

was. 2595/1932/7-8

Cena numeru 1.80 zł.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Wydano z dubletu
Bibl. Publ. m. of. W-wy

Nr. 7—8

Warszawa, lipiec — sierpień, 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Odezwa w sprawie Święta Morza; 2. Święta Morza uroczystem Świętem Polski Odrodzonej; 3. Komunikat do wszystkich Oddziałów L. M. i K. w sprawie Święta Morza Polskiego; 4. Groźna sytuacja w Gdańsku — T. E.; 5. Marynarka wojenna powstania styczniowego (Urywek) — Stanisław Zieliński. 6. Polacy i Adrytyk jugosłowiański — X. W. Kneblewski; 7. Wizyta angielskich kontrtorpedowców na wodach polskich — H. T.; 8. „Nord-Caper“ — Kartka z dziejów wojny światowej na morzu — z franc. tłum. T. E.; 9. Sławaczka w Beskidach Wschodnich, cz. I — Henryk Gąsiorowski; — 10. Charakter prawny jachtów sportowych, wychodzących na pełne morze — Dr. W. Sowiński; 11. Orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni; 12. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q.; 13. Letnia podróż „Daru Pomorza“; 14. Książki i czasopisma nadesłane; 15. Kronika; 16. Dział oficjalny L. M. i K.; PIONIER KOLONJALNY; 17. Istota naszej akcji kolonjalnej — Pionier; 18. Ignacy Domeyko, 1801—1889 — Stefan Brunné; 19. Polacy w Australji — J. H. Rusiecki; — 20. Stan Rio Graade de Sul w Brazylji — J. Anusz; 21. Pionierskie dole i n'edele na farmie a'rykańskiej (c. d.); 22. Nowa transafrykańska flota powietrzna — D. K.; 23. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (c. d.) — Stanisław Zieliński; 24. Przegląd Kolonjalny — Fr. Łyp; 25. Kronika kolonjalna.

43 RYSUNKI I FOTOGRAFJE W TEKŚCIE.

RODACY!

Dzień 31 lipca 1932 r. będzie wielkiem Świętem Polski Odrodzonej!

W dniu tym poraz pierwszy w dziejach naszego Państwa święcić będziemy uroczystie Święto Morza Polskiego!

W Gdyni, na odwieczne polskiem wybrzeżu Bałtyku, w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, cały naród przez swych przedstawicieli złoży ślubowanie polskiemu morzu!

RODACY!

Wzywamy Was wszystkich do wzięcia udziału w tej podniosłej uroczystości!

Niechaj 31 lipca pośpieszą do Gdyni delegacje i wycieczki ze wszystkich zakątków Rzeczypospolitej! Niechaj każde miasto i każda wieś wyśle do Gdyni swą reprezentację. Niechaj wszystkie organizacje i stowarzyszenia znajdą się w tym dniu nad morzem w jednym szeregu!

Pokażmy światu nasze przywiązanie do morza! Złożmy dowód, że morze uważamy za najbardziej istotną podwalinę naszej niepodległości, że nigdy się go nie wyrzekniemy!

Niechaj ci wszyscy, którzy chcieliby w ten, czy w inny sposób kwestjonować nasze prawa do wybrzeża morskiego, zrozumieją, że jeśli chodzi o MORZE, to niema w Polsce ani partyj, ani klas, niema różnic religijnych, ani społecznych, jest tylko jeden wielki i zwarty naród polski, świadomy swych zadań i swoich obowiązków.

Niechaj cała Polska, jak długa i szeroka, w dniu Święta Morza wystąpi poważnie i godnie!

Niechaj rozkołyszą się dzwony w świątyniach, niechaj flagi o barwach narodowych przystroją w tym dniu uroczystym cały kraj, niechaj wszystkie polskie serca uderzą zgodnym rytmem o jednej godzinie. Myślą, sercem i duszą radujmy się dnia tego z cudu polskiej Gdyni, z bandery biało-czerwonej, krążącej po wodach kuli ziemskiej, z rozszerzenia na świat całego naszego terytorjum narodowego, gdyż morze wszędzie jest wolne i wszędzie na morzu jesteśmy tak, jak u siebie w Polsce.

RODACY!

Dajmy w dniu Święta Morza dowód naszej niezłomnej woli zachowania i utrzymania dostępu do morza, który jest jednocześnie dostępem do świata i który jest największym źródłem i dźwignią dobrobytu i postępu naszego narodu.

TRZYDZIESTEGO PIERWSZEGO LIPCA WSZYSCY NA MORZE!

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

W 1036/64/7

ŚWIĘTO MORZA UROCZYSTEM ŚWIĘTEM POLSKI ODRODZONEJ!

W niedzielę, 31 lipca 1932 r., odbędzie się w Gdyni poraz pierwszy w naszej historii uroczysty obchód Święta Morza!

Weźmie w niem osobisty udział Pan Prezydent Rzeczypospolitej! Przybędzie na ten dzień do Gdyni p. Prezes Rady Ministrów w otoczeniu członków Gabinetu! Pośpieszą na wybrzeże morskie przedstawiciele państw obcych, akredytowani w Warszawie! Zjadą się do portu polskiego liczne wycieczki i delegacje z najdalszych nawet zakątków naszego kraju! Wojsko, władze, społeczeństwo — razem, ramię w ramię, demonstrować będą swe przywiązanie do morza!

Podobne obchody urządzone są w wielu krajach, mających dostęp do morza. Raz do roku, zazwyczaj na wiosnę lub na początku lata, odbywa się nad morzem uroczyste nabożeństwo, a po niem święcenie morza i narzędzi pracy na niem — okrętów wojennych, statków, łodzi i wogóle wszystkiego, co unosi się na falach morza ku pożytkowi człowieka.

Liga Morska i Kolonjalna postanowiła raz do roku prowadzić przedstawicieli narodu nad morze, ukazywać im dalekie cele za morzem i to wszystko, co w ubiegłym roku na morzu dokonane zostało. Z inicjatywy oddziału gdyńskiego postanowiono w tym roku po raz pierwszy urządzać uroczyste Święto Morza na wybrzeżu.

Zwrócono się w tym celu do najwyższej na Pomorzu władzy kościelnej — kurji biskupiej w Pelplinie. Biskup chełmiński, J. E. ks. Stanisław Okoniewski, potraktował sprawę bardzo przychylnie. Zarządził, że po wszystkie czasy dzień 29 czerwca, dzień Apostołów Piotra i Pawła, będzie dniem polskiego Święta Morza. Ponieważ jednak w tym roku J. E. Ksiądz Biskup bierze udział w przypadającym w tym czasie kongresie eucharystycznym w Dublinie, a chce osobiście celebrować uroczyste nabożeństwo, przeto wyjątkowo w roku bieżącym inauguracja tego Święta odbędzie się w dniu 31 lipca r. b.

Cały obchód zamierzony jest na imponującą skalę. Przewidywany jest napływ w tym dniu na wybrzeże licznych wycieczek z całego kraju. Na skutek starań Ligi władze kolejowe poczyniły daleko idące ulgi w opłacie za przejazd do Gdyni na Święto Morza. Ulga ta wynosi

65% przy przejeździe w obie strony, czyli że każdy uczestnik obchodu zapłaci tylko 35% normalnej ceny biletu, w klasie dowolnej, przy przejeździe do Gdyni na Święto Morza. Bliższe szczegóły techniczne korzystania z tych ulg podane zostaną do wiadomości ogółu przy pomocy specjalnych komunikatów przez prasę.

Spodziewane jest przybycie do Gdyni kilkunastu, a może nawet kilkudziesięciu tysięcy ludzi.

Z dotychczas opracowanych szczegółów programu można już zdradzić to, że centrum uroczystości znajdować się będzie na moło rybackim portu gdyńskiego. Tutaj będzie odprawiona przez J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego połowa Msza Św. W czasie nabożeństwa J. E. Ks. Biskup pobłogosławi zgromadzone na uroczystości tłumy, morze i zebrane na niem polskie statki. Kazanie J. E. Ks. Biskupa, jak i późniejsze przemówienia najwybitniejszych przedstawicieli naszej ideologii morskiej będą przy pomocy specjalnie zainstalowanych megafonów udostępnione wszystkim słucha-

czom. Całość uroczystości będzie transmitowana przez radio.

Po przemówieniach odbędzie się defilada przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej oddziałów armji i floty, delegacyj poszczególnych miast i wsi, organizacyj społecznych i t. p., biorących udział w uroczystości.

Następnie po południu na wszystkich placach Gdyni przygrywać będą orkiestry i odbywać się będą zabawy ludowe. Szereg najrozmaitszych imprez i atrakcyj urozmaici popołudnie i wieczór tego dnia.

Wszystko, co wyżej powiedziano, to tylko część przygotowywanego programu obchodu. Jeszcze niewszystkie jego szczegóły ustalone zostały natyle, by można było o nich pisać już dzisiaj.

Zaznaczyć tylko należy, że przygotowywana jest manifestacja, która pozostanie nazawsze w pamięci. wszystkich uczestników. Dlatego należy się spodziewać, że kto tylko będzie mógł, ten postara się 31 lipca przybyć nad morze.

Niech się święci po wszystkie czasy Święto Polskiego Morza!

KOMUNIKAT

DO WSZYSTKICH ODDZIAŁÓW L. M. i K. w sprawie Święta Morza Polskiego

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zgodnie z uchwałami Walnego Zjazdu Delegatów we Lwowie, zwraca się do Okręgów i Oddziałów o wzięcie udziału w „Święcie Morza” w Gdyni, którego termin, ze względu na zapowiedziany przyjazd Pana Prezydenta Rzeczypospolitej został przesunięty z 24 lipca na dzień 31 lipca 1932 r.

Niezależnie od wycieczek członków, poszczególne Oddziały winny się niezwłocznie porozumieć z lokalnymi organizacjami i związkami zawodowymi, społecznymi, sportowymi, wiejskimi, przysposobienia wojskowego i t. d., przeprowadzając odpowiednią agitację w sprawie Święta Morza, oraz informując szczegółowo o programie tego święta. Zniżki kolejowe na wyjazd na Święto morza wynosić będą, zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji, 65% zasadniczej ceny biletu od stacji wyjazdowej do Gdyni i z powrotem.

Przypuszczalną liczbę uczestników z każdego terenu Oddziały podadzą do dnia 15 lipca r. b. Zarządowi Okręgów, przesyłając im jednocześnie nazwy organizacji,

które postanowiły wziąć udział w uroczystości, podając terminy wyjazdów wycieczek i t. p. Wycieczki zbiorowe winny, w miarę możliwości, wyjeżdżać — ze względu na charakter manifestacyjny Zjazdu — z orkiestrami i ze sztandarami organizacji, przyczem jest jak najbardziej pożądanym, by wycieczki wszystkie przybyły do Gdyni w strojach ludowych.

Zarządy Okręgów po ustaleniu i uzgodnieniu zgłoszeń prześlą ich listy Zarządowi Głównemu, zorganizują akcję w tych powiatach, w których nie istnieją do tej pory Oddziały naszej organizacji, oraz porozumieją się z zarządami okręgowymi związków, obejmujących teren wojewódzki. Poszczególne organizacje przybywające do Gdyni, winny przywieźć ze sobą transparenty, na których winna być czytelnie wypisana nazwa organizacji i miejscowość, z której dana grupa uczestników przybywa.

Szczegółowe informacje w sprawie „Święta Morza” podawane będą przez Radio w każdą środę o godz. 15.³⁵ — 15.⁴⁰.

GROŻNA SYTUACJA W GDAŃSKU

Już nietylko opinia polska, lecz opinia całego świata zmuszona została do żywego i pełnego niepokoju zainteresowania się sytuacją, wytworzoną w wolnym mieście Gdańsku pod zarządem senatu, podporządkowanego czynnikom, które głoszą jawnie program nowych rozbiorów Rzeczypospolitej, czyli nowej wojny o panowanie Niemiec, jeśli tymczasem nie nad światem, to w każdym razie nad całą środkową i środkowo-wschodnią Europą.

Pruska chytrność, często, na szczęście, bardziej niedźwiedzia, niż lisia, wpadła na szczególniejszy pomysł prewencyjnej ofensywy przeciw temu zainteresowaniu opinii świata. Postanowiono z wielkim hałasem puścić na międzynarodowe forum wszystkie najbardziej nieprawdopodobne i groteskowe brednie hitlerowskiej wewnętrznej propagandy o tem, że to Polska właśnie, drogą przez Gdańsk, przygotowuje zbrojny, wojenny zamach na egzystencję Rzeszy niemieckiej. Znalezione przystępnego angielskiego dziennikarza, który, sprowadzony do Gdańska, napisał stamtąd posłusznie wszystko, co mu na ów temat zechciano podyktować. Znalezione przystępny dziennik, który to wszystko skwapliwie wydrukował.

Efekt był taki, że do wolnego miasta przybyli także poważni, bezstronni zagraniczni dziennikarze i naocznie mogli się przekonać, oraz publicznie w swych organach stwierdzić, że mimo wciąż jaknajdalej posuniętego spokoju, cierpliwości i pojednawczości Polski, Gdańsk pod władzą klikki, podlegającej rozkazom niemieckiego nacjonalizmu, przekształcił się w narzędzie bezustannego prowokowania Rzeczypospolitej i w zarzewie najgroźniejszych dla pokoju świata możliwości.

Dobitne ustalenie tej prawdy i odpowiednie uderzenie na alarm wobec europejskiej opinii, dokonane ostatecznie przez najprzeróżniejsze i najpoczytniejsze organy prasy oraz czasopiśmiennictwa francuskiego, jest faktem bezwątpienia wielce radosnym i cennym. Niestety nie wpływa ono ani trochę na stan rzeczy w Gdańsku i na stosunek Gdańska wobec Polski. Wewnątrz wolnego mia-

sta na rewelacje o alarmującej gdańskiej rzeczywistości odpowiada się katowaniem autorów tych rewelacji przez hitlerowskich zbirów, oraz uniewinnianiem przez sądy gdańskie hackenkreuzlerowskich bojówkarzy, mordujących w biały dzień na ulicy swych politycznych przeciwników. I to niespełna w rok po rezolucji Rady Ligi Narodów, nakazującej senatowi p. Ziehma bezwzględnie ukrócić terror partyjnych bojówek, bezwzględnie bojówki rozbroić, oraz zapewnić bezwzględny spokój i bezpieczeństwo publiczne w wolnym mieście.

Wobec Polski senat p. Ziehma wynajduje już prawie codziennie preteksty do coraz dalej posuniętych prowokacyjnych prób i wypadków. Po fanatycznych demonstracjach pangermańskiej młodzieży, defilującej po ulicach Gdańska z hitlerowcami przebranymi za krzyżaków i z przedstawicielami „wschodniej marchii Poznańskiego i Prus Zachodnich” na czele, po mowie wiceprezydenta senatu, proklamującej podjęcie krzyżackiego programu bojowego przez dzisiejszy Gdańsk, następuje wydzieranie przez gdańskich funkcjonariuszów w polskich pociągach polskim pasażerom polskich druków, które senatowi gdańskiemu podoba się „konfiskować”. Polsko-gdańskiego dziennikarza, red. Cieszyńskiego, którego skazano na więzienie za napiętnowanie prześladowania polsko-gdańskich dzieci przez hakatystycznych nauczycieli, co wywołało słusznie powszechny odruch oburzenia, skazuje się w apelacji na — podwójną karę. Wystosowuje się do Polski „ultimatum” z żądaniem usunięcia z Gdańska pomorskiej dyrekcji kolejowej w określonym przez senat gdański terminie. Zaraz potem wystosowuje się znowu „ultimatum” z powodu powitania przez polski okręt dywizjonu brytyjskich okrętów, przybywających w odwiedziny do portów Rzeczypospolitej. Przygotowuje się znowu prowokację, już tym razem z udziałem berlińskiego junkierskiego rządu von Pappena, w związku z wizytą niemieckich okrętów wojennych w Gdańsku, przyczem czyni się próbę potraktowania jako świstka papieru postanowień traktatu po-

koju, dotyczących prowadzenia spraw zagranicznych wolnego miasta przez Rzeczpospolitą Polską.

Wszyscy trzeźwo myślący ludzie w Polsce rozumieją doskonale, że głównym celem wysiłków p. Ziehna i jego mocodawców jest doprowadzenie do takich faktów, które, jeśli nie wywołałyby całkiem bezpośrednio wojennej zawieruchy, to przynajmniej dałyby Niemcom pretekst do proklamowania, że stan rzeczy na granicach polsko-niemieckich jest „sytuacją, zagrażającą pokojowi”, wskutek czego należy, w myśl słynnego art. 19 paktu Ligi Narodów, postawić na porządku dziennym sprawę rewizji tych granic. Tak czy inaczej — cel ten sam: — dążenie do awantury, zainscenizowanej w ten sposób, aby obyć się bez wyraźnej i pewnej zbrojnej agresji już obecnych Niemiec von Pappena, czy też zapewne niedalekich Niemiec i Hitlera, przeciw Polsce.

Zachowanie niewzruszonej równowagi, zimnej krwi i pokoju jest w tych warunkach niewątpliwym kardynalnym nakazem polskiej racji stanu.

Jednakowoż dopiero przyszłość — i to może nawet bardzo rychło — wykaże, czy ta nasza niewzruszona równowaga nie znajdzie się wkrótce w obliczu już nietylko zuchwałych prowokacji, lecz takich faktów, których tolerowanie oznaczałoby rezygnację z wszelkich, do ostateczności chyba i tak uszczuplonych, traktatowych praw Polski wobec Gdańska i równołoby się oddaniu na łaskę i niełaskę wrogów naszego dostępu do morza, czyli naszej państwowej egzystencji.

Oczywiście tak daleko idące tolerowanie niemożliwe jest do pomyslenia.

Dlatego też pokój świata jaknajściślej, bardziej niż od jakichkolwiek wysiłków, jakichkolwiek rozbrojeniowych, reparacyjnych czy innych konferencji, zależy jest w pierwszym rzędzie od tego, czy obecny stan rzeczy w wolnym mieście i obecny paroksyzm prowokatorskiego szału, jakiemu Gdańsk podlega, znajdzie kres możliwie najszybciej, czy też nie.

T. E.

MARYNARKA WOJENNA POWSTANIA STYCZNIOWEGO

(Urywek)

Z upoważnienia i środkami Rządu Narodowego agent R. N. w Anglii, Ćwierczakiewicz i komisarz R. N. w Szwecji, Demontowicz, zorganizowali wyprawę morską na Żmudź w celu dostarczenia amunicji i broni. Zebrali oni stu kilkudziesięciu ochotników, wśród których znajdowało się 22 Francuzów, 16 Włochów, 3 Anglików, 3 Niemców, 2 Szwajcarów, 2 Belgów, 2 Węgrów, 1 Holender, 1 Kroat, 2 Moskali, wśród nich wszystkich kilkunastu oficerów, zakupili 1000 sztuk karabinów, 750 pałaszy kawaleryjskich, 200 lanc, 100.000 ładunków karabinowych, 50 centnarów prochu, 2 miliony kapiszonów, 3 działa gwintowane i wynajęli statek parowy „Ward Jackson“, którego kapitan, Anglik Weatherley, zobowiązał się za 25.000 złp. dostawić wyprawę do wybrzeży kurlandzkich lub żmudzkich.

Dowództwo nad wyprawą objął pułkownik Łapiński, który na Kaukazie, wstąpił się, walcząc pod nazwiskiem Tefik-beja.

Dnia 25 marca 1863 roku wyruszył Łapiński w drogę i przy sprzyjającej pogodzie na trzeci dzień stanął w Sundzie pod Helsingborgiem, dokąd przybył w zamiarze wzięcia udziału w wyprawie Bakunin, przy którym znajdował się Waleryan Kalinka.

Tymczasem Moskale, a nie mniej i Prusacy, rozwinęli czujność, obsadzając wybrzeża i patrolując po morzu — z wyprawą morską bowiem nie ukrywano się. Równocześnie niezbyt odważny Weatherley począł działać na przekór, aby udaremnić niebezpieczne lądowanie na wybrzeżach litewskich.

Z Helsingborgu, wstrzymany 24-godziną burzą, popłynął Łapiński do Kopenhagi, lecz na wiadomość o nagłym puszczeniu lo-

dów, a co za tem idzie uruchomieniu całej floty moskiewskiej przeciw jednemu statkowi polskiemu, gdy i Weatherley ostatecznie odmówił posłuszeństwa, postanowił Łapiński wylądować na brzegach szwedzkich; jakoteż 30 marca 1863 roku wysadził załogę na ląd w porcie Malmö. Tu Weatherley, zabrawszy swoich majątków, ulotnił się.

W Malmö, korzystając z entuzjastycznego przyjęcia i sympatii Szwedów dla sprawy polskiej, postanowił Łapiński doczekać się stosownej chwili do wyruszenia na brzeg litewski. Ponieważ „Ward Jackson“ zbyt już był znany, wynajął inny statek „Emilie“, aby, puściwszy „Ward Jacksona“ do Anglii, celem ściągnięcia nań uwagi, na „Emilie“

*Kommissarz
Rządu Narodowego
Organizacji Generalnej
Sit morskich.*

Paryż dnia 3 Marca 1864r.

*Do
Agenta Wojskowego.*

Przewodny Okrywacz,

*W odpowiedzi na Wasze uverowanie z d. 1^o Marca
r. b. jaucătoronego zriecijem, mam zanym
ubladomiu Was za wosyctwie data, kontakta,
upowarnieniu rachónni kwoty i jancielowia
Administracijnij, czejn wosyctwie
tyczonej sy papirny, dotychczas jechne wozoro:
nemni mi zriecostety. Moja czymosni dotaj
ograniczona sy na jony ob tow abiu rozozoru
luna czymosni Organizacijnij morskich sit
morskich. W tym celu mam przygotowane
naminajce Agentów Organizacijnij w Nowym
Yorku, w San Francisco, w Hongkongu i Mel-
bourne, z instrukciami, aby dla tychże Agentów
i listami Kapitanowi Floty bawisim (moja-
nych Okrywacz, którym powieramy melosy,
ustalić osoby, zdolne do tego rodzaju w chłozie
które wujz wosyctwie ady, aby Agentów.
Opisuj tych papirów, sądzaj, tylny
Imego bibra Odermy do Kommissarzi Sit
do Kommissarza Rządu Narodowego jny
kajce bawisim i do Was samy, z ubol
nich tych papirach bawisim ubladomiu mi.
List miy do Sit Samojedzkiego jny wozoroj
czejn jowany, choi wosyctwiej formie
jny ubladomiu mi, jny czejn, jny jny
na Wasze roganie, w wosyctwiej czejn
Wam wosyctwie. Prudntam jny takie robra-
nium informacjami jny czejn, jny jny
instrucjami, wosyctwiej wosyctwiej jny jny.*

ORGANIZACYA GŁOWNA

Sit Narodowych

Sit morskich

Z Archiwum Rapperswilskiego
(Bibl. Narodowa)

(Dalszy ciąg obok)

dobiec do brzegów Żmudzi. Tymczasem zastępca pułkownika, Tyszkiewicz, nie wiedząc o zamiarach Łapińskiego, wpłynął z „Ward Jacksonem” do portu wewnętrznego w obawie, aby mu nowa załoga angielska, przygotowująca się do przenosin na

„Emilie” nie uciekła. Rząd szwedzki, nie mogąc w porcie wewnętrznym, a więc wewnątrz granic Szwecji, dozwolić, aby okręt gotował się do zbrojnej wyprawy, i przez to narazić się Rosji, zmuszony był nałożyć nań areszt. Łapiński już tylko z 42 ka-

rabinami i tyłuż pałaszami opuścił 28 maja Malmö. Nabywszy nieco świeżej broni, wszedł ze 120 ludźmi na „Emilie” i puścił się ku brzegowi polskiemu, aby wylądować naprzeciw Kłajpedy. Wieczorem dnia 11 czerwca stanęła „Emilie” opodal Kłajpedy w pobliżu zakładu kąpielowego, oddalona o ćwierć mili od wybrzeża. Na nieszczęście z zapadnięciem mroku niebo, dotąd pogodne, pokryło się chmurami i gdy dwie łodzie z samym Łapińskim i pierwszym transportem kilkudziesięciu ludzi, odplynęły od okrętu, zerwała się burza, która jedną łódź wywróciła, przyczem utonęli: de Fransschein, Goillard, Ellero, Chaix, Trafico, Hautet, Scheltemberg, Daisonrat, Dominici, Macherat, Devillers, Thibot, Robert, Loing, Glamman, Ducros-Wieciejewski, Wiśniewski, Piotrowski, Łosiewicz, Poniewski, Borowski, Żołnierowski, Raclawski. W materiałach, które były mi dostępne przed 20 laty, znalazłem liczbę 19 powstańców, którzy wówczas utonęli i tak też dałem w „Bitwach i potyczkach”. Powyższy spis czerpię z notatki kpt. Karpia, pisanej na podstawie listu Bralewskiego, datowanego z dn. 16. VI 1863 z Kluthem (Gotland).

* * *

Niepowodzenie wyprawy Łapińskiego nie zraziło Rządu Narodowego, a nadzieja na interwencję mocarstw zachodnich podniecała kierownictwo powstania do kontynuowania akcji na morzu.

Rząd Narodowy przez swego agenta dyplomatycznego w Paryżu, ks. Władysława Czartoryskiego prowadził dalej akcję morską. W czerwcu Czartoryski zakupił statek „Princess” i począł go uzbrajać, wyznaczając kapitana Andrzeja Franciszka Michała Magnana, na dowódcę głównego „flot, eskadr, dywizyj

zapadnie
 Tęgi miłuj wspomniany papierów kopie, które
 do druzninyj... wierzanie warkon, o wypr
 do Orudotij mieror mi wygronem, według
 zapadnia wanego na godim 83 mieror
 przygotowan jest nicmoitilem z powodu
 nader obrebnij, ich trasiu.

Papiery które ile mogą sınıoshowai,
 wam są potrzebne; to jest rachunek
 są, tożo są, rapewna jense wrekau
 j. j. Lamajskiego i Mollu który jako Sekretar
 ten sta partypularny, w sprawie Organi
 raji są morskich jense jone majam
 radowaniowaniem funkcyjnowat i do
 funkcyjnowe, i w którego regu ma j
 wazekich funduraw odlyshenas poroshaj.
 Co do nichie otrzymatem kwity na ka
 kupienie księzek różnych specjalny
 Manuarki tyrozylpizakórych kwity
 skarb.

Tęgi Czauwmy Obywatelu ze na wane
 wierzanie druzniny aby wszystkie lłeta
 Organizacji są morskich tyrozylpizakórych
 jense w waniem miedkuanim storonem
 byty ile wniej moinem zadowolnój
 co opowiadam, próca tego gozby jak
 kolwiek papier wmojein posiadaniu
 bydzy, mozt się wam wędai w waniem
 Stanowiskim wyprawu potrzebny
 — mam ranyrt przeglo mego pibn
 wedyu cła, lub jzrezerwy obfij
 wam ofiarowai —

Tękiej przijał moje
 zrodawinio z apewniem
 mego sumego uszanowania

Rozwodowski

List Florestana Rozwadowskiego, Komisarza Rządu Narodowego przy organiza-
 torze generalnym Sił Morskich do agenta wojskowego płk. Eug. Dembińskiego
 (pseud. Kot). — Archiwum Rapperswilskie (Bibl. Narodowa).



Z Archiwum
 Rapperswilskiego
 (Bibl. Narodowa).

morskich, które operować będą bądź to na morzu Bałtyckiem, bądź na morzu Czarnem w celu walki z flotami rosyjskimi...¹⁾). Niebawem jednak Magnan popadł w konflikt z agentem dyplomatycznym, wbrew zakazowi Czartoryskiego począł bowiem publikować w prasie francuskiej proklamacje, jako komendant floty narodowej polskiej,²⁾ co przyczyniło się nawet do chwilowego odebrania mu dowództwa. Równocześnie Rząd Narodowy ustalił organizację sił zbrojnych morskich, dekretując „Organizację Floty Polskiej”. Organizacja marynarki podlegała bezpośrednio pułkownikowi Eugeniuszowi Dębińskiemu (Kotowi), agentowi wojskowemu na mocy dekretu Rządu Narodowego z 25.X. 1863 przy agencji dyplomatycznym.

Dębiński, ażeby przyspieszyć wykonanie myśli Rządu Narodowego, a nie mogąc przy nagłych okolicznościach czekać na nominację tych urzędników (wyznaczonych przez Rząd Narodowy), nominował tymczasowo tak organizatora jeneralnego floty narodowej Władysława Feliksa Zbyszewskiego, byłego dowódcę korwety moskiewskiej (kapitana Feliksa Karpia), jak i komisarza rządowego przy organizatorze jeneralnym, hr. Rozwadowskiego (Florestym).

Obowiązki i atrybucje organizatora jeneralnego Floty Polskiej zawarł agent wojskowy³⁾ w nast. 16 punktach:

1. Organizator Jeneralny zakończy w najkrótszym czasie przygotowania do wyprawy.

2. Bierze dowództwo statków, które mi obecnie Rząd Narodowy rozporządzać może.

3. Rozpocznie kroki nieprzyjacielskie jak największymi można siłami, a skieruje działania swoje mianowicie na statki wojenne moskiewskie. Jeśliby jednak statki polskie, przed zetknięciem się ze statkami moskiewskimi wojennymi, spotkały statki moskiewskie kupieckie, powinny je zabierać lub niszczyć, jeśli je w bezpieczne miejsce uprowadzić nie mogą. — Baczyć wszakże, żeby wraz ze statkiem nie niszczyć własności do neutralnych należącej.

Starać się statki, zdobyte o ile możliwości uzbierać, ażeby przeciw Moskałom obrócić je można było.

Jeśli liczba statków naszych pozwoli podzielić siły morskie nasze, Organizatorowi Jeneralnemu służy prawo tak nominowania tymczasowych dowódców statków i innych oficerów i urzędni-

¹⁾ Convention pasée le 28 octobre 1868 entre mr. Zalewski et le capitaine Magnan. Rips. B.

²⁾ Pismo Wł. Czartoryskiego do Magnana z 24. XI. 1863. j. w.

³⁾ Dębiński, I. II. 1864. Tamże.

Organizacja Floty
Sił Narodowych Morskich

Nr 14.

Marca 2 1864 (Paryż).

J.

Do Agenta Wojennego
w Paryżu.

Publ. Dębińskiego.

Obywatela.

Mi będąc pewnym czy Komisarze
R. N. przy Organizacji sił morskich w Paryżu
przesyła mi pismo do niego na moje
imię, pisaną Was Pułkownikowi przesyła go
a jeżeli Rozwadowski już wyjechał
to bierze ten myśli mojej pisaną Was
przesłać do R. N. Zapewnicie, ja mam
na i starym moim albo pod sam moim
znaczeniem naczelnikiem, albo jako
dowódcą bezpośredniemu samemu przed
R. N. i z naturą spraw narodowych
z powodu własnego i mi otaczającego
rozumienia jej pism. Obawiam, ani
chcę ani mogę, ani będę.

Prawdziwym moim bratem
pułkownik

Feliks Karpia

List kpt. Feliksa Karpia (Zbyszewskiego), organizatora generalnego sił morskich Rządu Narodowego w 1863 — 64 r. Archiwum Rapperswilskie (Biblij. Narod.)

ków morskich, z warunkiem przedstawienia tych nominacji Rządowi Narodowemu do zatwierdzenia, jak dzieła floty na eskadry.

4. Oficerowie i Urzędnicy Morscy tymczasowie przez Organizatora Jeneralnego nominowani, nie czekając na potwierdzenie nominacji swych przez Rząd Narodowy, pełnią natychmiast obowiązki, do urzędów, na które ich przeznaczono, przywiązane.

5. Przed przedsięwzięciem wyprawy Organizator Jeneralny używa na radę wojenną dowódców eskadr, dowódców statków, Komisarza Rządu Narodowego. Radzie tej prezyduje Organizator Jeneralny, Komisarz Rządu Narodowego, asystuje. Ostatecznie rozstrzy-

gają kwestje wątpliwe Organizator Jeneralny i Komisarz Rządowy.

6. Flaga statków Polskich będzie dwukolorowa, biała i amarantowa z herbem państwa takim, jakiego Rząd Narodowy na pieczęciach swoich używa.

Znak — ramię białe mieczem uzbrojone w amarantowym polu.

Banderola biała i amarantowa.

7. Wszelkim statkom Polskim zakazuje się walczyć pod innymi znakami. Za przekroczenie tego przepisu Dowódcy, dopuszczający się winy do surowej odpowiedzialności pociągnięci zostaną.

8. Przy podziale zysku ze sprzedaży statku lub towarów zdobytych, następujące należy zachować pravidła:



Z Archiwum Rapperswilskiego (Bibl. Narodowa)

9. Po odrzuceniu kosztów sprzedaży zysk dzieli się na cztery równe części z których $\frac{1}{4}$ bierze Rząd Narodowy a $\frac{3}{4}$ osada statku zdobywającego.

10. Za zdobycie statków wojennych parowych Rząd Narodowy płaci osadzie statku zdobywającego nagrodę w stosunku 10.000 franków za działo, za statek żaglowy w stosunku 5.000 franków za działo.

11. Jeśli Organizator Jeneralny uzna za stosowne uzbroić zdobyty statek kupiecki, Rząd Narodowy obowiązany będzie zapłacić osadzie statku zdobywającego $\frac{3}{4}$ jego wartości. Sumy, które się od Rządu Narodowego osadom, w moc art. 10 i 11 zawartych, należeć będą, mają się odtrącać od części zysków, które na Rząd ze sprzedaży zdobywcy następnym przypadną.

12. Jeżeli statek zdobywający składa część Dywizji, osady innych statków mają prawo do $\frac{1}{3}$ zysku ze zdobywcy, część Rządu Narodowego nietkniętą zostawiając, choćby w boju bezpośredniego udziału nie miały.

Jeśli statek był wykomenderowany z eskadry dla osobnego działania, w takim razie osada jego nie dzieli się zdobyczą z osadami innych statków.

13. Sumy Rządowi Narodowemu z podziału zdobywcy należne, przeleją się do Kasy Komisarza Rządu Narodowego przy Organizatorze Jeneralnym.

14. Gdyby Organizator Jeneralny wynalazł armatorów, którzyby się zobowiązali dostarczyć sum potrzebnych armatorowie ci, po dostarczeniu sum i wyprawieniu statków, nabiorą prawa do tej części zysku ze zdobywcy, jaka się Rządowi Narodowemu należy.

15. Rząd Narodowy, powierzając marynarzom Polskim Flagę Narodową, przypomina im, że tylko prawością i ludzkością, nietykalnością własności neutralnej, nieskalaną jej część utrzymać mogą.

16. Dzisiejszy kodeks karny francuski na Flocie Polskiej obowiązywać ma we wszystkich przypadkach niniejszą nieokreślonych instrukcją.

Uzupełnia powyższe „Instrukcja dla oficerów osobno wykomenderowanych“.

17. Przed wypłynieniem statku na morze Organizator Jeneralny doręczy dowódcy tegoż statku dokładne instrukcje, w których przepisy niżej wymienione i przepisy kodeksu morskiego, ściśle zachowane będą.

18. Dowódcy statków winni są nieograniczone posłuszeństwo rozkazom Organizatora Jeneralnego i pod żadnym pozorem nie mogą ich zmieniać, ni modyfikować.

19. Dowódcy eskadr, mają prawo rozdzielania ich; uzbrojania statków kupieckich zdobytych, za zdane do użycia w boju uznanych, mają prawo nominowania oficerów aż do stopnia kapitanów; dawania im dowództwa, zważając na starszeństwo. W razach kiedy są zmuszeni od ostatniego prawda odstąpić, obowiązani są nadmienić powody w raporcie do Organizatora Jeneralnego.

20. Oficerowie mianowani na Dowódców statków lub eskadr wchodzą natychmiast, po ogłoszeniu przez Organizatora Jeneralnego w rozkazie dziennym ich nominacji, w prawa i atrybucje do ich urzędu przywiązane.

21. Dowódcy mają prawo zawiesić podwładnego w służbie z warunkiem zawiadomienia o tem Organizatora Jeneralnego z przytoczeniem powodów tego postąpienia.

22. W razach stanowczych tylko, albo na rozkaz Organizatora Jeneralnego, mogą wchodzić w stosunki lub korespondencje z urzędami i agencjami cywilnymi Organizacji Narodowej.

23. Jeśli Organizator Jeneralny bierze sam dowództwo statku lub eskadry, oficerowie przechodzą pod jego rozkazy. Organizator Jeneralny liczy się zawsze starszym w służbie i w stopniu.

24. Dostawców rozmaitych potrzeb dla Floty mianuje Komisarz Rządowy.

25. Dowódcy wszelkiego stopnia powinni korzystać z każdej sposobności, ażeby przesyłać Organizatorowi Jeneralnemu szczegółowe raporty o stanie swych statków, również o stanie osady i ich potrzebach. Potrzebne do tego formularze rozdane będą dowódcom.

26. W przypadkach tą instrukcją nie określonych Dowódcy zastosować się winni do Kodexu Morskiego, a mianowicie do paragrafu: „Du Commendant en Chef et des Officiers Generaux et Chefs des Divisions employes en Sous-ordre“.

W stosunkach zaś z Organizatorem Jeneralnym ta instrukcją nieokreślonych, Dowódcy zachowają przepisy tyczące się stosunków Dowódców z Ministrem Marynarki“.

Punkty ostatnie 27 i 28 zawierają następującą „Instrukcją dla Komisarza Rządu Narodowego“.

„27. Kommissarz Rządowy pełni przy Organizatorze Jeneralnym i przy Flecie Polskiej obowiązki Intendenta Jeneralnego.

Zawiaduje Kassa, rachunkowością, dostawami i Administracya.

28. Stosunki Kommissarza Rządowego z Organizatorem Jeneralnym uregulują się tak, żeby go w razie śmierci lub nieobecności Kommissarz Rządowy mógł czasowo zastąpić“.

Dnia 10. II. 1864. Rząd Narodowy zatwierdził Karpia w zajmowanym dotąd stopniu — kapitana, poruczając mu zarazem obowiązki Głównego Organizatora Sił Morskich i Narodowych.

Niestety w tym samym czasie, dn. 12 lutego, władze hiszpańskie przyaresztowały w Maladze statek Rządu Narodowego „Kiliński“ (dawniejszy „Princess“), dowodzony przez Sinclaira, a znalazłszy na nim broń i amunicję, uwię-

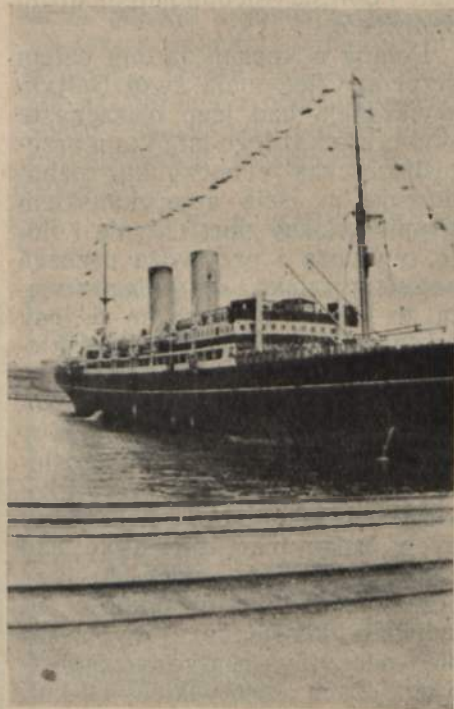


Z Archiwum Rapperswilskiego (Bibl. Narodowa)

ziły załogę. Dopiero naskutek przychylnego sprawy polskiej konsula angielskiego, załogę zwolniono 18 czerwca, konfiskatę statku uchylono i oddano go Sinclairowi, ale zupełnie ogołoceny.

Mimo katastrofy finansowej, jaką była afera z „Kilińskim“ ani Karp, ani Rozwadowski nie ustawali w pracy, a o rozmachu ich świadczyć może fakt, że jeszcze w marcu Rozwadowski komunikował się ze swymi agentami w Nowym Yorku, San Francisco, Szanghaju, Melbourne i t. d. Atoli zanik ruchu zbrojnego w kraju, niemniej brak środków na dalsze prowadzenie akcji morskiej, musiały siłą rzeczy spowodować likwidację floty powstania styczniowego.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.



