie nad wodą. Z białych chorzy na śpiączkę jest tylko jeden. Leczy się już trzy lata i czuje się wyśmienicie. Mucha ta wybierać woli kolor czarny, lub brązowy, za teren swych działań: jest więc dużo szans, że zamiast nas, będzie zjadała naszych wiosłarzy, lub boya. Niech jej idą na zdrowie. Nie masz pojęcia co to za leniwe dwunogi ci murzyni

Brussa jest tak piękna i pociągająca, pełna owoców wybornych, drzew cudownie pięknych, ljan, orchidei. I nie jest tu wcale zbyt goraco, musiałem so-



Togo. Na rynku.

bie kupić drugą koldrę. Zapuszczam brodę i wasy, bo szkoda czasu na golenie się. Pieczystego dostarcza nam polowanie. Dowiedziałem się od futrzarzy, jak zabezpieczyć skóry przed zgnilizną i pekania w drodze do Polski.

Od dwóch dni mieszkamy w tak zwanej case de passagers, czyli domku dla białych podróżników, stołujemy się u miejscowych Europejczyków, którzy nas nader skwapliwie zapraszają. Każdy biały stanowi tu wielką towarzyską atrakcję. Jutro wyruszamy w drogę.

Kamerun w brussie 28. VII. 1930 r.

Postój na opuszczonej plantacji:
A. Kolmake.

Zdarzyła mi się niespodziewana sposobność wysłania listu, więc korzystam. Od szeregu dni pchamy się w górę rzeki Nyonga. Podróż niezmiernie ciekawa, ale też i bardzo uciążliwa, to też niewiele białych wyrusza w tę drogę. Zrazu jechaliśmy dość słabo, bo co chwila któryś z naszych pagayeur'ów (wiosłarzy) mówił, że jest chory i że nie może wiosłować, bo go boli brzuch. Wreszcie kazałem się zatrzymać, wyciałem w lesie ładną trzcinę bambusową — odrazu nastrój się zmienił i wszelkie dolegliwości pierzchły. Chłopcy wiosłują, aż miło.

Brzegi rzeki są tak zalesione, że dalszych okolic nie widać. Dużo starych drzew leży w wodzie, stanowiąc wygodne schrony dla kajmanów i krokodyli, których moc wygrzewa się na słońcu, ukazującym się dość rzadko, choć właśnie jest pora suszy. Dnie są dość ciepłe, ale w nocy marzniemy, nawet pod dwiema koldrami.

Dziś w szóstym dniu naszej podróży spotkaliśmy pierwszego białego, a wiedziałem, że go zobaczymy, już przedwczoraj. Opowiadali nam o nim murzyni. Jest to doktor, który leczy śpiączkę i objeżdża z ramienia misji sanitarnej wszystkie wioski. Znajdujemy się około tysiąca metrów nad poziomem morza, ale brzegi Nyong są bagniste, dlatego tak dużo much „tse-tse”. Z początku miałem przed tem ścierwem pietra, teraz już się zupełnie oswoilem i strach przed śpiączką mnie odpadł, gdyż doktor wyjaśnił nam, że na 1.000.000 much jedna nosi zarazki śpiączki. W całym Kamerunie, na 3.000 białych, chorowało tylko trzech i ci zostali radykalnie wyleczeni.

Polowałem, a właściwie próbowałem to robić. Zabiłem narę kaczek, bażantów, bekasów, małpe czarną, bardzo dużą. Jutro rano idę na dziki z myśliwym murzynem. Siedzimy tu na małej plantacji opuszczonej przez białego,

który został stąd wysiedlony za nieprawne zajęcie terenu. Wybudował tu domek niezły i zasadził 100 hektarów kakao i bananów, jest to 70 kilometrów od Akonolngi, posterunku administracyjnego. Kazio poszedł do administratora piechota, bo pirogą możnaby przebyć te 70 kl. w ciągu 6 do 8 dni, a zależy nam na pośpiechu, by ubiec innego białego, który też reflektuje na tę plantację

Na każdym z postojów, gdzie nccowaliśmy przy wsi murzyńskiej, nasi czarni budowali nam szałas z liści palmowych, bambusów i liści bananów. Potem zaczynał się istny kinematograf. Wyobraź sobie mnie, siedzącego wygodnie na leżaku z ljan. Wpatruje się w ścieżkę, wiodącą do wsi i wiozę: wali kupa czarnego ludu. To szef wioski, zjawia się ze świta, przynosząc dary dla białych przybyszów. Składa mi u nóg kurczaka, jajka, banany, ananasy, kartofle, wino palmowe, manjok, kukurydze... i prosi, żebym to przyjął, bo im pan Administrator kazał, wszystko robić, by białemu było dobrze i żeby był zadowolony. Ja każę wziąć boyowi te wszystkie wspaniałości: wtedy kacyk nieśmiało zapytuje, czy go nie ugosczyć czemś mocnym. Na szczęście zaopatrzyłem się w najtańszy gatunek rumu, więc daję gościowi łyknąć. Pije, wytrzeszcza gały z zachwytu i cmoka ku zazdrości otoczenia. W pierwszych dniach było mi trochę głupio przyjmować te podarunki, teraz już się przyzwyczaiłem i jeszcze wymyślam, jeżeli kurczak jest chudy.

Mamy dwóch Negrów, jednego ćwiczą na kucharza, to jest Emil, tak się naprawdę z chrztu świętego nazywa. Drugi, to jest Łukasz, bardzo sprytny i miły chłopak, ucze go na boya. Emil nazywa się cook, a Łukasz — boy. Każdą dyspozycję, którą chcę, by wykonali, muszę im klarować po parę razy i kazać powtórzyć. Słuchają, powtarzają i robią naodwrot.

Emil przed każdym obiadem podaje mi napisane na kartkach menu. Nie kazałem mu tego robić, sam to wymyślił, ale mu nie przeszkadza i otrzymuję kartkę z miną bardzo serjo, cność wiem zgóry, co będzie na obiad, gdyż sam go zamawiam. Rozmaitości kulinarnej tu nie mamy, ale sama zobaczysz z tych miłowych menu, które Ci przesyłam, że jadamy wcale nieźle. Kupiłem noże, widelce, talerze aluminiowe, słowem cała „caisse-popote”, jak się z murzyńska po francusku taka kuchenka polowa nazywa.

Trochę mam kłopotu z wiosłarzami: grymaszą, że kacykowie zamało im dostarczają jedzenia, ale mój bambusik przedko wyjaśnia i łagodzi wszelkie nieporozumienia.

Wyobraź sobie, że negrzy mają telegraf własnego wynalazku: bija w tam-tam paleczkami w oznaczony sposób i w drugiej wsi, oddalonej o kilka kilometrów, dowiadują się naprzykład o tem, że dwóch białych jest w drodze i że należy przygotować cadeaux. Przyznaję, że to mi zaimponowało. Kazalem szefowi plemienia, by mi podarował taki tam-tam. Teraz, gdy przybywamy do wsi, każę walić w tam-tam, by oznaczyć o swem dostojnym przybyciu.

W tej chwili wręczono mi list od Kazia, bym wyjeżdżał, nie czekając na niego do Akonolingi.

(Ciąg dalszy listu, pisany w dwa dni później).

Kazia nie zastałem, objeżdża planacje. Brzegi Nyonggo są coraz bardziej urozmaicone: skały, sawanna, brussa, potem znów szuwary. Zabiłem dziką świnie ku wielkiej radości moich pagayerów. Zjedli oczywiście całą i to prawie momentalnie. Widziałem bawoły, ale zbyt daleko, aby móc trafić. Słyszałem wycie dwóch panter, wybiegłem z namiotu, ale już znikły. We wszystkich wioskach byłem przyjmowany entuzjastycznie. W ostatniej zjawił się sam chef supérieur w asyście 30 żon. Ziawił się o 9 wieczór i tańczył na moja cześć do 1 w nocy. Dałem mu cadeau 5 franków. Wychwalał mnie pod niebiosa i dał mi 10 wioślarzy. Jechalem tego dnia w górę rzeki jak kacyk, przy dźwiękach tam-tamów i śpiewu 16 pagayerów. Piroga mknęła z szybkością łodzi motorowej.

Miałem zabawny incydent: w czasie jazdy blisko brzegu, jeden z wioślarzy wrzasnął nieludzko, oheirzałem się i zobaczyłem na szwi chłonce, okreconego weża dwumetrowej długości. Chłopak koloru popiołu (tak wyglądają murzyni, gdy bledna) z wraskiem zerwał weża z siebie i wrzucił do wody, zaco wnet dostał wiosłem od reszty towarzyszy. Byli niezadowoleni gdyż stracili sposobność smacznego, miesnego posiłku. Zdziwiony zanętałem ich, czy jadają weże, oczywiście odpowiedź była taka: — Mossiou, tu sais, un petit serpent cranoule: c'est bon". Na taki argument ryknąłem śmiechem i puściłem bractwu płazem hitatykę na wodzie.

O 30 km. od Akonolingi zostawiłem w nirodze boya, sam ruszyłem brussą narzelał, bo to tylko 6 godzin, a piroga dwa dni. Przenawiałem się przez bagno na plecach porteurów — dobra lнкомocia. Spotkany szef plemienia ofiarował mi swój tinoy, czyli nosze z leżakiem niesione przez sześciu murzynów. Odmówilem, bo tak imponujące „cadeau“ zbyt drogo by mnie kosztowało.

Byłem w Akonolinga u administratora. Dalej wvruszylismy dzięki uprzejmości dvrektora S. H. O. Compagnie, jego samochodem, w górę Nyonggo do Avos, centrum sanitarnel misji walki ze śniaczka, tradem i svfilisem. Dziś oglądałem tu cudne egzemplarze tych chorób: małe dzieci, starców siedzących w kucki, natrzających na siebie blednym wzrokiem i śliniających się. Wszystko to miało wyglad raczej szkieleatów niż istot żyjących. Poszedłem z doktorem obehrzeć wioske tředowatych i zrobić zdlecia z ciekawsznych egzemplarz. Dużo tu też jest chorvch na elephantiasis i lvontiasis. Typv nienrawdopodobnie pokraczne.

Kazio dostał nagłego porażenia słonecznego, bo wylazł na powietrze bez kasku. Od trzech dni ma 40 stopni go-

rażki. Zaprowadziłem go do laboratorium i zrobili mu badanie krwi, aby sprawdzić czy nie ma zarazków malarji, czy śpiączki. Jak tylko się mój architekt poczuje lepiej, jedziemy w dół Nyonggo, bo mamy tam upatrzoney teren. Ziemia pyszna, kawa, wanilla i china mogą udać się wyśmianie. Po zdjęciu mapki meldujemy administracji. Na całym Nyonggo górnym będziemy pierwsi. Wielki to plus, bowiem Ayos, to „Lourdes indigène“, może być dobrym odbiorcą naszych produktów rolnych, no i w

razie czego lekarska pomoc blisko. Cały dzień lażę z młodym lekarzem, byłym oficerem kawalerji i ogladam cuda choroby. Wyobraź sobie, idą dwa typy: jeden z przodu, drugi uwiązany na sznurku z tyłu. Ten na sznurku idzie śpiąc — trzecie stadium śpiączki.

Ayos to duże miasteczko — szpital 1-500 chorych stałych i parę tysięcy przychodzących z całego Camerounu.

Kończę list bo poczta odchodzi, to jest: czarny piechotą wali 200 km.

(d. c. n.).

MUZEUM POLSKIE W CHARBINIE.

Na terytorjum Mandżurji w chwili obecnej znajdują się trzy muzea sinologiczne, z których jedno tylko znajduje się w rękach Europejczyków. Jest niem muzeum powstałe świeżo z inicjatywy Polskiego Akademickiego Koła Badania Chin, a mieszczące się w lokalu wzwconym czasowo przez stowarzyszenie „Gospoda Polska“ w Charbinie. Jak sama nazwa wskazuje muzeum powstało nie swe, a w znacznej mierze i egzystencję zawdzięcza ofiarnej pracy studentów polskich. Muzeum dzieli się na trzy działy: etnograficzny, ekonomiczny i przyrodniczy i obejmuje ponad 500 muzealnych pozycji, lecz liczba ta szybko wzrasta. Między innymi w muzeum zostały złożone materiały archeologiczne, zebrane w czasie wyprawy naukowej inżyniera Grochowskiego w prowincji Hej-lun-dzian w roku 1930¹⁾.

¹⁾ „Morze zeszyt 6—7 z roku 1931 str. 34.

Zacząło też wzrastać znaczenie nowej placówki naukowej. Odwiedzają ją dość licznie orientaliści rosyjscy, chińscy i japońscy, wyrażając się o zbiorach nader pochlebnie. Zaiste możemy sobie powiedzieć, że jest to muzeum, jakiego na tym terenie nie posiada żadne inne państwo europejskie²⁾. Gdyby nie nadzwyczaj ciężkie warunki finansowe, z jakimi instytucja ta zmuszona jest stale się borykać, odegrałaby mogła bardzo duże znaczenie w postępie wiedzy sinologicznej.

STEFAN PRZEWALSKI.

²⁾ Reychman Jan: „Polskie Muzeum Wschodoznawcze w Charbinie“. Kurjer Literacko-Naukowy z dn. 29 czerwca 1931 roku.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPŁORATORÓW POLSKICH.

(Ciąg dalszy).

BENIOWSKI Maurycy August, ur. 1741 w Werbowie na Węgrzech, † 1786 na Madagaskarze, syn generała austriackiego i oficer austriacki, w 1758 objął majątek po stryju na Litwie, wrócił na Węgry, skąd musiał uchodzić z powodu zatargów z rodziną, podróżował po Europie a wezwany do kraju, wziął udział w walce po stronie konfederatów barskich; więziony do niewoli w 1770, zesłany do Kamczatki, wywołał tam bunt wśród współzawodników w 1771 r., opanował czasowo port Petropawłowski i na zdobytym wojennym statku rosyjskim, pod flagą konfederacji barskiej puścił się na Ocean Spokojny, dotarł do północno zachodniego wybrzeża Ameryki półn., odwiedził mało znane dotąd wyspy Aleuckie i Japonię, walczył na Formozie, wreszcie w 1772 r. przybył do Francji, a otrzymawszy na swoją propozycję misję podboju Madagaskaru zajął tę wyspę, podbił i ogłosił się jej władcą w 1776 r., zginął wreszcie w walce z wysłanymi przeciw sobie, jako buntownikowi, wojskami francuskimi. Pamiętnik Beniowskiego opracował na podstawie materiałów po nim Magellan i wydał p. t. „Voyage et memoires de Maurice Auguste, comte de Benyowski, magnat des royaumes d'Hongrie et de Pologne“... w Paryżu 1791; angielskie tłumaczenie Mag. i Nicholsona p. t. „Mmoires and travels... transl. f. h. orig. manuscript by Magellan

and Nicholson, ukazało się w Londynie z datą wcześniejszą, t. j. 1790, poczem nastąpiły tłumaczenia na języki szwedzki, niemiecki, holenderski, węgierski, słowacki i t. d. Pierwszy polski przekład z edycji Magellana p. t. „Historja podróży osobliwych zdarzeń sławnego... zawierająca w sobie jego ziny“... wyszła w Warszawie u Le Bruna w 1797 r., ostatni przedruk ukazał się w Krakowie 1908 r. w wydawnictwie „Czytelnia Polskiej“ w 4 tomach. Przygody sławnego odkrywcy i zdobywcy stały się tematem takich twórców jak Słowacki, Sieroszewski, Jokaj i in.