Polski statek transatlantyczny „Kościuszko“ wchodzi do portu gdańskiego, kończąc swą podróż z Nowego Jorka. Moment obracania statku w basenie portowym przez holowniki.

POLACY I ADRJATYK JUGOSŁOWIAŃSKI

Dwa narody słowiańskie, Polacy i Jugosłowianie, odzyskały wolność i zjednoczenie. Przywrócono im ziemie, które z prawieca do nich należały, a co najważniejsze — morze, będące czynnikiem potęgi i znaczenia państwa na zewnątrz, na arenie międzynarodowej polityki i ekonomii.

Czem dla narodu i państwa polskiego w dawnych wiekach i obecnie jest Bałtyk, tem dla Jugosławii jest Jadran (Adriatyk).

Czem dla propagandy morza polskiego wśród najszerszych warstw społecznych jest „Liga Morska i Kolonialna“, tem dla morza jugosłowiańskiego „Jadranska Straža“, która już 10 lat spełnia godnie i wszechstronnie to swoje posłannictwo i zadanie.

Jako wielki przyjaciel Jugosławii, starałem się ją poznać, nie tylko z książki i z gazety, z mapy czy z prospektu, ale z bezpośredniego kontaktu. Od kilku lat bywam stale w tym pięknym i malowniczym kraju. Stykam się z jego ludem. Badam jego historję i kulturę, i im więcej mu się przyglądam, tem większy mam dla Jugosławii podziw i serdeczne uczucie. Przecież to ojczyzna moich braci i sióstr Słowian, którzy z pod polskiego Podkarpacia w zamierchłej opoce przeszli na Bałkan, i tam się osiedlili nad modrym Jadranem.

Polacy pokochali Jadran całym sercem. Choć mają swój Bałtyk, wyjeżdżają nad jego piaszczyste wybrzeża każdego lata i tam spędzają czas wypoczynku, rozbudowują w iście amerykańskim tempie własny port Gdynię i flotę, wywożą i przywożą przezeń wszelki produkt z szerokiego świata, to jednak nie obce im są losy bratniego morza jugosłowiańskiego.

Oto wyrazem tego zainteresowania jest zorganizowana akcja w stowarzyszeniach polsko-jugosłowiańskich, związanych w Ligę, które za jedno ze swoich głównych zadań mają turystykę nad Jadran. Zdążają więc do tego przez szerzenie wiadomości, udzielanie informacji, wygłaszanie odczytów z przezroczami o wybrzeżach adriatyckich, ich kulturze i starodawnych zabytkach, o wartościach klimatycznych i kuracyjnych wód i słońca Jadranu.

Dzięki temu powstał ruch wycieczkowy do Jugosławii w rozmiarze, dotąd niespotykanym w

stosunku do innych krajów nadmorskich. Dość powiedzieć, że w r. 1930 osiągnął on liczbę rekordową 6000 osób, które skorzystały z dobrodziejstw bogatej natury wybrzeży jugosłowiańskich. Wycieczki te organizowano prawie w całej Polsce, a szczególnie w takich ośrodkach współpracy polsko-jugosłowiańskiej, jak Warszawa i Poznań.

Wyjeżdżali nad Jadran ludzie najrozmaitszych stanowisk i sfer, a wśród nich duży odsetek jednostek bardzo kulturalnych, jak pro-



Adriatyk łąo Dubrownika.

fesorowie, malarze, literaci, architekci, lekarze, publicyści, a więc element, dzięki któremu zbliżenie między obu bratnimi narodami staje się jeszcze ściślejsze. Dzięki literatom i publicystom piśma polskie, periodyczne i codzienne, pełne są ilustracyj i artykułów, mówiących o niezwykłym pięknie morza i wybrzeży jadrzańskich, o starodawnej i oryginalnej ich kulturze i zabytkowości.

Wśród entuzjastów Jadranu należy specjalnie wyróżnić mło-

dzień polską akademicką i szkół średnich. To musi najwięcej cieszyć wszystkich miłośników tego morza. Urządzono już szereg wypraw studenckich i kolonij uczniowskich na wyspach jugosłowiańskich i wszystkie dawały świetne wyniki zdrowotne i wielkie zbliżenie między młodzieżą obydwu krajów.

Próbujemy również i osiedlać się w ślad braci Czechów na wybrzeżach Jadranu. Taką próbą jest „Dom Polski nad Adriatykiem“, skromna jeszcze próba stworzenia osiedla polskiego, rzuconego narazie na jedną z mniejszych wysp, Solte, znajdującą się w okolicach Splitu. Kto już bawił w pensjonatach polskich Domu Polskiego, w Zofjówce w Rogaczu, czy też Chrobrzynie w Nieczui, wraca do nich nałogowo, gdyż tak w nich mile, beztrudno, wesoło, słonecznie pędzi się czas wakacji, wypoczynku, wilegatury.

Rok 1931 był rokiem wybitnej propagandy zbliżenia się i współpracy polsko-jugosłowiańskiej. Nie mówiąc już o szeregu wycieczek z Polski do Jugosławii, i odwrotnie, odbył się pierwszy kongres porozumienia polsko-jugosłowiańskiego podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich w maju: w Poznaniu, Warszawie i Krakowie. Przybyło nań z Jugosławii około 70 delegatów organizacyj kulturalno-gospodarczych. Zetknęli się oni z naszym krajobrazem morskim z Bałtykiem. W Gdyni witały ich serca bratnich Polaków, bijące żywo dla



Crkvenica — kąpielisko nad Adriatykiem.

własnych wód morskich, dla własnego wylotu na szeroki świat, dla własnego portu, wreszcie własnej floty i marynarki. Moment ten w stosunkach polsko-jugosłowiańskich winien być historyczny. Powiązały się wtenczas niewidzialną nicią dwa morza słowiańskie — Bałtyk i Jadran.

Czem jest dla Polski Bałtyk i Gdynia, dowiedzieli się o tem goście jugosłowiańscy z przemówień i odczytów ludzi, kierujących rozbudową portu polskiego. Jugosłowianie zrozumieli wymowę faktu posiadania morza przez nasze państwo, czego dowód czytałem w gazetach belgradzkich, zagrzebskich i lublańskich oraz w miesięczniku oddanym propagandzie Jadranu „Jadranskiej Straży“, bratnim piśmie naszego „Morza“.

Wreszcie w naradach sekcji turystycznej kongresu polsko-jugosłowiańskiego turystyka nad Jadranem zajmowała najważniejsze miejsce. Oto co mówią uchwalone przez kongres rezolucje: „wprowadzenie bezpośrednich wagonów Warszawa—Zagrzeb—Split dla usunięcia potrzeby kilkakrotnego przesiadania się „i rządy oraz organizacje społeczne obu krajów powinny na terenie międzynarodowej propagandy turystycznej popierać się wzajemnie w tej dziedzinie, aby linje zainteresowań zagranicznych turystów a w szczególności turystów angielskich i amerykańskich z linji Berlin—Drezno—Wenecja przesunąć na linje Gdynia—Warszawa—Kraków — Zagrzeb—Sarajewo—Dubrovnik—Kotor“.

Rezolucje te czekają jeszcze na realizację. Należy sądzić z zetk-



Zatoka Kotorska

nięcia się dwu ministrów spraw zagranicznych pp. Zaleskiego i Marinkovića, którzy między innymi podpisali też i pewne konwencje komunikacyjne, że zostaną spełnione.

Ważnym też czynnikiem propagandy Jadranu w Polsce były wystawy turystyczne, urządzone przez rząd jugosłowiański i „Putnika“ kolejno w Poznaniu, Warszawie i Lwowie, które oczywiście spopularyzowały wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa przedziwnie piękny krajobraz Jugosławji, jej morza, jezior i gór. Wreszcie dzięki temu zainteresowaniu turystyką Putnik porozumiał się z polskimi biurami podróży, a szczególnie z jednym z nich a mianowicie „Francopollem“ w Warszawie, które obecnie jest oficjalnem „Biurem Turystyki

królestwa Jugosławji“ w Polsce.

W X-lecie istnienia „Jadranskiej Straży“, której pracę i wpływ znać w każdej dziedzinie życia Jugosławji, w czem duże zasługi ma świetnie redagowany miesięcznik, o tym samym tytule, należy tylko wyrazić życzenia, by z tą samą siłą, energią, ofiarnością, zrozumieniem i entuzjazmem wrazała w życie narodu jugosłowiańskiego poczucie morza, jego potęgi i znaczenia, jak to czyniła dotąd, i jednocześnie podkreślić nasze polskie pragnienie, by tak, jak my rozumiemy Kochamy i popieramy Jadran jugosłowiański tak nasi bracia z pod cudownego Splitu i Dubrownika poznali i zrozumieli nasze polskie Bałtyk i Gdynię.

X. W. KNEBLEWSKI.



Orebić. Kąpielisko „Trstenik“

Do sprzedania w Gdyni zaraz

YACHT

kilowy, wyścigowy, sloop (jedno masztowy) w doskonałym stanie.

35 m² żagla — długość 8,45 m.
zagłębienie ca 1m. wyporność ca 2t

Informacji udziela:

Yacht Klub Polski
Oddział Morski Gdynia

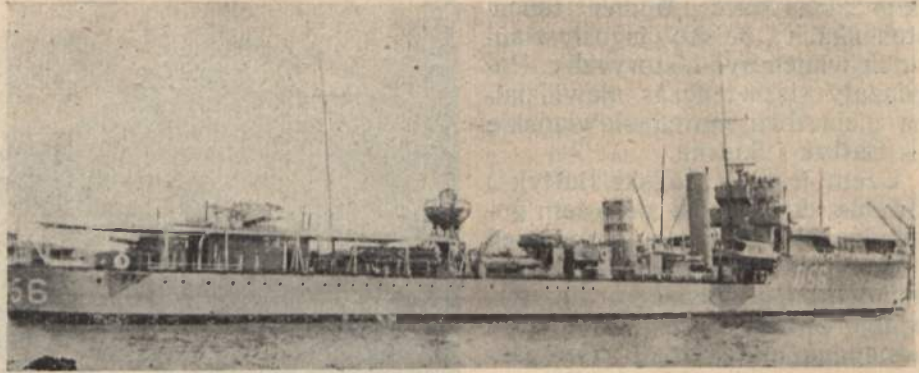
pod: YACHT MORSKI

WIZYTA ANGIELSKICH KONTRTORPEDOWCÓW NA WODACH POLSKICH

W nocy z 14 na 15 czerwca r. b. przybyła na redę Gdańska celem odwiedzenia portów polskich 6 flotylla kontrtorpedowców angielskich, odbywająca podróż ćwiczebną po Bałtyku. W skład tej flotylli wchodziły kontrtorpedowce: „Campbell” (okręt flagowy), „Walpon”, „Westminster”, „Windsor”, „Widette”, „Vivien”, „Wessex”, „Westcott” i „Wolfhound”. Pięć pierwszych okrętów zawinęło do portu gdańskiego, cztery pozostałe zaś przybyły do Gdyni. Okręty angielskie bawiły na wodach polskich do wieczora, 19 czerwca r. b., poczem udały się do jednego z portów fińskich. Wizyta ich miała charakter półoficjalny.

Zgodnie ze zwyczajami międzynarodowymi towarzyszył okrętom angielskim kontrtorpedowiec polski O. R. P. „Wicher”. Wejście tego okrętu do portu gdańskiego dało okazję senatowi wolnego miasta do wystosowania „noty” do Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej, w której pobyt „Wichra” w porcie gdańskim senat tego miasta uznał skwapliwie za „action directe” przeciw statutowi wolnego miasta i tupet swój posunął tak daleko, że zażądał opuszczenia przez „Wicher” Gdańska do określonej godziny. Nota ta oczywiście spotkała się z przyjęciem, na jakie jedynie zasługiwała. „Wicher” pozostał w porcie, dotąd, dopóki — zgodnie z otrzymanymi rozkazami — nie mógł powrócić do Gdyni po uprzednim spełnieniu swego zadania.

*) Wyporność leadera flotylli „Campbell” wynosi 1530 ton, moc maszyn 40.000 K.M., szybkość 36,5 węzów. Wyporność pozostałych okrętów 1120 ton, moc maszyn 30.000 K.M., szybkość 35 węzłów.



Kontrtorpedowiec angielski „Wolfhound”.

Fot. inż. S. Załęski

Doskonały pomysł miała dyrekcja P. P. „Żegluga Polska”, wysyłając jeden ze swych statków pasażerskich na spotkanie gości angielskich i umożliwiając w ten sposób szerszym kołom publiczności ujrzeć okręty angielskich na morzu. Zrana o godz. 8 m. 30 statek żeglugi przybrzeżnej „Jadwiga” odbił od moła pasażerskiego „Żegluga”, zabierając na pokładzie ponad 200 amatorów tej atrakcji.

Dzień był pogodny, choć dał ostry wichur w północy. Morze było dobrze szalowane. Zdaleka na tle majaczących w głębi wież i żórawi gdańskich na redzie w pobliżu wejścia do Nowego Portu widać było wyciągnięte nieruchomo na wodzie stalowe sylwety okrętów brytyjskich. Nieco zboku stał na kotwicy nasz „Wicher”, odcinający się wyraźnie w tym godnym towarzystwie swą śmigłą sylwetą i rozmiarami. „Jadwiga” płynęła niedaleko wybrzeża, mijając ko-

lejno Kamienną Górę, Orłowo i Sopoty. Gdy znalazła się mniej więcej naprzeciw Oliwy od nieruchomej dotychczas grupy szarych okrętów wojennych, oderwały się cztery okręty i szparko poczęły pruć fale zatoki, kierując się w szyku torowym ku Gdyni. „Jadwiga” co tchu zawróciła, by nadać szybciej idącym okrętom wojennym.

Te zaś nadbiegały coraz bliżej. Już gołem okiem widać było ruch na ich pokładach, zapelnione przez oficerów mostki dowódców. Wszystkie cztery okręty prowadziły między sobą ożywioną wymianę sygnałów.

Na „Jadwidze” podniesiono na maszcie trzy barwne flagi sygnalizacyjne, trzy litery alfabetu morskiego, które razem w języku marynarzy oznaczają „Witamy”.

Na idącym na przedzie okręcie flagowym półflotylli, kontrtorpedowcu „Vivien”, natychmiast zatrzepotały się na wietrze flagi odpowiedzi: „Dziękujemy!”

Tymczasem Anglicy zaczęli dopęczać sunącą z całych sił, jednak dużo powolniejszą „Jadwigę”. Sygnalizowały między sobą wciąż zawzięcie. Okręty zmieniły szyk. Zamiast w szyku torowym poczęły mijać „Jadwigę”, pochyłona silnie na bok, ponieważ wszyscy pasażerowie stłoczyli się u jednej burty, by lepiej obserwować widowisko, — w szyku, który natychmiast ochrzczony został na „Jadwidze” szykiem lecących żórawi. Na przedzie i najbliższej „Jadwidze” szedł kontrtorpedowiec „Vivien”. W chwili, gdy ją mijał, statek polski zasalutował banderą. Na rufie kontrtorpedowca opadła w dół bandera wojenna Wielkiej Brytanji i następnie uniosła się z powrotem do góry.

I tak kolejno salutowały się wzajemnie polski statek pasażerski i angielskie kontrtorpedowce.

Powitanie miało nietylko takie oficjalne zewnętrzne oznaki. Na okrętach angielskich powiewały w powietrzu czapki oficerów i marynarzy, świecąc bielą swych wierzchów. W odpowiedzi machano z pokładu „Jadwigi” czem kto mógł i co miał pod ręką. Widać było po uporczywym powiewaniu czapkami, że Anglicy są mile ujęci spotkaniem ich na morzu. Oświadczyli to zresztą póź-



Oficer komplementacyjny floty angielskiej wchodzi na pokład O. R. P. „Wicher”.

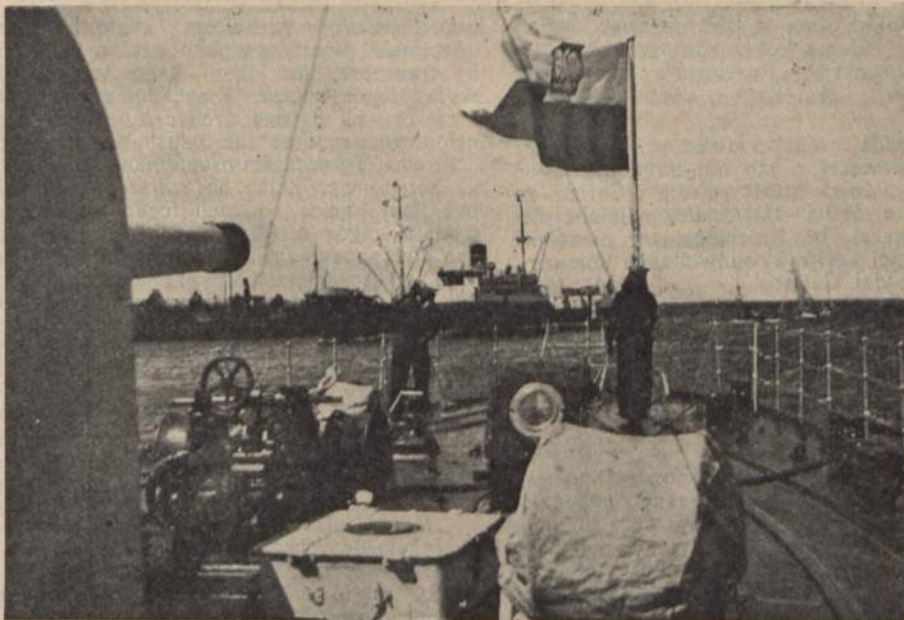
Fot. inż. S. Załęski

niej przy okazji bezpośredniego zetknięcia się z mieszkańcami Gdyni na lądzie.

Z portu wojennego wysunął się tymczasem szary holownik marynarki wojennej i podszedł kołysząc się mocno na fali do boku okrętu flagowego. Zatrzępotyła na nim nowe sygnały, powtórzone bezzwłocznie przez inne okręty. Zwały piany i wody, ustępujące przed prującymi je dziobami okrętów, poczęły opadać. Okręty zahamowały swój pęd i za chwilę poleciały w ciemno-zielone odmęty kotwice. Okręty angielskie stanęły na redzie Gdyni.

„Jadwiga” okrażyła je powoli, witaną wciąż powiewaniem czapek i machaniem rąk, poczem zawróciła ku przystani.

Uczestnicy przejażdżki schodzili na ląd zadowoleni z milej atrakcji, mimo że połączona była ona dla wielu z różnymi dodatkami, wprawdzie w programie nieprzewidzianymi, ale na morzu zupełnie normalnymi. Fala tego dnia była bowiem duża...



H. T. O. R. P. „Wicher” w porcie gdańskim. W głębi widać wchodzący do portu parowiec polski „Cieszyn”.

Fot. inż. S. Załęski

„NORD — CAPER“

Kartka z dziejów wojny światowej na morzu

Historja, którą podajemy poniżej, to jedna z autentycznych kart dziejów wojny światowej na morzu. Epopeja „Nord-Capera” spisana została dokładnie w szeregu wspomnień z walk marynarki francuskiej, na język polski przetłumaczonych, w pierwszym rzędzie w relacji jednego z uczestników bojowej akcji „Nord-Capera”, Poulaillera, wydanej pod autorskim pseudonimem Bernard-Frank i pod tytułem „Carnet d'un enseigne de vaisseau”, oraz w książce Pawła Chacka p. t. „On se bat sur mer”. Ścisłe na podstawie tych źródeł opracowane zostało niniejsze streszczenie.

Angielskie miano nosił ten francuski statek dzięki... zoologii. — „Nord-Caper”. Jest to jedyna dla wszystkich języków specjalna nazwa, wyróżniająca z pośród ogółu wielorybów pewien gatunek, którego właściwości odpowiadały cechom owego statku, stworzonego na pogromcę ryb, a później tak groźnego i bohaterkiego triumfalnego w nierównej walce z napastnikami, przemożnie uzbrojonymi ludźmi. Nord-Caper — wieloryb, to bestja o wadze szczególnie potężnej, o powłoce niepospolicie twardej, w obliczu niebezpieczeństwa zuchwale agresywna, nieprawdopodobnie wytrzymała. Ojczyzną jej wody północne. Lecz nierzadko spotkać można Nord-Capery i na południu, pod zwrotnikiem, ba nawet pod równikiem.

„Nord-Caper” — statek otrzymał przewzisko dreadnoughta floty rybackiej. Dawno to było, w minionej epoce, przed sierpniem 1914 roku. Pochodził z Boulogne-sur-Mer. W lecie uprawiał podziw budzące połowy na wodach około Islandji, — w zimie u brzegów Afryki. Wyporność — 750 ton, 40 metrów długości.

Gdy między ludźmi wojna rozszalała, narazie czuł się pokrzywdzony i

upokorzony okrutnie. Zmobilizowano go wprawdzie, lecz jakże nędzny wyznaczono mu przydział. Wartownicza służba. Żeby to jeszcze przed ojczystą Boulogne. Nie! Przed Calais. I na statku jedna mizerna 47-milimetrowa armatka.

Przez rok i dwa miesiące zmobilizowany „Nord-Caper” znalazł wojnę tylko ze słyszenia. Dopiero w którychś z jesiennych dni 1915 roku wybiła jego godzina.

Zdecydowano się wysłać go przeciw najstraszliwszemu wrogowi, przeciw niemieckim łodziom podwodnym, barbarzyńskie żniwo śmierci rozsiewającym na całej przestrzeni powierzono francuskiej pieczy Śródziemnego Morza, od Gibraltaru aż po greckie brzegi. Już od końca października 1914 roku zbrojecki system walki, zastosowany przez szalejące germaństwo, godzący nie tylko w walczących, lecz także w bezbronne statki handlowe, sprowadzający wojnę do ostatecznych granic zdziwienia, obejmował morza północy, gdzie zadanie obrony i ochrony należało do admiralicji brytyjskiej. Dopiero poczynając od maja 1915 roku, przeniknął na Morze Śródziemne, lecz w ciągu kilku miesięcy groza podwodnych korsarzy na południu dosięgła zatrważających rozmiarów. Aby podolać samej tylko ochronie transportów, ściągnęła już Francja wszystko, co mogła z Morza Północnego i z Atlantyku.

Wtedy to przyszła kolej na „Nord-Caper”. Odremontowano go, odmalowano pięknie, zaopatrzone w instalację radiową, uzbrojono. Dwa działa: 65-milimetrowe na przodzie, 47-milimetrowe na tyle, pięć karabinów, pięć rewolwerów. Łodzie podwodne niemieckie rozporządzały działami o kalibrze 150 i 105 milimetrów.

Wyznaczony na dowódcę statku, południowiec, pełen werwy i temperamentu oficer marynarki Lacombe odrazu zdobył serca mrukliwych, na pozór

flegmatycznych i ciężkich rybaków z północy, przekształconych w żołnierzy morza. Obok przydzielonej sobie garści aktywnych podoficerów i marynarzy floty wojennej pozostawił ich prawie wszystkich. Po krótkim zetknięciu pojął i ocenił ich wartość. Oni nawzajem odczuli w nim wymarzonego dowódcę. Jeszcze zanim dotarli do pierwszego etapu na drodze ku nowemu bojowemu życiu, stał się dla nich wszystkich bożyszczem.

Pierwszym etapem była Malta. Zawinęli tam o świcie dnia 20 października. Malta, — arsenał Wielkiej Brytanji na Morzu Śródziemnym, stał się na czas wojny punktem oparcia francuskiej floty wojennej. Tam od nowego naczelnego wodza, admirała Dartige du Fournet, Lacombe miał otrzymać dalsze rozkazy. U admiralissimusa Dartige na dreadnoughcie „France” audjencja była bardzo krótka. „Nord-Caper” został rozkazy przygotowane.

Zostaje przydzielony do eskadry, której baza jest w Milo. Ma tropić łodzie podwodne i starać się odszukać ich bazy aprowizacyjne. Polem działania będzie Archipelag Egejski, gdzie Niemcy grasują jak na własnych wodach. Niema żadnych funduszy na kupowanie informacji. Przytem ważna uwaga: — bezinteresownym informacjom „neutralnych” mieszkańców wysp Archipelagu nie wierzyć, gdyż są oni, rzec można, wszyscy na żołdzie nieprzyjaciela. Więc — robota o własnych siłach i własnym przemysłem.

Wyjazd do Milo wyznaczony na 22 października. „Nord-Caper” będzie eskortował transportowiec francuski „Marje Luizé”, oraz parowiec angielski „Arethuse”, przyczem „Arethuse” tylko do przylądka Malée.

Dla orientacji lakoniczny bilans październikowy: — dwadzieścia statków handlowych padło ofiarami dwóch łodzi podwodnych, przyczem szesnaście

poszło na dno, w tem dziesięć angielskich, jeden włoski, jeden grecki i cztery francuskie: „Provincia“, „Sainte-Marguerite“, „Antonie“ i „Admiral Hamelin“.

Jedna z łodzi podwodnych grasowała mniej-więcej o sto mil na południe od Krety, druga między Kretą i Cerigo, na drodze Malta—Dardanele, najniebezpieczniejszej, bo przebiegającej nieopodal głównej kryjówki podwodnych korsarzy, nieopodal Cattaro.

Ostatnie zatopienie, datuje się z dnia 18 października, nastąpiło w okolicach wyspy Kalimno przy brzegach Azji Mniejszej.

Pierwsze dwa dni ekspedycji minęły bez wydarzeń przy pięknej pogodzie, na spokojnym morzu. W niedzielę dnia 24 od świtu dmie lekki wiatr południowo-wschodni. Niebo dotychczas błękitne bez skazy, pokryło się ciężkimi szaremi chmurami. W południe — przeblisk słońca. Jednocześnie — okrzyk ze strażnicy.

— Coś na wodzie. W prostej linii naprzeciwko...

Lacombe rzuca rozkaz. Sygnał alarmowy. „Nord-Caper“ rusza naprzód. Eskortowane transportowce zataczają półkole wstecz.

Jeden z bułońskich rybaków wspina się na strażnicę. Baczne wyteżenie wzroku wystarczyło. Melduje:

— Dwie białe malowane łodzie. Duża i mała. W łodziach niema nikogo.

„Nord-Caper“ przyzywa transportowce.

Istotnie — dwie łodzie bez żywego ducha, natomiast z brunatnymi smugami zaskrzepłej krwi. W szalupie pod ławkami żywność, beczulki ze słodką wodą, wiosła. W małej łodzi trzy francuskie czapki wojskowe, i kurta artylerzysty z liczbą 17. Na łodziach napisy: — „Admiral Hamelin“.

Sam „Admiral Hamelin“, pasażersko-towarowy statek towarzystwa „Chargeurs Réunis“, wysłany przed trzema tygodniami do Salonik z posiłkami wojskowymi i amunicyjnymi, już od 7 października spoczywa na dnie morza. Garstkę rozbitków załoga „Nord-Capera“ widziała, przejeżdżając, w Bizercie.

Teraz „Nord-Caper“ bierze na hol szalupę. Droga już niedaleka. O północy wylaniają się z wody światła przyładka Matapan. O godzinie 2-iej konwój wymija północny cypel wyspy Cerigo, starożytnej Cytry, legendarnego raju na ziemi. „Voyage sur l'île de Cytère“ — „Podróż na wyspę Cytery“. — Przed oczami wyobraźni zarysowuje się zapewne w sarkastycznym kontraście słynny rozkoszny obraz mistrza Watteau, malowany niegdyś dla słonecznych królów i wypieszczonych dworaków z Wersalu. Teraz może tu gdzieś nieopodal przygotowuje los, podobny do losu „Admirala Hamelin“, w głębi wód ukryty zbójcecki bojowy potwór odwiecznego wroga. Lecz nie... Spotkanie ostatnich szczątek nieszczęsnej ekspedycji z przed trzech tygodni nie będzie złowróżbnym znakiem dla losów „Nord-Capera“. A dla innych, dla tych nad którymi powierzono mu pieczę?...

Zaraz za Cerigo — majestatyczny przyrządek Malée. Miejsce rozstania z

eskortowanym parowcem angielskim. „Arethuse“ wiezie podobno bardzo cenny transport, lecz jaki — tego Anglicy wyjawiać nie chcieli. Niewiadomo również, czy na dalszej drodze ku Dardanelom ma spotkać już własną eskortę ochronną. Tymczasem osamotniony znika na horyzoncie. Znika na zawsze... Jaki był jego koniec na tych legendarnych wodach, nigdy nie będzie wiadomo. Żadna łódź podwodna nie poszczyciła się jego zniszczeniem. Na przestrzeniach, gdzie co dwie godziny przepływać trzeba obok jakiegoś lądu, obok jakiejś wyspy nie wylowiono żadnego trupa, nawet żadnych szczątków, które zaświadczyłyby mogły że tu, w tych okolicach zginął „Arethuse“. Ludzie tajemniczością okryli jego misję. Los ze swojej strony całunem niezgłębionej tajemnicy pokrył tragedię jego zgonu.

„Marja-Luiza“ wszakże szczęśliwie dopłynęła do celu. „Nord-Caper“ spełnił zadanie eskorty. Teraz, po dniach dziesięciu, usiłuje u brzegów Krety spełnić zadanie następne. Nie wie Lacombe, nie wiedzą jego ludzie tak, jak nie wie dowództwo floty francuskiej i dowództwa wszystkich flot sprzymierzonych, że główna część tego zadania jest niewykonalna, że Niemcy triumfują, widząc tę daremną i bezcelową stratę czasu, wysiłków, to daremne i bezcelowe narażanie się na czyhające zewsząd niebezpieczeństwa i kontynuowanie tej akcji jeszcze przez trzy lata, aż do końca wojny. A tak łatwo przecież było się domyśleć...

Obok polowania na łodzie podwodne chodzi także i przedewszystkiem o wykrycie ich baz aprowizacyjnych, depozytów materiału spalinowego, które mają być dla Morza Śródziemnego w tych właśnie greckich okolicach sekretnie zainstalowane. Otóż tych baz, tych depozytów poprostu wogóle nigdzie nie było. Na własnych swoich jednostkach dowództwa flot sprzymierzonych mogły się przekonać, że w akcji bojowej łódź podwodna, zaopatrzona w motory Diesla, przy każdych okolicznościach daleko prędzej zużyje wszystkie torpedy i doprowadzi załogę do ostatecznych granic wytrzymałości, niż wyczerpie choćby połowę paliwa, wystarczającego przecież w najmniejszych łodziach na przebycie przestrzeni 4000 mil morskich, czyli 8000 km., a przy posłużeniu się balastem nawet na przebycie 10000 mil przed całkowitem wyczerpaniem.

„Nord-Caper“ tropi też od szeregu dni napróżno. Łodzie podwodnych ani śladu, podobnie jak, oczywiście, owych sławetnych baz aprowizacyjnych. Natomiast przy każdej sposobności wspaniale obiecujące wskazówki informacyjne, narazie bez sprecyzowania. Obiecują możliwość najdokładniejsze sprecyzowanie wzamian za możliwie najgrubszą gotówkę. Lacombe wie dobrze, co o tem myśleć. Chytrzy potomkowie Odyssa poprostu wskażą jakąś „bazę aprowizacyjną“ zainstalowaną rozmyślnie dla wprowadzenia na fałszywe ślady. Zawsze przecież lepiej wziąć grube pieniądze od stron obu, niż tylko od jednej.

Zresztą, nawet gdyby Lacombe był taki naiwny, jaki wydaje się Grekom, to i tak gotówki nie posiada... Jedyna rzecz, na którą może sobie pozwolić to zaangażowanie na ewentualnych wywiadców czterech osobników z napotkanej u zachodnich brzegów Krety w pobliżu Tigani, dość podejrzane wrażenie

sprawiającej, greckiej barki, próbującej na widok „Nord-Capera“ ratować się ucieczką. Dokumenty czterech Greków były zupełnie w porządku. Oddali się na usługi za płacę 4 franków dziennie. Trzej, narazie wielce wymowni, nie szczędzący fantastycznych opowieści o łodziach podwodnych, które „na własne oczy“ to tu, to tam widzieli, okazali się absolutnie niezdatni do niczego prócz... morskiej choroby. Przy pierwszej sposobności wysadzono ich na ląd ojczysty. Czwarty, atletyczny, małowówny Kretyńczyk Kristulakis pozostał. Był niegdyś kapitanem żaglowca, później służył we francuskiej Legii Cudzoziemskiej. Zdało się, że olbrzymia siła tego człowieka pozostaje w stanie głębokiego uśpienia. Budziła się jednak natychmiast w straszliwych, dzikich błyskach spojrzania, w kurczowym zaciskaniu nieodstępnie wielkiego kordelasa, gdy tylko wspomniano o Turkach. Kristulakis, jeszcze przed kapitanowaniem na żaglowcu, uczestniczył w powstaniu na Krecie. Łatwo się było domyśleć, ile krwi mułmańskiej musiał mieć na sumieniu.

Lacombe przejrzał Kristulakisa odrazu na wylot. Odrazu też zdobył sobie jego przywiązanie bezgranicznie niewolnicze, i ubóstwienie bezprzykładne. Udy Kretyńczyk spojrzaniem psa najwierniejszego wpatrywał się w oblicze swego nowego pana, zdawałoby się mogło jak gdyby oczekiwał, że nowy ten pan ześle mu lada moment jakiś dzień w jego życiu najwspanialszy...

I w rzeczy samej...

Dnia 7 listopada, gdy Lacombe już miał powracać z plonem pewnych informacyj, zdaniem jego jednak nieopłacających zużytego czasu, zaledwie zorza poranna oświetliła niedalekie przyładki Sidero i Plaka, donośny głos ze strażnicy zwiastował, że jakiś duży żaglowiec płynnie naprzeciw w odległości trzech do czterech mil.

Sprawa podejrzana. Było to na uboczu dróg normalnych. Nadomiar, niespełna przed pięciu dniami, w tych właśnie okolicach znajdowały się łodzie podwodne.

Na rozkaz dowódcy załoga stanęła w pogotowiu bojowym. Przygotowano szalupę do wyruszenia na oględziny żaglowca. W szalupie ma zająć miejsca trzech marynarzy, uzbrojonych w rewolwery i Kristulakis ze swym kordelatem i również wielkim, lecz niezdatnym do palnego użytku, jakimś staroświeckim pistoletem za pasem. Zanim jeszcze Kristulakis znalazł się w szalupie, Lacombe oddał mu na chwilę lunetę, przez którą obserwował zbliżający się okręt:

— Czy widziałeś go już kiedy?

— Nigdy tutaj, komendancie. Znałem kiedyś całkiem podobny. Szmuglował tytoń bułgarski do Azji.

Żaglowiec znajduje się już w odległości kilkuset metrów. Ludzi na nim nigdzie nie widać. Wschodzące słońce oświetla cały tył okrętu. Żadnego napisu.

Szalupa przybliżyła się ku tajemniczym wędrowcom. „Nord-Caper“ zdążyła za nią, stosując się do jej szybkości. Na pokładzie ma jedynie siedmiu ludzi uzbrojonych. Trzy rewolwery są w szalupie. Tu pozostały tylko dwa i pięć karabinów. Prawda: — jeszcze dwa nabite działa. Zresztą nie zdarza się, aby żaglowce stawały opór oględzinom.

Już tylko sto metrów odległości...

W tej chwili Lacombe dojrzał wreszcie ludzi na żaglowcu i w lot pojął sytuację, która powinna była wydać się beznadziejna.

Nieopodal steru żaglowca — dowódca we wspaniałym czerwonym turbanie. Na pokładzie spoczywają okutani w szare plety żołnierze w zawojach tureckiej kawalerji: — dziesięciu na tyle, trzydziestu u stóp wielkiego masztu.

Lacombe decyduje się w mgnieniu oka. Decyzja jest nieprawdopodobnie ryzykowna, lecz to jedyny sposób ocalenia.

Doczepić się do nieprzyjacielskiego okrętu, wdrzeć się na pokład, zaskoczyć, rozbroić i pojąć.

Tymczasem jednak szalupa przybiła już do żaglowca. Czterech ludzi przeciw czterdziestu — może więcej — uzbrojonym wrogom. Na pokładzie żaglowca jeden z francuskich marynarzy pertraktuje z dowódcą w czerwonym turbanie. Naokół żołnierze tureccy powoli podnoszą sennie, ociężałe głowy. Wszakże jeszcze chwila, a wszystko będzie stracone. Bo oto Lacombe dojrzał, jak poza strażnicą piękny rosły mąż w jasno-szarym płaszczu otomańskiego oficera gwardji, w lśniących lakierowanych butach mierzy browniingiem prosto w pierś parlamentarjusza, jednocześnie rozdając na prawo i lewo potężne kopnięcia uśpionym żołnierzom.

Błyskawicznie Lacombe rzuca się do megafonu. Nie krzyk, ale ryk prawie nieludzki w stronę, gdzie za plecami parlamentarjusza stoi, miotając dzikim wzrokiem, wściekły w przymusowym bezruchu, Kristulakis:

— Kristulakis, uwaga na prawo!

Pół sekundy jeszcze i kolba ciężkiego staroświeckiego pistoletu, wysłużonego niegdyś w walkach o wolność Krety, wymierza potężny cios w twarz wytwornego tureckiego oficera. W ten sposób padł rozbrojony porucznik Lufti-Bej, jeden z najświetniejszych wychowanków wojennej szkoły Konstantynopola.

W minutę potem z pokładu „Nord-Capera” z ogłuszającym wrzaskiem wdarła się garść Francuzów między oszołomionych 43 świetnie uzbrojonych Turków, wśród których jedenastu oficerów.

Drugi po Lufti-Beju w podobny sposób padł rozbrojony dowódca ekspedycji, Achmed-Fehri, komendant eskadry. Lacombe wiedział, że trzeba rozpocząć od wodzów. Muzułmańscy żołnierze zdolni byli bronić się jak lwy, lecz nie bez komendy. Oficerowie spostrzegli za późno, gdy już, poddawszy się, pozostawali pod dobrą strażą na pokładzie „Nord-Capera”, że Francuzi walczą dosłownie jeden przeciw czterem i tak dobrze jak gdyby bez broni. Jeszcze stamtąd Lufti-Bej próbował się wyrwać, rzucając ku swoim rozkazy. Kristulakis miał sposobność uśmierzyć go poraz drugi, tym razem już bez broni, potężnym chwytem za gardło. Porucznik miał się jeszcze. Gdyby nie Lacombe, zginąłby w potężnych łapach Kretyjczyka.

Cała walka trwała niespełna godzinę. Pierwsza taka i ostatnia w dziejach wojny światowej na morzu.

Potem dopiero, niedługo potem, w czasie triumfalnego powrotu, gdy otomańscy oficerowie fatalistycznie pogodzili się z losem i znaleźli nawet powód do wielkiej radości, że nie wpadli w ręce Anglików, dowiedział się „Nord-Caper”,

jak to jego czyn był nietylko jedyny w swoim rodzaju, lecz także pełen ogromnej doniosłości dla celów całej wojny na Wschodzie. Pojmana przez „Nord-Caper” ekspedycja, załadowana na okręt bez nazwy, miała skłonić wreszcie Wielkiego Szeika Senuzji, Si-Achmeta do rozpoczęcia „wojny świętej”, proklamowanej przed rokiem, dotychczas jeszcze w czyn niewprowadzonej.

Ekspedycja Achmeda-Fehmi i Lufti-Beja wiozła Wielkiemu Szeikowi materiał wojenny i wspaniałe dary. Przybycie jej miało rozpętać akcję, która, podjęta w owym czasie, kto wie czy nie doprowadziłaby bardzo szybko do straty kanału Suezkiego i Afryki. Czyn „Nord-Capera” opóźnił decyzję Wielkiego Szeika o cztery tygodnie i to wystarczyło, aby już było zapóźno...