Akta Komisji śledczej w sprawie ucieczki Beniowskiego z Bolszerecka, rękopis rosyjski Nr. 4404 w Bibl. Jagiellońskiej. — Beniowski Maurycy według moskiewskich i angielskich źródeł, *Dziennik Literacki* 1865, Nr. 57 i inne. — *Bludow* (życiorys Bludowa, zawiera bibliografię) w *Russkij Archiv* 1865 — *Brunné* Stefan: Maurycy August hr. Beniowski 1741 — 1786., *Pionier Kolonialny* — *Morze* 1929, Nr. 7/8. — *Bykowski* j.: Awanturnicy XVIII wieku, *Przegląd Literacko-Naukowy* 1886 — 87. — *Careyton*: L'Histoire de l'établissement français de Madagascar pendant la Restauration

Paris 1845. — **Compland Samuel**: A history of the Island of Madagascar, London 1822. — **Duval**: Beniowski ou les exilés du Kamtschatka, opera en 3 actes, Paris b. z. i Paris an X (1802). — **Ellis William** Rev: History of Madagascar, London 1838. — **Esme J. d.** (Cesarz Madagaskaru, powieść, recenzja: Polska Zbrojna 1930 Nr. 3). — **Eschamp de**, Histoire et géographie de Madagascar, Paris 1884. — **Ferard** (Powieść o Beniowskim, wyd. w Paryżu 1931). **Forster**: Beniowski. Reisen durch Sibirien und Kamtschatka mit Anmerkungen von Johann Heinrich Forster. Berlin, 1790 i 1806. — **Gadomski Adam**: Polacy odkrywcy i podróżnicy, Kalendarz II. Kur. Codz. na rok 1929. — **J. O.**: Beniowski Juljusza Słowackiego, Warszawa 1924. — **Janko Jan dr.** Graf Moritz Benyowsky als geographischer Forscher, Ungarische Revue (1893). — **Tenże**: A. Grof Benyowsky — irodalom anyagáról, Peszt 1891. — **Jaroszewska B.**: Beniowski w świetle nowszych badań, A t e n e u m 1892 (recenzja: Wiktor Hahn, Kwartalnik Historyczny 1895, str. 697). — **Jokay Maurycy** (Życiorys Beniowskiego, 1888). — **Kaspirow**: Pamiętka nowoj ruskiej istorji (z życiorysem Beniowskiego). Petersburg 1873. — **Kopeć Józef** (Sybir. Pamiętniki... Chelmo 1864. T. II). **Korzon Tadeusz**: Wewnętrzne dzieje Polski... T. VI. — **Kotzebue**: Beniowski. Wahre Geschichte und Verschwörung... Hamburg 1791, 1794 1597. — **Kozłowski Wł. L.**: Beniowski w Ameryce, Bibli. Warszawska 1903. t. II. zesz. I. str. 155 — 170. — **Krajewski Raszaw**: Beniowski, pionier kolonialny, Pionier Kolonialny — Morze 1928, Nr. 7. — **Kubalski N. A.** Vie et aventures... par..., Tours 1863. — **La Caille Louis**: Connaissance de Madagascar, Paris, 1863. — **Librowicz Zygmunt**: Polacy w Syberji, Kraków 1884. — **Madagaskar** dzieło pana D'Eschamps, Ustęp poświęcony Beniowskiemu, Bibli. Warsz. 1884, t. III, str. 268. — **Meusel K. prof.**: Vermichte Nachrichten, Erlangen 1816. — **Modelski T. E.**: Maurycy Beniowski i jego pamiętniki z czasów konfederacji barskiej, Sprawozd. Pol. Tow. Hist. Lwów 1914 (recenzja: Kwartalnik Historyczny 1914, str. 309). — **Mieżow**: Sibirska bibliografia, Petersburg 1891. — **Mülbach Luise** (Dramat o Beniowskim, około 1867) — **Radliński**: Awanturnik z XVIII wieku, Wędrowiec 1886, I, Nr. 20 — 22, 26. — **Rjumina**: Syn Otcieczestwa 1881 i Siewierin. Archiw 1882. — **Rochon A.**: Voyage to Madagascar and the East Indies, London 1792. — **Sieroszewski Wacław**: Beniowski. — Ocean. — Ucieczka. — **Słowacki Juljusz**: Beniowski... opracował Juljusz Kleiner, Kraków 1930 i inni. — **Sybir**. Pamiętniki Polaków z pobytu na Sybirze. Chelmo 1864. — **Tatomir**. Pamiętniki o Sybirze. Dzieńnik

Literacki 1865, Nr. 1865, Nr. 79 — 84. — **Tretiak**: Beniowski w Anglii, Przegląd Współczesny 1929, Nr. 86. — **Ułaszyn**: Na marginesie Beniowskiego (Słowackiego). Prace Filologiczne T. X., odbitka Warszawa 1925. — **Wajda**: Beniowski w Ameryce. Kwart. Historyczny 1926, str. 416 — 421. — **Wieniawski A.**: Maurycy Beniowski jako władca Madagaskaru, Tygodnik Ilustrowany 1864, t. IX. str. 149 i dalsze. — **Zarewicz L.**: — Lanckorona, Kraków 1885. — **Zalewski Zbigniew**: Juljusz Słowacki, Beniowski (i komentarze). Lwów 1928. — **Zaturski**: Juljusz Słowacki, Beniowski, Komentarz, wyd. II. Lwów 1931. **BERSON Artur** ur. 1859 w Nowym Sączu, osiadł w Berlinie, meteorolog, odbywał podróże naukowe balonem w Azji Wschodniej, w Brazylii i t. d. w r. 1901 osiągnął rekordową w swoim czasie wysokość wzlotu 10800.; rezultaty tych ekspedycji naukowych opublikował Ber-

son wraz z Assmannem w trzyltomowym dziele: „Wissenschaftliche Luftfahrten“, Berlin 1849 — 1900.

Banachiewicz: Piccard pierwszym aeronautą, II. Kur. Codz. 1931 r. Nr. 153. — **Gutenberg**.

BIELECKI Leon, podróżnik, dziennikarz i działacz polski w Brazylii zajmował się sprawą Kolonizacji teoretycznie i praktycznie, pisywał zajmujące „Listy z Brazylii” do Gazety Polskiej 1900, wydał m. in. Leronza gramatykę języka portugalskiego w 1906 r.

Gluchowski K.: Materiały do problemu osadnictwa polskiego w Brazylii. Warszawa 1927 —

Tokarewicz J.: Zamiast Kroniki, A t e n e u m 1900, t. III. zesz. 3.

BIENKOWSKI Piotr Ignacy, ur. 1865 w Romanówce † 1925, profesor archeologii na U. J. i członek Pol. Akad. Um., podróżował po Grecji, Turcji, Sycylii, Hiszpanji, Portugalji, Azji Mniejszej, Tunisie, Algierze, brał udział w ekspedycji austriackiej do Egiptu 1910 r. i ogłosił kilkadziesiąt prac.

(d. c. n.)

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY. Ś. P. JADWIGA JAHOLKOWSKA.

Prawie niepostrzeżenie minęła śmierć jednej z działaczek emigracyjnych starszego pokolenia ś. p. Jadwigi Jaholkowskiej, która odeszła z tego świata w dniu 16 listopada 1931 r.

Któż z nas, zajmujących się kwestią emigracji, nie pamięta siwej, czcigodnej postaci ś. p. Jadwigi Jaholkowskiej, jej pogodnego optymizmu, ważkiego zdania, głębokiej wiary w przyszłość swego narodu, dla którego aż do chwili zgonu pracowała bez wytchnienia, bez chwili odpoczynku.

Ze wzruszeniem przychodzi nam dziś przypomnieć sobie jej tak bogate w trudy życie.

Urodziła się na Podlasiu, w tych okolicach b. Kongresówki, które doznały może najstraszniejszego moskiewskiego ucisku. Ukończywszy z odznaczeniem szkołę średnią, poświęca się zawodowi nauczycielskiemu. Rychło dom jej staje się miejscem potajemnych zebrań, ogniskiem buntu przeciw rusyfikatorskiej, deprawującej dusze młodzieży szkole. W owe niepokojne czasy, poprzedzające rewolucję 1905 roku, ś. p. Jadwiga Jaholkowska, jest jednym z najczynniejszych członków tajnej organizacji oświatowej „Zagon”, jedną z emisarjusek, idących na wieś polską, z hasłem oświaty ludowej.

Była jedną z organizatorek pamiętnego strajku szkolnego w 1905 r. Wydalona przez władze rosyjskie z Polski udaje się ś. p. Jadwiga Jaholkowska aż na drugą półkulę, do Ameryki Południowej na teren Parany, tej Parany, w której w owe czasy chłop polski zamieniał dziecinnie puszczę w uprawny kraj, zdając chlubnie egzamin ze swych pionierskich zdolności.

Rzec można bez przesady, że ośmioletni pobyt ś. p. Jadwigi Jaholkowskiej w Paranie związał się nierozwalnie z rozwojem Polonii na terenie Brazylii. Kochana i szanowana przez emigrantów-Polaków ś. p. Jadwiga Jaholkowska wędruje niezmordowanie od osady do osady, od kolonii do kolonii, niosąc wieści z odległej Ojczyzny, budząc w duszach miłość i przywiązanie do rodzinnego kraju. Pracę swą pod południowym niebem traktowała, jak misję kapłańską

pełnioną bezinteresownie, bez rozgłosu, czy pragnienia jakiejś nagrody.

Trawiona tesknotą powraca do Polski w r. 1913, stając znów do warsztatu pracy oświatowej. Od roku 1915 aż do chwili zgonu, pracowała na kursach dla dorosłych, umiłowana przez liczne grono słuchaczy, wśród których krzewiła znajomość spraw ojczyźnych.

Niech mi wolno będzie, kreśląc te kilka skąpych słów pozgonnego wspomnienia nazwać ją poprostu babcią Jaholkowską, tak jak to utarło się w gronie tych, którzy znali ją bliżej.

Pamiętam, jeden z niezliczonych jej odczytów o Paranie, wygłoszony z młodzieńczą swadą, dla działwy szkolnej. W pewnym momencie podczas wyświetlania przezroczy, kiedy na ekranie ukazał się na tle wysokich „dumajorów”, zwykły sobie wózek, zaprzężony w szarego konika, babcia Jaholkowska rzekła poprostu wskazując na obrazek:

— A to jestem ja!

Tak to była ona. Jedna z tych kobiet-Polek, niezających wytchnienia w umiłowanej pracy.

Ostatni raz widziałem babcię Jaholkowską dwa lata temu. Skarżyła się już na początki choroby, która miała ją powalić na łożo śmierci. Jednak nie przerywała ani na chwilę swoich prac. Do jednej z nich należało utrzymywanie stałej korespondencji z niezliczonymi przyjaciółmi i uczniami w Brazylii. Z rzetelnym wzruszeniem pokazywała mi babcia Jaholkowska setki listów, przybyłych z tamtej strony Oceanu, szukających u niej rady i pomocy, zapewniających o gorącym przywiązaniu i miłości. Pozbawiona własnej rodziny, tam w Brazylii miała swych najbliższych, dla których zawsze była gotowa wszystko uczynić.

Za pracę swą otrzymała krzyż Niepodległości i już po zgonie, Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyznał Jej oznaki orderu Polonia Restituta.

Większość trosk swego życia poświęciła młodym, zachowując do końca życia wiarę młodości. To też za trumną Jej obok starych współtowarzyszów pracy, postępowały liczne rzesze młodzieży, umiejacej wrażliwym sercem odczuć Jej ofiarność i trud nieposzlakowanego.

St. Knaut 31

PRZEGLĄD KOLONIALNY

NAGRODA ZA WYNALEZIENIE APARATU DO NISZCZENIA SZARAŃCZY.

Plaga szarańczy, jaka nawiedziła Afrykę wschodnią w tym roku wyrządziła Murzynom i białym osadnikom ogromne szkody, obliczane tylko w jednej kolonii Kenya na 300.000 funtów szterl. (czyli prawie 10 milionów zł.). Z innych kolonii niema podanych obliczeń szkód — wiadome jest jednak, że są poważne.

W październiku r.b. zdołano wyniszczyć starą szarańczę, która nadciągnęła z poza kolonii, ale która jednak zdążyła złożyć jajeczka w ziemi. Wkrótce wylęgnie się z nich młoda szarańcza, inna gorsza plaga, albowiem, zanim wyrosną jej skrzydła, a więc zanim będzie mogła odlecieć, może tymczasem wyniszczyć wszystkie zasiewy.

Celem wygubienia takiej młodej szarańczy stosowano w poprzednich latach wszelkie znane sposoby, a więc kopano rowy, które zapelniała posuwająca się młoda szarańcza i tam ją niszczone ogniwem, polewając naftą i zapalając, stosowano truciznę, używano samolotów do tej walki i posługiwano się nawet elektrycznością — wszystkie jednak środki okazały się wtedy niewystarczające.

Plantatorzy wobec tego doszli w tym roku do wniosku, że potrzeba wynaleść nowy sposób prawdziwie skutecznego niszczenia młodej szarańczy i za wynalezienie takiego sposobu wyznaczili nagrodę w wysokości 1.000 funtów szterlingów t. j. około 33.000 złotych.

ROZWÓJ PLANTACJI KAUCZUKU NA SUMATRZE.

W północnej Sumatrze rozwinęły się najlepiej plantacje kauczuku. Osiągnęły one w 1930 roku powierzchnię 270,39 ha zasadzoną drzewkami. Do pracy na tych plantacjach używano przeważnie skazańców, rekrutujących się z ludności tubylczej. Praca tych skazańców była bardzo tania i dlatego plantatorzy niedużym kosztem mogli rozwinąć swe plantacje.

W roku bieżącym spotkała plantatorów niemiła niespodzianka, albowiem Rada Ludowa Północnej Sumatry uchwaliła stopniowe zmniejszanie używania skazańców do tego rodzaju prac. Uchwała ta jest tem dotkliwsza dla plantatorów, że przypadła w czasie, gdy cena pracy wolnych najmitów wzrosła w plantacjach o 50%, a ceny kauczuku równocześnie spadły o połowę.