W cztery dni potem, akuratnie na trzy lata przed dniem ostatecznego wojennego triumfu, jedenastego listopada 1915 roku w Wielkim Porcie Malty przy dźwiękach Marsyljanki, w obliczu salutujących najświetniejszych jednostek ojczyźnej armji morskiej, admiralissimus Dartige du Fournet przypinał do bluz marynarzy, rybaków przekształconych w żołnierzy marynarki, oraz dziełem przypadku zwerbowanego ich cudzoziemskiego towarzysza, — do bluz wszystkich członków załogi „Nord-Capera” — najwyższe odznaczenie wojenne, jakimi wówczas nie mogła poszczycić się jeszcze żadna nawodna jednostka francuskiej floty.

Był to najwspanialszy dzień w życiu już nietylko dla Kretyjczyka Kristulakisa...

z franc. tłum. T. E.

SPŁAWACZKA W BESKIDACH WSCHODNICH

Niezmierzone lasy Beskidów Wschodnich, pokrywające ich stoki na całej przestrzeni od powiatu liskiego na zachodzie po kosowski na wschodzie, są tą wybitną cechą, dla której geografowie polscy nazwali tę przestrzeń Beskidem Lesistym. Wystarczy spojrzeć na inąpę zalesienia Polski, by przekonać się, że wszystkie inne kompleksy leśne, nie wyłączając puszczy białowieskiej, ni kną wobec zwartej masy czarnych plam, przedstawiających rozpostarcie lasów na terenie tej części Beskidów. Dzięki temu województwo stanisławowskie, do którego Beskidy te w całości należą, wybija się pod względem bogactwa lasów na czoło polskich województw, posiadając największy (35) procent zalesionej powierzchni. Nigdzie też przez długie wieki nie szło tyle drzewa na marne, co w Beskidach Wschodnich. Las rósł na lesie; drzewa dożywały granic maksymalnego wieku, ginąc śmiercią naturalną. Na ich cmentarzysku posiewał się i porastał las nowy. O planowym, regularnym ich eksploatowaniu nie było mowy z powodu trudności komunikacyjnych, przywiązanych do dzikiego wnętrza wysokich gór, a o pokonaniu tych trudności długo nikt nie marzył. Drzewo nie przedstawiało tu żadnej wartości; właściciele, głównie państwo, dawali je darmo, jeśli kto tylko zdradził na nie ochotę. Zachęcano też tym sposobem do osiedlania się i kolonizowania bezkresnych puszczy. Na tej drodze zdolano istotnie załudnić „in cruda radice” Skolszczyznę i Turczańskie.

Z biegiem jednak lat, w miarę postępu i coraz powszechniejszego sięgania po spożytkowanie wszelkich darów przyrody, stawało się coraz więcej ko-

niecznością chwili użytkowanie i tych największych bogactw kraju, choćby narazie środkami takimi, na jakie pozwalały warunki lokalne. Bitych dróg,



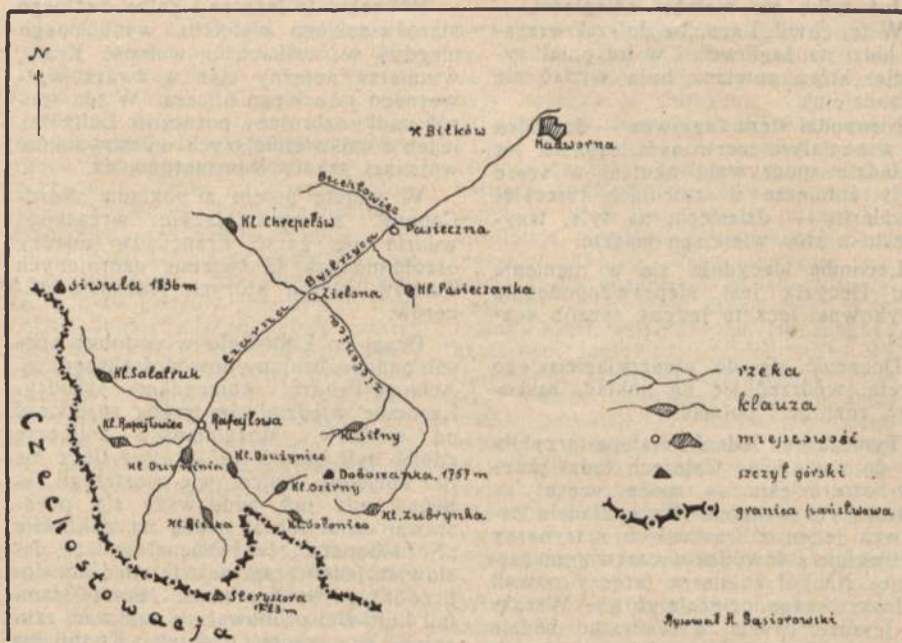
Koryto górskiej rzeki w Beskidach Wschodnich (Jamna)

Fot. H. Gąsiorowski

umożliwiających transport drewna konnemi zaprzęgami, nie było; nikomu też na myśl nie przychodziło ryzykować kapitał na ich zakładanie. Ale gdyby nawet były należyte drogi, to i tak przewóz drewna końmi na dłuższych przestrzeniach nie opłacał się. Przewożono je też głównie w zimie, sanna, ale zawsze na krótką metę. Rozwój dróg kolejowych datuje się dopiero od drugiej połowy XIX stulecia. Ich sieć bardzo późno, bo dopiero pod schyłek tego wieku objęła trzema linjami Beskidy Wschodnie. Więc jedyną możliwością transportu dawała tu woda, żywioł, stonowiący odwieczny, ginący w mrokach prahistorji, naturalny środek komunikacyjny.

Wody Wschodnich Beskidów, to szereg bystrych strumieni spływających po ich północnych stokach, Dniestrem i Prutem, do Morza Czarnego. Są to Dniestr, Stryż z Oporem, Świca z Mizuńką, Łomnica, Złota i Czarna Bystrzyca, wreszcie Prut z Pistynką i Czeremoszami Temi to strumieniami odbywał się pierwotnie transport drewna ku rynkom zbytu. Odbywał się on oczywiście w sposób najprymitywniejszy zwykłym spławem, a to albo „dzikim”, t. j. puszczeniem pojedynczych, luźnych pni, albo tratwami. Nie zawsze jednak rzeka miała moc spławną. Przeciwnie płytkość nurtu, przeliczne progi i skały, wypełniające ich koryta, utrudniały w wysokim stopniu spław, tak, że ograniczał się on tylko do nielicznych okresów wzmózonego stanu wody, a to w czasie wiosennych roztopów i po znaczniejszych ulewach. Poza okresem wiosennym zdane więc wszystko było na los przypadku i o regularniejszym ruchu transportowym mowy być nie mogło tak długo, póki nie znalazł zastosowania w Beskidach Wschodnich praktykowany już dawniej, w innych górach Europy, sposób perjodycznego, sztucznego podnoszenia stanu wody w rzekach.

Działo się to zapomocą budowania olbrzymich zbiorników wody, t. zw. „kłauz”, także „kłauzur”, w najgórniejszym biegu tej rzeki, którą chciało się mieć spławną. Budowa ta polegała na zagrodzeniu biegu rzeki wysoką tamą —



Szkic Nr. 1

jazem w celu zatrzymania odpływu wody. By szybko nagromadzić jej możliwie największą ilość wyszukiwano pod kłauzy miejsca takie, gdzie można było uchwycić razem kilka potoków źródłowych rzeki. Gdy stan zatrzymanej wody doszedł do ilości potrzebnej do spławu, wypuszczano wodę ze zbiornika zapomocą śluzy, urządzonej na środku jazu. Woda z olbrzymim impetem wpadała w koryto rzeczne, wywołując powódź, posuwającą się rażno w dół rzeki, trwająca jednak na każdym jej miejscu nie dłużej, jak kilka, najwyżej kilkanaście godzin i unosząca nagromadzone na jej brzegach drewno.

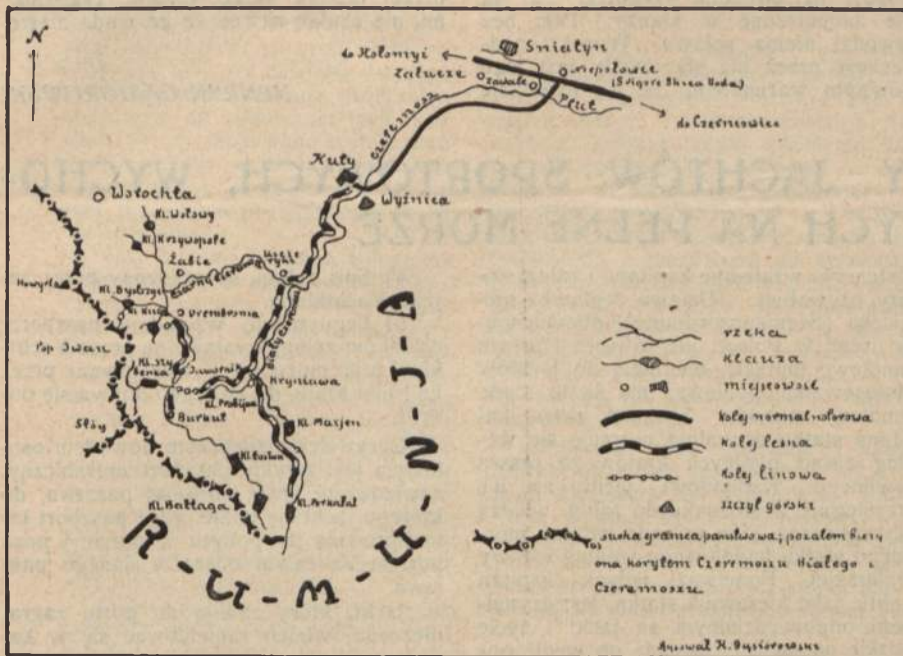
Kłauzy takie pobudowano z biegiem lat niemal na każdym, znaczniejszym potoku w Gorganach i w Beskidzie Czarnońskim i dopiero systematyczne wprowadzanie kolei leśnych w najgłębsze wnętrza Karpat zadecydowało u

schyłku ubiegłego wieku o przeżyciu spławaczki. Najgęściejszą sieć kłauz posiadało dorzecze Czarnej (Nadwórniańskiej) Bystrzycy, gdzie było ich 11 (patrz mapka 1.) Następne miejsce zajmowała sieć Czeremoszu z 10 kłauzami (patrz mapka 2), dalej Świca z 7-ma (Świca, Beskid, Prawicz, Ilnica na Świcy oraz Sidynowiec, Wyszków i Sobol na Mizuńce), Bystrzyca Złota (Solotwińska) z 2, a to w Hucie i na Doszczynie, wreszcie Łomnica z jedną kłauzą na Mołodzie w Zielonej Jaworzynie, zwaną Kłauzurą Sylwestra. W Bieszczadach, posiadających od dawna nieco lepsze drogi kołowe, kłauz nie zakładano, tam też odbywał się spław wyjątkowo i tylko przygodnie na krótszych przestrzeniach i miał znaczenie ściśle lokalne. Na górskiej części Prutu spławianiu drzewa stał na przeszkodzie wodospad w Jaremczu; starano się swego czasu przeszkodę tę usunąć rozsadzaniem skał pod wodospadem, na szczęście speliło to na niczem, dzięki czemu ocalał ten przepiękny szczegół przyrody. Mimo tego spławaczka odbywała się powyżej wodospadu, a to od kłauzy na potoku Pihym, prawobocznym dopływie Prutu powyżej Tatarowa, ale tylko po Mikuliczyn, gdzie z dawien dawna był tartak, oraz swego czasu fabryka kółków szewskich. Natomiast poniżej wodospadu w Jaremczu były w sieci Prutu dwie kłauzy, a to na potoku Przemyskim i jego dopływie Czarnorieczce; przy ich pomocy spławiano drewno niedalej jednak, jak do tartaku w Delatynie. Podobnie, jak na Prucie w Jaremczu, tak i na Pistynce wodospad w Szeszorach uniemożliwiał spławianie tratw, lecz tu radzono sobie w ten sposób, że puszczano drewno luzem, niewiązane w tratwy (spławaczka „dzika”) i dopiero w Pistyniu chwytało je w t. zw. „siton” (rzeszoto), zagradzając tam bieg tej rzeki. Do podnoszenia stanu wody służyły na Pistynce dwie kłauzy, a to w Kosmaczu i w jego przysiółku Stawniku.

Kiedy, jak wyżej wspomniano, poczęto wprowadzać w Karpaty mniej kłopotliwy sposób transportu drzewa kolejami leśnymi, stan ten zmienił się z



Jaz kłauzy Łostun. Na pierwszym planie przygotowana do odpływu „daraba”.
Fot. H. Gąsiorowski.



Szkiec Nr. 2.

gruntu tak, że splawaczka ustala w Gorganach już zupełnie, a utrzymuje się dotąd jedynie w sieci Czeremoszów, lecz i tu zbliża się ona niechybnie do kresu swego istnienia.

Anomalia wydać się musi, że woda, jako notorycznie najtańszy środek transportowy, ustępuje w Karpatach przed tak drogim środkiem, jakim są koleje leśne z ich kosztami zakładania torów, budowy mostów, wreszcie konserwacji, wskutek częstych powodzi niesłychanie kosztowną. Anomalię tę stwarzają specyficzne warunki fizjograficzne Karpat Wschodnich, a przedewszystkiem wspomniane na wstępie niewyczerpane ich bogactwo leśne. Dopuszcza ono bowiem stałą, regularną, oczywiście w sensie racjonalnej gospodarki, ich eksploatację, w związku z czem pozostaje stałe i regularne odtransportowywanie drewna na rynki zbytu. Splawaczka, choćby najlepiej zorganizowana i niechby najlepiej wykorzystująca zapasy wody rzecznej, tego zapewnić nie może, a to przedewszystkiem dlatego, bo może być czynna przy dobrych warunkach zaledwie przez około 7 miesięcy, t. j. tylko w czasie, kiedy rzeki nie są skute powłoką lodową, a i w tych 7 miesiącach, poza czasem wiosennym (od połowy kwietnia do połowy maja), nie może być mowy o pełnym ich wykorzystaniu z powodu wahań opadów atmosferycznych, od których zawisł bezpośrednio stan wody w klawzach. Gdy przeciętnie wypełniają się klawzy raz na 3-4 dni, suma dni, kiedy można



Ładowanie kłoców na wagony.
Fot. H. Gąsiorowski.

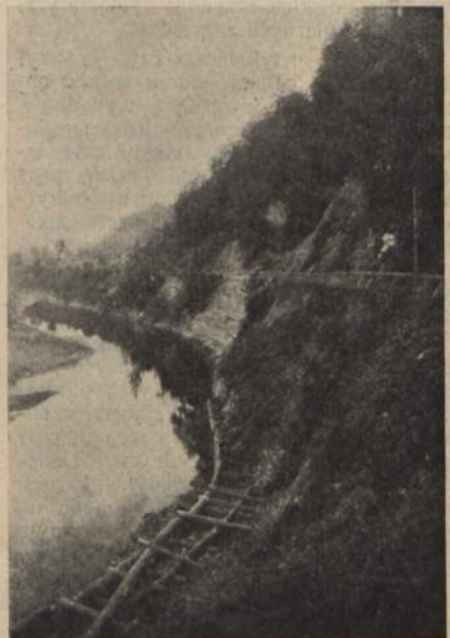
splawiać drewno, wliczając w to nawet okres wiosenny, wyniesie zaledwie około 85 dni na rok, co bynajmniej nie zabezpiecza regularnego odtransportowywania nagromadzonych zapasów wyrąbanego drewna. Dochodzą tu trudności przeładunkowe z ładowisk i składów kłoców nadrzecznych do stacji kolejowych, które przy użyciu kolei leśnych są nieporównanie mniejsze, a wreszcie wchodzi pokażnie w grę koszty umacniania brzegów rzek celem uczynienia jej tem splawniejszą oraz odszkodowania należne właścicielom gruntów za szkody, wywołane sztucznymi powodziami. Jakkolwiek umocnienia te przyczyniają się też w wydatnej mierze do zmniejszenia wydatków na odszkodowania, to jednak kwoty, przyznawane ich właścicielom przez powoływane w tym celu „Komisje Splawaczkowe” wynoszą np. dla głównej firmy, zajmującej się obecnie eksploatacją lasów w sieci Czeremoszów: Galicyjskiej Spółki dla przemysłu drzewnego w Kuttach, rocznie 10.000 do 20.000 zł. Dlatego też system kolei leśnych wziął w nader szybkim tempie górę nad systemem splawiania drewna wodą i jedynie trudności, tkwiące w olbrzymich odległościach głębi dolin Czeremoszów od dróg żelaznych, opóźniły na tym odcinku Karpat ostateczne, niepodzielne zapanowanie kolei leśnych.

Przyległy szkic przedstawia plan zabudowania dolin Czeremoszowych siecią kolei leśnych przez Dyрекcję Lasów Państwowych we Lwowie. Bazę w niej stanowią Kuty, związane obecnie na podstawie umowy z Rumunją transytową koleją Kut-y Wyżnica-Niepołkowce (Gregore Ghica Voda) z kolejami Polski. Z Kut przeprowadza się obecnie w kierunku polskich Karpat budowę kolei leśnej narazie do Uścierk wzdłuż doliny połączonego Czeremoszu. Jest to przestrzeń 31 km. Robota ma trwać ok. 5 lat z uwagi na niesłychanie trudny teren oraz na linię graniczną z Rumunją, która to okoliczność wyklucza możliwość przetrzucania trasy z jednego boku rzeki na drugi celem omijania przeszkód w ostrych skrętach. Z Uścierk trasa ma iść w dalszym ciągu doliną nie Czarnego lecz Białego Czere-

moszu, a więc dalej wzdłuż granicy rumuńskiej do Hryniawy — Ujścia Probijny, gdzie dopiero, w odległości 50 km od Kut rozpoczyna się właściwy teren wzmoczonej eksploatacji leśnej. Z Ujścia Probijny kolej rozgałęziać się będzie w 2 strony, a to jedno jej ramie będzie szło w głąb doliny Białego Czeremoszu wzdłuż granicy rumuńskiej, aż do Perkalabu (36 km od Ujścia Probijny, 85 km od Kut), drugie będzie dążyło doliną Probijny ok. 12 km, skąd koleją linową, przez dział wód Białego i Czarnego Czeremoszu łączyć się będzie z trasą kolei leśnej tylko na przestrzeni 25 km między Dzenbronią a Burkutem. Do Jawornika — Ujście Szybenego, gdzie ma być urządzona wielka ładownia kolei linowej, korespondująca z ładownią kolei w Probijnie, zwożone będzie drewno od Dzenbronii i Zielonego w górę z Burkutu natomiast w dół Czeremoszu.

Realizujący się z wolna plan budowy tych kolei leśnych grozi niewątpliwie zagładą czeremoszowej splawaczce. Prace nad budową całości mają trwać w przybliżeniu około lat 15; dodajmy do tego jeszcze lat kilka przypuszczalnie z powodu wprowadzanych obecnie w przedsiębiorstwach państwowych znaczniejszych oszczędności, a więc mówmy lat 20. Mniej więcej tak długo będzie jeszcze trwać dotychczasowy sposób transportu drewna spienionym nurtem wzbieranych Czeremoszów. Lat kilkanaście i przejdzie on do historii. Tem więcej też będzie naczasie zapoznać ogół czytelników z niektórymi szczegółami tego niesłychanie charakterystycznego, swoistego transportu drewna najpiękniejszą rzeką polskich Karpat.

Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na olbrzymią różnicę między splawem tratw po spokojnej Wiśle lub Dniestrze a bystrym strumieniem górskim, jakim jest Czeremosz. Nie idzie narazie o kalejdoskop przepysznych górskich krajobrazów, ale o stronę fizycznego ruchu. Wisła lub którąkolwiek bądź inną polską rzeką poza Karpatami idą sobie z wolna splawy też



Tor kolei leśnej w Rybniku (powiat drohobycki), podtrzymywany specjalnymi ścianami oporowymi z drzewa znacznej wysokości, by nie obsunął się do rzeki.
Fot. H. Gąsiorowski.

względu na wahania stanu wody. Oczywiście wiosna i jesień, zapewniając go w wyższym stopniu, najlepiej tu służą, ale trzeba bardzo suchego lata, by stał się on wogóle niemożliwy. Inaczej na-

tomiast na górskich rzekach, jeśli są one zaopatrzone w klawuzy. Tam bez powodzi niema spławu. Wysoko podniesiony przez nią stan wody jest jego głównym warunkiem. Tu nie nudzi się

flisak, jak na Wiśle, dniami, tygodniami, nie czując nawet, że go woda niesie.

D. c. n.

HENRYK GAŚTOROWSKI

CHARAKTER PRAWNY JACHTÓW SPORTOWYCH, WYCHODZĄCYCH NA PEŁNE MORZE

W związku z rozpoczętym sezonem żeglarskim podajemy poniżej najważniejsze wiadomości o charakterze prawnym jachtów sportowych na pełnym morzu, lub w portach obcych, zestawione przez znawcę tematu radcę prawnego Dep. Morskiego Min. Przem. i Handlu p. dra W. Sowińskiego. Wprawdzie o szczegółach tych poinformowane są dokładnie zarządy Yachtklubów, ale sądzimy, że nie od rzeczy będzie zapoznać z nimi rzeszę sportowców i czytelników naszego pisma.

Red.

Głównym źródłem prawa dla oceny stosunków prawnych jachtów sportowych, wychodzących poza krajowe wody terytorjalne, jest ustawa z dn. 28. V. 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. 47 p. 285.) Jachty takie nie mają co prawda charakteru handlowych statków, których istotną cechą jest przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej, jednakże wedle art. 9 tej ustawy postanowienia jej mają zastosowanie także do jachtów, wychodzących na pełne morze. Oznacza to, że jachty takie mają:

- 1) prawo i obowiązek podnoszenia na rufie polskiej bandery handlowej;
- 2) obowiązek rejestracji w rejestrze okrętowym dla morskich statków handlowych, o ile pojemność jachtu wynosi więcej niż 50 m³ brutto;
- 3) prawo do korzystania z ochrony ze strony polskich okrętów na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą;
- 4) prawo nietykalności czyli eksterytorjalności na pełnym morzu wobec obcych statków, z wyjątkiem wypadków, gdy na mocy konwencji międzynarodowych kontrola ze strony państw umawiających się jest zastrzeżona, jak np. przy wykonywaniu konwencji państw bałtyckich o zwalczaniu przemytnictwa alkoholu;
- 5) prawo częściowej eksterytorjalności w obcych portach i na obcych wodach terytorjalnych.

Eksterytorjalność jachtów, tak samo, jak i handlowych statków w obcych portach i na wodach terytorjalnych ograniczona jest prawami, wynikającymi z suwerenności obcego państwa w jego portach i na wodach terytorjalnych. Takimi prawami są: prawo jurysdykcji karnej, odnośnie przestępstw, popełnionych na obcych jachtach, policja ogólna, portowa i żeglugowa oraz sanitarna, prawo zwierzchności celnej, prawo pobierania od statków opłat portowych. Stawki opłat portowych dla jachtów są minimalne. Niektóre porty zagraniczne nie pobierają żadnych opłat od zagranicznych jachtów, np. Kopenhaga. Eksterytorjalność jachtów w obcych portach i na obcych wodach terytorjalnych istnieje tylko, o ile chodzi o wewnętrzne stosunki jachtów, tj.

o stosunki wzajemne kapitana i załogi natury prywatnej. Ustawa żeglarska niemiecka (Seemannsordnung), obowiązująca dotąd w Polsce, jak również i prawo handlowe morskie, nie mają do jachtów zastosowania, ponieważ nie są to statki handlowe morskie. Stosunek zatem kapitana statku do załogi normuje się według zasad ogólnych krajowego prawa cywilnego. Kapitanowi jachtu np. nie przysługuje w stosunku do załogi władza dyscyplinarna, jaką posiada kapitan morskiego statku handlowego według ustawy żeglarskiej. Ponieważ jednak kapitan jachtu, jako kierownik statku, jest czynnikiem odpowiedzialnym za jacht i życie ludzkie na jachcie, posiada on wedle powyższych zasad prawo obrony koniecznej, które uprawnia go w razie niebezpieczeństwa do stosowania środków wyjątkowych celem zachowania bezpieczeństwa jachtu i życia ludzkiego. Może on np. niebezpieczne przedmioty, należące do członka załogi, wyrzucić ze statku lub członka załogi, zagrażającego bezpieczeństwu, obojętnie, a nawet w celach obrony statku lub życia ludzkiego, użyć broni. Są to uprawnienia, wynikające z § 227, 228 kod. cyw. z 1897 r., obowiązującego na ziemiach zachodnich.

Na jachcie powinny się znajdować następujące dokumenty:

- 1) Certyfikat jachtowy, wystawiony przez Polski Związek Żeglarski, lub też certyfikat okrętowy, przewidziany w ustawie o polskich statkach handlowych morskich (wyciąg z rejestru okrętowego), o ile jacht posiada pojemność większą, niż 50 m³ brutto i wskutek tego zarejestrowany jest w rejestrze okrętowym dla morskich statków handlowych. Certyfikaty te stwierdzają przynależność państwową jachtu.
- 2) Świadczenie pomiarowe, wystawione przez Urząd Morski, jeżeli pojemność jachtu wynosi więcej niż 50 m³, a przy mniejszych jachtach wystawione przez przysięgłego mierniczego Związku Żeglarskiego.
- 3) Świadczenie bezpieczeństwa statku, wystawione przez Urząd Morski, w myśl przepisów o bezpieczeństwie żeglugi morskiej.

4) Spis załogi, sporządzony przez zarząd Yachtklubu.

5) Legitymacje względnie paszporty członków załóg, wystawione przez Yachtklub, o ile możliwości — zawizowane przez konsulat kraju, do którego odbywa się podróż.

Oczywiście najlepszym dowodem osobistym jest zwykły paszport zagraniczny, zawizowany przez konsulat państwa, do którego jacht się udaje, gdyż paszport taki uprawnia do pobytu w porcie i poza portem na całym obszarze danego państwa.

Jacht, który zawija do portu zagranicznego, winien zameldować się w kapitanacie portu — tak się nazywa władza portowa np. w Szczecinie (Hafenkapitän). W innych portach władze portowe mają inne nazwy. Korzystanie w porcie z przystani miejscowego Yachtklubu ułatwi ewentualnie formalności załatwienia tego meldunku. Odgrywa tu pewną rolę międzynarodowa solidarność i gościnność sportowa. Dokumenty jachtu winny być przedłożone w kapitanacie portu (zarządzie portu). Jeżeli dowody osobiste nie mają wizy konsulatu odwiedzanego państwa, należy się wystarać u władzy policyjnej portu o przepustki. Dowody osobiste powinny być zaopatrzone w fotografie; ułatwi to uzyskanie przepustki, gdyż nie nasunie wątpliwości co do tożsamości członków załogi jachtu.

Władza portowa przeprowadza odprawę celną statku, która polega na rewizji żywności i przedmiotów, które się znajdują na statku. Władza celna żąda zwykle dokładnego spisu artykułów żywności.

Jacht powinien być, o ile możliwości, zgłoszony w konsulacie lub poselstwie polskim. Ułatwia to jachtowi i załodze pobyt w porcie zagranicznym. Wedle ustawy z dn. 30 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych, poselstwa i konsulaty obowiązane są zaopiekować się statkiem i załogą i bronić ich przed władzami portowymi, o ile ku temu zajdzie potrzeba.

DR. W. SOWIŃSKI.

ORZECZENIA IZBY MORSKIEJ PRZY SĄDZIE GRODZKIM W GDYNI

IZBY MORSKIE

Wszystkie wypadki morskie zdarzające się na statkach handlowych polskich, oraz wypadki na statkach handlowych cudzoziemskich podczas ich pobytu na polskich lub gdańskich wodach terytorjalnych, podlegają rozpatrzeniu przez Izby Morskie.

Izby pierwszej instancji istnieją przy Sądzie Grodzkim w Gdyni i przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku; Izba drugiej instancji (Morska Izba Odwoławcza) jest je-

dna przy Sądzie Okręgowym w Gdyni.

Celem dochodzenia, które Izby przeprowadzają jest ustalenie przyczyn wypadku i wszystkich okoliczności, jakie mu towarzyszyły, a w szczególności chodzi o stwierdzenie: 1) czy przyczynę wypadku względnie jego następstw ponosi kapitan lub jego pomocnik z powodu swych działań albo zaniedbania działań, czy też przyczyną były: 2) braki i wady budowy, wyekwipowania, załadowania statku, obsadzenia go załogą oraz braki, wypływają-

jące z właściwości statku; 3) zły stan drogi wodnej, braki i wady w urządzeniach pomocniczych, służących żegludze, albo też działanie (względnie zaniedbanie działań) osób, wyznaczonych do pilnowania tych urządzeń; 4) czy zachowane zostały przepisy, mające na celu zapobieżenie zderzeniu się statków na morzu oraz przepisy o postępowaniu w razie zderzenia.

Izby Morskie urzędują kolegialnie i składają się z przewodniczącego i czterech ławników (w Morskiej Izbie Odwoławczej sześciu ławników). Przewodniczącym jest sędzia państwowy, ławnikami zaś dwaj (trzej w M. I. O.) kapitanowie żeglugi wielkiej i dwie (trzy w M. I. O.) osoby z pośród kandydatów przedstawionych przez związek kapitanów, właścicieli statków, względnie zrzeszeń kupieckich. Ponadto w posiedzeniach Izby bierze udział delegat Ministra Przemysłu i Handlu i Ministra Spraw Wojskowych.

Zadaniem Izby Morskiej jest tylko ustalenie przyczyn wypadku i ewentualnie osoby winnej oraz nałożenie na kapitana lub onercza kary o charakterze raczej dyscyplinarnym w postaci pozbawienia go na stałe lub na pewien przeciąg czasu uprawnień zawodowych.

Orzeczenia Izb Morskich na całym świecie są publikowane w odpowiednich organach fachowych. Jest to życiowo najbardziej wskazana forma bezustannego wykładu zachowania się na morzu i zwyczajów, jakie w żegludze panują.

W naszych warunkach, gdzie ogół społeczeństwa tak mało wie o życiu na morzu, publikacja orzeczeń Izb Morskich ma specjalne znaczenie. „Morze” będzie podawało te orzeczenia w sprawie wypadków, o których czytelnicy dowiadują się dotychczas z krótkich notatek kronikarskich.

Red.

W sprawie śmierci ś. p. Stefaniaka na statku szkolnym „Dar Pomorza”.

Izba Morska przy Sądzie Grodzkim w Gdyni na publicznym posiedzeniu, przeprowadzonym w dniu 10 maja 1932 r. przy współudziale:

- 1) S. S. Gr. Speicherta, jako przewodniczącego.
- 2) kpt. żegl. wielk. T. Bramańskiego, kpt. mar. St. Nahorskiego, kpt. mar. St. Kwiatkowskiego i kpt. żegl. wielk. L. Rusieckiego, jako ławników.
- 3) kom. Jacynicza K., jako przedstawiciela Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz
- 4) kanc. Pyttelówny, jako sekretarza.

Po przeprowadzeniu ustnej rozprawy i przesłuchaniu kapitana statku „Dar Pomorza” Konstantego Maciejewicza oraz świadków Zbigniewa Żebrowskiego — ucznia Szkoły Morskiej, Stanisława Rowińskiego — 4 oficera statku „Dar Pomorza”, Bolesława Terlikowskiego — ucznia Szkoły Morskiej i Józefa Teresińskiego — ucznia Szkoły Morskiej, wydała następujące orzeczenie:

Kierownictwo statku szkolnego „Dar Pomorza” nie ponosi w i n y w wypadku nieszczęśliwym ucznia Maksymiljana Stefaniaka.

Uzasadnienie.

Statek „Dar Pomorza” znajdował się w podróży powrotnej do Gdyni w kanale Angielskim. Było to dnia 23 marca 1932 r. Z powodu nastania ciszy nakazał kapitan statku zwiniecie żagli po rannem śniadaniu uczniów o godz. 9-ej. S. p. Stefaniak znajdował się wspólnie z Żebrowskim i Terlikowskim na grotrei. Żagiel był już na reję podwinięty i mocowano go sejingami. Przy przymocowywaniu żagla sejingami ś. p. Stefaniak przypuszczalnie stracił równowagę i spadł z grotrei, przechylając się w tył. Spadając, uderzył się głową o pompę, a nogą o korbę pompy, co spowodowało natychmiastową śmierć.

Ponieważ było pogodnie i ciepło, osprzęt okrętowy jest nowy i, jak z zeznań świadków na rozprawie słuchanych, wynika, był nieuszkodzony, manewry zwijania zostały wykonane zgodnie z przepisami i z dostateczną ilością ludzi, przeto kierownictwo statku nie ponosi w wypadku niniejszym żadnej winy.

W sprawie awarii s/s „Cieszyn”.

Izba Morska przy Sądzie Grodzkim w Gdyni na publicznym posiedzeniu, przeprowadzonym w dniu 30 maja 1932 r. przy współudziale:

- 1) S. S. Gr. Speicherta, jako przewodniczącego
- 2) kpt. żegl. wielk. K. Rynckiego, kpt. żegl. wielk. W. Niewiarowicza, kpt. Mar. Woj. St. Kwiatkowskiego i kpt. Mar. Woj. St. Nahorskiego, jako ławników.
- 3) kanc. Pyttelówny, jako sekretarza oraz
- 4) Inspektora Szkoły Morskiej G. Kańskiego, jako delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, kapitana statku Anatola Kniaziewa oraz po przeprowadzeniu ustnej rozprawy i przesłuchaniu świadków Marjana Rutkowskiego, oficera Marynarki Handlowej, Władysława Milewskiego oficera Marynarki Handlowej, Jerzego Koplina radiotelegrafisty, i Józefa Taszarka wydała następujące orzeczenie:

Awarja s/s „Cieszyn”, która nastąpiła w dniu 1 kwietnia 1932 r. w okolicy wyspy Utö o godz. 21.30, a która polegała na wyrzuceniu statku na skałę, została spowodowana istniejącymi wówczas ciężkimi warunkami atmosferycznymi, a w szczególności panującą wówczas śnieżycą i silnym wiatrem od południa, oraz niemożnością dokładnego określenia swojej pozycji za pomocą radio-pelengów, niemożnością określenia szybkości statku oraz z powodu panujących w tem miejscu magnetycznych zaburzeń, nadto awaria ta spowodowana została zbytnią pewnością siebie kapitana statku Anatola Kniaziewa, co do możliwości dokładnego

określenia pozycji statku oraz okolicznością podchodzenia do Utö w powyższych warunkach.

Uzasadnienie.

Na podstawie wyników przeprowadzonej ustnej rozprawy, a w szczególności na podstawie oświadczeń, złożonych przez kapitana s/s „Cieszyn” Anatola Kniaziewa oraz na podstawie zaprzysiężonych zeznań świadków Rutkowskiego, Milewskiego, Koplina i Taszarka przyjęła Izba Morska za udowodniony następujący stan rzeczy:

s/s „Cieszyn”, należący do Towarzystwa „Żegluga Polska Sp. Akc.”, znajdował się w dniu 1 kwietnia 1932 r. w podróży z Tallina do Hangö i znalazł się mniej więcej o godzinie 20 w pobliżu Utö. Warunki atmosferyczne w tymże czasie były bardzo niekorzystne, gdyż panowała śnieżycą i dął silny wiatr z południa. Według własnych zeznań kapitana statku, a co jest również Izbie Morskiej notorycznie wiadome, istnieją w okolicach Utö zaburzenia magnetyczne, co powoduje nieprawidłowe działanie kompasu. Sondowanie w miejscu, w którym statek się znajdował było wprawdzie możliwe, jednakże w wielu miejscach znajdują się analogiczne głębiny, tak że niemożliwością jest ustalić w tem miejscu dokładną pozycję statku na podstawie sondowania. Jak rozprawa wykazała, niemożliwością było również ustalenie dokładnej pozycji statku zapomocą radio-pelengów, gdyż w tej okolicy istnieje tylko jedna radiostacja, która podaje pelengi, a to Hangö, a według jednego pelengu jest bardzo trudno określić położenie statku. Również odniesienie się zapomocą radio do lodołamacza „Sampo” o podanie pelengu chybiło, gdyż, nie znając odległości między obydwu statkami, nie był kapitan statku w stanie określić dokładnie swej pozycji. Gdy zaś s/s „Cieszyn” zbliżał się do miejsca awarii, znalazł się już poza sektorem stacji Hangö tak, że stacja ta nie mogła mu być pomocna.

Nadto zauważa się, że wskutek dość częstych zmian kursu, spowodowanych spotykaniami po drodze lodami, musiał kapitan statku liczyć się z tem, że jego określenia pozycji nie są prawidłowe.

Powyższe warunki, w jakich s/s „Cieszyn” podchodził do Utö, spowodowały, że statek o godzinie 21, 30 najechał na skałę i został na niej osadzony.

Powyższa awaria została jednakże spowodowana także tem, że kapitan statku w warunkach wyżej wyszczególnionych polegał w zupełności na określeniach pozycji statku i że w tych warunkach do Utö podchodził.

Izba Morska z uznaniem podkreśla zarządzenia kapitana statku, wydane po awarii w celu uratowania pasażerów, załogi oraz samego statku, które to zarządzenia zostały też uwieńczone pomyślnymi wynikami.

Wobec powyższego należało orzec jak w tenorze.

**Decydując się na podróż, rzuć okiem na
informacje o komunikacji lotniczej!
Samoloty kursują codziennie!**

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

W ciągu ostatnich miesięcy r. b. zakłady les Forges et Chantiers de la Gironde dostarczyły marynarce wojennej francuskiej okręt lotniskowy „Commandant Teste”, będący w chwili obecnej największą jednostką wojenno-morską, całkowicie zbudowaną po wojnie przez stocznnię prywatną. Okręt ten posiada wymiary następujące: największa długość (termin techniczny oznaczający długość pomiędzy najbardziej wystającymi punktami dziobu i rufy statku) 167 mtr, szerokość 27 mtr, wyporność 10.000 ton. Jest to pierwszy okręt floty wojennej francuskiej specjalnie zbudowany dla transportu wodnopłatowców. Mechanizmy napędowe, składające się z 2-ech grup turbin Zoelly, zbudowanych w zakładach Schneider et Cie w Creusot, rozwijają moc 23.500 KM. Cztery kotły typu Loire o małych rurkach, z podgrzewaniem pary, zbudowane zostały w zakładach Ateliers et Chantiers de la Loire. Do opuszczania na wodę wielkich wodnopłatowców służy 5 elektrycznych dźwigów; mniejsze aparaty mogą startować wprost z pokładu za pomocą kaptułu typu Penhoët, których statek posiada cztery.

Dla obrony przeciwlotniczej okręt posiada 12 dział 100 mm, 8 dział 37 mm i 12 karabinów maszynowych.

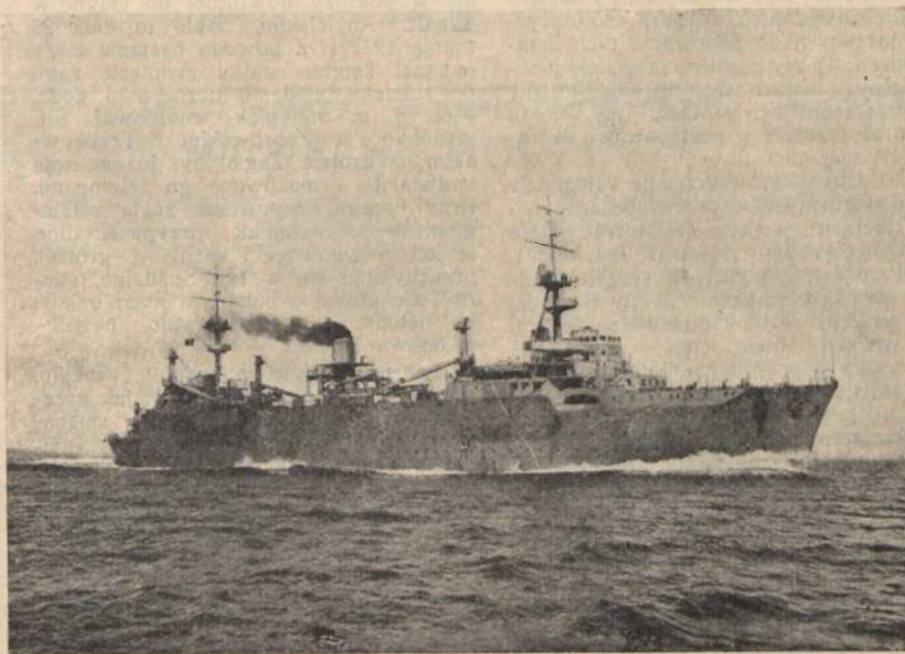
Oficjalne próby „Commandant Teste” wypadły bardzo zadawalająco. Rozwiniął on maksymalną szybkość 21,77 węzłów, podczas gdy w kontrakcie budowy przewidziano szybkość tylko 205 węzłów. Przy 12 węzłach zużycie materiałów pędnych wyniosło 137 kg na milę morską (zamiast przewidywanych 170 kg), przy 18 węzłach zaś — 278 kg (zamiast 330 kg).