Światowa produkcja kauczuku w 1931 roku oceniana jest na 775.000 ton, a konsumpcja w przemyśle na 680.000 ton, czyli nadprodukcja wyniesie 95.000 ton. Jeśli doliczy się do tego zapasy z lat poprzednich w wysokości 100.000 ton, to dopiero wtedy zrozumiała staje się troska plantatorów o dalsze losy ich plantacji, w których robocizna drożeje, a uzyskany produkt tanieje.

PROJEKT ZNISZCZENIA 18.000.000 WORKÓW KAWY.

Nadprodukcja kawy w Brazylii przybrała takie rozmiary, że magazyny kolejowe w San Paulo specjalnie na gromadzenie kawy wybudowane wielkim kosztem, nie są już w stanie pomieścić kawy, nadsyłanej z głębi kraju.

Celem zaradzenia tej nienormalności została utworzona Rada Narodowa do

spraw kawy (patrz „Morze“ Nr. 12 z roku 1931 artykuł p. tyt. „Walka o cenę kawy“), która opracowała projekt wyjścia z tego trudnego położenia plantatorów.

Jednak organizacje gospodarcze nie zgodziły się na projekt Rady Narodowej i wystosowały memoriał do władz o zastosowanie środków radykalnych, a mianowicie zażądano zniszczenia całego nagromadzonego i niesprzedanego zapasu kawy, wynoszącego 18 milionów worków, wartości około półtora miljarde milrejsów t. j. prawie 800 milionów zł. Niema bowiem możliwości sprzedania tej ilości kawy z powodu nadprodukcji i nema też możliwości dalszego jej magazynowania.

Z takim memoriałem wystąpiło pierwsze Brazylijskie Towarzystwo Rolnicze (Sociedade Rural Brasileira), najpoważniejsze zrzeszenie rolników. Do niego przyłączyły się inne organizacje rolnicze, wobec czego projekt ten został wzięty pod rozagę przez władze, które skłonne są do usunięcia nadmiaru produkcji kawy z lat poprzednich, aby w ten sposób odciążyć rynek kawowy z nadmiernej podaży, doprowadzającej do coraz większego obniżania się cen kawy. Najwięcej cierpi na tem Brazylija, jako największy na świecie producent kawy.

W ten sposób na rynku brazylijskim pozostałby tylko tegoroczny zbiór kawy, możliwy do sprzedania w całości.

Kawa ma być spalona, gdyż wrzucenie jej do morza wymagałoby przewiezienia 18 milionów worków kawy do Santos i wywiezienie jej na pełne morze, co razem kosztowałoby około 40 milionów milrejsów, podczas gdy koszty spalania kawy wyniosą niespełna 2 miliony milrejsów.

Stowarzyszenie Kupców w Rio de Janeiro, instytucja, mająca duże znaczenie i wpływ na gospodarcze sprawy

Brazylii, również zabrała głos w sprawie kawy przez swą komisję, złożoną ze specjalistów, a powołaną do zbadania przyczyn kryzysu gospodarczego i finansowego Brazylii oraz obmyślenia środków zaradczych. Komisja ta wypowiedziała się przeciw niszczeniu kawy, uważając taki środek zaradczy za błąd ekonomiczny, oraz oświadczyła się za wolnością sprzedaży kawy bez żadnych ograniczeń a zwłaszcza interwencji władz.

OGRANICZENIA IMIGRACJI DO PANAMY.

W Panamie został wydany dekret Prezydenta Republiki, zakazujący imigracji z wyjątkiem pasażerów, przybywających na statkach I klasą, którzy wykazą się środkami do życia oraz kwotą 500 dol. am. w gotówce przy wjeździe na terytorjum panamskie. Członkowie rodzin tych pasażerów mają obowiązek okazać po 250 dol. am. na osobę.

FOSFATY MAROKAŃSKIE.

Wśród naturalnych bogactw Maroka pierwsze miejsce zajmują fosfaty, wydobywane w środkowej części kraju w pobliżu miasteczka Kuricha. Fosfaty wydobyte z ziemi, oczyszczone i wysuszone są następnie przewożone koleją do portu Casablanca, gdzie są przeładowywane na statki na specjalnie na ten cel zbudowanym nabrzeżu.

Fosfaty marokańskie mają już ustaloną sławę jako najlepsze, dlatego też wywóz ich stale wzrasta. W r. 1930 wywóz ten wynosił prawie 1,800,000 ton i skierowany był nie tylko do krajów europejskich, ale także i pozaeuropejskich.

Wobec coraz większego zapotrzebowania na fosfaty marokańskie, mają być wkrótce otwarte w Marokko nowe kopalnie.

BUNT MURZYŃWÓW W KONGO BRAZYLIJSKIEM

Zaledwie zlikwidowany został bunt Murzynów w prowincji Kwango, gdzie zrewoltowani czarni przy tej sposobności zjedli belgijskiego urzędnika, a już w końcu listopada r. ub. wybuchł bunt w Sankuru i przeniósł się na terytorjum Bena-Dibele.

Uzbrojeni czarni zgromadzili się głównie nad rzeką Sankuru, po której kursują parowce; opanowali nadbrzeżne składy drzewa, nie pozwalając parowcom zaopatrywać się w paliwo.

Władze belgijskie poleciły kapitanom statków zaopatrzyć się w broń oraz wysłały wojsko w okolice objęte rebelją

W POLUDNIOWEJ AFRYCE WIĘCEJ MEŃCZYŃ NIŻ KOBIEC.

Statystyka, przeprowadzona w Unji Południowo-Afrykańskiej w 1929 r., a w szczególności wykończona obecnie, podaje, że na 21 mężczyzn białych przypada 20 białych kobiet. A więc w Południowej Afryce jest więcej mężczyzn niż kobiet. Stosunek ten prawdopodobnie ulegnie wkrótce zmianie, albowiem wśród mężczyzn jest większa śmiertelność, aniżeli wśród kobiet.

Niemniej ciekawe są inne wyniki tej statystyki. Wykazuje ona np. że dłużej żyją w Unji stare panny, aniżeli mężatki.



Wnętrze puszczy parańskiej (Brazylja).

REDUKCJE PŁAC, GODZIN PRACY I PERSONELU W AFRYCE.

Obecny kryzys gospodarczy wywarł i na Afryce w dziedzinie pracy swe ujemne skutki, które dotknęły głównie europejski personel, zatrudniony w urzędach, oraz przedsiębiorstwach plantacyjnych i przemysłowych.

We wszystkich koloniach nastąpiły redukcje personelu (dochodzące do 30% np. Angola, Kenya, Kamerun) wobec czego wytworzyło się bezrobocie najdotkliwiej odczuwane w Kenyi, Tanganicy i Kongo Belgijskim, z których bezrobotni biali nie wyjechali do Europy, tak jak to uczynili biali z innych kolonii. Natomiast w Rodezji, tak południowej jak i północnej, jest mniej odczuwane bezrobocie, a to dzięki zastosowaniu redukcji godzin pracy oraz obniżeniu płac o 5—10%.

W Unji Południowo-Afrykańskiej pomimo zastosowania obniżki płac i godzin pracy, bezrobocie coraz więcej wzrasta i doszło już w październiku do 21-000 białych, co uważane jest za liczbę bardzo dużą, jeśli weźmie się pod uwagę, że białej ludności jest w Unji około 1.700.000 osób.

WALKA Z MUCHA „TSE-TSE”

W prowincji Natal w Unji Południowo-Afrykańskiej, w dystrykcie Zululand, rozpoczęto akcję niszczenia much „tse-tse”, które — jak wiadomo — są roznosicielami choroby śpiączki. Niszczenie much polega na łapaniu ich w specjalne pułapki i zabijaniu.

Według obliczeń Urzędu Sanitarnego zabija się w ten sposób około 3.000.000 much „tse-tse”. Akcja prowadzona jest z wielkim zapalem przez ludność tubylczą, która ma nadzieję wyniszczyć w ten sposób w tej części kraju wszystkie muchy „tse-tse” i uwolnić się od jednej z najgorszych chorób klimatu gorącego.

ZMIANA SULTANA W RUANDZIE.

Kolonja Ruanda, położona na wschód od Konga Belgijskiego, była dawniej kolonią niemiecką, a obecnie jest belgijską kolonią mandatową. Obszar jej jest niewielki, natomiast ludności liczy 3 i pół mlna a klimat ma wyżyny i zdrowy oraz duże bogactwa naturalne.

Władcą plemion murzyńskich był — od lat zgórą 40 — sultan Musinga, który nie mógł się pogodzić z nowym stanem rzeczy t. j. z władzą belgijską, stawiając wykonywaniu jej zarządzeń różnorakie przeszkody, podczas gdy za rządów niemieckich był lojalnym wykonawcą wszelkich zarządzeń gubernatora niemieckiego.

Z tego też powodu sultan Musinga został usunięty obecnie z zajmowanego stanowiska, a na jego miejsce został obrany syn jego Radhigwa. Cała ludność Ruandy uznała nowego władcę.

BRUKSELA — KATANGA VIA LOBITO.

„Agence Maritime Belge” sprzedaje obecnie bilety na całą podróż z Brukseli do Elisabethville w Kongo Belgijskim. Bilet upoważnia do podróży koleją z Brukseli do Antwerpii, następnie statkiem do Lobito w Angoli, a dalej do Elisabethville.

PRODUKCJA KAWY W ANGOII.

Statystyka za 1930 r. podaje ilość kawy wyprodukowanej w Angoli i wywiezionej z kolonii na 11,838 ton t. j. 197 tys. worków (po 60 kg.). A więc produkcja ta jest o 60% większa, ani-

żeli roczne spożycie kawy w Polsce, które waha się od 120—130 tys. worków.

Trzy czwarte wyprodukowanej kawy przypada na wielkie przedsiębiorstwo plantacyjne „Companha de Angola” które powstało z połączenia dwu towarzystw: handlowego „Companha da Ganda” i plantacyjnego „Companha de Amboim”. To ostatnie przedsiębiorstwo posiada w Angoli własną kolej długości 130 klm., olbrzymie tereny, doskonale urządzone plantacje zatrudniające kilka tysięcy Murzynów i własny port morski Amboim wraz z magazynami i portem do lądowania towarów na statki.

ROZWÓJ KAMERUNU.

Na listopadowym posiedzeniu komisji mandatowej Ligi Narodów w Genewie omawiano sprawę Kamerunu, będącego pod mandatem francuskim. Stwierdzono, na podstawie sprawozdania Wysokiego Komisarza Francji M. Marchand'a, że sytuacja gospodarza Kamerunu jest o wiele lepsza, aniżeli innych kolonii w Afryce Środkowej.

Na cele sanitarne wyznaczyła Francja na Kamerun w r. ub. 10,000.000 franków.

W Kamerunie została zaprowadzona regularna przesyłka poczty z przedłużeniem przez Bangui—Yaunde do Oubangui—Chari i dalej jeszcze aż do dyskryktu Czad i Zachodniego Wybrzeża, łącząc w ten sposób centrum tej części Afryki z kameruńskim portem Duala. Poczta do tych dyskryktów dostawiana jest z Duala w ciągu 4 dni, podczas gdy dawniej przez Matadi (port na rzece Kongo) dostawiana była w ciągu 15 dni.

W ten sposób łączność Kamerun z Zachodnią Afryką Francuską oraz Ekwatorialną Afryką Francuską, oraz więcej się zacieśnia i wytwarza się pewnego rodzaju kompleks gospodarczy tych kolonii, o co Francja usilnie zabiega, chcąc nierozdzielnie węzłami połączyć Kamerun ze swymi koloniami sąsiednimi.

LOT MARSYLJA — MADAGASKAR.

W listopadzie ub. r. odbył się lot nad Afryką — jak dotąd rekordowy. Lotnicy francuscy Moench i Burtin przelecieli z Marsylii na Madagaskar

w ciągu 6 dni 9 godzin i 45 minut. Taki sam lot w r. 1929 trwał ponad 9 dni. Długość lotu wynosiła zgórą 12,000 km.

Lotnicy lecieli trasą na Kamerun, Kongo Belgijskie, Mozambik do Tananarivy stolicy Madagaskaru, położonej we wschodniej części tej wyspy na wysokości 1350 m. ponad poziomem morza.

WOJNA MURZYŃSKA W GWINEJI PORTUGALSKIEJ.

W końcu października r. ub. dwa plemiona murzyńskie „Papeis” i „Macanhas” rozpoczęły między sobą wojnę, której powodem była dawna, plemienna nienawiść. W stoczonych bitwach padło kilkuset Murzynów. Przybycie wojsk portugalskich na teren walki zakończyło wojnę domową.

W czasie całego, zbrojnego wystąpienia obu nienawidzących się plemion żaden z Europejczyków, na terenie walk nie został zaatakowany, ani też nie poniósł żadnej szkody.

ODKRYCIE NOWYCH KOPALNÍ ZŁOTA W KONGO BELGIJSKIM.

W północnej części Konga Belgijskiego w pobliżu Francuskiej Afryki Ekwatorialnej znaleziono w rzece Bili złoto w pokładach aluwialnych, z których z łatwością można wyplukać około 250 kg. rodzimego złota na jednym tylko stosunkowo niewielkim odcinku rzeki.

W części wschodniej Konga w Maniema odkryto również złoto w kilkuset t. zw. kotlach, w których na 1 m³ przypada nawet do 20 gramów czystego złota.

ZGON LORDA DELAMERE.

W listopadzie r. ub. zmarł w Nairobi, stolicy kolonii Kenya, lord Delamere, wybitna osobistość, znana w całej Afryce Wschodniej. Był on pionierem kolonialnym od r. 1890, brał czynny i wybitny udział we wszystkich sprawach, dotyczących angielskich kolonii wschodnio-afrykańskich i był twórcą, niezrealizowanej narazie, idei utworzenia Dominium Wschodnio - Afrykańskiego, mającego się składać z kolonii: Kenyi, Ugandy, Tanganiki, Nyassy i Rodezji.



Z pobytu p. Gen. G. Orlicz-Dreszera, prezesa Zarządu Gł. L. M. i K. we Francji w styczniu r. ub. P. Gen. Dreszer (pośrodku) w otoczeniu członków Oddziału Stow. Przyjaciół Ligi M. i K. w Douai.

KRONIKA KOLONJALNA

POBYT W POLSCE DR. MURAZ.

Lekarz kolonjalny francuski, p. major Dr. Muraz, szef walki ze śpiączką w Kongo Francuskim, za prace swe odznaczony krzyżem oficerskim Legii Honorowej — przybył w dniu 5 grudnia 1931 na kilkunastodniowy pobyt do Polski, aby wygłosić szereg odczytów w większych miastach polskich na temat walki, jaką toczy wiedza medyczna z chorobami tropikalnymi.

Pan Dr. Muraz przybył do Polski na zaproszenie przewodniczącego Sekcji Higieny Kolonjalnej przy Zarządzie Głównym L. M. i K. p. Dr. Al. Freyda.