„Commandant Teste” został wcielony do linii w końcu marca b. r., udając się w dn. 30 marca w podróż krążowniczą do wybrzeży Algieru, Tunisu i Korsyki.

W zakresie konstrukcji jednostek floty handlowej wypada zanotować kilka ciekawszych zamówień powierzonych stoczniom francuskim w ciągu paru ubiegłych miesięcy.

Zakłady Chantiers et Ateliers de Provence, zawarły kontrakt z tow. Chargeurs Réunis na budowę statku przeznaczanego do transportu bananów — „Kolente”. Statek ten, poza specjalnymi urządzeniami do przewozu świeżych owoców, zostanie wyposażony również w pomieszczenia pasażerskie.

Administracja latarni morskich i służby ostrzegawczej zamówiła 4 statki, mające służyć do rozstawiania znaków ostrzegawczych na morzu. Dwa z tych statków mają być zbudowane na stocznjach Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Havrze, dwa zaś na stocznjach Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes. Statki, te, których długość będzie wynosić 47 mtr, godne są uwagi ze względu na technikę sposobu ich napędzania. Otrzymują one po dwa 4-taktowe motory Diesla typu MAN, rozwijające moc 1000 KM. Motory te zbudowane w zakładach tow. S-té Generale de Constructions Mécaniques, będą działały na dwie śruby za pośrednictwem elektrycznej przekładni, dostarczonej przez Société Alsthom. Jak z powyższego przykładu widać — zastosowanie przekładni elektrycznej poczyniło we Francji znaczne postępy i stosowane jest obecnie do najbardziej różnorodnych typów statków (począwszy od pogłę-



Lotniskowiec Marynarli Francuskiej „Commandant - Teste”, zbudowany przez stocznnię „Forges et Chantiers de la Gironde”.

biarek, poprzez statki pożarnicze, promy, statki służbowe i t. p. aż do największego okrętu pasażerskiego „Super Ile de France”).

Na stoczni Sté des Ateliers et Chantiers de France w dn. 4 maja b. r. nastąpiło spuszczenie na wodę statku towarowego „Allier”, przeznaczonego specjalnie do przewozu baranów pomiędzy Algierem a Francją. Statek ten, który wszedł na linię w ciągu czerwca b. r., jest bliźniaczym statkiem „L'Ardeche”, zbudowanym na stoczni Chantier de Normandie.

W ciągu kwietnia b. r. zakłady Ateliers et Chantiers de France dostarczyły Izbie Handlowej w Dunkierce nowy dok pływający o wyporności 12.000 ton, będący największą tego rodzaju jednostką, zbudowaną dotychczas we Francji. Dok ten zasługuje na uwagę z tego względu, że został zbudowany i spuszczonej na wodę jako całość, co jest bardzo ciekawą innowacją techniczną.

W pierwszej połowie maja zakłady la Sté des Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët, ukończyły budowę okrętu pasażerskiego „Champlain”, o pojemności 28.000 ton. Próby sprawności tego okrętu, który pod względem wielkości jest piątym z rzędu we flocie handlowej francuskiej, odbyły się w dn. 20 maja. W pierwszą swą podróż okręt udał się z Hawru 14 czerwca. Do bliższego omówienia tego okrętu powrócimy w naszym następnym artykule.

Bardzo ciekawe zamówienia zostały oddane Sté Chantiers et Ateliers de St. Nazaire Penhoët przez Sté Nouvelle des Pêcheries à vapeur. Jest to zamówienie na statek rybacki, który będzie jednym z największych tego rodzaju statków na świecie: o dług. 70 mtr., szer. 10,5 mtr., nośności 1300 ton i wyporności 2340 ton. Jako maszynę napędową statek otrzyma jeden sześciocylindrowy czterotaktowy motor typu

Burmeister & Wain, o zasilaniu automatycznym, mogący rozwinać moc 1000 KM., zbudowany przez zakłady Penhoët. Gwarantowana przez stocznnię szybkość ma wynosić 10,5 węzłów. Statek ten odbywać będzie w ciągu roku dwie kampanie rybołówcze, za każdym razem pozostając na morzu przez 4 miesiące. Posiadać on będzie dwie ładownie do ryb i jedną ładownię ze specjalnymi urządzeniami chłodniczymi. Wszystkie mechanizmy pomocnicze na statku mają być elektryczne. Statek ten będzie tego samego typu co statek „Victoria”, znajdujący się w posiadaniu Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur już od lat kilku, różnić się zaś będzie od niego wielu ważnymi i istotnymi ulepszeniami.

O. Q.

CHWILKA MORSKA I KOLONJALNA W RADIO WARSZAWSKIEM

Zarząd główny L. M. i K. podaje do wiadomości wszystkim oddziałom i członkom naszej organizacji, że co środa rozgłośnia warszawska „Polskiego Radja” nadaje od g. 15.35 do g. 15.40 chwilkę morską i kolonialną poświęconą propagandzie morza i zagadnień kolonialnych.

W ciągu najbliższego czasu będą podawane o wspomnianej godzinie wszelkie sprawy dotyczące uroczystości „Święta Morza” w Gdyni.

Zarząd główny prosi wszystkie placówki Ligi M. i K. o zapoznanie się z treścią śródowych audycji.

LETNIA PODRÓŻ „DARU POMORZA“

W dn. 11 czerwca r. b. opuścił port gdyński żagłowiec szkolny „Dar Pomorza”, udając się w letnią podróż ćwiczebną z uczniami III i I kursu Państwowej Szkoły Morskiej na pokładzie.

Celem pożegnania odpływających m. inn. przybyli na statek: naczelnik Wydziału Żeglugowego Min. Przem. i Handlu, p. F. Rostkowski z małżonką, zastępca dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski, inspektor Państwowej Szkoły Morskiej p. G. Kański, kapitan portu p. Załeski, profesorowie Państw. Szkoły Morskiej, rodziny odjeżdżających oficerów statku i uczniów, oraz liczne grono przyjaciół i znajomych.

O godz. 10 rano w międzypokładzie statku odprawiona została przez kapłana statku szkolnego ks. Porzyńskiego Msza Św. Od ołtarza przemówił do obecnych Ks. Kapelan, prosząc pozostających na lądzie o krótką codzienną modlitwę za szczęśliwą podróż młodych żeglarzy.

Do zebranych na pokładzie oficerów statku i uczniów Szkoły przemówił w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu p. nacz. Rostkowski, życząc wyjeżdżającym szczęśliwej drogi i podnosząc zaszczyt reprezentowania w obcych portach i na dalekich morzach Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, jaki na nich spada. Przechodząc do aktualnej sytuacji kraju, pod-

niósł p. nacz. Rostkowski powszechny obowiązek spotęgowanej pracy w obliczu kryzysu, jaki Polska przeżywa. Niechaj uczniowie pamiętają o słowach Wodza Narodu „Idą czasy, których znamieniem będzie wyścig pracy, jak przedtem był wyścig żelaza, jak przedtem był wyścig krwi” i w swej codziennej pracy niechaj dolożą największych starań, aby zdobyć niezbędną wiedzę i zahartować swe charakter. Tego kraj od nich oczekuje. Zachętą do wytrwałego wysiłku niechaj im będzie rozwój ojczystej floty handlowej, w której w przyszłości mają zawodowo pracować. Od nowego roku polska flota handlowa powiększyła się o 3 nowe jednostki, a przechodząc koło Kopenhagi, „Dar Pomorza” spotka zapewne czwarty statek, który niebawem do Polski przybędzie. Statek ten nosi nazwę „Lwów”, tą samą, jaką przez szereg lat nosił pierwszy żagłowiec szkolny, dziś już wysłużony weteran. Jest tradycją każdej floty, aby nazwa statku, która raz weszła do jej rejestru, pozostała w tej flocie nazawsze. Polska flota handlowa tę ciągłość tradycji zachowa. Społeczeństwo oczekuje także tej ciągłości i wytrwałości w pracy od młodych marynarzy.

Następnie zabrał głos w imieniu choro- go dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej i jej gremjum profesorskiego p. ins-

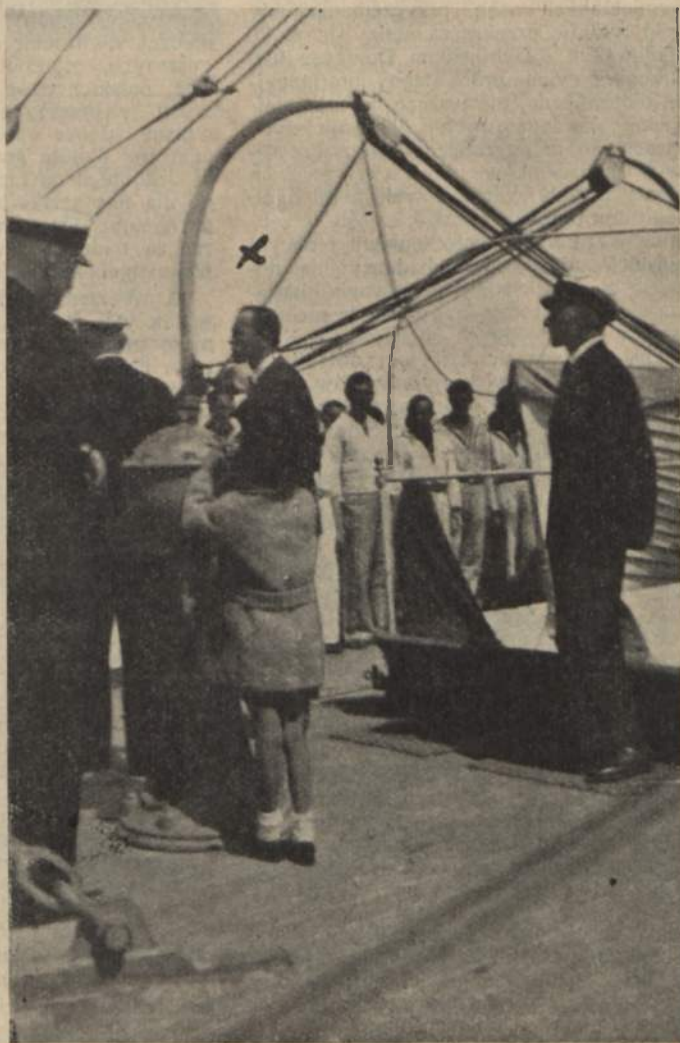
pektor Kański, życząc odjeżdżającym uczniom szczęśliwego powrotu. Wskazując na białoczerwoną banderę, powiewającą na statku, p. inspektor Kański wezwał uczniów, aby swym zachowaniem się wśród obcych i swą zewnętrzną postawą nie przynieśli ujmy banderze ojczystej. Polska nie szczędzi wysiłków, by z uczniów uczynić dobrych marynarzy. Społeczeństwo pomorskie w swej ofiarności ufundowało szkole tak piękny statek, jak „Dar Pomorza”. Państwo nie szczędzi pieniędzy, by statek ten wyposażyć w najlepsze i najnowsze pomoce naukowe. Doświadczenie życiowe i fachowe komendanta statku i jego oficerów stoi do dyspozycji uczniów. Wszystko to zobowiązuje uczniów do wytrwałej i solidnej pracy. Niechaj pamiętają o słowach Pana Naczelnika Rostkowskiego i dolożą starań, aby rezultaty ich pracy były jaknajlepsze. Słowami „Do zoboczenia, we wrześniu!” zakończył p. inspektor Kański swe przemówienie.

Po pożegnaniach z odprowadzającymi komendant statku p. kapitan Maciejewicz dał sygnał do opuszczenia pokładu.

O godzinie 11.30 statek rzucił cumy i pod motorem powoli ruszył ku wyjściu z portu gdyńskiego. Uczniowie, wspierani na wantach, wzniesli pożegnalny okrzyk



„Dar Pomorza”, przed wyjściem w letnią podróż ćwiczebną.
Zbiórka uczniów na pokładzie statku.



Do zebranych na pokładzie „Daru Pomorza” uczniów przemawia naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H. p. F. Rostkowski (x).

na cześć Pana Ministra Przemysłu i Handlu i Szkoły.

Podróż „Daru Pomorza” potrwa około 4 miesięcy. Statek powróci do Gdyni około połowy września.

W dniu 19 czerwca, idąc przez Sund, Kattegat i Skagerrak, „Dar Pomorza” zajął na kilkudniowy postój do Dunkierki,

gdzie załoga była podejmowana przez przedstawicieli miejscowych władz oraz liczną w tym okręgu Francji Polonię.

Po wyjściu z Dunkierki „Dar Pomorza” skierował się ku wybrzeżom portugalskim, gdzie na redze Vigo postoi czas dłuższy, odbywając tam programowe szkolenie uczniów.

Artykuły te ilustrują następujące ryciny z Gdańska: Motława ze słynnym „Zórawiem”, Fontanna Neptuna (XVII w); cztery piękne rotograviury z panoramy Gdańska według fotografii Bulhaka i ogólny widok Gdańska.

Z Pomorza: Dworzec w Tczewie; mapa linii kolejowych tranzytowych ilustrująca przygniatającą przewagę przewozów między wybrzeżem morskim a wnętrzem kraju w porównaniu z przewozami między Rzeszą a Prusami Wschodnimi; dwie fotografie niemieckiego pociągu tranzytowego na polskiej stacji kolejowej; dwie ilustracje kontroli paszportów przy moście tczewskim, przeprowadzanej z całą kurtuazją przez polskich policjantów.

Z Gdyni: dwie ilustracje z fragmentów portu gdyńskiego, mapa polskiego wybrzeża; plan portu; basen Marszałka Piłsudskiego oraz kolekcja zdjęć porównawczych, wykonanych pięknie sposobem rotograviurowym, a mianowicie: dworzec kolejowy w roku 1924 i 1930, ogólny widok Gdyni w roku 1924 i 1930, ul. Portowa w r. 1924 i 1930 i budynek szkoły powszechnej w r. 1924 i 1930.

Piszemy dlatego tak obszernie o ilustracjach tego numeru, ponieważ nawet pobieżny ich przegląd daje pojęcie o całości publikacji.

Należy z uznaniem podnieść wystąpienie „L'Illustration”, które jest rzetelnym przyczynkiem do rozwiania wielu tendencyjnie nieprawdziwych wiadomości o Polsce i o Jej dostępie do morza, zakorzenionych na zachodzie Europy dzięki nieprzebierającej w środkach i szeroko podjętej propagandzie niemieckiej.

T.

Edison Marshall — Wyspa Fok — przekład autoryzowany Jerzego Marlicza; nakład księgarni Św. Wojciecha w Poznaniu. Stron 282.

Na półkach księgarskich ukazała się bardzo interesująca powieść. Autor jej w Polsce jest bliżej nieznany. Tymczasem — sądząc z tej powieści — warto go poznać. Podobnie jak inny autor amerykański Jack London, ze szczególnym upodobaniem bierze za tło swych opowieści przeważnie słoneczne wyspy mórz południowych tak Marshall prowadzi czytelnika na zagubione wśród bezmiarów oceanu maleńkie wysepki dalekiej północy, na których lato jest blade i krótkotrwałe. Przedstawia w formie przystępnej i nienużącej życie na tych wysepkach, które mimo surowości klimatu są celem awanturniczych wypraw wielu łowców przygód i pieniędzy. Łniące skóry fok, które setkami tysięcy zalegają skaliste, lub krótkotrwałą ostrą trawą pokryte wybrzeże tych wyspek, są przedmiotem nieustannego pożądania wszystkich szumowin Szanghaju, Władywostoku, czy San Francisco.

Powieść o dziejach Pawła Loringa-Webbera i Hildy Larsen napisana jest ciekawie. Trzyma czytelnika cały czas w napięciu. Sensacyjna fabuła książki pozwala wszakże autorowi na rozwinięcie przed czytelnikiem przepysznych scen i obrazów z życia świata zwierzęcego pod kręgiem polarnym.

Książka jest warta zalecenia. Wartość jej podnosi staranny przekład Jerzego Marlicza.

H. T.

KSIĄŻKI i CZASOPISMA NADEŚLANE

Od kwietnia b. r. wychodzi nakładem Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Kolonjalnej Stanisława Zielińskiego **Mały Słownik Pionierów Polskich kolonjalnych i morskich**, zawierający krótkie życiorysy oraz wykazy źródeł do biografii polskich podróżników, odkrywców, zdobywców, badaczy, eksploratorów, emigrantów-pamiętnikarzy, działaczy i pisarzy emigracyjnych i morskich. Mały Słownik jest streszczeniem pełnego słownika opracowywanego przez autora równocześnie z bibliografią emigracyjną i obejmować będzie około 800 podróżników z 3000 zebranych przez autora. Zeszyty 1, 2, 3 (kwiecień, maj, czerwiec) zawierają blisko 100 osób na litery A i B. Szczegółne znaczenie posiadają skrzętnie zebrane przez autora źródła (rozprawy, artykuły, notatki) życiorysowe, dotyczące każdej z wymienionych osób, przyczem niekiedy ilość tytułów przekracza setkę (n. p. O. Beniowski, o Dybowski, Domeyce itd.). Słownik bowiem, prócz strony informacyjno biograficznej ma jeszcze na celu ułatwienie szczegółowych obszerniejszych opracowań monograficznych, poszczególnych podróżników i badaczy polskich którzy polskie wartości wnieśli do ogólnego dorobku światowego, całość, tj. zebranie nieznanego społeczeństwu i obcym polskich odkrywców i badaczy ma dowieść, że w dziedzinie odkrywania i badania nieznanych nam lądów i mórz nie szliśmy w ogonie innych narodów. — Nadmienić wypada, że istniejący dotychczas jedyny spis nazwisk podróżników polskich wymienia stu podróżników podczas, gdy autor w swym **Małym Słowniku** — będącym tylko skrótem — zaprezentował nam taką liczbę w dwóch pierwszych literach alfabetu. — **Mały słownik** ukazuje się jako miesięcznik, całość obejmuje 24 zeszyty: prenumerata kwartalna wynosi 1.50 zł. wraz z przesyłką, roczna 5 zł. całość 9 zł. na zagranicę dochodzą tylko koszty przesyłki. Należność zaleca się wpłacać na konto St. Zieliński PKO 1855 Warszawa.

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA.

W serii A wydawnictw Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej ukazał się zeszyt 1 pod tytułem „Polska Żegluga Morska”.

Zeszyt ten, o objętości 47 stron, zawiera dwa zgłoszone na I Narodowy Kongres Żeglugi referaty: „Stan polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej” — inżyniera morskiego Witolda Huberta, oraz „Problem polskiej floty handlowej” — dyr. zarządzającego P. P. „Żegluga Polska”, Juljana Rummla.

Referat inż. Huberta, zilustrowany 5 wykresami, przedstawia w sposób wyczerpujący naszą flotę i może służyć za znakomite źródło, dające możliwość znalezienia odpowiedzi na każde zapytanie.

dotyczące samych statków, organizacji przedsiębiorstw żeglugowych, wyników pracy pod względem ilości przewiezionych towarów, procentu udziału polskiej floty handlowej w morskiej wymianie towarowej Polski, podziału między polskie przedsiębiorstwa dokonanych przez nie przewozów morskich i t. p.

Problem polskiej floty handlowej w całej jego rozciągłości porusza referat p. Juljana Rummla.

Obrazując historię wysiłku polskiego, zmierzającego do oparcia się o morze oraz historię prób stworzenia polskich linii żeglugowych, autor omawia ekonomiczną stronę problemu i kończy następującymi wnioskami:

1. Nieodzownym warunkiem niezależnego bytu gospodarczego Polski jest posiadanie odpowiadającej potrzebom jej handlu floty handlowej.

2. Dla polskiej ekspansji handlowej i rozwoju handlu czynnego jest konieczne stworzenie sieci polskich linii regularnych, stanowiących przedłużenie sieci polskich dróg kolejowych, kołowych i wodnych i zapewniających własne dobre połączenia z głównymi centrami handlu światowego.

Jeśli tego na czas nie zrobimy, ważne dla nas szlaki handlu morskiego zagarną inni. Opanować je później będzie rzeczą nader trudną i kosztowną, jeśli nie niemożliwą.

3. Wzrostem polskich linii regularnych winna być Gdynia, która wówczas dopiero otrzyma możliwość stania się centrum handlowym polskiem.

4. Jedną z głównych podstaw rozwoju floty handlowej ojczyznej jest stworzenie dla niej warunków pracy niegorszych, niż te, w jakich pracują konkurencyjne floty obce.

„L'ILLUSTRATION” O STOSUNKACH POLSKO-NIEMIECKICH, O GDAŃSKU I O GDYNI.

Jeden z ostatnich numerów znanego na całym świecie tygodnika francuskiego „L'Illustration”^{*)} poświęcony jest w znacznej części aktualnym obecnie zagadnieniom polsko-niemieckim, sprawie Pomorza, Gdańska i Gdyni. Materiał cały podany jest zupełnie obiektywnie, przez co publikacja francuskiego tygodnika jest dla nas tem cenniejsza. W tekst wpleciono wiele wspaniałych ilustracji i interesujących wykresów. Na całość składają się następujące artykuły: Roberta Lambela: „L'Allemagne et la Pologne” (Niemcy i Polska); G. Oudarda: „Le „Corridor” Polonais” („Korytarz” polski); tegoż autora „Le port polonais de Gdynia” (Port polski Gdynia); „Un prodigieux essor” (Zdumiewający wysiłek).

*) „L'Illustration” z dnia 11. VI. 1932, Nr. 4658.

KRONIKA

ZMIANA NA STANOWISKU DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

Dotychczasowy Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, p. Józef Poznański z dniem 1 lipca r. b. wszedł jako członek do Polskiej Delegacji Rady Portu w Gdańsku, obejmując jednocześnie kierownictwo Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni mianowany został p. inż. Stanisław Łęgowski, dotychczasowy naczelnik Wydziału Administracji Wybrzeża w Urzędzie Morskim w Gdyni.

NOWY DYREKTOR P. T. T. O.

Stanowisko dyrektora naczelnego Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego — Linia Gdynia-Ameryka objął ostatnio p. Aleksander Leszczyński, dotychczasowy kierownik oddziału warszawskiego tego Towarzystwa. Członkami dyrekcji Towarzystwa są nadal p. p.: R. Kutylowski i M. Plinius, z których pierwszy objął kierownictwo Oddziału Linji w Nowym Jorku.

MIĘDZYNARODOWE WYKŁADY AKADEMICZNE W GDYNI

W dniach od 16-31 lipca rb. odbędzie się w Gdyni w auli Państwowej Szkoły Morskiej cykl wykładów o poziomie uniwersyteckim, poświęconych naukom administracyjnym i gospodarczym, ze specjalnym uwzględnieniem zagadnień portowych, a także dotyczących spraw takich, jak blok państw agrarnych, kryzysy w rolnictwie, udział Słowian w ideologii Ligi Narodów, organizacja bezpieczeństwa, ochrona przyrody itp.

Na wykłady te zapisało się już z górą 150 słuchaczy z Jugosławii, Czechosłowacji, Bułgarii i Estonii.

Afisz programowy na rok obecny podaje nazwiska wykładających, które muszą wzbudzić najwyższe zainteresowanie. Lista rozpoczyna się od nazwisk: min. Eugenjusza Kwiatkowskiego i min. Strasburgera. Lista jest bardzo obfita, może nawet za obfita, jak na krótki okres kursu od 16 do 31 lipca. Poza siłami polskimi zapowiedziani są wykładowcy zagraniczni, mianowicie z Czechosłowacji prof. Rudolf Dominik, dziekan wydziału prawa Uniwersytetu w Brnie, oraz trzech profesorów rumuńskich. Wykłady odbywać się będą w językach: polskim, francuskim, angielskim i niemieckim.

Wykłady te zorganizowane zostały z inicjatywy p. prof. Tadeusza Hilarowicza, Prezesa Międzynarodowego Instytutu Nauk Administracyjnych i Gospodarczych.

PIERWSZY NARODOWY KONGRES ŻEGLUGI.

W dniach 19 i 20 czerwca r. b. odbył się w Warszawie w auli Politechniki I-szy Narodowy Kongres Żeglugi, zorganizowany przez Stowarzyszenie Członków Gospodarki Wodnej.

Na Kongres z ramienia Rządu przybył p. wiceminister inż. Górski.



Nowomianowany dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. St. Łęgowski.

Po uchwaleniu regulaminu obrad, wybrano prezydium Kongresu z p. dyrektorem Czerwińskim jako przewodniczącym.

Następnie przemówienia powitalne wygłosili: przedstawiciel Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. St. Kwaśniewski, oraz reprezentanci Związku Polskich

Zrzeszeń Technicznych, Stowarzyszenia Techników, Polskiego Instytutu Wodociągowo - Kanalizacyjnego, Centralnego Związku Przemysłowców, oraz Redakcji „Morza”, którą reprezentował p. St. Kosko.

Zkolei naczelnik wydziału żeglugi w Ministerstwie Przemysłu i Handlu — p. F. Rostkowski, jako referent generalny omówił nadesłane na zjazd referaty z działy żeglugi i portów morskich, oraz wygłosił nader interesujący referat własny z zakresu aktualnych zagadnień morskich. Referat ten, bogato ilustrowany wykresami, wzbudził ogromne zainteresowanie, co znalazło swój wyraz w dyskusji.

Po południu uczestnicy Kongresu odbyli kilkugodzinną wycieczkę statkiem po Wiśle.

Drugi dzień obrad poświęcony został referatom z dziedziny żeglugi śródlądowej, oraz walnemu zgromadzeniu Stowarzyszenia członków kongresów gospodarki wodnej. W dniu tym referat generalny wygłosił dyrektor departamentu wodnego w Min. Robót Publiczn. — p. inż. Prokopowicz.

W wyniku dwudniowych obrad Kongres powziął szereg nader ważnych uchwał, które zamieścimy w najbliższym numerze „Morza”.

Po kongresie, uczestnicy odbyli wycieczkę statkiem po Wiśle do Gdyni.

KOMUNIKACJA PRZYBRZEŻNA -Z GDAŃSKIEM

Firma „Ławcewicz i Mazaraki” w Gdyni w porozumieniu z towarzystwem żeglugi na Wiśle „Vistula” uruchomiła codzienną towarową komunikację przybrzeżną między Gdynią i Gdańskiem.



Sortowanie ziemniaków w porcie gdyńskim, przeznaczonych na eksport. Sortowanie odbywa się ręcznie podobnie jak w Rotterdamie, czy Szczecinie, gdyż w ten sposób ma się całkowitą gwarancję dokładnego przebrania ziemniaków. Po ukończeniu sortowania zaprzysiężony rzeczoznawca stwierdza gatunek towaru, poczem ziemniaki ładuje się na statki. Przez Gdynię wychodzi ostatnio przeciętnie około 400 wagonów ziemniaków miesięcznie (6.000 ton).

STACJA BUNKROWA „POLMINU” W GDYNI

Państwowe zakłady naftowe „Polmin” przystępują do budowy własnej stacji bunkrowej w Gdyni oraz zbiorników na ropę i produkty naftowe. Zostaną one postawione na molo rybackim w basenie Południowym, na samym końcu molo. Urząd Morski oddaje „Polminowi” na ten cel 6.000 m² terenu.

GRUNWALDZKI TYDZIEŃ PROPAGANDOWY.

W okresie wzmoczonej akcji antypolskiej prowadzonej zarówno w Niemczech jak i w Gdańsku, szczególnego znaczenia nabiera obchód „Grunwaldzkiego Tygodnia Propagandowego” Gdańskiej Macierzy Szkolnej, który odbędzie się w czasie od 10-17 lipca br. w Gdyni i na wybrzeżu polskim.

Między innymi „Grunwaldzki Tydzień Propagandowy” ma także na celu zasilenie funduszów Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku, która w obliczu zamierzonego przeniesienia Dyrekcji Kolejowej, co w konsekwencji pociągnie za sobą zmniejszenie ilości uczniów gimnazjum polskiego w Gdańsku, liczy się ze wzrostem trudności materialnych.

Podtrzymanie tej tak ważnej na terenie gdańskim placówki polskiej staje się dziś obowiązkiem każdego Polaka, to też spodziewać się należy, że akcja Macierzy znajdzie wśród społeczeństwa należyte zrozumienie.

UROCZYSTOŚCI KLUBU MORSKIEGO W GDANSKU.

W dn. 19 czerwca br. pomyślnie rozwijający się od lat kilku w Gdańsku polski „Klub Morski”, jeden z nielicznych w Polsce morskich klubów żeglarskich, obchodził uroczystość podniesienia bandery klubowej oraz poświęcenia własnej przystani, mieszczącej się w Kanale Portowym przy „Möwen-Schanze”.

Po uroczystości licznie zebrani uczestnicy zwiedzili na zaproszenie zarządu gdańskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej „Dom Marynarza Polskiego”, znacznie w roku bież. rozszerzony.

Redakcja „Morza” składa na tem miejscu „Klubowi Morskiemu” najlepsze życzenia rozwoju i owocnej pracy.

OSUSZANIE ZUYDERZÉE.

W dniu 28 maja r. b. została ukończona budowa tamy która przecina Zuiderzee ze wschodu na zachód.

Gigantyczna ta praca rozpoczęta została w r. 1920, lecz dopiero od r. 1928 ruszyła raźniej naprzód.

Tama, której długość wynosi około 17 klm., posiadać będzie 2 szluzy dla statków do 2.000 ton pojemności.

W ten sposób od morza zostanie odebrane ponad 100.000 hektarów, które obecnie tworzą jezioro Yssel. Część powierzchni jest już osuszona, lecz upływie jeszcze około 7 lat zanim osuszone tereny zdadne będą pod uprawę.

Warto zaznaczyć, że terytorjum Holandji wzrośnie w ten sposób o około 7%.

POD ŻAGLAMI Z AUSTRALJI

W pierwszych dniach czerwca r. b. przybył do jednego z portów angielskich szwedzki czteromasztowy bark „Abraham Rydberg” (2.179 ton rej. br., budowa

1922 r.) pierwszy w tym roku z pośród flotyli żaglowców, idącej z Austrii ze zbożem do Europy.

Załogę jego stanowi 50 osób, w czem 39 kadetów, gdyż bark ten w r. b. został przystosowany do szkolenia przyszłych oficerów marynarki handlowej.

Jako następny po „Abrahamie Rydbergu” statek sygnalizowany był fiński czteromasztowy bark „Herzogin Cecilie”, który przed wojną był statkiem szkolnym Norddeutscher Lloyd. „Herzogin Cecilie” należy do najpiękniejszych statków żaglowych i ma za sobą wiele szybkich oceanicznych podróży.

Niestety, lista konkurentów w tegorocznych „regatach” z Australji do Europy zmniejszyła się o jeden statek — fiński bark „Hougomount”. Podczas huraganu, napotkanego na wschód od wyspy Kangaroo, stracił on prawie całe swe omasztowanie i z trudem przybył w dniu 8 maja do Port Adelaide, gdzie kapitan otrzymał od właścicieli zlecenie rozbrojenia statku i sprzedania go na smelc.

Łącznie ze statkiem „Hougomount” w obecnym sezonie ładowało w Australji zboże do Europy 17 żaglowców fińskich, 2 żaglowce szwedzkie i jeden niemiecki czteromasztowy bark z motorem — „Magdalene Vinnen”.

NOWY POLSKI JACHT MORSKI

W czerwcu r. b. przybył do Gdyni nowy morski jacht polski „Orion”, zakupiony w Göteborgu przez p. Z. Deyczakowskiego, kapitała statku „Robur VI”. Jacht ten, odznaczający się pięknym wyglądem zewnętrznym, stoi w porcie Yacht Klubu Polski, w basenie Prezydenta.

MIĘDZYNARODOWY ZLOT SKAUTÓW WODNYCH.

Przygotowania do Międzynarodowego Zlotu Skautów Wodnych, nad jeziorem Garczyńskim na Pomorzu, są w pełnym toku. Jak wiadomo, zlot, nad którym protektorat objął łaskawie Pan Prezydent Rzeczypospolitej, odbędzie się w czasie od 7 do 17 sierpnia r. b.

Udział w Zlocie dotychczas zgłosiło 70 drużyn i zastępów żeglarskich Związku Harcerstwa Polskiego. Komendant Zlotu spodziewa się około 2.000 uczestników z samej Polski.

WYŚCIGI ŚLIZGOWCÓW NA WISLE

W dniu 12 czerwca r. b. odbyły się na Wiśle w Warszawie przy o'brzmim zainteresowaniu publiczności II wyścigi ślizgowców, zorganizowane na rzecz budowy przystani Oddziału Warszawskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Podczas wyścigów zdarzyło się parę wypadków, które na szczęście nie pociągnęły za sobą poważniejszych następstw. M. inn. w czasie biegu wirazowego na 10 klm., w którym startowali p. Kapuściński i p. Benech, na trzecim wirażu łódź p. Kapuścińskiego wywróciła się.

REGATY ŻEGLARSKIE YACHT KLUBU POLSKI.

W dniu 5 czerwca r. b. odbyły się w Warszawie, urządzone przez Yacht Klub Polski, żeglarskie regaty związkowe.

Tradycyjna pogoda czerwcowa z wiatrami słabnacemi w godzinach południowych, oraz pierwszy w tym roku oficjalny start, sprawiły zawodnikom i Komisji Regatowej niemało kłopotu.

Szczególnie niefortunnie wypadły regaty klasy V.

Tu (kl. V senj.), jakkolwiek kurs został wytyczony, jak zwykle przy pomocy boj z flagami, których nazwy i znaczenie zostały dokładnie podane w programach, wszyscy bez wyjątku zawodnicy popełnili błąd, omijając jako zwrotną — boję dla skróconego kursu, gdy wyznaczony był kurs normalny.

To też Komisja Regatowa zgodziła się na powtórzenie biegu.

Niestety, siła wyższa, w postaci braku wiatru zadecydowała inaczej i regatę tej klasy zdecydowano przenieść na dzień 12 czerwca.

Podobny los spotkał zresztą także i kl. V juniorów, którzy z powodu braku wiatru nie mogąc ukończyć regaty, spłynęli zpowrotem na linię startu.

Regaty innych klas, rozpoczęte w godzinach wcześniejszych, przy dość pomyślnym lecz słabym wietrze z kierunków północnych, dały wyniki następujące (kurs 6 klm.):

Kl. S: I — S. Zalewski — AZS (godz. 1.19,46); II — K. Szymański — Wisła; III — W. Krzyżanowski — OYRP; IV — L. Jakusz — AZS; V — A. Miszewski — OYRP. Startowało 13 jachtów.

Kl. E: I — M. Marek — YKP (godz. 1.15,48). Startowały 3 jachty.

Kl. C: I — J. Grabowski — YKP (godz. 1.28,26). Startowały 3 jachty.

W klasie tej prócz nagrody klasowej dla wygrywającego regaty przeznaczona była również nagroda przewodnia p. Ministra Komunikacji, którą p. J. Grabowski zdobył tym razem na własność.

Dzień 12 czerwca, wyznaczony na powtórzenie regat kl. V, również okazał się niefortunny. Północno-wschodni wiatr, zakrecający w obydwu kierunkach o sile 2—0, zmusił zawodników kl. V seniorów po dłuższych usiłowaniach osiągnięcia zwrotnej boji do gremjalnego spłynięcia na linię startu.

Podobnie niefortunnie wypadła też regata kl. V juniorów. Tu jednak prócz wiatru weszły w grę również inne, całkiem niespodziewane czynniki. Zdaje się, że dotychczas nie było jeszcze wypadku, by do zawodnika podchodzącego akurat do upragnionej zwrotnej boji (w tym wypadku był to akurat zawodnik prowadzący regatę), podjechała motorówka komitetu organizującego jakąś imprezę wodną i wzięwszy jacht na hol, odciągnęło pomimo protestów sternika na drugą stronę Wisły. Zdarzyło się to poraz pierwszy właśnie podczas ostatnich regat żeglarskich w dn. 12 czerwca, a owa motorówka była motorówka komitetu organizującego wyścigi ślizgowców.

Ale nietylko nieszczesna „piątka” padła ofiara zapalu owej motorówki. Bo oto Bogu ducha winny regatowy żak zwrotny też wśląd za nią uległ podobnemu losowi. Zdjęto go prostopo i razem z kotwicą postawiono pod warszawskim brzegiem. Trudno się dziwić, że w tych warunkach pozostałe jachty długo błądziły po rzece w poszukiwaniu swego znaku zwrotnego, aż wreszcie zrezygnowane wróciły na metę.

Ponieważ regata kl. V seniorów nie doszła do skutku wobec zbyt słabego wiatru, zaś kl. V juniorów na skutek zdjęcia znaku zwrotnego i „holowania”, Komisja Regatowa zmuszona została do wyznaczenia nowego terminu regat.

Udział w regatach był dość liczny. Razem zgłoszono 37 jachtów, w tem kl. V juniorów 5, V seniorów 14, S — 13, E — 3 i C — 2.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

IV WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ WE LWOWIE

W dniach 25—27 czerwca r. b. odbył się we Lwowie IV walny zjazd delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Zjazd rozpoczął się w sobotę 25 czerwca r. b. uroczystym nabożeństwem w bazylice metropolitarnej, w którym wzięli udział oprócz przybyłych na zjazd delegatów przedstawiciele miejscowych władz i społeczeństwa. Po nabożeństwie udano się do gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej, w której gościnnym lokalu zjazd obradował. O godz. 10 rano w obecności wszystkich delegatów, reprezentantów władz i tłumów publiczności podniesiona została na specjalnie wzniesionym przed gmachem Izby Przemysłowo-Handlowej na ulicy Akademickiej maszcie bandera Ligi na znak otwarcia zjazdu. Przy podniesieniu bandery orkiestra wojskowa odegrała hymn narodowy.

Obszerna i wygodnie urządzona sala obrad plenarnych Izby Przemysłowo-Handlowej wypełniona została szczerze przez przybyłych na zjazd z całej Polski delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz przez zaproszonych gości.

O godz. 10 m. 30. powitał przybyłych w imieniu okręgu lwowskiego L. M. i K. prezes tego okręgu, prof. dr. Niemczycki, dając wyraz radości, że zjazd najpoważniejszej organizacji, zajmującej się sprawami morza i zamorskiej ekspansji gospodarczej kraju, obradować będzie w murach Lwowa, który morzem — mimo oddalenia od niego — zawsze żywo się interesował. Wszak blisko czterysta lat temu wiekopomne słowa: „Każdemu nanu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, — niżli na ziemskim. Kto ma morze, a nie używa go, wszystkie nożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staie z bogatego ubogim“ pisał arcybiskup lwowski i senator Dymitr Solikowski.

Nie bez symbolicznego znaczenia jest także fakt, że za czasów odrodzonej Rzeczypospolitej, pierwszym statkiem, który banderę polską poniósł w daleki świat i poraz pierwszy w dziejach pokazał ją na równiku, był żaglowiec szkolny „Lwów“. We Lwowie odbyła się także pierwsza w Polsce wystawa morską.

Mówca składa życzenie, aby walny zjazd Ligi stał się początkiem dalszego, jak najbardziej świetnego etapu prac organizacji. Na zakończenie wznosi okrzyk na cześć Rzeczypospolitej, Jej Prezydenta prof. Ignacego Mościckiego i Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Okrzyk ten wszyscy obecni powtórzyli trzykrotnie.