Pana Dr. Muraz i jego małżonkę powitali na dworcu głównym pp.: Dyrektor Instytutu Francuskiego w Warszawie Feyel, Dr. Freyd i sekretarz Zarządu Głównego Ligi Dr. Rosiński.

Pierwszy odczyt w Warszawie, pod protektoratem p. Ant. Larocha, zorganizowany staraniem Instytutu Francuskiego i przy pomocy Ligi Morskiej i Kolonjalnej zgromadził kilkaset osób ze świata medycznego i emigracyjno-kolonjalnego.

Przed rozpoczęciem odczytu zabrali głos pp. Dyr. Feyel, Wice - prezes Zarz. Gł. Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Sobański, oraz p. Dr. Freyd, którzy wyrazili radość z powodu umożliwienia publiczności warszawskiej wysłuchania odczytu na tak interesujący temat.

Wyczerpującą treścią odczytu, oraz niezwykle ciekawymi zdjęciami filmowymi z życia i obyczajów murzyńskich w Afryce środkowej — prelegent zdobył sobie długotrwałe oklaski.

Wydział Kolonjalny Ligi Morskiej i Kolonjalnej podejmował pp. Muraz przed wyjazdem ich do Lwowa, Krakowa i Poznania czarną kawę, przy której w miłym nastroju przez 2 godziny toczyła się ożywiona wymiana zdań na tematy, związane ze stanem zdrowotnym terenów pracy Dr. Muraz.

Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

W dniu 12. XII. 31 odbyło się łączne posiedzenie prezydiów Wydziałów Kolonjalnego i Morskiego. Omawiano sprawy związane z kosztami przewozu emigrantów i warunki osadnicze w krajach zaoceanicznych.

Przepracowane materiały Wydziału zaakceptowały, przekazując je do zatwierdzenia Zarządowi Głównemu Ligi.

SEKRETARJAT WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Sekretarz Wydziału Kolonjalnego p. Fr. Łyp przyjmuje codziennie (z wyjątkiem świąt i niedziel) w godzinach od 6 do 7 wiecz. w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej — ul. Nowy-Swiat 35, III piętro front — tel. 315-88.

DZIAŁALNOŚĆ BIURA WYMIANY MYŚLI GOSPODARCZEJ Z MŁODZIEŻĄ POLSKĄ ZAGRANICĄ.

Powstałe zaledwie przed kilku tygodniami Akademickie biuro wymiany myśli gospodarczej z młodzieżą polską zagranicą przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, wykazuje żywą aktywność. Biuro to urządziło w ciągu miesiąca grudnia cykl, składający się z czterech odczytów na tematy zagadnień gospodar-

czych emigracji polskiej. Każdy z odczytów gromadził po kilkudziesięciu słuchaczy: „Drogi Emigracji Polskiej” prel. p. inż. J. Skomorowski, „Znaczenie Gospodarcze emigracji dla Państwa” p. Dr. W. Rosiński, „Polacy w

Kpt. pil. Stanisław Skarżyński — „25.770 km. ponad Afryką” — Warszawa 1931. Nakładem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Drukowano w Salezjańskiej Szkole Graficznej. Wyd. pierwsze. 89 ilustracji, 6 map, skrót dziennika podróży, str. 150. Cena 6 zł.

Niby proste, niewyszukane słowa żołnierskiego, zwiezlego raportu, brzmi opowiadanie kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego o losach pierwszego raidu lotników polskich ponad Afryką.

Próżnobyśmy na kartach tej niezwyklej książki szukali opisów romantycznych przeżyć, nadzwyczajnych wzruszeń, jakimi lubi szafować fantazja podróżników. Ale być może, że ta właśnie prostota kronikarska, przy uważnym czytaniu „25.770 km. ponad Afryką” porusza nas, napenia entuzjazmem dla czynu lotników, którzy zaniśli imię polskie w dziewicze głębie „Czarnego Ładu”.

Niesposób streścić w paru wierszach treści książki. Zrodzony w czasie rozmyślań nad mapą świata projekt afrykańskiej wędrowki powoli, dzięki poparciu władz i ludzi dobrej woli, rozumiejących znaczenie propagandowe lotu, przyoblała się w czyn, po zwalczeniu szeregu przeszkód.

Dnia 1 lutego 1931 roku wyrusza w najgłębszej tajemnicy przed wszystkowiedzącą prasą, seryjny samolot-łącznikówka Państwowych Zakładów Lotniczych Ł2, polskiej konstrukcji, zaopatrzony w silnik krajowego wyrobu Wright-Skoda o sile 220 KM, wyekwirowany z niezwykłą starannością do dalekiej podróży, mając na pokładzie kpt. pilota Skarżyńskiego i por. obserwatora inż. Marki wicza. Lotników przesładuje od początku pech, dwa dni stracone w Krakowie, desperacka próba przedostania się w czasie mgły przez Karpaty, przymusowe lądowanie na Węgrzech, połączone z koniecznością reperacji poważnie uszkodzonego motoru. Ale niema siły, która mogłaby zawrócić ich z drogi.

Belgrad. Ateny, Kair, Khartum, Malakaj, Juba, Kisoumu, Elisabethville, Leopoldville, Bonny, Bommaka, Dakar, Port Etienne, Cassablanca, Alicante, Creyssac, Paryż, Berlin i wreszcie żywiołowe powitanie w Warszawie, oto w skróceniu szlak gigantycznego lotu, który rozstawił imię Polski, aż hen pod pod równikiem, wśród ludzi, którzy często dopiero z ust uczestników raidu dowiadywali się o istnieniu potężnego, niepodległego państwa w Środkowej Europie.

Ileż wymowy ma suchy, lakoniczny opis ciężkiej pracy, dokonywanej pod palącymi promieniami podzwrotnikowego słońca, reparacji silnika, pracy, na którą z podziwem patrzyli, zamieszkali stale w Afryce Anglicy.

Mimo, że książkę tę płk. Ludomir Rayski nazwał w przedmowie „raportem, złożonym społeczeństwu”, posiada ona niesłychanie dużo walorów opisowych. Autor umiał podpatrzeć w czasie krótkich postojów życie i przyrodę afrykań-

Stanach Zjednoczonych” p. Dr. Łukasz-kiewicz i „Polacy w Brazylii” p. Fr. Łyp.

Należy nadmienić, że Biuro zdołało już zgromadzić u siebie szereg wartościowych pracowników z pośród młodzieży uniwersyteckiej i przystępuje już do nawiązania łączności z młodzieżą polską zagranicą.

NA POLSKIM SAMOLOCIE DOKOŁA AFRYKI

ską, rzeczy i ludzi i podać je nam w zwiezłych krótkich notatkach, rozrzuconych na 150 str. swego „raportu”.

Polski raid afrykański, to pierwszorzędne znaczenia czyn propagandowy i pionierski zarazem, rzetelny triumf polskiego samolotu, konstruktora i lotnika. Więcej takich wędrowek, a zaczęła nas wszędzie znać i wszędzie liczyć się z nami.

Książka ta winna trafić do rąk młodzieży, znaleźć się w każdej bibliotece szkolnej, otwierając przed młodem pokoleniem odległe horyzonty pracy dla Państwa. Myślał o tem autor, poświęcając swe dzieło „Młodym miłośnikom lotnictwa, szermierzom przyszłości i lotniczej Polski”.

Książkę uzupełnia zbiór arcyciekawych fotografii, zebranych na szlaku wędrowki samolotu, oraz szereg map. Szata zewnętrzna więcej niż staranna.