W imieniu Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej zagał obrady zjazdu b. minister p. Kamieński, wygłaszając krótkie przemówienie. Najważniejszym obowiązkiem obecnego pokolenia jest obrona wybrzeża morskigo, bez którego nasza niepodległość zarówno gospodarcza, jak i polityczna byłaby iluzorycz-

na. Gdańsk i Gdynia są to dwa porty polskie. Bez nich Polska zwobodnie żyć by nie mogła. Drugim obowiązkiem jest uzyskanie dla nadmiaru ludności naszego kraju miejsca pod słońcem. Nie przez ambicję, ani dla pustego frazesu zmieniono na poprzednim walnym zjeździe delegatów nazwę organizacji z „Liga Morska i Rzeczna“ na „Liga Morska i Kolonjalna“. Mamy prawo w imię dobra naszego narodu, narówni z innymi narodami, sięgnąć po wolne tereny za morzami.

Mówca wita serdecznie przybyłych na otwarcie zjazdu przedstawiciele władz państwowych i komunalnych oraz organizacji społecznych, a w pierwszym rzędzie przedstawiciele Polskiej Macierzy Szkolnej z Gdańska (oklaski), wreszcie wszystkich gości i delegatów. Na przewodniczącego obrad zjazdu proponuje prezesa okręgu lwowskiego L. M. i K. p. prof. Niemczyckiego.

Propozycja została przyjęta przez akłamację. Przewodnictwo



Delegaci Oddziałów L. M. i K. przed gmachem Izby Przemysłowo-Handlowej w dniu otwarcia Zjazdu.



Uczestnicy Zjazdu na cmentarzu Obrońców Lwowa

obrad objął prof. Niemczycki, zapraszając do prezydium zjazdu p.p.: b. min. Kamińskiego (Warszawa), gen. Wieczorkiewicza (Jarosław), inż. Gierdziejewskiego (Ostrowiec Kiel.), dyr. Solańskiego (Poznań) i Przybyłę (Katowice).

Na wniosek przewodniczącego prof. Niemczyckiego zjazd uchwalił wśród burzliwych oklasków wysłać następujące depecze holownicze:

Do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego:

Zebrani na IV Walnym Zjeździe Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej we Lwowie składamy Ci Najdostojniejszy Panie Prezydencie wyrazy czci i hołdu. Za Twych świątłych rządów Polska umacnia się nad morzem i na morzu. Banderą z białym orłem jest nieomylnym drogowskazem na szlakach ku mocarstwowym przeznaczeniom Rzeczypospolitej.

Do Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego:

Panie Marszałku! Zebrani na IV Walnym Zjeździe we Lwowie delegacji Ligi Morskiej i Kolonjalnej ślą Ci wyrazy głębokiej czci. Pod Twoim przewodnictwem pracujemy dziś nad ugruntowaniem Polski mocarstwowej. Na Twój rozkaz pójdziemy, jak jeden mąż, by bronić, gdy zajdzie potrzeba, naszego

dostępu do morza, które jest tej Polski mocarstwowej najbardziej istotnym fundamentem.

Poza tem zjazd uchwalił wysłać depecze: do Pana Marszałka Sejmu Kazimierza Świtalskiego, do Pana Marszałka Senatu i Prezesa Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy Władysława Raczkiewicza, do Pana Premiera Aleksandra Prystora, do Pana Ministra Spraw Zagranicznych Augusta Zaleskiego, do Pana Ministra Przemysłu i Handlu Ferdynada Zarzyckiego i do Pana Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej w Gdańsku min. Papée'go.

Następnie wygłosili przemówienia powitalne p.p.: w imieniu bawiającego służbowo poza Lwowem wojewody lwowskiego wicewojewoda Dychdalewicz, w imieniu miasta Lwowa prezydent Drojanowski, w imieniu Ministra Spraw Zagranicznych konsul Świrski, w imieniu Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej komandor Frankowski, w imieniu Buffalowskiego Okręgu Towarzystwa Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Stanach Zjednoczonych Ameryki red. Henryk Janiewicz, w imieniu Polonji gdańskiej red. Cieszyński (mówca ten, skazany

ostatnio przez sądy gdańskie za obronę polskość na 6 miesięcy więzienia, powitany został burzą oklasków), w imieniu dowódcy okręgu korpusu i garnizonu lwowskiego płk. Bittner, w imieniu prezesa Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, Marszałka Senatu Raczkiewicza odczytał list jego, przesłany specjalnie zjazdu red. Lepecki, w imieniu lwowskiego kuratorium szkolnego wiceprokurator Baliński, prezes Izby Przemysłowo - Handlowej we Lwowie senator Szarski i w imieniu dyrekcji Targów Wschodnich dyr. Grosman.

Odczytano depecze, nadesłane na zjazd przez p.p.: Marszałka Senatu Raczkiewicza, Ministra Przemysłu i Handlu Zarzyckiego, b. Ministra Przem. i Handlu inż. Kwiatkowskiego, Wiceministra Przem. i Handlu Kożuchowski, b. sekretarza generalnego Ligi, obecnie wicekonsula R. P. w Kurytybie Cybułskiego, dyrektora Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy Lenartowicza, inż. Musiała, który nadesłał życzenia w imieniu poleskiego Okręgu L.M. i K. w Brześciu nad Bugiem i sekretarza Rady Głównej L. M. i K. Zarychty.



Prezes Zarządu Gl. L. M. i K. gen. G. Orlicz-Dreszer składa wieniec od Ligi Morskiej i Kolonjalnej na cmentarzu „orląt lwowskich”

Po złożeniu podziękowania za życzenia, wyrażone pod adresem zjazdu, wszystkim mówcom poprzednim przewodniczący prof. Niemczycki zaproponował zjazdowi wydanie specjalnej odezwy do społeczeństwa następującej treści:

O B Y W A T E L E !

IV Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, obradując w starych murach bohaterskiego Lwowa nad jak najpełniejszym wykorzystaniem morza dla chwały i potęgi Rzeczypospolitej, oraz nad sprawami naszej zamorskiej ekspansji gospodarczej, stwierdza uroczyście, że nasze wybrzeże morskie jest najlepszą rękojmią niezależności Rzeczypospolitej polskiej i Jej obywateli.

Wolny dostęp do Morza — to równość nasza wśród innych wielkich narodów.

Polacy!

Frontem ku morzu!

Po wszystkie czasy będziemy trwali nad Bałtykiem!

Niema Polski bez morza!

IV Walny Zjazd Delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Odezwę tę przyjęto przez aklamację. Rozplakatowana została ona nazajutrz rano na murach Lwowa.

Wśród podniosłego nastroju uchwalono jednogłośnie przez aklamację na wniosek Zarządu Głównego L. M. i K., zreferowany przez prezesa gen. G. Orlicz-Dreszera, prosić o przyjęcie godności honorowego członka Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mścickiego i Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego.

Po spontanicznej owacji na cześć Pana Prezydenta i Marszałka Piłsudskiego, jaka przy tym wniosku na sali wybuchła, p. gen G. Orlicz-Dreszer w dalszym ciągu zaproponował w imieniu Zarządu Głównego powołanie w poczet członków honorowych Ligi

Ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego i Wacława Sieroszewskiego.

I te wnioski przyjęte zostały przez aklamację wśród niemiłknącego huraganu oklasków.

Następnie wygłosili niezwykle interesujące referaty: b. Minister Robót Publicznych prof. M. Ma-

takiewicz p. t.: „Nasze drogi wodne śródlądowe”, znany badacz dziejów przeszłości na morzu dr. Aleksander Czołowski p. t. „Jan III założycielem portu bałtyckiego” i prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Gustaw Orlicz-Dreszer p. t. „Państwowe znaczenie emigracji”

Wszystkie referaty przyjęte były długotrwałymi oklaskami.

Cała inauguracyjna część zjazdu transmitowana była przez radiostację lwowską.

Po dziesięciominutowej przerwie rozpoczęły się plenarne obrady zjazdu. Wybrano przewodniczących poszczególnych komisji zjazdu a mianowicie: przewodniczącym komisji mandatuwej został dyr. Trawiński, komisji — matki — gen. Wieczorkiewicz, statutowej — gen. Kwaśniewski, budżetowej — min. Kamieński, organizacyjno - propagandowej — gen. Wieczorkiewicz, uporządkowania wniosków — dr. Rosiński, kolonjalnej — inż. Gierdziejewski, marynarki wojennej — kmdr. Frankowski, żeglugi morskiej — dyr. Rummel,

żeglugi śródlądowej — min. Matkiewicz, i wychowania wodnego młodzieży — gen. Kwaśniewski; wysłuchano obszernego sprawozdania prezesa Zarządu Głównego gen. G. Orlicz-Dreszera z działalności Zarządu i Rady Głównej za okres ubiegły oraz na wniosek Komisji Rewizyjnej uchwalono jednogłośnie absolutorjum władzom naczelnym Ligi.

Po przerwie obiadowej obradowały poszczególne komisje, wieczorem zaś odbyło się w salach Kasyra Literacko - Artystycznego zebranie towarzyskie.

Drugi dzień zjazdu — niedziela 26 czerwca r. b. — poświęcony był głównie zwiedzaniu miasta i jego zabytków. O godz. 8 rano uczestnicy zjazdu udali się tramwajem na Wysoki Zamek, gdzie na kopcu Unji Lubelskiej wygłosił wykład o historii Lwowa dr. A. Czołowski.

O godz. 11 m. 45 w poł. odbyła się zbiórka na rynku lwowskim przy studni Neptuna. Stały tu drużyny przysposobienia wodnego z Jarosławia, Lwowa i Rzeszowa z banderami i z orkiestrą wojskową na skrzydle. Komendant oddziału drużyn wodnych złożył raport p. gen. G. Orlicz-Dreszerowi, poczem p. General w otoczeniu Prezesa Okręgu Lwowskiego L. M. i K. prof. Niemczyckiego i członków prezydium zjazdu przeszedł przed frontem drużyn. Ze wznieśnienia przy studni Neptuna wygłosił do zebranych tłumnie mieszkańców Lwowa płomienne przemówienie o sytu-

acji Polonji gdańskiej. Po przemówieniu tem, przyjętem grzmiem oklasków, orkiestra odegrała hymn narodowy.

Następnie drużyny przysposobienia wodnego z orkiestrą na czele oraz delegaci Ligi, przybyli na zjazd, czwórkami ruszyli pochodem przez miasto. Na ul. Akademickiej przyjął defiladę p. gen. Orlicz - Dreszer w otoczeniu Prezydium Zjazdu.

Po defiladzie delegaci Ligi oraz drużyny przysposobienia wodnego udali się na cmentarz Obrońców Lwowa, gdzie na grobach „orląt lwowskich“ złożony został wieniec od Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Podajemy obok zdjęcia z tej pięknej i wzruszającej uroczystości.

O godz. 14 m. 30 odbył się wspólny obiad uczestników Zjazdu w hotelu Krakowskim.

Po południu uczestnicy zjazdu zwiedzili targi Wschodnie.

Trzeciego dnia — w poniedziałek 27. b. m. odbyły się dalsze plenarne obrady zjazdu.

Obszerny i niezwykle interesujący referat o sytuacji w żegludze morskiej, ilustrowany licznymi wykresami wygłosił naczelnik Wydziału Żeglugowego Min. Przem i Handlu i członek Zarządu Głównego L. M. i K. p. Feliks Rostkowski. Piękne przemówienie o zagadnieniu żeglugi śródlądowej i o potrzebie wychowania wodnego narodu, w pierwszym rzędzie młodzieży, wygłosił kierownik wydziału żeglugi śródlądowej Zarządu Głównego p. gen. Stanisław Kwaśniewski.

Wreszcie referat o polskim problemie kolonialnym, ilustrowany przejrzystymi i jasno opracowanymi wykresami, przedstawił sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K. p. dr. Wiktor Rosiński.

Po referatach walny zjazd przyjął szereg wniosków, zaproponowanych przez poszczególne komisje, wśród których między innymi uchwalono wniosek, opracowany przez komisję żeglugi morskiej, w sprawie zamierzonego przeniesienia pomorskiej dyrekcji kolejowej z Gdańska do Torunia i Bydgoszczy. Zjazd wypowiedział się przeciw usunięciu dyrekcji kolejowej z Gdańska, a na wypadek, gdyby zmiana decyzji w tej sprawie była niemożliwa — dyrekcja kolejowa winna być przeniesiona nie gdzieindziej tylko do Gdyni.

Prezes Zarządu Głównego p. gen. G. Orlicz - Dreszer oznajmił zjazdowi, iż przed chwilą otrzymał telegraficzną wiadomość z Warszawy, że Pan Prezydent Rzeczypospolitej zgodził się wziąć osobisty udział w Święcie Morza, które Liga urządza 31 lipca r. b. w Gdyni. Zarząd Główny zwraca się do wszystkich oddziałów Ligi z apelem, aby wysłały na święto Morza do Gdyni możliwie najliczniejsze delegacje i dołożyły wszelkich starań, aby święto to wypadło jak najokazalej. Oświadczenie to spotkało się z entuzjastycznym przyjęciem zebranych.

Przyjęto także przedstawiony przez Zarząd Główny preliminarz budżetowy na rok następnny, zamykający się no stronie dochodów i rozchodów kwotą 252.000 zł.

Na prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej wybrany został ponownie Pan wiceminister Józef Kożuchowski. Następnie wybrano Radę Główną Ligi w składzie następującym:

1. płk. Bagiński Henryk,
2. Bartoszczyk (Gdańsk),
3. Bednarski Ryszard,
4. dr. Biernacki,
5. płk. Brzeszczyński Stefan,
6. prez. Chrzanowski Zygmunt,
7. prez. Czarnowski (Gdańsk),
8. Dębski Jan,
9. Dobromęski Mieczysław (Sosnowiec),
10. kmdr. Frankowski Stefan,
11. mjr. Fularski Mieczysław (Piotrków Tryb.),
12. generałowa Gąsiorowska,
13. inż. Gierdziejewski Wacław (Ostrowiec Kiel.),
14. inż. Ginsbert Julian,
15. dr. Gnoiński Henryk,
16. gen. Górecki Roman.



Manifestacja morska na rynku lwowskim. Stoją w środku od lewej: przewodniczący Zjazdu prof. Niemczycki, gen. W. Wieczorkiewicz i prezes Zarządu Gł. L. M. i K. gen. G. Orlicz-Dreszer.

17. inż. Horoch Józef,
18. dyr. dep. w M. S. Z. Jędrzejewicz Waclaw,
19. dyr. Kłopotowski Edmund,
20. Kotarbińska Lucyna,
21. prof. Kozubski,
22. gen. Kwaśniewski Stanisław,
23. kpt. Lepecki Mieczysław Bohdan,
24. dyr. Lewandowski Jan,
25. dyr. Luniak Brunon,
26. Łyp Franciszek,
27. kurator Namysł (Poznań),
28. dyr. dep. w M. Sk. Nowak Stanisław,
29. gen. Orlicz-Dreszer Gustaw,
30. marszałek Raczkiwicz Władysław,
31. dr. Rosiński Wiktor,
32. de Rosset Anna,
33. mec. Rostek Antoni (Katowice),
34. nac. Rostkowski Feliks,
35. dyr. Rummel Julian (Gdynia),
36. inż. Stattler Feliks (Chorzów),
37. plk. Strzemiński Stefan,
38. adm. Świrski Jerzy,
39. poseł Tomaszkiwicz Leopold,
40. inż. Tyszko (Skarżysko),
41. gen. Wieczorkiewicz — Scaevola Waclaw (Jarosław),
42. Zagórski Czesław,
43. radca Zarychta Apoloniusz,
44. plk. Zieleniewski Tadeusz,
45. Zieliński Stanisław.

Poza tem w myśl statutu do Rady Głównej wchodzi z urzędu prezesa okręgów Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wobec tego mandaty członków Rady Głównej otrzymują automatycznie p.p.:

Z OKRĘGU POZNAŃSKIEGO L. M. i K.

W niedzielę, dn. 13 czerwca r. b., odbyło się w Poznaniu Walne Zebranie Delegatów Oddziałów Ligi M. i K. z woj. poznańskiego w obecności przedstawicieli Zarządu Głównego: p. p. gen. St. Kwaśniewskiego, zastępcy prezesa Zarządu głównego, dr. W. Rosińskiego, sekretarza Zarządu i W. Czermińskiego sekretarza generalnego.

Na zebraniu byli reprezentanci 23 oddziałów Ligi, działających na terenie Poznańskiego, w liczbie 46 delegatów.

Przed rozpoczęciem obrad formalnych prezes tymczasowego Zarządu Okręgu J. M. Rektor, prof. Pawłowski otworzył uroczystą Akademię, udzielając głosu prof. Bernardowi Chrzanowskiemu, który w pięknym przemówieniu naszkicował wielkie przywiązanie, jakie Polak ma do morza, oraz podkreślił wielkie dziejowe wobec Polski zasługi, jakie polski lud pomorski położył w utrzymaniu polskości ziemi pomorskiej. Przemówienie prof. Chrzanowskiego zebrani licznie uczestnicy Akademii nagrodzili hucznymi brawami.

Z kolei J. M. Rektor Pawłowski wygłosił nadzwyczaj ciekawy referat p. t. „Kolonizacja zewnętrzna i kolonizacja wewnętrzna”. W referacie tym J. M. Rektor wykazał, że naród 32 milionowy, naród, posiadający 500.000 głów przyrostu naturalnego rocznie i bezmała ćwierć (jak w latach ostatnich n. p.) milionową emigrację, musi troszczyć się zarówno o kolonizację zewnętrzną, czyli zamorską, jak i o kolonizację wewnętrzną, t. j. kolonizację na mniej zaludnionych terenach kraju (w Polsce ziemie wschodnie). Prelegent podkreślił z naciskiem, że sprawy te traktować należy równolegle, ponieważ emi-

gen. Pałowski (okr. pomorski), prof. Pawłowski (okr. poznański), wicewojewoda Saloni (okr. śląski), wojewoda Kwaśniewski (okr. krakowski), prof. Niemczycki (okr. lwowski), min. Kamiński (okr. warszawski), inż. Gryglaszewski (okr. poleski), dyr. Doneau-Szpindler (okr. woliński), starosta Rzewski (okr. łódzki), plk. Iwanowski (okr. lubelski) i kurator Szelągowski (okr. wileński).

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali p. p.: Gąsiorowski Henryk (Grudziądz), Kamiński Bolesław, Kotowicz Tadeusz, Szumański Władysław (Wilno) i Zawisza Klemens (Chorzów).

Obrady zjazdu zamknął przewodniczący prof. Niemczycki, podziękowaniem miastu i Izbie Przemysłowo-Handlowej za gościnę, delegatom zaś na wytrwałą pracę.

W imieniu zjazdu podziękował prof. Niemczykiemu za sprawne prowadzenie obrad i poniesione trudy p. gen. G. Orlicz-Dreszer.

Bliższe szczegóły, dotyczące uchwał zjazdu, których na tem miejscu z braku czasu zamieścić nie możemy, poniechajmy zesztyl niniejszy idzie do druku, podamy w numerze następnym „Morza”.

gracja osadnicza za oceanem jest naturalnym rezerwoarem na przyszłość, a kolonizacja wewnętrzna może trwać tylko tak długo jak długo tereny mniej zaludnione nie zostaną nasycone. J. M. Rektor Pawłowski zaznaczył w swym referacie, że w Polsce średnia gęstość zaludnienia na 1 km² jaką można tolerować, — może wynosić do 100 mieszkańców. Pojemność ziem wschodnich dla kolonizacji jest więc ograniczona, podczas gdy bezkresne niemal obszary zamorskie, na długie lata stanowią prawie nieograniczone możliwości kolonizacyjne.

Na zakończenie swego ciekawego referatu J. M. Rektor zauważył, że w Polsce zajęto się pozytywnie dotychczas

LIGA MORSKA i KOLONJALNA NA POMORZU

W dn. 19 czerwca r. b. odbył się w Toruniu zjazd delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej na terenie województwa pomorskiego. Celem zjazdu było ukonstytuowanie okręgu pomorskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W związku ze zjazdem o godz. 13.30 odbyła się uroczysta akademja morska w sali Teatru Miejskiego w Toruniu. Na akademję przybyli przedstawiciele władz z p. wojewodą pomorskim Kirtkilisem i p. wicewojewodą Seydlitzem na czele, przedstawiciele armji z dowódcą okręgu korpusu p. gen. Pałowskim, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer w towarzyszywie sekretarza Zarządu Głównego p. dra W. Rosińskiego i sekretarza gene-

KOMUNIKAT

Niniejszym przypominamy wszystkim Zarządom okręgów i oddziałów L. M. i K., że w lipcu b. r. biura Centrali Ligi z powodu okresu urlopowego będą nieczynne, tak że wszelką korespondencję należy ograniczyć jedynie do spraw istotnie ważnych i pilnych, których załatwienie nie może ulec zwłoce.

KOMUNIKAT

Już wyszła z druku książka J. Smoleńskiego „Morze i Pomorze” z przedmową prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Orlicz-Dreszera. Cena za egz. zł. 16. — Przypominamy, że każdy członek nabywający 1 egz. wspomnianego bogato ilustrowanego wydawnictwa, tem samem ofiarowuje drugi podobny z tekstem podwójnym polskim i angielskim Poloni w Stanach Zjednoczonych, jako egzemplarz propagandowy. Zgłoszenia należy kierować do Zarządu głównego L. M. i K. Warszawa Nowy Świat 35

tylko polityką osadniczą zewnętrzną, którą, jak stwierdza mówca, wyraźnie stawia Liga Morska i Kolonjalna. Niema natomiast — zdaniem referenta organizacji w Polsce, któraby zajęła się polityką osadnictwa polskiego na wolnych terenach na ziemiach wschodnich. Mówca nadmieniał, że poza niewielką kolonizacją wojskową na kresach, żadna poważniejsza akcja tam przedsięwzięta nie była.

Po akademji, odbyło się walne zebranie delegatów Okręgu Poznańskiego. Obradom przewodniczył J. M. Rektor Pawłowski. Sprawozdanie z działalności władz tymczasowego zarządu okręgu złożył sekretarz p. naczelnik Szczepanowski.

Z kolei o celach i zadaniach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz o zadaniach Zarządu Okręgu Poznańskiego mówił zastępca prezesa Zarządu Głównego Ligi p. generał St. Kwaśniewski. Sprawy organizacyjne omówili p. p. sekretarz Zarządu Głównego, dr. Rosiński i sekretarz generalny Ligi Czermiński.

Po dyskusji na temat prac Okręgu przystąpiono do wyboru władz okręgowych. Prezesem Zarządu Okręgu wybrany został J. M. Rektor prof. Pawłowski.

Zarząd wybrano w składzie 15 członków i 7 zastępców.

ralnego Ligi p. W. Czermińskiego i inni. Sala teatru wypełniona została szczerze przez przedstawicieli miejscowego społeczeństwa

Na program akademji złożyło się kilka utworów muzycznych, wykonanych przez orkiestrę wojskową oraz odczyt o morzu prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Orlicz-Dreszera. Znakomity ten pod względem treści i formy referat, ilustrowany doskonałymi wykresami, przedstawiającymi nasze historyczne, etnograficzne i gospodarcze prawa do Pomorza i do dostępu do morza, przyjęty został przez słuchaczy entuzjastycznie.

Po południu o godz. 5 w sali obrad Rady Miejskiej na ratuszu toruńskim odbyło się zebranie przybyłych na zjazd

delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej z terenu Pomorza. Wzięło udział 22 delegatów, reprezentujących 17 oddziałów Ligi na Pomorzu. Obradom przewodniczył wojewoda pomorski p. Kirtiklis. Po wysłuchaniu przemówienia o celach i zadaniach Ligi, wygłoszonego przez p. gen. Orlicz-Dreszera, wybrano radę okręgową Ligi Morskiej i Kolonjalnej w liczbie 16 osób. Do rady tej wchodzi poza to automatycznie z urzędu prezesi Oddziałów L. M. i K. z Pomorza. Prezesem rady okręgowej L. M. i K. na Pomorzu wybrany został p. gen. Pasławski.

Po zebraniu odbyła się na rynku toruńskim przy tłumnym współudziale mieszkańców Torunia wspaniała defilada brygady kawalerji prowadzona przez dowódcę brygady pułk. Abrahama. Defiladę

przyjmował ze specjalnej trybuny, ustawionej pod ratuszem obok pomnika Kopernika, inspektor armji gen. dyw. Orlicz-Dreszer, dowódca O. K. gen. bryg. Pasławski i p. wojewoda pomorski Kirtiklis. Obok na trybunie zajęli miejsca delegaci L. M. i K. i zaproszeni goście. Przy dźwiękach fanfary ułańskiej, granej przez cztery połączone orkiestry pułkowe, defilowały kolejno: 8 pułk strzelców konnych, 16 pułk ułanów, 18 pułk ułanów, 2 pułk szwoleżerów, szwadron pionierów, 11 dywizjon artylerji konnej i dywizjon samochodów pancernych. Wspaniała postawa wojska, defilującego na tle historycznych murów starego Torunia, budziła zachwyty wśród zebranej publiczności.

Wieczorem odbył się na cele Ligi Morskiej i Kolonjalnej dancing w restauracji „Esplanada”.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA w AMERYCE

W czasie pobytu w Ameryce delegata Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dra Czesława Łukaszewicza, udało się założyć kilkanaście oddziałów, oraz zainteresować sprawami Ligi cały szereg wybitnych osób wśród inteligencji polsko-amerykańskiej.

Dzięki współpracy p. Konsula Cz. Linda-Lipaczyńskiego tworzy się już okręg chicagowski, w którym znajdują się dwa silne oddziały. W New Yorku zapowiada się również poważny okręg, do którego dzięki pracy mec. Zatora, rej. Steinberga oraz ks. Bączewskiego w Filadelfji należeć będą oddziały z Long Island, New Yorku, New Jersey i z okolic Filadelfji.

Osobno tworzy się okręg scran-tonski w zagłębiu twardego węgla.

W Buffalo i okolicy pracuje dla Ligi p. Henryk Janiewicz, który założył już pięć oddziałów, a mianowicie: w Buffale, w Sloan, w Lackawarna, w North Tonawanda i w Checktowaga, z których to oddziałów zmontowano ostatnio okręg buffalowski, celem wzmożenia dalszej akcji organizacyjnej.

Do zarządu okręgu weszli pp.: Henryk Janiewicz, prezes, dr. Józef Kij i Kazimierz Zajdel, wiceprezesi, Jan Hotlos, sekretarz, Kazimierz Schunke, skarbnik, Stanisław Kurczewski i Mikołaj Tomaszewski, członkowie zarządu.

Oddziały świeżo zorganizowane nazywają się Towarzystwami Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Niektóre mają już mundury i sztandary.

Poza tem starają się o prelegentów, którzy tak wśród Amerykanów, jak i Polaków mówią o polskim morzu i o naszych niewątpliwych prawach do Pomorza. Prezes okrę-



Prezes Buffalońskiego Okręgu Przyjaciół L. M. i K. p. Henryk Janiewicz.

gu buffalowskiego p. Henryk Janiewicz, który właśnie przybył do Polski, przed samym odjazdem wygłosił przez radio kilka ciekawych odczytów o Polsce i jej dostępie do morza. Prasa amerykańska podkreśla świetną argumentację prelegenta i zapowiada dalsze jego odczyty.

Jak widzimy, praca Ligi nie kończy się na granicach Europy, ale sięga wszędzie tam, gdzie znajdują się Polacy, umiejący poświęcić swój czas, talent i pieniądze szerzeniu naszych haseł i obronie sprawy polskiej, zagrożonej wrogimi atakami.

TYMCZASOWY OKRĘG LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W WILNIE.

Dnia 22 maja r. b. odbyły się w Wilnie uroczystości, związane z powstaniem Tymczasowego Okręgu Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Wilnie.

Uroczystości te zainaugurował odczyt p. gen. G. Orlicz-Dreszera, prezesa Za-

rządu Głównego Ligi Morskiej. P. generał Dreszer wygłosił w sali miejskiego teatru świetlnego odczyt p. t. „Wrażenia z pobytu wśród Polaków w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej”. Odczyt ten ilustrowany bogato ciekawymi przeżyciami — wzbudził powszechne zainteresowanie licznie zgromadzonych słuchaczy.

Tegoż dnia odbyło się w obecności p. gen. Dreszer-Orlicza, dr. Rosińskiego i sekretarza generalnego Czerwińskiego organizacyjne zebranie tymczasowego Zarządu Okręgu Wileńskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Zarząd Główny Ligi na tem zebraniu powierzył Oddziałowi wileńskiemu pełnienie funkcji okręgowych do czasu powstania normalnych władz okręgowych z wyboru. Na czele tymczasowego okręgu wileńskiego stanął prezes Oddziału p. Kurator Szelański.

Tymczasowy Zarząd Okręgu Wileńskiego powziął rezolucję, że okręg podejmuje się zorganizować przynajmniej po jednym oddziale w miastach powiatowych województwa i najdalej w listopadzie zwołać zebranie przedstawicieli okręgu (oddziałów) celem dokonania wyboru normalnych władz okręgowych.

Ponadto Okręg postanowił zorganizować w czasie lata wielką zabawę na fundusz kolonjalny Ligi.

Z OKRĘGU LUBELSKIEGO L. M. I K.

W dniu 12 czerwca b. r. zorganizował Zarząd Okręgu Lubelskiego L. M. i K. przy współudziale Oddziału Oficerów Garnizonu Lublin i Oddziału Lubelskiego „Wielką Zabawę Ogrodową” w Lublinie — Zabawa pomyślana była na skalę jakiej Lublin od szeregu lat nie widział.

Zabawę poprzedziły w sobotę dnia 11. VI. b. r. rewja i regaty kajaków na Bystrzycy, urządzone w Lublinie poraz pierwszy. — Do zawodów stanęło 24 kajaków. — Honorowe nagrody w postaci żetonów wręczył zwycięzcom Prezes Zarządu Okręgowego L. M. i K. plk. dypl. Iwanowski.

W niedzielę przed południem urządzone koncert orkiestry 8 p. Leg. w ogrodzie Saskim, popołudniu zaś właściwą zabawę. — Powodzenie zabawy było bardzo duże. Ogółem sprzedano ponad 9.000 biletów wejściowych.

Czysty dochód z zabawy po pokryciu wszystkich kosztów wyniósł 3.200 zł. — Na fundusz kolonjalny przekazano 2.800 zł. — Pozostałe 400 zł. otrzymała Lubelska Chorągiew Harcerska na wzięcie udziałów w spływie harcerstwa polskiego do Kościerzyny.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW ODDZIAŁÓW OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

W maju r. b. odbył się w Łodzi Walny Zjazd Delegatów Oddziałów Ligi M. i K. z terenu województwa łódzkiego, na którym powołano do życia Zarząd Okręgowy. Pierwszym prezesem Okręgu Łódzkiego został p. Starosta Rzewski. W zjeździe wzięli udział przedstawiciele 14 placówek Ligi.

Tegoż dnia odbyła się w Łodzi uroczysta Akademia Morska, w czasie której prezes Zarządu Głównego L. M. i K. p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer wygłosił przy szczerze wypełnionej sali odczyt p. t. „Polonia w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie” Akademię urozmaiciła melodeklamacja, oraz koncert orkiestry wojskowej.

W



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

ISTOTA NASZEJ AKCJI KOLONIALNEJ

Jeszcze dzisiaj wielu ludzi w Polsce nie docenia znaczenia akcji kolonialnej i kolonizacyjnej, które w społeczeństwie naszym propaguje usilnie od lat Liga Morska i Kolonialna.

Jeszcze dzisiaj sprawy ekspansji zamorskiej Polski a więc tak ekspansji ludzkiej, jak i gospodarczej, nie znajdują w szerokich warstwach takiego zrozumienia i takiej uwagi, jakimi cieszyć się powinny.

Żelazną obręczą opasani w Europie, jeżeli chodzi o nasz eksport, przykuci do przeludnionych wsi i miast — jeżeli chodzi o odpływ naszego nadmiaru ludności — z własnej woli skazani na olbrzymie straty, z inercji tej wynikające — trwamy w uśpieniu, zamiast rozerwać krępujące nas więzy i iść w świat po lepszą przyszłość dla naszego gospodarstwa narodowego i naszych, pozbawionych warsztatów pracy mas ludzkich.

Jakże inaczej do podobnych nam problemów odnoszą się narody, znajdujące się w sytuacji mniej więcej do naszej podobnej. Wystarczy tutaj zacytować chociażby przykład Włoch. Oto w dniu 3 czerwca 1932 roku w przemówieniu swoim w senacie włoskim, minister spraw zagranicznych Italji, p. Grandi, mówiąc o zagranicznej polityce Włoch — odnośnie problemu ekspansji zamorskiej swego kraju, powiedział:

„Państwo, liczące 42 miliony ludności, które za lat 15 mieć jej będzie 60 milionów — nie może żyć stłoczone na terytorjum, które jest o połowę mniejsze niż Francja, Hiszpanja lub Niemcy, nie posiadając surowców, opasane

jednym tylko morzem (!), jednostronny tylko posiadające handel, a jednostronny jego dostęp w dodatku kontrolowany przez obcych (Morze Śródziemne, jest faktycznie morzem zamkniętym przez Gibraltar i Suez — przyp. Red.) Problem ten ma dzisiaj dla Włoch zasadnicze znaczenie bytu. Musi on też stać się problemem podstawowym przy uzdrawianiu stosunków świata”.

Z tego krótkiego, acz jędrnego ustępu przemówienia Grandiego, bije nieugięta wola dzisiejszej Italji, która z troską patrzy w przyszłość, domagając się od świata uznania swego prawa do znośnego bytu i dalszego rozwoju.

Tak się akurat składa, że interesy gospodarcze i populacyjne Polski są w dużym stopniu podobne do interesów włoskich. Wiadomą powszechnie jest rzeczą, że za lat piętnaście kraj nasz posiadać będzie 40 milionów ludzi (przyrost naturalny Polski w roku 1930 wynosił 525 tysięcy głów), a stosunki ekspansji ludzkiej i rozwoju gospodarczego ułożyły się dla Polski, geograficznie biorąc, znacznie gorzej, aniżeli dla Italji, posiadamy bowiem zaledwie (nie licząc półwyspu Helu) 70 klm. wybrzeża morskiego i nie posiadamy jakichkolwiek posiadłości kolonialnych.

Z sytuacji, w jakiej się znajdujemy, wynika dla nas jedno — to mianowicie, że musimy uwagę całego społeczeństwa naszego i naszych kół gospodarczych skierować na ten bodajże najważniejszy problem naszej przyszłości.

Nie możemy nadal godzić się z tem, aby 1/3 naszego importu z krajów zamorskich ulegała uciążliwej dla nas kontroli portów niemieckich, aby eksport nasz dusił się w przeladowanej towarami Europie, aby nadmiar naszej ludności pozbawiony był warsztatu pracy i cierpiał nędzę.

Niemcy np., chociaż własnych kolonij nie posiadają — niemniej prowadzą intensywną politykę kolonialną i kolonizacyjną. Obroty handlowe Niemiec z krajami pozaeuropejskimi są 25 razy większe od naszych obrotów z temiż krajami; przedsiębiorstwa kolonialne niemieckie znajdują się nie tylko na terenie byłych kolonij niemieckich, lecz wszędzie tam, gdzie przedsiębiorczość niemiecka znalazła dogodne warunki dla prowadzenia niemieckich plantacyj, hodowli, czy handlu. Kolonizacja niemiecka w Ameryce Południowej służyć może za wzór innym. A wszystko to zmysł organizacyjny niemiecki sprowadził do podniesienia wybitnego bogactwa narodowego Niemiec i Niemców, przebywających poza granicami Rzeszy. W takiej chociażby Angoli, gdzie jest zaledwie kilkunastu Polaków — Niemców jest przeszło 3.500!

Społeczeństwo nasze musi w końcu zrozumieć, że jedynym środkiem dla narodów o dużym zaludnieniu i dużym przyroście naturalnym, a więc że i dla 32-miljonowej Polski „żyć niepodobna na terytorjum o połowę mniejszem niż Francja, Hiszpanja lub Niemcy...” i stale zależeć od obcej kontroli nad naszym handlem, oraz mimo olbrzymiego przyrostu naturalnego — zamykać sobie drogę na świat, tam, gdzie ma łolny i bezrolny Polak znaleźć mo-

że ku pożytkowi swemu, swego kraju, oraz kraju nowego odpowiedni warsztat pracy, a przedsiębiorczość polska i handel polski nieograniczone możliwości.

Mówi się i pisze dzisiaj dużo, że w interesie Włoch ma nastąpić rzekomo w niedługim czasie rewizja mandatów poniemieckich w Afryce, w sensie przyznania Włochom Kamerunu.

Najlepiej jednakże uwidacznia się konkretna myśl przewodnia mowy Grandiego w senacie — w oświetleniu prasy włoskiej. Wielki i poczytny dziennik, jakim jest „Popolo d'Italia” tak komentuje mowę Grandiego: „Italia nie domaga się zmian terytorjalnych w Europie. Italia ogranicza się do żądania poprawy sytuacji politycznej na kontynencie afrykańskim, na Bliskim Wschodzie i na Bałkanach” (chodzi praw-

dopodobnie o Albanję — przyp. Red).

Tak czy inaczej Włochy wypowiedziały się przed światem całkiem kategorycznie, że zagadnienie powiększenia ich kolonialnego stanu posiadania jest dla nich kwestją życia.

Jasną jest rzeczą, że na wypadek konkretnych rozmów na temat Kamerunu — automatycznie do tej kolonji zgłoszą swe pretensje i Niemcy. Zachodzi przeto pytanie, jak się do tego problemu odniosą mocarstwa. Przy sposobności należy zwrócić uwagę, że wrazie zgłoszenia pretensyj przez Niemcy głoś miałyby również i Polska, jako państwo sukcesyjne po byłym imperjum Cesarstwa Niemieckiego.

Wspominaliśmy niejednokrotnie na tem miejscu, że ostre przesilenie gospodarcze, jakie od paru lat świat

przeżywa, ma źródło swe między innymi i w tem, że ludność świata nie jest równomiernie rozmieszczona, że jedne kraje są przeludnione do niemożliwości, kiedy natomiast inne są prawie niezaludnione.

Dla nas, jako kraju o silnem zaludnieniu i dużym przyroście ludzkim — ostatnia mowa Grandiego w senacie włoskim jest szczególnie zrozumiała.

Istotą polityki kolonialnej i kolonizacyjnej państw wielkich jest: szukanie terenów kolonizacyjnych, terenów dla ekspansji kolonialnej, oraz unikanie w handlu obcego pośrednictwa i zdobywania rynków zbytu, a także rozbudowa własnych traktów morskich, jakimi są własne linje okrętowe, które jedynie dają pełną gwarancję połączeń portów macierzystych z portami krajów zamorskich.

PIONIER.

IGNACY DOMEYKO

1801 — 1889

„Kochać Polskę, chcieć Polski, to jedyna polityka dla nas, i potrzebaż do tego propagandy, w tajemniczenia, konspiracji niewczesnej? Potrzebaż tajemnych schadzek, sekretów, sprzysiężeń na to, co każdemu na myśli, co we krwi i kościach naszych?”

(Ign. Domeyko „Filareci i Filomaci”).

Przypominając zasługi naukowe Ignacego Domeyki, nie sposób tego uczynić w ramach artykułu w sposób wyczerpujący.

Ignacy Domeyko urodził się 22. VIII. 1801 r. w Niedźwiadce nad Uszą (nowogródzkie), dziedzicznych dobrach rodziców: ojca Hipolita, prezesa sądów ziemskich nowogródzkich i Karoliny Ancutówny. W jedenastym roku życia został wysłany do III kl. szkoły podwydziałowej Ks. Pijarów w Szczuczynie, którą ukończył w r. 1816. W tym samym roku zapisał się na wydz. fizyko-matem. Uniw. Wileńskiego. Poznał tam Mickiewicza, który wtedy studjował na tym samym wydziale.

Ukończywszy w r. 1822 studia ze stopniem magistra, Domeyko zapisał się, jako wolny słuchacz na wydz. nauk moralnych i politycznych, aby korzystać z wykładów Lelewela (historja) i Gołuchowskiego (filozofja)*). W tym

*) Do lat uniwersyteckich Domeyki należy odnieść jego młodzieńcze utwory oryginalne. — Proza ogłaszana bezimiennie w *Dzien. Wil.* i poezja — tłumaczenia (pieśni Osjana).

okresie ukończono śledztwo, dotyczące działalności związku Filomatów i Filaretów, których celem było „moralne odrodzenie narodu przez krzewienie oświaty i miłości dla kraju”, jak wiadomo, mocą wyroku skazano przewodców i czynniejszych członków tych Towarzystw na zesłanie włąb Rosji (m. inn. Mickiewicza), bądź na przymusowy pobyt w kraju i zamieszkanie na wsi bez prawa wydalania się. Ten ostatni wyrok dotyczył i Domeyki. Nie pomogły ani wstawiennictwo Jana Sniadeckiego u władz, ani starania Domeyki w Warszawie. Odrzucono również jego podanie o przyjęcie do „inżynierji rządowej”. Pojechał tedy Domeyko do Zapola (lidzkie) do swego stryja, niegdyś mecenasa Trybunału W. Ks. Litewskiego i mineraloga z czasów Komisji Edukacyjnej, — zajął się gospodarstwem i wkrótce zasłynął na Litwie, jako rolnik. Na wiosnę 1831 r. przybył do niego kolega z ławy uniwersyteckiej Kozakiewicz z instrukcją, polecającą Domeyce przedarcie się do naczelnego wodza powstania, zawiadomienie go o wyjściu powstańczej wileńskiej młodzieży akademickiej do puszczy Rudnickiej i przyległych lasów, oraz odebranie od wodza rozkazów i instrukcyj dla Komisji Wileńskiej i miejscowych naczelników powstania. Domeyko dotarł tylko do obozu powstańców (nad Narwią), którzy wzięwszy go za

szpiega, skazali na śmierć, lecz, spłoszeni przez oddział rosyjski — nie zdążyli wykonać wyroku i w nocy opuścili miejsce swego pobytu.

Domeyko wrócił do Zapola. Ale zaledwie zdążył odwiedzić dawno niewidzianych znajomych w okolicy — zjawili się nowi wysłannicy. Tym razem byli to Putkammer (mąż Mickiewiczowskiej Maryli), krewny Domeyki, oraz Zaleski i Niepokończycki. Dwaj ostatni byli wysłannikami gen. Chłapowskiego i jechali z puszczy Białowieskiej po bitwie pod Hajnowszczyzną. Mieli ostrzec wileńskich powstańców o wejściu na Litwę tego generała, oraz ogólne polecenie do naczelników powstania łączenia się z korpusem Chłapowskiego. Szlak pochodzenia generała na Wilno miał wskazywać Zaleski. Po krótkiej naradzie postanowiono, że Zaleski, spełniając powierzona sobie misję, uda się do powstańców (do puszczy Rudnickiej), Niepokończycki — po wiadomości do Wilna, — a Domeyko do Słonima, gdzie dowie się, jak ma szukać oddziału gen. Chłapowskiego. W krótkim czasie udało się Domeyce spotkać korpus Generała, pod którym, jako adjutant pułkowy, odbył całą kampanję wileńską. Jak wiadomo, kampanja ta nie powiodła się. Wojsko przeszło do Prus i złożyło broń. Na tem kończy się udział Domeyki w powstaniu r. 1831. Jesień i zimę 1831/2 spędził



Ignacy Domeyko.

dził Domeyko w Prusiech. W styczniu r. nast. wyruszył w podróż do Francji. Po drodze w Dreźnie, spotkał się z Mickiewiczem, Odyńcem, Garczyńskim i inn.

1. VIII. stanął w Paryżu. Z początku uczęszczał do Sorbony, następnie zapisał się do szkoły górniczej, którą ukończył w r. 1837. W tym czasie poznał alzackiego, niejakiego Köchlina, który posiadał majątek na pograniczu dolnej Alzacji, w Bonne Fontaine. Z właścicielem Domeyko zawarł umowę, na której podstawie miał się zająć wyszukaniem w tych dobrach pokładów rudy żelaznej i założenia pieców do wytapiania tych rud.

W tym czasie Mickiewicz w liście do Domeyki pisze „Zegota całe życie w laboratorium chemicznym praży, smaży, egzamina zdaje, wyszedł na sławnego metalurga i pojechał do Alzacji, wezwany do szukania min”. „Podług moich zasad politycznych wolałbym, żebyś wykopał dobrą sztukę złota rodzimego (podkr. moje), ale na teraz rad jestem i z żelaza”. Domeyko wywiązał się z zobowiązania, a otrzymawszy list z korzystną propozycją wyjazdu do Coquimbo w Chile na posadę profesora chemii i mineralogii, — opuścił w listopadzie 1837 roku Bonne Fontaine.

Styczeń następnego roku zeszedł na przygotowania do podróży na drugą półkulę — a w lutym Domeyko po raz pierwszy opuścił Europę. Opis tej podróży znajdujemy w „Ignacego Domeyki, czteromiesięcznej podróży z Paryża do Chili w r. 1838”. Paryż — („Płakałem w duszy, ale oczy były suche, bo dokoła nas była gawiedź paryska i cudzoziemcy. Ostatni raz patrząc na gromadkę swoich, cały kraj stanął mi na myśli...”) — Boulogne, potem statkiem do Duwru („zimno i zimneminy Anglików nie nader mile sprezentowały mi Anglią”), skąd powozem do Londynu, wówczas, jak go określa autor, „najbogatszego i najporządniejszego miasta na starym świecie”, wreszcie do Falmouth.

Odtąd zaczęła się podróż morską, 1. III. rankiem okręt rzucił kotwicę w porcie Funchal na Maderze. O tej wyspie Domeyko pisze z zachwytem geologa i artysty. Po dwudniowej żegludze zatrzymano się w Santa Cruz na Teneryfie, którą po kilkugodzinnym zwiedzaniu opuszczono. W Rio de Janeiro wylądowano w niedzielę palmową: „Te afrykańskie głowy, które erudycją szkolną nawykłem był do małych czaszek porównywać, wydały mi się uszlachetnione, a gdy im

kapłan palmę święconą podawał tryskało z nich coś głębszego i szlachetniejszego od całej filozofii dzisiejszego wieku”. Z powodu krótkiego postoju Domeyko nie miał czasu „dobrze się rozpatrzeć w geologicznej posadzie okolic tego miasta”.

Już 11 kwietnia okręt „Spey”, na którym przybył tu polski uczyony — wracał do Anglii. Dalszą podróż, do Montevideo, Domeyko odbywał okrętem „Spider”. W Montevideo przybysze zastali wojnę domową.

Następne etapy podróży: Buenos Ayres — stąd 300 mil przez Mendoza, Uspallatę i S-ta Rosa do Coquimbo, w którym stanął Domeyko 3. VI. Odtąd zaczyna się blisko pięćdziesięcioletnia, wielostronna działalność Domeyki dla republiki chilijskiej.

W chwili jego przybycia do Coquimbo „nie było człowieka — (pisze w liście do Mickiewicza), któryby o czym innym mówił, jak o minach o kopalniach, a mianowicie o jednym kruszczu, który wszystkim zwraca głowę: albowiem mają go wiele, błyszczą jak srebro, a nie wiedzą, jak z niego srebro wytopić!” „Kruszec ten zwyczajna nasza galena” (błyszczą ołowiu, mineral, siarczek ołowiu ze względu na czystą zawartość srebra 0,01 — 1% jest ważną rudą srebra, W. H. Enc. Powsz.). Otóż w Coquimbo, według słów autora listu, chemję uważano „za sztukę wytapiania srebra, złota i miedzi, a chemik (quimista) u ludzi tego kraju był coś wyższego niżli u nas najmeńszy człowiek”. Na podstawie tych ostatnich słów możemy zrozumieć i ocenić entuzjazm krajowców, okazany z powodu przybycia Domeyki: powitano mię, jak nadzwyczajnego człowieka. Spostrzegłszy, że tu nie tyle o naukę, o oświatę, jako raczej o srebro, o robienie srebra chodzi, zacząłem tłumaczyć co to chemja, mineralogja, jak ich się uczyć, a „im mniej im przyrzekałem pieniędzy, srebra, tem więcej jeszcze liczono”. Autor, chcąc „przygotować umysły małych i starszych” do tego co miał zrobić, uprzedził „intendenta i przedniejszych obywateli, że do zrozumienia chemji potrzeba pierwej umieć fizykę”. Wykłady tego przedmiotu rozpoczęły się w listopadzie. Wakacje r. 1839 spędził na zwiedzaniu Kordyljerów i kilku większych kopalni. Następne ferie poświęcił naukowej wycieczce w Kordyljery Coquimbjskie. W tym czasie istniały już

2 kursy: chemji i fizyki; zatwierdzony był przez kongres narodowy projekt Domeyki, dotyczący planu i organizacji wykładów. Wykładowcę mianowano generalnym górnistrzem i najwyższym sądowym rozjemcą w sprawach górnictwa w całej republice. Dotychczas nie posiadało szkolnictwo chilijskie podręczników: te opracował Domeyko, mianowicie: traktat probierczy, oraz podręczniki: geologiczny i miernictwa górniczego. W r. 1841 uczony polski w ciągu miesięcy letnich zwiedzał i badał kopalnie w dep. Ovalte, Combarbala, Aconcagua, Santiago aż do San Pedro Nolasco. Wtedy odkrył związek arsenu z miedzią, arsenian miedzi (Cu_3As), któremu Heidinger dał nazwę „domeykitu“.

Wr. 1843 Domeyko odkrył pokłady miedzi w Kordyljerach de la Campana i złota w Canquenos. W tym roku minister oświecenia mianował Domeykę członkiem-założycielem nowo organizowanego uniwersyteckiego wydziału metalurgiczno - fizycznego, a wkrótce członkiem - sekretarzem tego wydziału.

Wakacje r. 1844 Domeyko spędził z uczniami swymi w Cordillera de Coq. Z wydanych do tego roku prac Domeyki przedewszystkiem należy wymienić książkę p. t. „Araukanja i jej mieszkańcy“ z hiszpańskiego oryginału przełożoną na języki angielski, francuski, niemiecki, i polski (tłum. J. Zamostowski) — Wilno 1860. Są to wspomnienia z podróży po południowych prowincjach republiki chilijskiej. We wstępie do francuskiego wydania książki, napisanym przez chilijczyka, A. G. Réyes, zwraca uwagę następujący fragment: „Religijne namaszczenie Domeyki w pracach naukowych i jego szlachetne poświęcenie się sprawom publicznym zniewolilo go wreszcie do zwiedzenia plemion tubylców, plemion niepodległych, które wśród naszego kraju od wieków mieszkają. Badając charakter zamieszkujących go ludów dzikich i śledząc zręcznie ich ustrój społeczny dał Domeyko dowód, że prawdziwie ukochał ludzkość“. Tytuł książki oznacza nazwę kraju (od „aracaria imbricata“, po polsku igława — drzewo, którego owoce stanowią główne pożywienie Indjan, zwane „chlebem Indjan“) kilkakrotnie w szerz i wzdłuż przemierzonego krokami niestrudzonego podróżnika. Książka podzie-

lona jest na 3 części, z których zwłaszcza dwie ostatnie napisane są niezwykle interesująco. Wartość dzieła jest tem większa, że autor nie poszedł, jak sam mówi „drogą tych piszących przechodniów, którzy za pierwszym spotkaniem się z człowiekiem gotowi szeroką napisać rozprawę o jego duszy i sercu“. Cz. II. poświęcona jest stanowi moralnemu (Araucan), ich zwyczajom i obyczajom. Po charakterystyce zewnętrznej wyglądu krajowców (autor ma na myśli wszystkich Indjan między Concepcion i Valdivią), którzy „są i dziś takimi jak ich przed trzema wiekami opisał poeta“ (Ercilla w „najklasyczniejszej“, według Voltaire'a epeji „Araucanji“, t. j. „Achillesami duchem i odwagą“ — autor stwierdza brak danych, dotyczących kwestji religji, brak źródeł, podać, a stąd trudność „wtajemniczenia się w wiarę i w przesady, zwyczajne źródła, z których płynie charakter i postępowanie moralne człowieka“. Na podstawie swych rozmów z misjonarzami i ludźmi, pozostającymi w stosunkach z Indjanami — wywnioskował autor, iż uznają oni istnienie najwyższej istoty, zwanej Pillan, t. j. ducha duchów, oraz wierzą w szereg bogów podrzędnych, między którymi pierwsze miejsce zajmuje Guebubo, będący przyczyną wszystkich cierpień i nieszczęść. Jednak — co jest ciekawe, bo rzadko się zdarzające u plemion dzikich, lub nawpół dzikich — że Indjanie ci nie oddają bóstwom czci zewnętrznej, — lecz wierzą w nieśmiertelność duszy“. W braku kultu religijnego autor widzi przyczynę rozpowszechnionego między zwycięskimi Hiszpanami, twierdzenia, jakoby Indjanie czcili tylko złą istotę. Dalej, stwierdza autor, Indjanie nie trwają już tak w swym uporze i przywiązaniu do przesądów; jest to skutek działalności misjonarzy, pracujących tu od czasów najdawniejszych (1541) najść zdobywców (Hiszpanów). Często zdarza się, że Indjanie noszą chrześcijańskie imię, a wszyscy czczą krzyż, chociaż znaczenia jego nie znają. Mają również zwyczaj stawiania krzyża na miejscu umów i traktatów między plemionami zawieranych, których wiernie dotrzymują, jak długo krzyż stoi. Co więcej, kacykowie plemion, nieposiadających na swych ziemiach krzyży zazdrościli ich tym, których władze specjalnie wyróżniły, udzie-

lając pozwolenia na odbudowanie klasztoru misjonarzy zwłaszcza, iż ludzi z tego wyróżnionego plemienia, kacykowie uważali za coś niższego od siebie. Opisując zwyczaj i zajęcia ludności autor zaznacza, że obserwacja Araukania w czasie pokojowym bynajmniej nie pozwala sądzić o tubylcach, jako o ludzie dzikim, barbarzyńskim, raczej przeciwnie, widać jego „wyższość nad wielu ludami chrześcijańskiego świata“. Lecz w czasie wojny tylko „tam można się nauczyć, czem był człowiek, nim światło niebieskie zajaśniało w jego wnętrzu“. Plastycznie z dużym artystycznym umiarem opisuje Domeyko „niewiastę indyjską — niewolnicę“. Kiedy będąc w gościnie, zapytał gospodarza, ile ma żon i, usłyszawszy odpowiedź, że jedną, myślał, że ów Indjanin jest chrześcijaninem. Lecz ten obawiając się, aby nie być wziętym za chrześcijanina — odrzekł: „nietylko, że żeniąc się musim zapłacić ojcu za dziewczynę ośm, dziesięć i dwadzieścia datków (datek: krowa, koń, płaszcz, para ostróg i wędzidło), ale jeszcze ośm lub dziesięć musim zapłacić ojcu, braciom i krewnym żony, jeżeli ta umrze; a jeżeli się zdarzy, że człowiek zabije kobietę, to się nie okupi ani za dwunastym, ani za czternastym datkiem, tak że człowiek zostaje zrujnowany na całe życie, a ileż to razy dzieje się to samo, chociaż i mężowi dowieść nie można, że ją zabił, ot często baba umrze z pierwszego lepszego uderzenia, albo z jakiej rany zadanej nie chcąc. A przecież złość ludzka turbuje męża“. Tymczasem — pisze dalej Domeyko — „biedna niewiasta służyła nam wszystkim i skoro się skończyła wieczerza pierwszy kacyk rozciągnął się na swoim łożu. Araukanka tylko z rozplecionym włosom z pięknymi swemi oczyma wlepionymi w ziemię stała sama jedna, opierając swą prawą rękę o łożo swego despoty“. Im (kobietom), dozwolone jest tylko wylewać łzy, rozpaczać i lamentować na pogrzebach swych mężów. W sprawie, która się tu nasunęła — czci zmarłych, trzeba zaznaczyć, że Araukanie nie uznają innego godnego pamięci zmarłego sposobu czci „jak powtarzanie w ostatniem pożegnaniu i pogrzebie tychże samych scen opilstwa, obżarstwa i wojennych wycieczek, które mu były tak miłymi za życia“. Po-
zatem autor stwierdza upadek

araukan, czego objawy widzi w braku jedności politycznej, następnie „wygaśnięciu starodawnej idei moralnej, która służyła za natchnienie tym ludom męstwa i nadzwyczajnej gorliwości w obronie wolności i niezależności kraju, — osłabieniu tradycji dawnych wielkich czynów i historycznego bohaterstwa. Od czasu do czasu ...rozbudza się wyniosła araukańska waleczność: z obnażonym ciałem, z pomalowaną twarzą, z włosiem wzniesionym do góry i z przeraźliwym krzykiem rzuca się rozpaczliwie na szeregi nieprzyjacielskie. W cz. III. autor rozważa, „przyczyny jakie stanowią przeszkody w cywilizacji Indian Araukańskich i środki zdające się najwłaściwszymi do osiągnięcia tego celu“. Jego zdaniem położenie geograficzne ziem Inoyan południowego Chile jest „niestychanie sposobne do zaszczerpienia i rozwinięcia nowszej cywilizacji“. Środki podniesienia stanu moralno-duchowego Indian, Domeyko przedstawia w swej książce rządowi chilijskiemu — następujące: 1. „ile możliwości najlepsza organizacja pogranicznej ludności chrześcijańskiej, zaopatrując ją dobrymi proboszczami, szkołami i poczciwymi urzędnikami, i 2. wyszukiwanie we wszystkich częściach rozplitej ludzi zacnych, trzeźwych, bezinteresownych i mężnych, którymby można powierzyć losy kraju, płacąc im przyzwoity żołd i dobre dając instrukcje“. W końcu książki autor stwierdza konieczność edukacji moralnej i religijnej, ukształcenie starodawnego charakteru Indianina araukańskiego, oswojenia sobie jego „nie zaś o jego podbicie“. Książkę zamyka „Wiadomość o życiu i dziełach Autora Araukanji“, skreślona przez Mich. B. „Araukanję“ potraktowałem obszerniej, dlatego, że 1. jest to jedna z kilku (Domeyko napisał z górą 130 dzieł) książek Domeyki dostępnych dla polskiego czytelnika, i 2. ponieważ zawiera tak głębokie i trzeźwe uwagi na temat celów i środków cywilizowania ludów „barbarzyńskich“, że dziś, kiedy mamy do rozwiązania szereg problemów morskich i kolonizacyjnych, wynikających z naszego mocarstwowego stanowiska — bardzo aktualne jest rzeczowe uwzględnienie uwag naszego rodaka, który owe problemy poznał na miejscu i, który zrobił wszystko, bo pchnął republikę chilijską na drogę właściwego jej rozwoju — o czym się

nie mówi i co, wskutek tego nie jest powszechnie polskiemu ogółowi wiadome.

W tym samym roku, w którym Domeyko ogłosił „Araukanję“ ukazała się w druku jego rozprawa ekonomiczna; wtedy też polski uczone odkrył bogate pokłady węgla w Valdivii (720 km. na płd.-zach. od Santiago), a w roku następnym założył muzeum etnograficzne. Po ośmiu latach tej wszechstronnej działalności (umowa podpisana była na sześć lat), chcąc wrócić do kraju, prosił rząd chilijski o zwolnienie z obowiązków, lecz na usilne naleganie rządu, został. Przeniesiony do stolicy, Santiago, — przeprowadzał tam badania chemiczne wód miejscowych i okolicznych.

Głównym jednak jego zajęciem były wykłady chemii, fizyki i mineralogii w miejscowym uniwersytecie (nowozałożonym). Tutaj założył również stację meteorologiczną. J. N. Espejo tak pisze o tych wykładach: „Zachwyca nas ta potęga, ta czystość i żywość obrazowania, ta wymowa czarująca, ten wykład prosty, a jednocześnie energiczny, któremi (Domeyko) jak prawdziwy mędrzec zdobywa umysły i serca“. Jednocześnie ogłasza wyniki swoich badań geologicznych w Rocznikach górnictwa (Annales des mines), wychodzących w Paryżu, dokąd przesyła swe prace na ręce E. de Beaumont'a, niegdyś nauczyciela swego w szkole górniczej, potem sekretarza paryskiej Akademii. Beaumont, polecając Akademii naukowe prace Domeyki „po wielokroć kładł jego nazwisko na liście kandydatów (do Akademii), co jest dowodem, że świat naukowy francuski już wtedy oceniał nienrzecietne zasługi Domeyki. Później dopiero przyjechała go na swego członka krakowska Akademia Umiejętności (w r. 1873). W tym samym czasie Domeyko przedstawił rządowi projekt wprowadzenia ustroju dziesiętnego, który stał się obowiązującym od 10. VI. 1847. t. j. wcześniej, niż w niektórych krajach europejskich. Nie ustawał również w kontynuowaniu prac naukowych, poświęconych geologii. Badając na wybrzeżu chilijskiem ślady dawnych poziomów oceanu, wykazał, że ląd chilijski w epoce trzeciorzędowej (w której powstały Andy, Karnaty, Alpy oraz inne góry fałdowe) podniósł się z morza, podobnie, jak w r. 1888. zachodni brzeg półwyspu skandy-

nawskiego, a potem znów się zagłębił. Następnie, wbrew twierdzeniu takich geologów jak: Degenhardt, Pentland, Darwin, Bous-sing, Humboldt, Leguillon, — dowodzących, że Kordyljery nie zawierają pokładów formacji jurajskiej, t. zn. wapieni koralowych i dolomitów (miner.) — Domeyko udowodnił, że wspomniane góry pokłady tej formacji posiadają. Oprócz pracy naukowej, traktującej o tym temacie Domeyko przesłał do Akademii, paryskiej skamieniałe szczątki ołbrzymiego amonita (amonit — małż, mięczak kopalny, dochodzący do 1,5 m.), zwierzęcia, charakteryzującego okres geologiczny jury. Słynny ówczesny paleontolog francuski Dufresnoy w jednej ze swoich prelekcji zaznaczył, iż **naukowe stwierdzenie jurajskiej formacji w Kordyljerach jest „wylączną zasługą uczonego Polaka“**, a paleontolodzy Bayle i Cognand, którzy szczegółowo opisali przysłane mu przez Domeykę skamieliny amonita i stwierdzili ważność odkrycia polskiego uczonego, jego imieniem nazwali jeden ze skamieniałych okazów amonita, który od-tąd nosi naukową nazwę „**Ammonites Domeykanus**“.

Imię Domeyki noszą: szczyt górski w południowej Argentynie nad granicą Chile: „**Cerno Domeyko**“, oraz miejscowość w środkowym Chile na zach. brzegu jez. Leanguihne.

Domeyko pierwszy stwierdził, że do badania minerałów chilijskich nie wystarczą zwykle do tego rodzaju badań używane przy-rzady, ponieważ **minerały Chile, Peru, Boliwji i Argentyny**, m. in. blenda (minerały zawierające siarkę i metale ciężkie) galena, tlenki i siarczki miedzi, mangan żelaza, oraz minerały, pochodzące z pokładów granitowych i porfirowych, które gdzieindziej występują zawsze w postaci krystalicznej, w wymienionych terenach, z **nielicznymi wyjątkami są amorfne**, bezpostaciowe, niekrystaliczne. — jako szkliwa wulkaniczne, czyli lawy zastygłe.

W r. 1864 rząd chilijski w uznaniu zasług Domeyki polecił mu rewizję kodeksu górniczego. Ze znaczenia i doniosłości tej pracy łatwiej będzie można zdać sobie sprawę, gdy się uwzględni duże trudności techniczne, na które natykał rząd chilijski w razie zatargu pomiędzy dwoma posiadaczami kopalni, procesującymi się o granice swoich podziemnych po-

siadłości. Dotychczasowy brak rzeczoznawcy był przyczyną nierozstrzygnięcia wielu bardzo zadawnionych sporów; nie bez zadowolenia Domeyko w jednym ze swoich listów pisze o tego rodzaju procesie, ciągnącym się przez 150 lat, — procesie, w którym strony doczekały się zadawalniającego je wyroku — Domeyki.

W tym czasie Domeyko zorganizował także ostatecznie bieg studjów w uniwersytecie, wzorując się na organizacji studjów w Uniw. Wileńskim, — założył bibliotekę uniwersytecką i napisał pracę na temat wzajemnego stosunku nauk i sztuk: „O stosunkach nauk przyrodzonych do literatury i sztuk pięknych“. „Celem nauk przyrodzonych i ścisłych jest zgłębiać robotę Bożą i jej dziwić się; celem sztuk pięknych jest wychwalać ją i wywyższać“.

W listopadzie r. 1876 Domeykę wybrano na rektora. Po sześciu latach piastowania tej godności ten „apostoł nauki w Chili“ — podał prośbę o zwolnienie, które uzyskał.

W r. 1884 obdarowany godnościami, żegnany przez prezydenta państwa, rząd, młodzież, wśród której wielu zawdzięczało Domeyce swoje wykształcenie za granicą — opuszczał Chile. W pamięt-

nikach z tego czasu, — które zostały częściowo ogłoszone — snuje sędziwy autor „Araucarii“ refleksję i, porównując dzień i warunki przybycia swego do Chile („zmeńczony trzystamiłową konną po stepach podróża, szarym tula-czym płaszczem owinięty, zziębły, skurczony na chudej szkapie bez grosza wdierał się na wysoki o 5.000 m. grzbiet Kordyljery Uspalata, do nikogo przemówić, nikogo zrozumieć nie umiem, patrzą na mnie, jak zazwyczaj na cudzoziemca“) z chwilą odjazdu („muzyka gra hymn narodowy chilijski, witają mnie na dworcu kolejowym, jakby zwycięsko wracającego z wojennej wyprawy“, „otwierają“ wagon honorowy, którym tylko sam prezes Rzpłitej, jego ministrowie i uprzywilejowane osoby jeżdżą“) — kończy swe rozmyślenia słowami: „Bądź zdrowa Chili, dzięki tobie za moje 46 lat u ciebie pracowitego życia, za twoją gościnność, za dane mi od ciebie obywatelstwo, za rodzinę (Domeyko ożenił się z Henryką Sotomayor i miał z tego małżeństwa dwóch synów; żona umarła na kilkanaście lat przed opisywanym tu odjazdem Domeyki do kraju) za szacunek i miłość, jakie znalazłem u twego narodu“. Żegnał teraz Andy, które sześć

razy przeszedł, i których linję wiecznego śniegu (w Andach zachodnich) pierwszy stwierdził, — wulkany (Antuco, Azorno, Calbuco), w czasie których badania odkrył kilkadziesiąt minerałów, — źródła i wody mineralne przez siebie zbadane — jak również liczne i bogate łóżyska rud kruszcowych. Opuszczał kraj, w którym i dla którego napisał zgorą 130 dzieł naukowych, nie licząc literackich.

Wrócił na Litwę, gdzie już nikogo nie zastał z licznych kiedyś grona filaretów. Wyjeżdżał stąd do synów do Paryża i Rzymu (na wyświęcenie młodszego, Hermana), a w r. 1886 jako pielgrzym do Ziemi Świętej.

Na jesieni r. 1888, wypełniając przyrzeczenie dane Chilijczykom, wrócił do drugiej swojej ojczyzny „do domu“ w Sant-Jago.

Strudzony i chory, wkrótce po swoim przybyciu, umarł Syn Niemna („un hijo de la ribera del Niemen“*) na ziemi chilijskiej, dnia 23 stycznia 1889 r.

*) Z mowy pogrzebowej, wygłoszonej przez jednego z dostojników państwowych Chili.

STEFAN BRUNNÉ

POLACY W AUSTRALJI

Na południowej półkuli, pomiędzy oceanem Indyjskim a Spokojnym leży ogromna wyspa, której długość ze Wschodu na Zachód wynosi około 2,400 mil angielskich.

Od dawien dawna wyspę tę zamieszkiwały plemiona czarnych, zwanych powszechnie „aboriginals“ lub „abos“, którzy wiodli żywot koczowniczy, trudniąc się polowaniem i rybołówstwem. Najważniejszą ich bronią stanowiły dzida i bumerang. Dzidę zazwyczaj noszono palcami u nóg, aby nadać postaci dzikusa, — spokojnie przesuwającej się w gęstwinie, niewinną formę. Bumerang miał tę właściwą cechę, że umiejętnie rzucony wprawną ręką aborygina zabijał ptaka lub małego zwierza i wracał z powrotem. Z nadejściem białych plemiona aboryginałów zostały skazane na zagładę i dziś jest tylko — dzikusów tych — 60,000, z których połowa wiodzie żywot prymitywny. Z inicjatywy sfer humanitarnych powstało w roku 1911 towarzystwo opieki nad rasą tubylczą,

poparte następnie przez rząd australijski. Nadmienić tutaj można to, że Generalny Konsul R. P. w Sydney, p. G. F. Earp piastuje urząd prezesa tej organizacji już od roku 1920.

Hiszpańscy podróżnicy z Południowej Ameryki pierwsi ujrzeli ten kontynent w 1606 r. Nieco później

przybyli z Jawy Holendrzy, którzy wylądowali w północnej części kraju, nazywając go Nową Holandją. Odkrycie to jednak nie zostało wykorzystane. Dopiero w r. 1770 wylądował w okolicy dzisiejszego Sydney angielski kapitan Cook (Kuk), który pierwszy wywiesił flagę bry-



tyjską i w imieniu Anglii wziął ten kraj w posiadanie.

W 1814 roku Nową Holandję nazwano Australją. Australja pozostawała angielską kolonią od 1788 r. do 1900, czyli do czasu, gdy proklamowano za zgodą wszystkich stanów Federację Australijską (The Commonwealth of Australia.)

W r. 1918 Australja liczyła pięć milionów ludności, która w 1930 r. wzrosła do 6.500.000.

EMIGRACJA POLSKA.

Pierwsza emigracja polska do Australji i Nowej Zelandji nastąpiła po powstaniach 1830 i 1863 r. W owym czasie członkowie rodzin Platerów, Potockich i innych osiedlili się tam w zaciszu Australji, Nowej Zelandji lub pobliskich wysp. Rozrzućeni na olbrzymich przestrzeniach, izolowani od innych środowisk lub rodzin polskich, z biegiem czasu, padli ofiarą wynarodowienia. Mimo, że ich potomkowie w trzecim i czwartym pokoleniu nie władają już językiem ojczystym, to jednak w duchu czują się oni jeszcze Polakami.

ZACZĄTEK ORGANIZACJI

Polonia australijska zaczyna organizować się na krótko przed rozpoczęciem Wojny Światowej w stanie Nowej Południowej Walji, Wiktorji i Queensland.

Przeważna część emigracji osiedliła się po miastach, trudniąc się rzemiosłem, handlem i profesją. Znikoma ilość Polaków (około 30) osiedliła się na roli, skazując siebie na izolację duchową.

Największa ilość Polaków znajduje się w stanie Nowej Południowej Walji. Liczba ich przekracza tam 400, z których 125 przypada na miasto Sydney.

Na drugim miejscu stoi Wiktorja z miastem Melbourne. Na trzecim — stan Queensland (Kraj Królowej) z miastem Brisbane i Ipswich.

W całej Australji i Nowej Zelandji przebywa około 1,500 Polaków, pochodzących przeważnie z Polski, Syberji i Chin.

Nie posiadając przez długie lata stałej organizacji, kolonia polska zachowała jednak tradycyjną łączność. W domach prywatnych zamkniętych Polaków urządzano wieczorki, zabawy i zebrania towarzyskie, obcowano z sobą, posługując się wyłącznie mową ojczystą.

W roku 1915 założone zostało Stowarzyszenie Polskie N. P. Walji w mieście Sydney.

Polonia w Brisbane (Queensland) zapoczątkowała w 1913 r. t-wo



Obchód rocznicy powstania listopadowego w r. 1931 w Sydney (Australja), urządzony przez Związek Narodowy Polski. Siedzą w pierwszym rzędzie: w środku — konsul honorowy R. P. p. G. F. Earp, obok (z kwiatami) pani Earp, z prawej z brzoza Prezes Związku Nar. Pol. w Sydney J. H. Rusiecki.

„Wychodźstwo Polskie”, które wkrótce potem przyjęło nazwę „Ognisko Polskie”, a następnie w 1927 r. przemianowane zostało na „Kolonję Polską”.

Polonia w Melbourne (Wiktorja) zorganizowała „Towarzystwo Polskie” podczas wojny światowej, przechodząc następnie trudne i niepewne koleje.

W roku 1930 powstała w Sydney nowa, nieliczna organizacja, która w grudniu tegoż roku połączyła się ze Stowarzyszeniem Polskiem. Nowej, liczniejszej organizacji dano nazwę „Związek Narodowy Polski w Australji”.

W miasteczku Ipswich, niedaleko Brisbane, powstała w sierpniu 1931 r. Grupa Związku Nar. Polskiego. W jego ślad poszła „Kolonja Polska” w Brisbane, przystępując do związku jako „Kolonja Polska grupa bryzbeńska Związku Narodowego Polskiego”.

Dzisiaj Związek jest jedyną polską organizacją narodo-społeczną w Australji. Ilość członków tej organizacji waha się pomiędzy 60 a 80.

Wielkie uznanie należy się instytucjom w Polsce i Ameryce, które w wielkim stopniu przyczyniły się do podtrzymania ducha rodzimego w Polonji australijskiej.

NOWA ERA

Najszcześniejszym jednak rokiem pod względem podniesienia zdolności organizacyjnych, wzmożenia

pracy społecznej i zaczątku akcji konsolidacyjnej był dla Polonji australijskiej rok 1931. W roku tym, bowiem, szereg instytucyj społecznych w Polsce nawiązał bezpośredni i nader pożądany stosunek z Australją, wnosząc w szeregi Polonji nowe życie, nadając jej określony kierunek a nadewszystko uznając de facto emigrację tutejszą oraz przyjmując ją na łono swej serdecznej opieki.

„Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy” była pierwszą zwiastunką tej wiosny nowego życia po długiej zimie. Wyrazem tej tak pożądanej i życiodajnej łączności było zatwierdzenie jednego z działaczy społecznych w Australji członkiem-korespondentem tej Instytucji.

Następnym promykiem odżywiającego światła była „Polska Agencja Telegraficzna”, która zapoczątkowała stałą łączność prasowo-informacyjną pomiędzy Australją i Nową Zelandją a Polską, mianując Polaka w Sydney swym korespondentem. W owej bezpośredniej łączności prasowej, stanowiącej dzisiaj dobytek zaledwie kilku państw europejskich, Polak w Australji z głębokim wzruszeniem ujrzał świt Polski Mocarstwowej.

Nadzwyczaj miły stosunek P.A.T. z wielką rodziną korespondentów polskich zagranicą, Jej gotowość i przychylność ku wszelkim poczynaniom ideowym umożliwiły korespondentowi P.A.T. w Sydney w re-

dagowaniu słowa polskiego p. t. „Dział Polski” w tygodniku francuskim „Le Courier Australien”. W lipcu r. b. Dział Polski obchodzi pierwszą rocznicę zaczątka prasy polskiej w Australji.

Trzecią instytucją społeczną, któ-

rej światły promień prawdy i sprawiedliwości sięgnął dalekiej Australji, był Polski Instytut Współpracy z Zagranicą. Instytucja ta wskazała właściwy kierunek i skuteczny sposób obrony imienia Polskiej propagandy.

Dzisiaj, tedy, Polonja australijska czuje się żywą częścią wielkiego Narodu i wstępuje krokiem pewnym na nowe tory życia.

J. H. RUSIECKI.

Sydney, 19.IV.1932

STAN RIO GRANDE DO SUL w BRAZYLJI

Stan Rio-Grande-do-Sul, najbardziej wysunięty na południe ze wszystkich stanów Brazylii, posiada klimat bardzo zdrowy, co było przyczyną, że najlepiej zaaklimatyzowała się tam imigracja europejska.

Pierwszymi emigrantami ze Środkowej Europy byli Niemcy pruscy, przybyli do stanu Rio-Grande do Sul w marcu 1824 r., wśród których znaczny odsetek stanowili Polacy z byłego zaboru pruskiego. Zniemczyli się oni tak, że zaledwie tu i ówdzie spotkać można okaleczone nazwisko polskie.

Najdłużej ślady polskości zachowała założona w pierwszej ćwierci ubiegłego stulecia Kolonja San Pedro de Alcantara, położona nad Atlantykiem.

Kolonję tę założono w tym celu, aby z niej dostarczać produktów spożywczych dla robotników mającego się budować portu w Torres. Budowa portu do dnia dzisiejszego do skutku nie doszła, a osadnicy kolonji Sao Pedro de Alcantara bez środków komunikacji, o trzysta kilometrów od Porto-Alegre stolicy stanu, rzuceni nad brzegiem Atlantyku i pozostawieni wyłącznie sami sobie, żyli zupełnie odcięci od świata.

Urodzajna gleba dostarczała im pożywienia, ubranie robili sobie z bawełny, którą uprawiali, barwiąc ją barwnikami roślinnymi, a piękny wprost niezniszczalny kolor granatowy wydobywali z żółci pewnego gatunku jadalnych omołków morskich. Sól dawał im Atlantyck.

Żyli więc przez setkę lat zupełnie spokojnie, a że pół na pół składali się z Niemców pruskich i Polaków z zaboru pruskiego, więc wytworzyli nawet własny żargon polskoniemiecki.

W roku 1918 spędziłem kilka miesięcy w Torres. Błogie stosunki oderwania się od cywilizacji w kolonji Sao Pedro de Alcantara jeszcze trwały, a jej mieszkańcy porozumiewali się pomiędzy sobą polskoniemieckim żargonem, aż do roku 1920, kiedy to Torres stało się uczęszczaną i modną plażą morską, chociaż już w r. 1918 czuć tam było nadciągający najazd cywilizacji, mający zgładzić swojskość osiedla. A była to naprawdę swojskość!

Gdym zamówił na dzień oznaczony jednego z mieszkańców Sao Pedro de Alcantara, by mię podwiózł kareta („carreta”, wózek kryty na dwóch kołach) w stronę Porto-Alegre, ten spóźnił się o trzy dni. Na moje zapytanie o przyczynę opóźnienia, powiedział, że chodził do lasu po oś i przy tych słowach pokazał mi drogą kabriuwy, mniej więcej okrągły, na którym spoczywała skłeccona z palmowych tarcic skrzynia. Na jednym i drugim końcu drąga osadzone były dwa bose koła. Jeżeli do tego dodamy jeszcze drąg, stanowiący dyszel i zaprzęg złożony z dwóch drobnych koników, będziemy mieli obraz karety, którą wyruszyłem w r. 1918 brzegiem Atlantyku w stronę Porto-Alegre. W karecie tej nie było ani kawałka żelaza, nawet w uprzęży.

Rozejrzawszy się bacznie okiem po obszarach Brazylii, czy to będzie Amazonja, Bahia, Minas czy też inne stany, — dostrzeżemy wszędzie ślady obecności i pracy dawnych przychodźców polskich, zaczynając już od pierwszej połowy ubiegłego stulecia, a najwięcej tych śladów jest w stanie Rio-Grande do-Sul. Nie można się przytem oprzeć uporczywej myśli, że jesteśmy narodem lekkomyślnie marnującym swe siły i że do tej pory z zaparciem się siebie walczyliśmy za oceanem o obce polskości idee i kładliśmy się, jako



Przed szkołą polską na kolonji Ijuhy (Rio Grande do Sul)



Obóz „karosiarzy” na Varzea pod Porto Alegre



Grupa „gauchos”

nawóz pod obce plony i dla obcych zaludnialiśmy ziemię.

Stan Rio-Grande do Sul, położony pomiędzy 27 i 34 stopniem południowej szerokości, do Atlantyku przylega od 29 do 34 stopnia; obejmuje on obszar 280.000 klm.² przy wysokości, dochodzącej do 1.080 m. nad powierzchnią morza w północnej, stepowej części stanu.