Zamieszczając powyższą wzmiankę w „Morzu”, musimy nadmienić, że Zarząd Główny Ligi M. i K., dzięki pomocy prezesa Rady p. Wice-Ministra Przemysłu i Handlu p. Kożuchowskiego, przyczynił się do sfinansowania lotu, rozumiejąc, że raid, dokonany nad terenami Afryki podzwrotnikowej, na które winna się skierować nasza ekspansja gospodarcza, może przynieść rzeczywiste korzyści.

Nadzieje te zostały całkowicie usprawiedliwione. Lotnicy polscy przywieźli szereg cennych informacji natury gospodarczej, które oczywiście nie mogły znaleźć się w książce, przewidzianej dla szerokiego mas czytelników.

ST. KNAUFF.

RUCHOMY SALON SZTUKI.

Dnia 9 stycznia 1932 roku w salach Polskiego Towarzystwa Artystycznego (Trębacka 10) odbędzie się otwarcie wystawy „Ruchomego Salonu Sztuki” cieszącego się poparciem Departamentu Nauki i Sztuki Min. W. R. i O. P. Celem tej jedynej w swoim rodzaju imprezy artystycznej jest popularyzacja sztuk plastycznych wśród najszerszych warstw społeczeństwa, które w wielu większych nawet ośrodkach nie mają możliwości bezpośredniego zetknięcia się ze sztuką. W tym celu kierownictwo „Ruchomego Salonu Sztuki” urządzić będzie w miastach oddalonych od większych centrów artystycznych wystawy sztuki.

W wystawach wezmą udział tej miary artyści, co pp.: Wł. Skoczylas, prof. T. Pruszkowski, Podoski, Palesa, Zamowski, Karny, Żurkowski, Zadrūny, Stankiewiczówna, Łopieński, Siedlecki, Obrębska, Kintopt, Cieślewski — syn, Chmielarski, Siemaszko, Garłówna. Wójtowicz i szereg innych.

NOWE ZAPALKI

Dla palaczy polecamy
zapałki impregnowane
**SPECJALNE PŁASKIE,
LILIPUTY i CZERWONE**



UWAGA:

**ZAMÓWIENIA NA ZAPALKI
Z REKLAMĄ NABYWCÓW**
przyjmuje Spółka Akcyjna do Eks-
ploatacji Państwowego Monopolu
Zapalczanego w Polsce

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 3
Tel. 610-21 i 610-59



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

STOCZNIE I WARSZTATY

NANTES
(L. I.)

LE TRAIT
(S. I.)

LA COUR NEUVE
(SEINE)



Kontrotorpedowiec „GERFAUT” (42,8 węzłów, najszybszy w świecie okręt wojenny Ateliers et Chantiers de Bretagne).

ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETEGNE — ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie)
— **SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Ratau

Krążowniki, Kontrotorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Hclowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M.A.N.



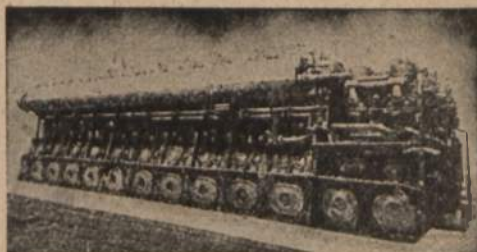
„Antlope” łódź podwodna marynarki wojennej francuskiej. (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS (8-e)

35,

BOULEVARD
HAUSSMANN.

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



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

Nakładem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej
ukazała się książka

Kpt.-Pilota Stanisława Skarżyńskiego
pod tytułem

„25770 km. PONAD AFRYKĄ“

(Wspomnienia z niedawnego raidu lotników polskich)

89 ILUSTRACYJ, 6 MAP, SKRÓT DZIENNIKA PODRÓŻY.

Autor książkę swą poświęca:

**Młodym miłośnikom lot-
nictwa, szermierzom przy-
szłości lotniczej Polski.**

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH,
ORAZ
W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI M. i K. NOWY ŚWIAT 35.

CENA ZŁ. 6

CENA ZŁ. 6

GRA MARYNARSKA

„BIERKI“

nakładem

Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej
wyk. przez Tow. Popierania Przemysłu Ludowego.
Cena zł. 3, — dla członków Ligi M. i K. — zł. 2,80.



Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada jeszcze na składzie

pewną ilość ciekawej gry

„BITWA MORSKA“

Cena zł. 6, — dla członków Ligi M. i K. — zł 5. —



Zamówienia na „BIERKI“ i „BITWĘ MORSKĄ“ należy
kierować pod adresem Zarządu Głównego
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ,
Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 35, tel. 315-88,
który niezwłocznie uskuteczni wysyłkę,
za zaliczeniem pocztowym.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy
SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 18 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. pr. Korytowski Karol

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca

— kdr. ppor. dypl. Kossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — ppor. mar. Stanul Zygmunt

ADRES REDAKCJI

TORUŃ, SZOŁA PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290.

Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

W Y S Z Ł Y:

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

Podręczniki te można nabywać:

**W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY
MORSKIEJ W GDYNI**

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.502).

Koszty przesyłki polecanej 1.20 zł.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludzej źródłowej w Polsce	Zł. 0,75	Adam Uziębło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	Zł. 0,50
Bronisław Sotkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu	" 1,50	Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Polski.	" 0,50
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybałstwa morskiego	" 0,50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziębły.	" 4,—
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb	" 0,95	K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	" 15,—
M. B. Lepecki — Opis stanu Espirito Santo	" 3,—	A. Ryłke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	" 0,20
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsię- biorstw żeglugał morskiej	" 3,—	Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce.	" 0,20
Edward Stoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr.	" 1,30	Gra towarzyska „Bitwa morska”.	" 6,—
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk	" 0,50	(dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)	
H. Bagliński — Zagadnienie dostępu Polski do morza	" 10,—	Gra towarzyska „Bierki” dla członków L. M. i K.	" 3,—
Przez morza i rzeki do kolonii. Praca zbiorowa	" 4,—	Z. J. Tyszel — „Pod ojezyszą banderą”.	" 5,—
W. Sieroszewski — Urok Morza.	" 1,—	F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej ren- towność.	" 0,50
B. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	" 0,50	Wł. Natęcz — Album morski.	" 3,—
B. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza	" 0,50	B. Krzywielec — Sprawa obrony morskiej w Pol- sce w przeszłości i obecnie.	" 1,20
J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce	" 1,—	M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna	" 1,—
Z. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etno- graficznym i gospodarczym.	" 1,50	Fr. F. Żyp. — Wiadomości o wysokim płasko- wyżu Angoli	" 1,20
St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej.	" 1,—	G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej	" 0,50
A. Dąbczyński — Dwa lata w Kongo	" 6,50	H. Tetzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski.	" 0,50
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	" 0,50	W. Rosiński — O zamorski program gospo- darczy Rzeczypospolitej.	" 0,50

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku	Zł. 12,—	Prace zbiorowe pod redakcją:	
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą.	" 2,50	J. Borowika — Obrona Pomorza.	Zł. 20,—
A. Stebenelchen i H. Strassburger — Spór o Gdynię.	" 15,—	— Polskie Pomorze, t. I.	" 25,—
		— Przeciw „propagandzie koryta- rzowej.	" 10,—
Posztem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w płóciennym oprawie po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 30.— rocznik 1930 i 1931 — zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej:			
Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk)	" 0,90	Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (pg. akwareli Marin’a) sztuka	Zł. 0,30

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

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

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

CENNIK OGŁOSZEŃ:

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

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

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

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Druk: Salesjańska Szkoła Graficzna, Warszawa ul. ko. Siemca 6. T. 337-72.