Temperatura maksymalna absolutna sięga 42,6, minimalna absolutna — 8,5, średnia 17,6

Opady roczne maks. absolutne 3.094 m/m
 „ min. absolutne 512 m/m
 „ średnie ogólne 1.540 m/m

Ludność stanu wynosi 2.612.500 mieszkańców. z których na roli siedzi:

Luzo brazylijan t. j. brazylijan portugalskiego pochodzenia, zwanych też i nacionais (nacional) 140.000, Niemców i ich potomków (teuto-brazylijan), których imigrację do stanu Rio-Gr. do Sul datują od r. 1824, 400.000, Włochów i ich potomków (italo-brazylijan), zaczęli oni napływać do Rio - Grande — do — Sul od r. 1875,



Kuchnia pod gotym niebem



Pień okazałego figowca



Dziadek śpiewa wnuczkom stare pieśni z Europy



Stara miłość nie rdzewieje! Matężństwo murzyńskie przed swą chatą

300.000, Polaków i ich potomków (polo-
no-brazylijan), którzy od r. 1889 zaczęli zwa-
rto osiedlać się w st. Rio-Gr. — do — Sul.
80.000, różnych narodowości 60.000, co
razem czyni ludności rolniczej 980.000,
osiadłej na 40 941 km.²

Jeziora, położone na pomorzu Rio
grandeńskim zajmują 15.000 km².

Ludności pasterskiej chętnie na-
dającej sobie nazwę „ganchos”¹⁾ i
miejskiej jest z górą 1.000.000 w
czym samo miasto Porto-Alégre ma
300.000 mieszkańców.

Indian z plemienia „Koroadów” i
„Guarany” jest jeszcze 2.600. Osie-
dleni są oni w rezerwach, których
obszar łącznie z nieużytkami na pas-
mach górskich oraz ziemiemi państ-
wowemi, z których, położone nad
rzeką Urugvay, obecnie rząd zalud-
nia, wynosi 30.000 klm.²

Ludność pasterska zajmuje ob-
szar stepowy 178.400 km² rozrzu-
cony olbrzymimi płatami po całym
stanie, poprzeplatany obszarami leś-
nemi, położonemi przeważnie nad
rzekami.

Ponieważ przy pierwotnem zalud-
nianiu stanu i wogóle Brazylii, zdo-
bywcy najchętniej zajmowali stępy,
unikając lasów, a to dla tego, że i
klimat na nich był zdrowy i najłat-
wiej było je eksploatować przez pa-
sterstwo, więc rzecz naturalna, że
i obecnie drogą spadków prawie
wyłącznie znajdują się one w posia-
daniu pierwszych zdobywców t. j.
tuzo-brazylijan zwanych też nacio-
naes (czyt. nacionais), chociaż zda-
rza się spotkać posiadaczy stepów
Niemców i Włochów, szczególnie

1) Gaudo - pastuch. W stanie Rio
Grande-do-Sul nazwę tę chętnie sobie na-
dają mieszkańcy stepów. Identyfikuje się
ona z nazwą nacional czyli brazylijanin
portugalskiego pochodzenia.



Miasteczko Erechim w stanie Rio Grande do Sul. W okolicy znajdują się
kolonie polskie.

pierwszych, którzy ponabylali stę-
py i prowadzą na nich hodowle
bydła.

Po miastach stanu Rio-Grande-do-
Sul też na każdym kroku spotyka
się Niemców, już to jako fabrykan-
tów, już to jako kupców. Niemcy są
elementem najbardziej wpływowym
w stanie, rywalizują zaś z nimi Wło-
si.

Polacy w Rio-Grande-do-Sul zaj-
mują nieproporcjonalnie skromne
stanowisko, chociaż jest nas tu, je-
żeli do osiemdziesięcotysięcznej rze-
szy osiadłej na roli dodamy Polaków
zamieszkałych po miastach, najmniej
sto tys. Ale my, że tak powiem z za-
sady trzymamy się szarego końca.

Wartość produkcji stanu według
obliczeń z roku 1927 przedstawia się
następująco:

produkcja rolnicza	1.075.555 360	milr
„ pasterska	69.792.030	„
„ przemysłowa	580.000 000	„

Razem: 1.725.347.399 „

Na głowę ludności wypada 660
milrejsów 420 reisów²⁾.

Hodowla w tymże roku 1927 li-
czyła:

bydła	10 542 220	sztuk
koni	1.575 940	„
mułów	419.680	„
świń	5.931.810	„
owiec	6.954.440	„
kóz	144.750	„

Ludność, tak zwana kolonialna
czyli osiadła na roli, a więc prze-
ważnie nie luzo-brazylijska, procen-
towo przyrasta szybciej, niż ludność
pasterska, co napełnia obawą nacio-
naes, którzy ten objaw wśród dzieci
ludności pasterskiej przypisują wię-
kszej śmiertelności wynikającej z
gorszego odżywiania się i niehygie-
nicznego życia.

To samo można powiedzieć i o
stosunkach szkolnych. Wśród ludno-
ści rolniczej jest mniej analfabetów,
niż wśród pasterskiej.

Wskutek zupełnej zmiany po woj-
nie światowej stosunków ekono-
micznych, wychodźca europejski
znajduje dziś bardzo ograniczony
teren emigracyjny wobec czego stał
się materiałem emigracyjnym mało
cenionym, co się wydatniło i na
polityce osiedleńczej Brazylii. Obec-
nie ani rząd stanu Rio-Grande-do-
Sul, ani rząd związkowy nie ko-
lonizuje ziem, dając
bardzo wydatne zapo-
mogli osadnikom, jak to
było za lat ubiegłych,
a tylko rozprzedaje
wymierzone działki 25

2) 1 milrejs = 70 groszy.



Szkola polska we Floresta (Erechim)



Zapóźno!



W hotelu.

(Dwa obrazy z życia niemieckich wojażerów handlowych, t. zw. „Musterreiter” w stanie Rio Grande do Sul z końca ubiegłego stulecia).

hektarowe obecnie nad rzeką Uruguay. Są to ziemie tylko lesiste o dobrej glebie i zdrowym klimacie. Cena ich wynosi

od 16 do 60 reisów za metr kwadratowy, zależnie od drzewostanu i odległości od kolei.

Na ziemiach tych osiedla się

sporo obywateli polskich, przybyłych do Rio Grand-do-Sul na własny koszt i ryzyko.

J. ANUSZ

PIONIERSKIE DOLE i NIEDOLE NA FARMIE AFRYKAŃSKIEJ

(Ciąg dalszy).

Zanim przestałam się zajmować owcami, stado przekroczyło ilość dziesięciu tysięcy. Teoretycznie ilość ta powinna być trzykrotnie większa, w Afryce jednak wszystkie teorie nieuchronnie natykają się na jakieś „ale”. Nigdy nie udawało mi się połączyć wszystkich owiec w jednym dniu, z jednym jedynym wyjątkiem, a i wtedy na znaczne zmniejszenie mego wewnętrznego zadowolenia musiał wpłynąć fakt, że kończyłam moje obliczanie, oparte o ogrodzenie z powodu złamania nogi. Do bomy z baranami weszły wraz zemną dwa młode psiaki — ziemia była twarda jak beton, a małą chwilkę w ciągu której mocno byłam zajęta rozmową z Omarem, właśnie jakiś stary baran wybrał sobie na zaatakowanie piesków, za mną stojących.

Chroniąc się przed napadem uciekły pod moją opiekę i zanim miałam czas obrócić się, baran natarł na mnie z tyłu, jak wichur, tak że równocześnie wyróciliśmy się. Od tego czasu, mam bardzo poważny respekt przed atakującymi baranami i co do zabierania psów ze sobą jestem nieco roztropniejsza.

Sprawdzanie zapasów w magazynie.

Wybierając się do Afryki, nie zdawałam sobie sprawy z tego, ile czasu zabierają nudne i męczące drobiazgi, składające się na codzienną rutynę na farmie. Codzienny obchód farmy może być od czasu do czasu urozmaicony jakimś niespodzianym wydarzeniem, nie ulega jednak wątpliwości, że najczęściej to będzie jakaś „pierwsza pomoc” udzielona człowiekowi, lub zwierzęciu, pisanina, różne reparacje i wreszcie „posho” magazyn żywnościowy.

Ze wszystkich tych niewdzięcznych zajęć „posho” jest najbardziej męczą-

cem, podobnie jednak, jak walka całej armii zależna jest od aprowizacji żołnędź, tak i na farmie wielka kwestia żywności stanowi punkt, koło którego wszystko się obraca. Niech tylko przez zaniedbanie zapomni się zamówić na czas mąkę kukurydzianą — a w naszych warunkach na czas oznacza wysłanie po nią dziesięć lub dwanaście dni naprzód — życie, dotychczas niezamącone, ulega zaburzeniu przez mruczający i narzekający tłum, tych, którzy wczoraj jeszcze stanowili wprost idealny zespół zadowolonej służby. W gruncie rzeczy, któżby czynił z tego powodu zarzut tym czarnym dzieciom natury, gdy ich żony i rodziny również zależą od tych codziennych porcji? Pamiętając też o tem, przezorny służbodawca musi stale dawać bacznie na zapasy posho.

To też jest głównym powodem, dlaczego znajduję się dzisiaj w magazynie żywnościowym, obok wagi i z notatnikiem w rękę.

Podwójne drzwi w posho są rozwarne na oścież, a wóz wyciągnięty na zewnątrz. Wczoraj późną nocą, wrócił z Nyeji a szprychy i osie kół jeszcze dziś są oblepione błotem z ciężkiej przebytej drogi.

Theuri, Nr. 1. pomaga mi dzisiaj — gadatliwy i chętny murzyn z plemienia Kikuyu, którego w ustawicznym ruchu znajdujące się galki oczne świecą białymi plamami w panującym tu półmroku. Ciężkie worki, zdejmując się jeden za drugim, waży się i układa warstwami na długiej szerokiej ławie, umieszczonej nisko nad podłogą, wzdłuż ściany całego budynku.

„Dwadzieścia pięć worków mąki kukurydzianej, dwa całej kukurydzy i pięć śrutowanej — razem trzydzieści dwa”. Zapisuję. „Dalej beczka

soli glauberskiej, skrzynka z dwoma blaszankami nafty, trzy drągi żelazne i zwój koców”. Na chwilę zamykam notatnik, aby szybko zorientować się, gdzie właściwie najwygodniej należałoby złożyć te „mniejsze pozycje”. Magazyn bowiem już jest przepelniony.

W jednym kącie wznosi się góra worków z śrutem i otrębami dla świń i koni. Poza nią leżą małe płaskie worki, zdradzające tu i ówdzie zaznaczającymi się dziurami, że zawartość ich stanowi sól z Adenu dla owiec. Pod okurzoną ławą leżą guzowato nabrzmiałe worki z solą kamienną — specjalnie dla bydła — podczas gdy wzdłuż przeciwległej ściany ustawione są różnej wielkości beczulki, blaszanki, skrzynki, zawierające zapasy sinego kamienia, smaru osiowego do wozów, „Kerolu” i preparatów do kąpieli dezynfekcyjnych dla bydła i owiec, oraz całego szeregu innych materiałów, potrzebnych na farmie.

Podłoga pokryta jest grubą warstwą kurzu, zmieszanego z rozsypaną mąką, pamiętając więc o pchłach, przezornie ulokowałam się nieco wyżej na belach spakowanej wełny, tak że stopy moje znajdują się szczęśliwie poza obrębem niebezpiecznej strefy.

Theuri obecnie zerobie się w kącie. Dobywa grubą igłę i szare nici i zabiera się do zaszycia różnych przedarc w workach z mąką kukurydzianą. Ach te szczury to prawdziwa plaga! W ciągu jednej nocy mogą więcej szkody wyrządzić, niż się da za cały dzień naprawić, a ten rudawy kot Lango’a, który obecnie z ciemnego kąta przygląda mi się zielonkawo świecącymi oczyma wcale nie wygląda na takiego, któryby dość gorliwie spełniał swoje kocie obowiązki.

Wpisuję specjalne memorandum do notatnika „łapki na szczury dla magazynu” i zabieram się do ważenia tygodniowych porcji dla obór owczych, pastuchów z plemienia Lumbwa i robotników Kikuyu. Poszczególne plemiona są nawzajem o siebie tak zazdrosne że zmuszeni jesteśmy trzymać ich porcje zupełnie osobno, czyniąc odnośnych nadzorców wśród nich odpowiedzialnymi za ostateczny podział porcji. Pociąga to za sobą dużo sprawdzania, gdyż ilość porcji bywa co dnia różną, w każdym jednak razie tylko w ten sposób można się było wyżyć ustawicznych klótni i podkradań, a wobec tego, że rozchodzi się o przeszło osmdziesiąt porcji dwu-funtowych codziennie, dodatkowy ten kłopot w każdym razie oplaca się.

Przyczliły, raczej melancholijnie brzmiały głos Theuri'ego przerywa moje obliczania.

„Pani nie słyszała o tem, że ten rok, to bardzo kiepski dla ludzi z mego plemienia Kikuyu na rezerwacie(*) zaczyna. „Kozy gina, jak trawa”. Słyszałam już o tem, że surowicze zapalenie płuc i oplucnej, najbardziej zabójcza, że wszystkich zakaźnych chorób kozi wybuchła tam i potwierdzam przytakującem skinieniem głowy.

„Jak trawa” powtarza Theuri załośnię. „Ale to na tem nie koniec. Zobaczy pani, że ludzie też zaczną umierać i to niezadługo”.

Skupienie mojej uwagi na workach w posho, ulega na chwilę przerwie, gdyż pomysły krajowców, jakkolwiek nielogiczne, zawsze mię interesują.

„Tak, już dawno było prorocstwo, że ten rok będzie dla nas zły”.

„I nie tylko dla nas. Na Mzungu (Europejczyków) także przyjdzie nieszczęście”.

„Jakie znowu nieszczęście” zapytuje od niechcienia.

„Śmierć”.

Theuri załatwiwszy się już z lataniem worków, podnosi się z podłogi, kręcąc głową. Mówię mu, żeby nie gadał głupstw i wychodzimy razem z magazynu. A jednak, kiedy w kilka miesięcy później wybuchła fatalna epidemia grypy na rezerwacie Kikuyu, po której nastąpił wprost niezwykle cały szereg tragedji i wśród białych osadników, miałam zupełnie słuszny powód przypomnienia sobie wówczas jego dziwnego prorocstwa.

Naturalnie zwykły zbieg okoliczności — a jednak pomimo wszystkiego — dziwny.

Zaraza bydłęca.

Szczepienie już skończone. Komisja weterynaryjna odjechała wraz z swoimi murzyńskimi pomocnikami, strzykawkami, termometrami i krwią szczepionkowa. A dla nas zostały następstwa szczepienia.

Narzekanie na personel weterynaryjny uważane bywa wśród niektórych mieszkańców kolonji za jakiś objaw dobrego tonu. Osobiście jestem odmiennego zdania i nawet dziwię się,

*) Tereny zarezerwowane przez rząd dla gospodarstw murzyńskich.

że w danych warunkach urzędnicy ci potrafią aż tyle dokonać. Wieczne przepracowani wobec niedostatecznej ilości personelu, ustawicznie w drodze, narażeni w każdej chwili na powołanie do zwalczania jakiejś wielkiej zarazy, to też znalezienie się wszędzie w pożądanym czasie, jest dla nich niemożliwe. Szczepienia przeciw zarazie bydła powinny być przeprowadzane o ile to możliwe okręgami, a naturalnie każdy okręg chciałby, aby było chore po zaszczepieniu mogło korzystać z zielonej trawy po deszczach. Deszcze jednak czasem zawodzą, czasem znowu coś tam zajdzie z krwią szczepionkową i wówczas najdokładniej przeprowadzone obliczenia nie zawsze dają się zrealizować.

W czasie pierwszego szczepienia u nas, było wcale nie było szczepione przez pięć lat. Należy tu zaznaczyć, że szczepienie przeciw zarazie bydła nie jest przymusowe, w tym jednak wypadku nie to było przyczyną tak długiej przerwy, lecz poprostu brak czasu.

Bydło bywa szczepione dwa razy w ciągu swego życia, pierwszy raz jako cieleta poniżej dziewięciu miesięcy. Uzyskanie zupełnej odporności przeciw chorobie, po szczepieniu w tym okresie jest prawdopodobne ale niezupełnie pewne. Po drugim szczepieniu, już jako jałownik, odporność jest zupełną, i takie bydło zostaje odpowiednio odcichowane.

Przy czepieniu sztuk w nieco starszym wieku, występuje daleko silniejsza reakcja, zachodzi niebezpieczeństwo hemoglobinurji, a u wielu krów możliwe są przedwczesne poronienia. Ten ostatni wypadek zdarzył się u nas. Panujący wówczas upał i susza były wprost straszliwe, zwierzęta nadzwyczaj ciężko przechorowały a chociaż procent śmiertelności wyniósł mniej niż 4%, straty z powodu przedwczesnych porodów były znaczne. Poza temi stratami jakich piętnaście czy szesnaście sztuk było tak chorych, że trzeba je było z rąk karmić, przyczem większość ich bardzo cierpiała z powodu abscesów stanowiących jeszcze jedno nieuniknione następstwo szczepień.

Wybrałam się do pacjentów mając za towarzysza murzyną Mabergo z plemienia Lumbwa, który miał poruczoną pieczę nad choremi zwierzętami. Niósł on ze sobą duży kubek zagotowanego kleiku, lejek, próżną butelkę do zadawania leków i zwykle paraferalia do nakładania opatrunków.

Najgorzej miała się dzisiaj duża czarna jałowka. Leżała zaraz w pierwszej przegrodzie i nie była nawet w stanie sama głowy podnieść. Uniósł ją z trudnością jedną ręką — jaka ciężka i bezwładna — posługując się drugą przy wkładaniu flaszki do pyska i ostrożnem wlewaniu kleiku do gardła. Z trudnością tylko mogłam znieść cuchnawy oddech, wydobywający się zpośród rozpalonych gorączką szczęk. w końcu jednak praca była skończona i mogliśmy się zająć następną pacjentką.

Ta była jednak mniej przygnębiona i oboje z Mabergiem mieliśmy dość pracy, nim jej daliśmy radę. Przy zadawaniu bowiem płynnego lekarstwa, bardzo łatwo można spowodować zakrzuszenie się, a w razie dostania się

płynu do płuc, zwykle następuje ciężkie zapalenie tychże.

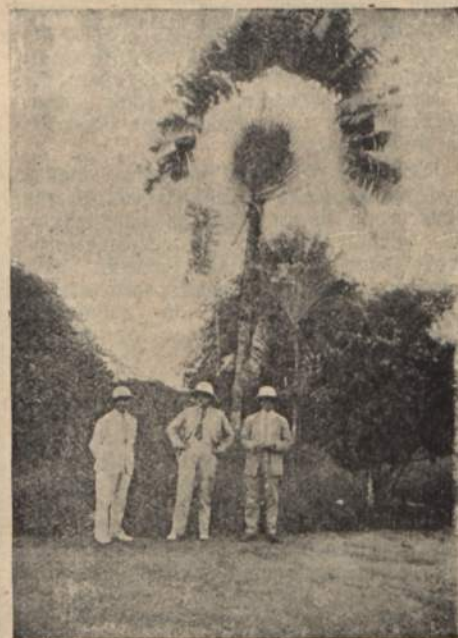
Gdy kleik był już prawie zupełnie polknięty, zwierzę nagle zakaszlało, a twarz Mabenga, pochylonego nad nią, została w jednej chwili cała pokryta białawą lepka ciecżą. Nic sobie z tego nie robiąc otarł najspokojniej swoją ochlustaną twarz o brzuch następnej krowy i wszystko było w porządku.

Tak nakarmiliśmy wszystkie krowy i przystąpiliśmy do opatrunków chirurgicznych. Zwierzęta stały apatycznie, z opuszczonymi głowami, z nastroszoną sierścią, i wcale nie reagowały nawet przy przebijaniu abscesów, które w większej części wypadków umiejscowione były tuż za łapatkami tak że igła strzykawki z łatwością dawała się wbijać. Zdarzały się jednak i w innych miejscach a niektóre zwierzęta trzeba było nieraz nawet kłaść w celu opatrzenia ran.

W ten sposób pielęnowaliśmy biedne bydło przez kilka tygodni. Wszystkie sztuki wyzdrowiały z wyjątkiem dwu. Przy następnem szczepieniu reakcja nie była już tak silną i w ten sposób staliśmy się gorliwymi zwolennikami szczepienia przeciw zarazie bydła, mniej więcej co półtora roku. Największy kłopot mieliśmy później z wyszukaniem najwrażliwszych cieląt z których dawałaby się uzyskiwać krew szczepionkowa. Jakkolwiek były to same młode sztuki zdawały się jednak być zupełnie odpornymi na zarazę, a raz trzy kolejno po sobie następujące partje zwierząt „kontrolnych”, nie wywołały żadnej reakcji, ku wielkiemu utrapieniu weterynarza, który tymi zabiegami zajmował się.

Miej i ty za swoje — pomyślałam sobie.

c. d. n.



„Drzewo wedrowca” w ośrodku gubernatora w Bingerville (Wybrzeże Kości Słoniowej)



Szlak lotniczy Kair — Cape Town.

NOWA TRANSAFRYKAŃSKA FLOTA POWIETRZNA

Obecnie wykańcza się budowę pierwszego z pomiędzy ośmiu czterosilnikowych jednopłatowców pasażerskich, przeznaczonych wyłącznie do ruchu na trans-afrykańskiej linii lotniczej pomiędzy Kairem a Cape Town.

Przypuszczalnie maszyna ta będzie przygotowana do lotów próbnych w bieżącym miesiącu, a cała flota będzie gotowa do obsługi wspomnianej linii lotniczej przy końcu bieżącego roku.

Nowe jednopłatowce jako całość grupowa będą nosiły nazwę „Atalanta” zaś nazwy poszczególnych ośmiu maszyn będą następujące: „Atalanta”, „Andromeda”, „Artemis”, „Astraca”, „Amalthaca”, „Arethusa”, „Athera” „Aurora”.

Całą budowę tej wielkiej brytyjskiej floty powietrznej prowadzi firma: Armstrong Withworth Aircraft Ltd. w Coventry. Każdy z jednopłatowców będzie ważył przy pełnym obciążeniu prawie ośm ton, z czego więcej, aniżeli dwie tony przypadnie na pomieszczenie załogi, podróżnych, poczty i przesyłek towarowych.

Silę pędną każdego jednopłatowca będą stanowiły cztery silniki „Armstrong-Sideley”, rozwijające razem 1400 K.M. Siła ta okaże się wystarczająca nie tylko do wzbicia się płatowca w powietrze z pełnym obciążeniem z lotnisk, zwykle znajdujących się w Afryce na znacznych wysokościach — zwłaszcza na linii Nairobi—Cape Town w przybliżeniu na wysokości 1500 m. ponad poziomem morza — ale równocześnie ich siła zapasowa będzie taka, że będą w stanie kontynuować lot, nawet przy ewentualnie tylko trzech silnikach czynnych i to na każdej wysokości do 2700 m. czyli prawie kilometr ponad najwyższej położonym lotniskiem. Loty na tak znacznych wysokościach nie są wymagane ani na europejskich liniach lotniczych, ani też na linii do Indji Wschodnich.

Maksymalna szybkość tych nowych, jednopłatowcowych aeroplanów wyniesie od 225 do 240 klm. na godzinę, podczas, gdy przeciętna szybkość z jaką będą dokonywały lotów wyniesie w przybliżeniu ponad 190 km. na godzinę, co umożliwi znaczne przyspieszenie w lotach, objętych rozkładem na odcinkach pomiędzy Kairem, a Cape Town.

To też w związku z powyższem przypuszcza się, że obecny jedenastodniowy pełny czas trwania lotu z Londynu do Cape Town z czasem skróci się do dziewięciu dni.

Wobec tendencji stosowania przy projektowaniu płatowców, przeznaczonych dla cywilnej służby lotniczej, kombinacji równoczesnej wysokiej szybkości lotu z możliwie jak najniższą szybkością lądowania, należy w tem miejscu zaznaczyć, że te nowe płatowce, zdolne osiągnąć w razie potrzeby najwyższą szybkość, wynoszącą około 240 km. na godzinę, będą mogły równocześnie lądować z szybkością, wynoszącą mniej, aniżeli 80 km. na godzinę.

Charakterystyczną cechą nowych jednopłatowców, specjalnie uwzględniona przy ich projektowaniu w celu zapewnienia maximum wygody podczas podróży w okolicach tropikalnych, są duże rozmiary pomieszczeń t. zw. „salonowych” i dużo przestrzeni, przewidzianej dla każdego poszczególnego pasażera. Fotele będą zaopatrzone w siedzenia specjalnego typu, umożliwiające zupełne wyciągnięcie się podróżnego w razie zyczenia.

Również w każdej maszynie zainstalowane jest specjalne urządzenie wentylacyjne, w którym powietrze zostaje wciągnięte do otworów przewodów, znajdujących się na przodzie płatowca a następnie rozprowadzone po kabinach. W ten sposób podróżni będą posiadali dostatecznie ochłodzoną temperaturę w swoich pomieszczeniach nawet podczas przelotu nad najgorętszymi odcinkami afrykańskiej części linii.

Tych ośm nowych brytyjskich statków powietrznych zbudowanych z lekkiej stali w pasach, specjalnie dostosowanej do użytku w przemyśle lotniczym, przedstawia wraz z niezbędnymi częściami zapasowymi ogólny koszt £ 150,000, a zostały one we wszystkich swych szczegółach konstrukcyjnych tak zaprojektowane, aby zupełnie odpowiadały geograficznemu i klimatycznemu warunkom transafrykańskiej linii lotniczej, o długości, wynoszącej 8800 km. od Kairu do Cape Town.

D. K.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPŁORATORÓW POLSKICH

(Ciąg dalszy)

CZEKANOWSKI JAN, ur. 1882 w Głuchowie, pow. grojeckiego, antropolog i etnolog 1910 kustosz muzeum etnograf. ces. Akad. Nauk w Petersburgu, prof. antropol. i etnol. U. J. K.; w 1907 — 1909 brał udział w wyprawie ks. Adolfa Fryderyka Meklemburskiego do Afryki środkowej, badając jako drugi Polak — po Zaglu — przestrzenie między Nilem a Kongo i opracował rezultaty badań powyższej ekspedycji w pracy „Forschungen im Nil-Kongo Zwischengebiet”, Leipzig

1911-1927, „Ostateczne wyniki badań w Afryce Środkowej w latach 1907-1900” *Przegląd Geograficzny*, 1923, t. IV. p. 138-150; publikuje liczne prace etnograf. — antropologiczne.

Bystron — Gutenberg — I. u. d., 1926, ser. II. t. IV, zes. 1-2 — **Maliszewski Oiszewicz** — *Orgelbrand Supplement*.

CZERMIŃSKI Marcin ks. T. I., odprawił misję wśród słowian południowych, zajmował się potrzebami wychodźstwa

polskiego oraz misjami w Azji i Afryce i pisał wiele rozpraw i artykułów na powyższe tematy, jak: „Szkice cywilizacji Afryki południowej”, Kraków 1890, „O potrzebach duchownych wychodźców polskich, rozrzuconych w różnych częściach świata”, *Przeгляд Wszecchny*, 1895, Nr. 7, 9, „Vie du père Menciński S. J., „Freyes 1902”, „W Dalmacji i Czarnogórze” Kraków 1896, „Wspomnienia z misyj między Polakami nad Bosforem — Kraków 1901, „W Norwegji i Laponji” Kraków 1897, „Arabia, zarysy etnograficzne, kulturalne i religijne” Kraków 1893, „O Maksymilian Rylto, misjonarz apostołski”, Kraków 1911.

CZERSKI Jan, ur. 1845 w Swolnie w Witebskiem, zm. 1892, zoolog i paleolog, zesłany za udział w powstaniu styczniowym w soldaty do Omska, od 1869-1871 zajmował się anatomią porównawczą w szpitalu omskim, poczem osiadł w Irkucku, gdzie oddał się badaniom geograficznym i geologicznym kraju, badając pokłady węgla, warunki drogi pocztowej od brzegów Bajkału do Uralu, faunę irkucką; pierwszy studjował jaskinie kościane w górach Sajańskich, od 1883 pracował w Petersburgu, będąc członkiem ros. tow. geograficznego. Cz. ogłosił wiele prac w języku rosyjskim m. in. o Nowej Ziemi i atlas geologiczny pewnych części Syberji; zmarł w czasie wyprawy do półn. Syberji.

Gutenberg — **Kulaszyński** M. ks.: Tunka i jej okolice w Sajańskich Górach, Poznań 1887 — **Maliszewski Olszewicz** — **Gadomski** A. Polacy podróżnicy i odkrywcy, kalendarz Il. Kurj. Codz. na 1929 — **Orgelbrand** — **Potaniń**: O pracach wschod. ros. tow. geogr. (po ros.) *Wostecznoje Obosrenje*, 1901, 30. XI. — **Wielka encyklopedia** — **Orgelbrand Supplement**.

CZEŻOWSKI Adam, inż., ur. 22. I. 1832 w Gorlicach, ukończył wydział budowy dróg i mostów na polit. lwowskiej, alpinista i podróżnik, jeden z pionierów narciarstwa polskiego, w 1911 odbył jedno z pierwszych przejść całych Alp Transylwańskich, w 1912 przechodził Alpy Szwajcarskie (Monte Rosa 4638 w 1913/4 zwiędzał Dolomity, 1915 i 1916 zwiędzał Turkiestan, w 1917 zorganizował wyprawę w góry t. zw. systemu pamiro-altajskiego, 1918 z Taszkientu ekspedycję naukową, mającą za zadanie pomiary linii wiecznych śniegów t. zw. grupy Alatau w Tian-Szanie, a w szczególności lodowców Czotana, w 1919 wracał częścią pieszo, częścią morzem do kraju, w 1922-23 podróżował po Indjach i Tybecie, przyczem zwiędził kraj samodzielnie państwko tybetańskie Sikkimi, przyjęty w stolicy Gangtoku przez panującego maharadżę. Niektóre spostrzeżenia opisał w artykułach „Śladami ekspedycji himalajskiej”, *Naukołoswiat*, 1925 Nr. 16 oraz „Irak”, *Naukołoswiat*, 1925 Nr. 10. Wrażenia z wyprawy w góry Pamiru-Altaju zawarł w opisie niedrukowanym.

DAWIDOWSKI Józef Sylwester, ks., um. 1882 w Ołukszczy, zesłany po powstaniu na Syberję w 1865, poświęcał się duszpasterstwu w różnych miejscach; pozostawił wspomnienia, które p. t. „Z listów sybirskiego misjonarza” ogłosił M. Z. w *Przeгляд Wszecchny* 1901 i w odtbitce w Krakowie tegoż roku.

Janik — **Zieliński** B i b l. M i g r a c j i .

c. d. n.

STANISŁAW ZIELIŃSKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

LIBERJA W KŁOPOTACH

W 1930 r. Liga Narodów wysłała do Liberji specjalną komisję, która stwierdziła, że obywatele tej jedynej, niezależnej, murzyńskiej republiki zmuszani są do ciężkich robót, traktowani nieudźko, a nawet pozbawiani wolności i zamieniani w niewolników.

Druga komisja, wysłana w 1931 r., badała stan sanitarny, ekonomiczny i finansowy czarnej republiki.

Obie komisje stwierdziły, że klasę uprzywilejowaną tworzą Murzyni północno-amerykańscy.

Liberja powstała, jako państwo niepodległe, w roku 1821. Osiąść mieli w niej głównie ci Murzyni, którzy w Ameryce Północnej zostali obdarzeni wolnością i zechcą przenieść się na ląd afrykański. Przypuszczano wówczas, że Murzyni masowo będą się przenosili ze St. Zjednoczonych do Liberji. Tymczasem w ciągu 110 lat znalazło się w tym murzyńskim kraju wolności zaledwie 15,000 Murzynów amerykańskich. Oni to właśnie stali się klasą uprzywilejowaną i rządzącą 2,000,000 czarnych swych pobratymców liberyjskich.

Rządy klasy uprzywilejowanej doprowadziły czarną republikę do oplakanego stanu finansowego, gospodarczego i społecznego. Ponieważ Liga Narodów nie podejmuje żadnej akcji w celu poprawienia doli czarnych republikanów, przeto Stany Zjedn., Anglja, Francja i Niemcy postanowiły same uregulować wewnętrzne sprawy liberyjskie. Dotąd bowiem rząd liberyjski nie załatwił żadnej sprawy poruszonej w Lidze Narodów, pomimo że zobowiązał się do tego wobec tejszej Ligi. Nawet wystąpił przeciwko tym plemionom, które przedkładały skargi komisjom międzynarodowym, a wszystko to pod pozorem uśmierzenia zamieszek. W dystrykcie Kru policja liberyjska spaliła własnym obywatelom 44 wsi, przyczem zginęło 81 mężczyzn, 49 kobiet i 29 dzieci. Ponad 12,000 czarnych zbiegło w puszcze.

W jakiej formie ma być przeprowadzona interwencja mocarstw dotąd nie ustalono. Są projekty oddania Liberji w zarząd w charakterze kraju mandatowego jednemu z mocarstw. Są też projekty utworzenie mieszanej komisji do zarządzania czarną republiką. Panuje powszechnie przekonanie, że rząd liberyjski, składający się wyłącznie z czarnych, nie jest zdolny bez pomocy białych podjąć swemu zadaniu. Wobec tego należy przynajmniej dodać mu doradcę białego odpowiedzialnego przed mocarstwami, lub wobec Ligi Narodów.

W razie interwencji Liberja, jako republika zachowałaby swą niepodległość, niemniej jednak swoboda jej byłaby na pewien przynajmniej czas ograniczona. Za to ludność jej dużo zyskałaby na tem, gdyż nie byłaby zmuszona kryć się po lasach, aby uratować swą wolność, którą traci przy ściąganiu podatków.

Rządy tubylców nie podniosły stanu zamożności ludności liberyjskiej, która nie mając dochodów, nie może płacić podatków. Ubodzy podatnicy, nie zresztą nie posiadający, kryją się przed poborcami po lasach, gdzie wylapuje ich policja i jako zalegających z podatkami wsadza do więzień lub zapędza do ciężkich robót. Ci którzy udają się do pracy najemnej, wkrótce — z powodu różnych praktyk pracodawców — popadają w dług i w

następstwie tracą wolność i stają się niewolnikami.

Ponieważ równocześnie Liberja ma duże niedobory w budżecie i gwałtownie poszukuje pożyczki zagranicą, przeto obecnie znajduje się w poważnych kłopotach.

Tak przedstawiają się sprawy liberyjskie na podstawie wiadomości, zaczerpniętych z prasy zagranicznej.

Nie przesądzając wiarygodności tych informacji, mimowoli nasuwa się tu pytanie: czy na terenie liberyjskim nie ścierają się jakieś wpływy, czy w związku z niemi sprawa ta nie jest omawiana jednostronnie, oraz czy niewiele znaczące wydarzenia nie są wyolbrzymiane? Nie należy bowiem zapominać, że Liberja jest opanowana przez kapitał amerykański, niechętnie widziany w Afryce przez kapitał europejski.

POSUCHA W PÓLNOECNEJ BRAZYLJI.

Co cztery lub pięć lat przypada okres posuchy w północnych stanach Brazylji: Ceara, Pernambuco, północnej części Bahia i w południowej części Maranhão.

Jest to część Brazylji położona blisko równika. Podczas gdy w całej Brazylji padają bardzo obfite deszcze i roślinność jest wszędzie bujna, podzwrotnikowa, to w tej właśnie części kraju jest zupełnie inaczej. Od czasu do czasu pojawia się posucha z taką regularnością, że roślinność doskonale się do niej przystosowała. W okresie suszy drzewa tracą liście, trawa wysycha i cała przyroda czyni wrażenie, jakgdyby późna jesień europejska nastąpiła, i cała roślinność była przygotowana do przezimowania. Woda w źródłach znika, rzeki, potoki i małe zbiorniki wody wysychają i wszystko, co żyje opuszcza okolice, nawiedzone posuchą. Najpierw umyka dzika zwierzyna, potem odlatuje ptactwo, a wreszcie ruszają ludzie i pędząc przed sobą bydło, udają się nawet po kilkaset kilometrów w okolice wielkich rzek, niewysychających, gdyż źródła swe mają daleko poza obszarem posuchy.

Pozostają opuszczone miejscowości i gospodarstwa a cały olbrzymi obszar, objęty posuchą, kilkaset tysięcy kilometrów kwadratowych, przedstawia kraj martwy, nad którym panuje cisza lub przeciągają suche, gorące wiatry, a z pogodnego nieba, nie zamąconego żadną chmurką, leje się straszliwy żar słoneczny.

Dopiero po kilku miesiącach (4-6 miesięcy) zmieniają się wiatry i pojawiają się małe chmurki — pierwsze zwiastuny nadciągających deszczów. Ale pierwsze krople deszczu nie dotatują do ziemi, lecz rozpylają się w idealnie suchym powietrzu i dopiero gdy pojawią się większe chmury spadają ulewne deszcze na rozpaloną i zeschniętą ziemię.

Jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej odżywa cała roślinność. W ciągu jednego dnia rozwijają się paki drzew i w drugim już dniu drzewa okryte są kwieciami, a ziemia trawą. Działanie deszczu jest cudowne, a szybkość rozwoju roślinności zdumiewająca.

Zanim ludzie powrócą z dobytkiem, już jest pełno ptactwa i dzikiej zwierzyny i nic nie wskazuje, że kraj cały przeszedł straszliwą klęskę posuchy.

W końcu roku ub. rozpoczął się okres takiej właśnie posuchy w północnej Brazylji i trwa wyjątkowo długo. Tymczasem zbiegła ludność znalazła się w no-

wych warunkach w trudnym położeniu. Okazała się potrzeba pośpieszenia jej z pomocą. Równocześnie powstał projekt przesiedlenia 30.000 osób do stanów południowych. Rząd federalny przystąpił nawet do przestudjowania tego projektu.

Tymczasem prasa północnych stanów, oraz deputowani stamtąd, wystąpili ostro przeciwko tym zamierzeniom, twierdząc, że jeśli rząd przewiezie w inną część kraju owych 30.000 osób, to obowiązkiem jego będzie odwieźć ich z powrotem, gdy tego zażądata. Tak bowiem przywiązani są do ziemi, na której urodzili się i wyrosli, że pomimo okresowej klęski, nie chcą osiedlać się gdzie indziej. Pozatem byłoby to wyludnianiem północnych stanów.

Te same czynniki nawołują rząd do zastosowania środków zaradczych, a przedewszystkiem do wykończenia urządzeń nawodnienia kraju, rozpoczętych przed kilku laty. Urządzenia te, t. j. olbrzymie zbiorniki wody w dolinach rzek, oraz kanały odpływowe do nawodnienia pól, obliczone były ongiś na 700 milionów milrejsów, ale później zostały roboty zwiększone i razem wszystkie urządzenia nawodnienia będą kosztować około 1 miljarda milrejsów. Wszystkie roboty — z braku pieniędzy — zostały wstrzymane, niewiadomo na jak długo.

SZKOLNICTWO W ANGOLI.

Szkolnictwo Angoli jest świeckie. z wyjątkiem kilkudziesięciu szkół, utrzymanych przez misjonarzy. Obejmują one:

- a) szkoły dla białych i mulatów, oraz,
- b) szkoły dla Murzynów.

Szkół dla białych i mulatów było w 1930 r. 75, z tego 71 szkół początkowych, 2 szkoły średnie (licea) i 2 szkoły techniczne. Pobierało w nich naukę 5.382 uczniów, których kształciło 157 nauczycieli. Ponieważ ludności białej i mulatów w całej kolonii jest nieco ponad 40.000, przeto z liczebności uczniów należałoby przypuszczać, że cała młodzież w wieku szkolnym o uprzywilejowanej barwie skóry pobiera wykształcenie.

Szkół murzyńskich było 124. Z tego utrzymywali misjonarze katolicy 28, a protestanci 38. Szkół świeckich, rzemieślniczych było 37, a rolniczych o charakterze początkowym było 21.

Razem było w nich 282 nauczycieli i 6.557 czarnych uczniów. Ludności murzyńskiej jest w Angoli nieco ponad 2 i pół miliona, liczebność więc czarnych uczniów w szkołach, dla nich przeznaczonych, jest bardzo mała.

Należy jednak wziąć pod uwagę, że szkolnictwo murzyńskie całej Afryki murzyńskiej przedstawia się bardzo słabo i że Angola przewyższa pod tym względem inne kolonie.

NOWE PARKI NARODOWE W KONGO BELGIJSKIEM.

Przed niedawnym czasem został utworzony w Kongo belgijskim t. zw. „Narodowy Park Alberta” na cześć Alberta — króla belgijskiego. Jest to olbrzymi obszar lasów o malowniczym położeniu, niemający nic wspólnego z parkiem (oprócz nazwy) ani też „narodowości”, gdyż Murzyni, zamieszkujący Kongo nie mają uświadomienia narodowego.

Obecnie mają być utworzone dwa inne parki „narodowe”, a mianowicie: Park Ruvenzori, na zachodnim skłonie i u podnóża góry Ruvenzori, oraz Narodowy



Echa pobytu prezesa Zarz. Gł. L. M. i K. p. gen. G. Orlicz-Dreszera w Ameryce. Wycieczka pod wodospady Niagary. Uczestnicy jej są ubrani w specjalne kostiumy gumowe, zabezpieczające ubrania przed przemoczeniem. Na zdjęciu widoczni m. inn. p. p.: gen. G. Orlicz-Dreszer (1), wydawca i redaktor „Dziennika dla Wszystkich” w Buffalo A. Ruszkiewicz (2), współredaktor tego pisma H. Janiewicz (3), generał armii amerykańskiej Schohl (4), płk. dr. Fronczak (5), płk. Ryszankę (6) i por. Dawes (7) adjutant gen. Schohla.

wy Park Leopolda (na cześć zmarłego króla belg. Leopolda) w północno-wschodniej części dystryktu Uele.

Oba parki będą olbrzymimi rezerwatami, w których będzie zastosowana zupełna ochrona roślinności, wyniszczanej stale przez tubylców, oraz ochrona dzięki zwierzyń, tępionej przez czarnych i białych myśliwych. Z obawy, aby nie zniknęła oryginalna i ciekawa roślinność i aby nie była wytepiena zupełnie zwierzyńa tego kraju podzwrotnikowego, tworzone są te parki.

Na terenie parków zabronione jest wycinanie jakichkolwiek drzew, palenie stepów i wogóle niszczenie oryginalnej, miejscowej roślinności, oraz zabronione są polowania.

BELGIJSKA EKSPEDYCJA NA RUVENZORI.

Wkrótce ma wyruszyć z Belgii do Kongo Belgijskiego ekspedycja naukowa, której specjalnym zadaniem będzie zbadać część szczytu Ruvenzori, położonej po stronie Kongo Belgijskiego. Druga część góry należy do angielskiej kolonii Uganda.

Ekspedycją tą zainteresował się Belgijski Klub Alpinistów, który, mając zamiar przyłączyć się do niej, zebrał na koszt wyprawy 700.000 franków belg. (t. j. 175.000 zł.).

Otoczony wygasłymi i czynnymi wulkanami znajduje się Ruvenzori tuż pod równikiem. Jest on pokryty wiecznymi śniegami i ma wysokości 5.100 m. Leży w najpiękniejszej części Afryki równikowej, w krainie wielkich jezior i w rejonie parku Alberta t. j. wielkiego rezerwatu lasów podzwrotnikowych, gdzie obowiązuje ochrona dzięki zwierzy. Park ten przecina zbudowana niedawno doskonała droga samochodowa.

SZARANCZA WE WSCHODNIEJ AFRYCE.

Angielskie kolonie w Afryce wschodniej: Uganda, Kenya, Tanganyka i Ro-

dezja, oraz wschodnia część Kongo Belgijskiego zostały znów nawiedzone przez szarańczę, która zagraża nawet Transwalowi.

Szarańcza nadleciała powtórnie z Sahary z południowego Sudanu w ilości, dotąd tam niewidzianej. Klęska jest tem większa, że i młoda szarańcza, pozostała po dawniej, przed kilku miesiącami, przybyłej szarańczy, obecnie zaczyna czynić spustoszenia. Część zbiorów została już zupełnie zniszczona. Rolnicy wątpią, czy da się uratować resztę zbiorów, gdyż szarańcza jest tak wielka ilość, iż wszelkie sposoby niszczenia jej zwiodyły zupełnie.

Straty są tak duże, że kolonia Kenya, która wywoziła dotąd co roku duże ilości kukurydzy, a nawet i pszenicę, będzie musiała w roku bieżącym sprowadzać te produkty, a może nawet pośpieszyć ludności murzyńskiej z pomocą, aby uratować ją od śmierci głodowej, gdyż szarańcza zniszczyła całe zasiewy tubylców.

NOWA DROGA W CENTRALNEJ AFRYCE.

Wzdłuż części górnej Białego Nilu od Nimule do Juba, zbudowano nową drogę samochodową długości prawie 200 km. Jest ona tylko małym odcinkiem wielkiego szlaku, przecinającego wzdłuż Afrykę z Cape Town do Kairu. Szlak ten jest kombinowany. Na pewnych odcinkach podróż odbywa się koleją, dalej statkiem po wielkich jeziorach, a pomiędzy nimi samochodem, następnie Nilem, a tam gdzie bystrzyny i wodospady tamują ruch rzeczny są zbudowane wzdłuż rzeki koleje lub drogi samochodowe.

Taka właśnie droga prowadzi z Nimule do Juba.

Statki parowe, należące do kolei Uganda-Kenya i kursujące po jeziorze Alberta, docierają Nilem tylko do Nimule. Stąd aż do Rejaf rzeka ma tak dużo bystrzyn i małych wodospadów, że nie-

możliwa jest do przycięcia nawet dla łodzi. Wzdłuż tej niespławnej części musiano zbudować drogę, aby poniżej od Rejał znow można było podróżować rzeką.

Budowa drogi natrafiła na poważne przeszkody. W wielu miejscach tereny są tak nisko położone, że wody z rzek, dopływających do Nilu, rozlewają się i tworzą zalewy. W innych miejscach wznoszą się strome pagóry, pokryte bujnym, gęstym, podzwrotnikowym lasem. Upały panują tam nadzwyczajne. Tu i ówdzie mucha tse-tse pojawia się w wielkiej ilości. Od Nimule tylko o 20 km. okolica jest jeszcze zamieszkała przez półdzikie plemię Madi. Reszta kraju — to bezludzie, gdzie przeciągają stada słoni, bawołów, nosorożców, żyraf i włóczą się różne drapieżniki, wśród nich najwięcej lwów.

W czasie pracy przy budowie tej drogi został porwany przez lwa jeden z czarnych robotników. Musiano wobec tego rozstawić straż i pilnować robotników przed napadami lwów. W nocy baraki robotników były stale oblegane przez lwy tak, że musiano wokół szalasów rozkładać ogniska i strzałami płoszyć zuchwałych drapieżników.

BUDOWA OLBRZYMIEGO MOSTU W AFRYCE.

W Nigerji odbyło się uroczyste otwarcie — dla ruchu kołowego i kolejowego — nowo wybudowanego mostu pod Makurdi na rzece Benue.

Most ten jest najdłuższym w Afryce, ma bowiem 775 m. długości. Koszt budowy wynosi 1 milion funtów szterlingów (t. j. 33 milionów zł.).

Ale za lat kilka inny już most będzie największy na kontynencie afrykańskim, a mianowicie most na rzece Zambezi w dolnym jej biegu. Budowa tego nowego mostu została ostatecznie postanowiona.

Rząd portugalski udzielił zezwolenia na wydanie przez zainteresowane kompanie kolejowe bonów na 3,850,000 funtów szterlingów (t. j. 127 milionów zł.).

Do budowy będzie użytych 180,000 ton stali. Długość całego mostu wyniesie 4,000 m. — będzie więc to najdłuższy most nie tylko w Afryce, ale wogóle na świecie. Budowa potrwa 4 lata.

Należy zaznaczyć, że roboty przygotowawcze rozpoczęto już przed kilku miesiącami. Zostały one jednak przerwane i zniszczone w okresie deszczowym przez nadmierne podniesienie się poziomu rzeki, wywołane niezwykle obfitymi deszczami.

BEZROBOCIE W KONGO BELGIJSKIEM.

Belgijskie Ministerstwo Kolonij przeznaczyło 1 milion franków belg. na roboty publiczne w Kongo Belgijskim. Przy robotach tych mają być zatrudnieni wyłącznie bezrobotni, obywatele belgijscy, przebywający obecnie w tej kolonii. Przewidywane są bardzo niskie zarobki, tak, aby można było zatrudnić jak najwięcej białych, którzy pozbawieni pracy znaleźli się bez środków do życia.

NOWE OBOSTRZENIA IMIGRACYJNE DO ANGOLI.

Uprawnienia i obowiązki przychodźców do Angoli zostały ściśle ujęte w ostatnim rozporządzeniu Wysokiego Ko-

misarza Angoli (patrz „Morze” Nr. 6—7 z r. 1931).

Obecnie wydane zostało nowe obostwienie, które streszcza się zasadniczo w dwu punktach:

1. Zarówno urzędnicy, jak robotnicy i rzemieślnicy, otrzymają tylko wtedy pozwolenie na wjazd do Angoli, jeśli przedłożą kontrakt na piśmie, w którym pracodawca angielski gwarantuje im utrzymanie pracy.

2. Osadnicy otrzymają pozwolenie wjazdu tylko w tym wypadku, gdy wykażą się posiadaniem kwoty 5.000 funtów szterlingów (t. j. 165.000 zł.).

Podobno zarządzenia te zostały wydane z powodu przybywania do Angoli drogą lądową przychodźców z Unji Południowo-Afrykańskiej, z Rodezji i z Konga Belgijskiego. Przychodzący ci nie posiadają dostatecznego kapitału na urządzenie się na ziemi, wobec czego poszukują pracy, której niema w kolonii. Stają się więc bezrobotnymi, co dla kolonii jest wysoce niepożądane.

Czy rzeczywiście jest aż tak duży kapitał potrzebny dla osadnika, należałoby w to wątpić. Mimowoli nasuwa się tu przypuszczenie, że kapitał tak duży jest wymagany tylko dlatego, aby cudzoziemcom utrudnić osiadanie w Angoli.

W każdym razie, jakkolwiek sprawa się przedstawia, jedna z tego dla nas wynika korzyść, a mianowicie, iż nareszcie skończą się wszelkiego rodzaju pomysły różnych domorosłych „znawców kolonialnych”, określających wysokość kapitału potrzebnego na urządzenie się w Angoli na kilka tysięcy złotych i liczących, w razie braku kapitału, na otrzymanie jakiegokolwiek pracy w tej kolonii.

FORD WZNAWIA PLANTACJE KAUCZUKU NAD AMAZONKĄ.

Pierwsze próby założenia wielkich plantacji kauczuku przez Forda nad rzeką Tapajos w brazylijskim stanie Amazonas nie udaly się. Ford w tym pierwszym okresie wydał ponad 6 milionów dolarów, które — zdawało się — przepadną.

Tymczasem — jak się okazuje — Ford nie zrezygnował ze swych planów, lecz podjął na nowo pracę nad założeniem plantacji.

Urządzono przedewszystkiem mieszkania dla robotników i zorganizowano zaopatrywanie ich w żywność. Należy bowiem pamiętać, że plantacje, zakładane przez Forda, znajdują się w głębokiej puszczy podzwrotnikowej, zdaleka od wszelkich osiedli. Żywność musi więc być sprowadzana z bardzo daleka, aż z południowych stanów Brazylii, a tylko część jej może być wyprodukowana na miejscu. W tym też celu założono nad Tapajos sady owocowe i ogrody warzywne oraz zaprowadzono hodowlę bydła i drobiu.

Główny ośrodek plantacji, a zarazem port rzeczny, Boa Vista, był dawniej małą osadą. Należało ją rozbudować, aby mogła pomieścić 6—10 tysięcy osób, które mają być zatrudnione na plantacji. Wybudowano więc ogromne budynki betonowe na pomieszczenie nieżonatych robotników oraz dla rodzin 120 domków betonowych i 400 domków drewnianych. Ponadto wybudowano szpital, kino, domy rozrywkowe, szkoły, parki oraz założono wodociąg i światło elektryczne.

Powstały sklepy i składy oraz małe warsztaty rzemieślnicze — innemi słowy tworzy się tam nowe miasto.

Miljoner amerykański stale daje plantacjom potężne dawki kapitału, w tem przekonaniu, że rozwinię swe plantacje i osiągnie z nich produkcję ponad 20,000 ton rocznie surowego kauczuku, gdyż tyle zużywa go w swych olbrzymich fabrykach samochodów.

LUDNOŚĆ FRANCUSKIEJ AFRYKI RÓWNIKOWEJ.

Przeprowadzony w połowie 1931 r. spis ludności na olbrzymim obszarze Francuskiej Afryki Równikowej, wykazał kilka interesujących zjawisk.

Ludności czarnej było w 1931 r.	3.192.282
„ „ w 1926 r.	3.127.707
przyrost naturalny wynosił	64.575

Aczkolwiek niezmiernie mały jest przyrost to jednak obecnie można się już zorientować, że ludność tubylcza w tej części czarnego lądu powiększa się, dotąd bowiem nie było wiadome, czy Murzynów przybywa, czy też ich ubywa.

Więcej interesujące są liczby, odnoszące się do płci, a mianowicie było:

kobiet	1.135.938
mężczyzn	996.567
dzieci:	
dziewcząt	606.567
chłopców	553.886
razem	3.292.282

A więc okazuje się, że kobiet jest znacznie więcej aniżeli mężczyzn. Wśród Murzynów jest tak rozpowszechnione wielożeństwo, że pomimo nadwyżki kobiet nad mężczyznami, wielu tych ostatnich pozostaje w stanie kawalerskim, gdyż brak jest dla nich kobiet.

Wśród tej czarnej masy jakże znikomo mała jest liczba ludności białej, wynosząca 4,687. Ponieważ w r. 1926 białych było 2,502, przeto przyrost wyniósł 2,185. Nie jest to przyrost wyłącznie naturalny, gdyż większość białych nie urodziła się na miejscu, lecz przybyła z Europy. Jeżeli chodzi o płeć, to wśród ludności białej panują stosunki wprost odwrotne, aniżeli wśród czarnych. Białych mężczyzn jest więcej — i to prawie dwukrotnie — aniżeli białych kobiet. Pochoździ to stąd, że do kolonii wyjeżdżają przeważnie nieżonaci i że kobiety udają się tam niechętnie.

LINJA LOTNICZA LONDYN — CAPE TOWN.

Zaprowadzona niedawno linja lotnicza z Londynu do Cape Town (w Afryce południowej) została otwarta dla ruchu pasażerskiego w końcu kwietnia r. b.

Cena biletu wynosi 130 funtów szterlingów (t. j. 4.300 zł.). Wliczona jest w nią nie tylko opłata za sam przelot, lecz także za dojazdy do lotnisk, wyżywienie, hotele i t. p. w ciągu 11 dni t. j. w czasie całej podróży.

Przejazd morzem trwa 17 dni, a cena biletu I klasy wynosi około 70 funtów szterl. A więc podróż samolotem trwa znacznie krócej, ale zato jest droższa o 100%.

O wiele lepiej kalkuluje się podróż do miejscowości w głębi Afryki. Albowiem, podczas gdy pomiędzy Londynem i Cape Town jest stałe połączenie statkiem co tydzień, to pomiędzy mniejszymi portami afrykańskimi utrzymują komunikację linje okrętowe, które wysyłają statki swe

nie tak często. Podróżny, zamierzający udać się do miejscowości, położonej w środkowej Afryce, np. nad jeziorem Tanganyika, zmuszony jest czekać na statek, przybywający do żadanego portu, i to statek czasem mały, płynący długo, gdyż zatrzymuje się on zazwyczaj po drodze w każdym, nawet małym porcie. Następnie czeka podróżnego droga kolejną a dalej samochodem, razem prawie 2.000 kilometrów.

Podróż taka jest niewygodna, trwa długo i przy ostatecznym obliczeniu kosztów podróżny przekonywa się, że niewiele taniej go to kosztowało, aniżeli gdyby użył linii lotniczej, (mającej odloty co tydzień), którą leciałby nad Tanganyikę 7 dni, podczas gdy morzem i lądem musi zużyć do 25 dni.

Wymieniona linja lotnicza ma więc dla ruchu pasażerskiego poważne znaczenie. Służy ona jednak przede wszystkim do przewozu poczty. Nie ulega żadnej wątpliwości, że w rozwoju Afryki komunikacja lotnicza odegra pierwszorzędą rolę i ma dla czarnego lądu znaczenie epokowe.

HANDEL ZAGRANICZNY I FINANSE BRAZYLJI.

Brazylja ostrzasa się powoli z kryzysu gospodarczego. Bezrobocie poza wielkimi miastami, prawie że znikło. Osiągnięto to jednak dzięki znacznej obniżce zarobków i cen żywności. Nie należy jednak sądzić, że dawny dobrobyt powrócił. Ludność Brazylji w dalszym ciągu odczuwa skutki kryzysu światowego, ale w Brazylji kryzys nie zwiększa się, a nawet daje się odczuć pewna poprawa.

O przełamaniu kryzysu świadczy — do pewnego stopnia — bilans handlowy Brazylji za rok 1931. Wartość wywozu brazylijskiego wynosiła 3,398,000,000 milrejsów, a przywozu 1,867,000,000 milrejsów. Bilans zamyka się więc nadwyżką na korzyść Brazylji, wynoszącą 1,531,000,000 milrejsów t. j. według kursu obecnego nieco ponad 1 miliard złotych.

Jest to największa nadwyżka, jaką w ciągu lat powojennych w Brazylji uzyskano. Nie została ona jednak osiągnięta wzmoczoną produkcją i zwiększeniem wywozu Brazylji, lecz ograniczeniem zakupów zagranicą. Przemysł krajowy brazylijski tak się rozwinął w ciągu ostatnich 15 lat, że obecnie Brazylja zaspokaja już większość swych potrzeb wyrobami krajowymi, a sprowadza tylko najniezbędniejsze artykuły. Nie ustaje również w rozbudowie swego przemysłu, lecz rozwija go dalej z dużym nakładem kapitału i wysiłków, aby zupełnie uwolnić się od przywozu z zagranicy.

Głównymi produktami wywozu były:

Kawa	2 347 000 000	milr.
mięso mrożone	101 000 000	"
kakao	98 000 000	"
herwa-matte	93 000 000	"

Ten ostatni produkt budzi w nas specjalne zainteresowanie, albowiem osadnicy polscy w Paranie są jego głównymi producentami. W tym dziale produkcja kryzys silnie się zaznaczył. Parana nie sprzedała wszystkiej wyprodukowanej herwa-matte. Ponadto kolonisci otrzymali za herwę ceny znacznie niższe, aniżeli w latach poprzednich.

Ciekawe jest, że Brazylja wywiozła drzewa tylko za 20,278,000 milrejsów t. j.

zaledwie za 12 milj. zł. Zdawałoby się, że Brazylja ma niewyczerpane możliwości wywozu drzewa. Otóż takie mniemanie jest błędne. Wprawdzie Brazylja posiada olbrzymie lasy dziewicze, ale eksploatacja ich jest bardzo droga i dlatego drzewo brazylijskie nie może konkurować na rynkach obcych z drzewem np. kanadyjskim lub polskim, którego koszty obróbki w porównaniu z Brazylją są znacznie niższe.

Brazylja ma duże długi wobec zagranicy i musi coroku płacić od nich wysokie odsetki. Świetny bilans handlowy w r. ub. dał tyle nadwyżki, że Brazylja z łatwością mogłaby opłacić procenty za ten rok. Ale poprzednie lata dały nadwyżki dużo mniejsze. Brazylja nie miała wtedy obcej waluty na opłacenie zagranicy procentów i dlatego też wystarała się u zagranicznych wierzycieli o odroczenie płatności procentów na kilka lat. To właśnie moratorium przyczyniło się poważnie do zwalczania kryzysu.

W obiegu miała Brazylja w końcu marca r. b. 2,649,072,707 milrejsów. Jest to niewiele, jak na kraj tak rozległy i na prawie 40 milionową ludność, zwłaszcza że obrotu czekowego prawie tam niema. Wartość milrejsa w stosunku do złotego wynosi obecnie w kursie 60 groszy, ale siła jego nabywcza na rynku brazylijskim jest równa sile nabywczej złotego na rynku polskim. Słaba waluta również przyczynia się do zwalczania kryzysu, gdyż Brazylja z łatwością sprzedaje swe produkty.

JAWAJSKA KOLONIZACJA NA SUMATRZE.

Kryzys ekonomiczny dotknął także i wyspy Oceanu Indyjskiego i Spokojnego. Im lepiej były na które z tych wysp rozwinięte plantacje i jakiegokolwiek przemysł, obliczony na zbyt produktów na obcych rynkach, tem dotkliwiej odczuwać się daje obecnie kryzys.

Plantacje kuczuku znacznie zmniejszyły swą produkcję, zwolniono tysiące robotników. Zbiór kokosów ogromnie się zmniejszył z braku zapotrzebowania, a w dziedzinie połowu perel panuje zupełny zastój, albowiem ceny perel na miejscu tak spadły, iż nurkom nie opłaca się ich wydobywanie.

W wyjątkowo trudnym położeniu znalazła się wyspa Jawa z powodu zmniejszenia się produkcji nafty i węgla. Ludność jej jest w tak przykrem położeniu, iż obecnie wytworzyło się przekonanie, że Jawa jest przeludniona, zwłaszcza lud-

nością naplywową z wysp okolicznych, która zatrudniona była w kopalniach jawajskich.

Wobec tego władze holenderskie (Jawa jest kolonią holenderską) postanowiły nie tylko zakazać imigracji na Jawę, ale ponadto jeszcze przeprowadzić próbę skolonizowania przez Jawajczyków południowej Sumatry, gdzie ziemi jest pod dostatkiem.

POLSKIE LOKOMOTYWY W MAROKKU.

Zarząd kolei w Marokku zakupił w Polsce 12 parowozów, po które przybył na wiosnę tego roku do Gdyni parowiec, specjalnie zbudowany do przewozu lokomotyw.

Lokomotywy te odebrała w Marokku specjalna komisja, która poddała je próbie w obecności miejscowych władz administracyjnych i wojskowych. Próba wypadła doskonale, wobec czego lokomotywy polskie zostały przeznaczone do pociągów pośpiesznych, kursujących na linii Maida - Gueraif.

KILKA SŁÓW O ZAGRANICZNYCH PISMACH KOLONJALNYCH.

Wszystkie pisma kolonialne — i to bez wyjątku — wykazują od pewnego czasu dziwne ubóstwo interesujących wiadomości z terenów kolonialnych. Aby czemś zapelnąć kolumny, umieszczają informacje o blahej treści, podają wspomnienia pośmierne osób mniej lub więcej znanych, zamieszczają sprawozdania różnych przedsiębiorstw, wzmiankują o ograniczaniu produkcji w kolonjach oraz o zwalnianiu z pracy białych i czarnych pracowników, lub też powtórnie umieszczają te same wiadomości.

Czyni to wrażenie, jakgdyby różne dawniej żywotne sprawy budziły coraz to mniej zainteresowania lub też zupełnie straciły na znaczeniu i jakgdyby zamierało tamtejsze życie gospodarcze i inne z niem związane zjawiska.

Niema dwu zdań iż jest to tylko chwilowe zubożenie wywołane ogólnym przesileniem gospodarczym, które odczuwają kolonie bardzo dotkliwie. Kolonie bowiem to siła, znaczenie i poęga Europy, to przyszłość ludów europejskich, to ich naturalne rynki zbytu i źródła produktów kolonialnych, oraz teren olbrzymiej ekspansji, która bezsprzecznie rozwinię się wspaniale, gdy tylko Europa otrząśnie się z obecnej niemocy.

Zestawił FR. F. ŁYP.

KRONIKA KOLONJALNA

II-gi SEJMIK POLONJI BRAZYLJSKIEJ

W Kurytybie w stolicy Parany odbył się w dniach 14, 15 i 16 maja rb. drugi sejmik Centralnego Związku Polaków w Brazylji, skupiający wszystkie polskie organizacje społeczne i oświatowe Polaków zamieszkałych na ziemi brazylijskiej.

Otwarcie i zagajenie sejmiku zostało dokonane przez dotychczasowego prezesa zarządu dra J. Grabskiego w obecności przedstawiciela Rzplitej Polskiej i 115 delegatów, reprezentujących 183 towarzystwa oraz licznie zebranych gości.

Pierwszy dzień obrad poświęcono przemówieniom powitalnym i utworzeniu się różnych komisji.

W drugim dniu odczytano sprawozdanie Rady Nadzorczej oraz sprawozdanie

z działalności wydziałów: młodzieży, wychowania fizycznego, teatralnego, rolnego, handlowo-przemysłowego, opieki społecznej, prasowego i oświatowego.

W trzecim dniu przedyskutowano referaty. O szkolnictwie polskim w Brazylji wygłosił referat K. Lech, instruktor dla tamtejszego szkolnictwa polskiego. W referacie tym są pewne ciekawe dane, a mianowicie: obecnie jest 2 razy więcej polskich szkół i nauczycieli na terenie Brazylji, aniżeli było ich w r. 1924. Stan szkół na rok 1931 wynosił 228, nauczycieli 275, uczniów 9,405. O znaczeniu prasy polskiej na wychodźstwie, jako czynnika utrwalającym polskość, wygłosił referat redaktor ks. Palka. Referat gospodarczy o spółdzielniach i kooperatywach wygłosił Dr. Urban, apelując do zebranych

aby pieniądze polskiego kolonisty i robotnika pozostawały w polskich rękach i służyły ku dobrobytowi Polaków.

Zadaniem C. Z. P. jest skupienie w jednej centralnej organizacji wszystkich towarzystw i grup polskich, Polaków i osób pochodzenia polskiego w Brazylii, dla podniesienia poziomu i rozrostu życia kulturalnego, oświatowego i gospodarczego oraz nawiązanie ścisłego kontaktu z krajem macierzystym.

Prace więc sejmiku prowadzone były pod kątem rozwiązania tych zadań.

O sejmiku Związku korespondent kurytybski pisze następująco: „Praca była sycząca. Nowe projekty poprawki, ożywione dyskusje, niezwykła żądza pracy... Głos zabierali wszyscy: koloniści, księża robotnicy, nauczyciele, lekarze.

Nastroje i obrady nacechowane były wysokim patriotyzmem i duchem obywatelskim, oraz troską o przyszłość, podniesieniem stanu gospodarczego i oświatowego kolonji polskiej, liczącej w Brazylii 300.000 Polaków.

Do nowego zarządu weszli: Dr. J. Grabski — prezes Fr. Lachowski — wiceprezes, Fr. Szuber — II wiceprezes, Dr. E. Jaworski — skarbnik, J. Szaniawski — wiceskarbnik, ks. J. Palka — sekretarz, J. Łakiński i J. Ficiński — wicesekretarz. Rada Nadzorcza: W. Twardowski — cenzor, członkowie: J. Faucez, ks. L. Bronny, St. Piasecki, J. Wiśniewski, J. Gembarowski, A. Choiński, St. Sobczak, W. Misson i Dr. F. Urban.

Po zakończeniu obrad i wzniesieniu okrzyku na cześć Polski odśpiewano hymn narodowy i I. Brygadę.

WŁADZE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Do Prezydium Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych zostali wybrani p. p. Fr. Łyp, jako prezes, Dr. Cz. Łukaszkiewicz i Dr. A. Freyd — jako wiceprezesi, radca M. Pogorzelski, jako sekretarz i E. Ernest — jako skarbnik.

Zarząd Związku omówił na pierwszych swych posiedzeniach wytyczne do programu prac swoich na najbliższy okres. Szczegółowy program prac zostanie przygotowany na wrzesień r. b.

INSTYTUT BADAŃ MIGRACYJNO-KOLONJALNYCH.

Dnia 20 czerwca r. b. powstał w Warszawie Instytut Badań Migracyjno-Kolonjalnych. Nową placówkę zainicjowało grono działaczy emigracyjno-kolonjalnych. W czasie najbliższym ma nastąpić ukonstytuowanie władz nowopowstającej instytucji.

LIKWIDACJA URZĘDU EMIGRACYJNEGO.

Rozporządzeniem Rady Ministrów został zlikwidowany z dniem 1 lipca r. b. Urząd Emigracyjny. Agendy Urzędu przejmują: Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej. Dyrektor likwidującego się Urzędu p. B. Nakoniecznikoff, ma objąć stanowisko w Ministerstwie Pracy.

SPRAWY KOLONJALNE NA WALNYM ZJEŹDZIE LIGI.

Na Walnym Zjeździe Delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej we

Lwowie został w całości aprobowany program kolonjalny Ligi. Zarówno na Komisji Kolonjalnej, która obradowała pod przewodnictwem p. inż. Gierdziejewskiego, jak i po referatach p. p. gen. G. Orlicz-Dreszera i dr. W. Rosińskiego — Walny Zjazd Delegatów Ligi przyjął bez zmian wszystkie wnioski, wysunięte przez Zarząd Główny i przez Komisję Kolonjalną.

Z SEKRETARJATU WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Sekretariat Wydziału Kolonjalnego Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej będzie nieczynny w przeciągu lipca i sierpnia r. b. Normalne swe czynności i przyjęcia — sekretariat rozpocznie z dniem 1 września r. b.



SPÓŁKA AKCYJNA DO EKSPLOATACJI PAŃSTWOWEGO MONOPOLU ZAPAŁCZANEGO W POLSCE

Warszawa, Królewska 3

POLECA:

Nowe zapałki impregnowane:

specjalne płaskie liliputy oraz czerwone

PRZYJMUJE RÓWNIEŻ:

Zamówienia na zapałki z reklamą nabywców

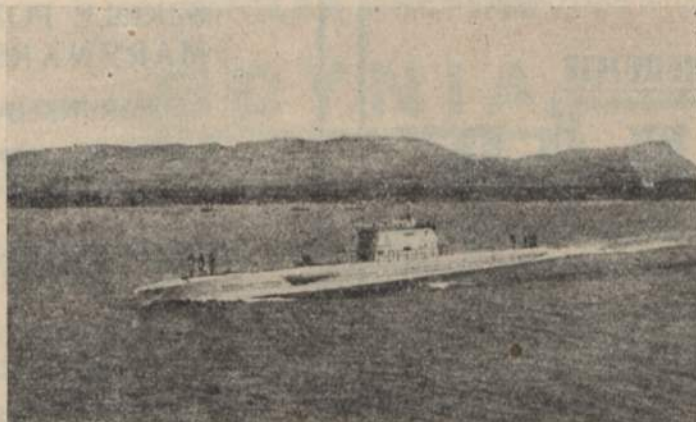
SOCIÉTÉ PROVENÇALE DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES
3 RUE DE LA BAUME PARIS

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

SCHNEIDER & C^{-IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

ARTYLERJA MORSKA.
WIEŻE. PŁYTY PAN-
CERNE. RURY TORPE-
DOWE. URZĄDZENIA
PORTOWE I WYPOSA-
ŻENIE. REZERWOARY
— DLA PLANÓW. —



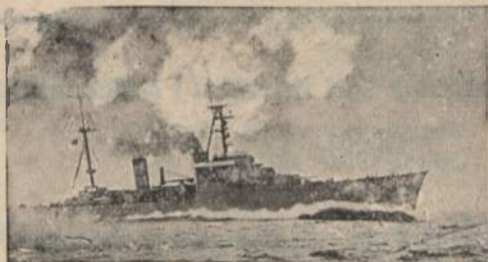
MASZYNY MORSKIE I
TURBINY. KOMPRESO-
RY POWIETRZNE, ŚRU-
BY OKRĘTOWE. MOTO-
RY ELEKTRYCZNE I
OSPRZĘT. SPECJALNE
— ODLEWY ŻELIWNE. —

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-ro i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu Schneider dla łodzi podwodnych.

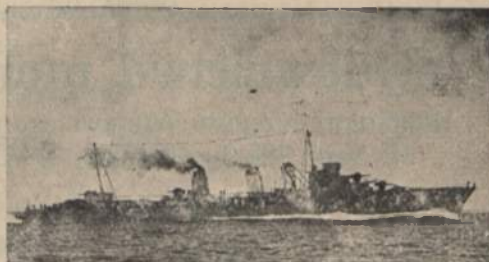
WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”



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

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

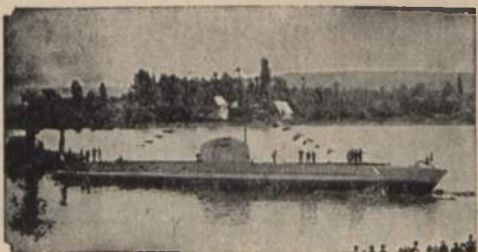


!KONTRTORPEDOWIEC „GERFAUT” (42,8 węzłów, NAJSZYBSZY W ŚWIECIE OKRĘT WOJENNY Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

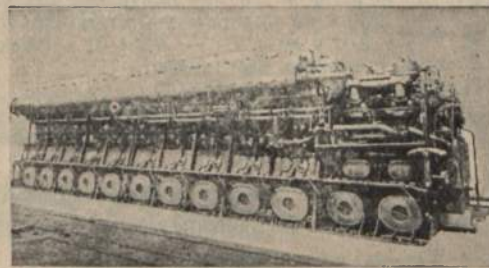
Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, 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]
55.
BOULEVARD
HAUSSMANN.
WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



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

STANOWISKO POLSKI

ZALEŻY OD JEJ UMIEJĘTNEJ POLITYKI WSCHODNIEJ

K T Ó R A W A R U N K U J E S I Ę D O -
K Ł A D N ą Z N A J O M O Ś C I ą P R Z E D M I O T U .

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

„W S C H Ó D”

JEDYNE CZASOPISMO w POLSCE POŚ-
WIĘCONE SPRAWOM BLISKIEGO
I DALEKIEGO WSCHODU.

EFEKTOWNE WYDANIE I BOGATO ILUSTRO-
WANE. Tekst w języku polskim i angielskim.

NUMERY OKAZOWE WYSYŁAMY ZA PRZE-
SŁANIEM 50 GR. ZNACZKAMI POCZT.

WARSZAWA, Miodowa 7, tel. 322-21, P.K.O. 24.627.

PRENUMERATA ROCZNA TYLKO 4 ZŁ.

PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy
SZKOLE PODCHORAŻYCH
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 18 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. por. Korytowski Karol
Zastępca redaktora naczelnego i wydawca
— kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy
Sekretarz redakcji — por. mar. Stanul Zygmunt

ADRES REDAKCJI:

TORUŃ, SZKOŁA 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. nr.
K. Bielski — Turbiny parowe	19.—
— Mechanika teoretyczna	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. maszynowych	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 loży	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	7.—
— Astronomia żeglarska	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	15.—
— Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej	3.—
R. Pieńkowski — 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. 39.802).

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

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 należy kierować pod adresem Zarządu
Głównego

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Warszawa, Nowy-Świat 35, tel. 315-88

który niezwłocznie skutecznie wy-
syłkę, za zaliczeniem pocztowym.

„ŻEGLUGA POLSKA”

SPÓŁKA AKCYJNA

G D Y N I A.

tel. adr. „Polmorsk” — Gdynia

telefony: 1030, 1031, 1032, 1033.

PRZEWÓZ TOWARÓW MASOWYCH POMIĘDZY WSZYSTKIEMI PORTAMI ŚWIATA.

Regularne tygodniowe połączenie statkami TOWAROWO-PASAŻERSKIEMI z Tallinnem, Helsingforem i Rotterdamem, oraz dwutygodniowe z Wyborgiem i Antwerpią.

Pasażerskie linje regularne pomiędzy Gdynią, Sopotami, Helem i Jastarnią, utrzymywane szybkobieżnymi salonowymi statkami.

FLOTA PRZEDSIĘBIORSTWA:

STATKI TOWAROWE:

s.s. „Niemen”	5100 T.D.W.	s.s. „Poznań”	3000 T.D.W.
„ „Wisła”	5100 „	„ „Toruń”	3000 „
„ „Warta”	4200 „	„ „Wilno”	3000 „
„ „Katowice”	3000 „	„ „Chorzów”	1350 „
„ „Kraków”	3000 „	„ „Tczew”	1020 „

STATKI TOWAROWO — PASAŻERSKIE:

s.s. „Śląsk”	1515 T.D.W.	s.s. „Cieszyn”	1515 „
--------------	-------------	----------------	--------

STATKI PASAŻERSKIE:

s.s. „Gdynia”	585 G.R.T.	s.s. „Jadwiga”	270 G.R.T.
„ „Gdańsk”	547 „	„ „Wanda”	270 „

WSZELKICH INFORMACJI UDZIELAJA:

w G D Y N I — „ŻEGLUGA POLSKA”, Sp. Akc.
Linje Regularne tel. 1031.

w G D A Ń S K U — POLSKA AGENCJA MORSKA
Elisabethwall 4, tel. 23951

w W A R S Z A W I E — Reprezentacja „ Sp. Akc. ŻEGLUGA
POLSKA

Marszałkowska 116, tel. 547-47, 547-48.



BILETY NA STATKI LINIJ REGULARNYCH



SPRZEDAJĄ:



**WAGONS-LITS-COOK,
ORBIS i FRANCOPOL.**

was. 2595/1932/7-8

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

<p>St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce Zł. 0.75</p> <p>Bronisław Sotkowski — Przemysł i handel rybny na wybrzeżu " 1.50</p> <p>J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego " 0.50</p> <p>Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb " 0.95</p> <p>M. B. Lepecki — Opis stanu Espirito Santo " 2.—</p> <p>P. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej " 2.—</p> <p>Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr. " 1.30</p> <p>H. Baglński — Zagadnienie dostępu Polski do morza " 10.—</p> <p>E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. " 0.50</p> <p>E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza " 0.50</p> <p>J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce " 1.—</p> <p>Z. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym. " 1.50</p> <p>St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej. " 1.—</p> <p>A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo " 6.50</p> <p>Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. " 0.50</p> <p>Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Baltyk " 0.50</p> <p>Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Francji. " 0.50</p> <p>Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły. " 4.—</p>	<p>Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. Zł. 0.50</p> <p>K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. " 15.—</p> <p>A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. " 0.20</p> <p>Gra towarzyska „Błtwa morska”. (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—) " 6.—</p> <p>Gra towarzyska „Blerki” dla członków L. M. i K. " 3.—</p> <p>Z. J. Tyszel — „Pod ojczyzną bandera”. " 5.—</p> <p>Wł. Nałęcz — Album morski. " 2.—</p> <p>B. Krzywielec — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie. " 1.50</p> <p>M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna. " 1.—</p> <p>Fr. F. Lyp. — Wiadomości o wysekach płaskowyżu Angoli. " 1.20</p> <p>G. Ortlez-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej. " 0.50</p> <p>H. Tetzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski. " 0.50</p> <p>W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej. " 0.50</p> <p>L. Gustowski — Na morze, Odańsk, Odynia " 2.50</p> <p>— Od Warszawy do Sahary " 4.—</p> <p>Dr. A. Jarzyna — Peru " 1.50</p> <p>Kalendarz morski 1932 r. " 2.50</p> <p>J. Rummel — Odynia port polski 1927 r. " 5.—</p> <p>S. Skarżyński — 25770 km. ponad Afryką " 6.—</p> <p>S. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce 1927 r. " 0.50</p> <p>Fr. Lyp. — Angola " 8.—</p> <p>— Brazylja " 7.—</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

<p>W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Baltyku Zł. 12.—</p> <p>K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą. " 2.50</p> <p>A. Slebenelchen i H. Strassburger — Spór o Odynię. " 15.—</p> <p>Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w płóciennej oprawie po cenie: zł. 18.—, oraz pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej.</p> <p>Widoki Odyni (serje po 9 sztuk) " 0.90</p>	<p>Prace zbiorowe pod redakcją:</p> <p>J. Borowika — Obrona Pomerza. Zł. 25.—</p> <p>— Polskie Pomorze, t. I. " 25.—</p> <p>— Przeciw propagandzie korytarzowej. " 10.—</p> <p>Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (og. akwareł Marini'a) sztuka Zł. 0.30</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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: Rocznik zł. 12.—, półrocznik 6.—, kwartalnik 3.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie
CENNIK OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/3	1/4	1/10	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	230	—	—	"
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, lub zastępca redaktora, przyjmuje w siedzibie, środy i piątki w godz. 18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Druk. Sal. Szkoła Graficzna, Warszawa ul. ks. Siemca 6. Tel. 337-72.