NAKŁAD 32.000 EGZ. CENA 1.20 ZŁ.

Wydano z dubletów Bibl. Publ. m. st. W-wy

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY" w tekście.

GDYNIA — NOWOPOWSTAŁE MIASTO PORTOWE RZECZYPOSPOLITEJ NAD BAŁTYKIEM

LUTY 1931 r. ZESZYT 2

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!

LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

103. X. XII

Czas. 25 25/1-31/2

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · I · RZECZNEJ

Nr. 2 Warszawa, luty 1931 r. Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Wolność Polski na morzu — W jedenastą rocznicę odzyskania dostępu do morza — **Inż. Henryk Bagiński;** 2. Za morza! — **Dr. W. Rosiński;** 3. Polski raid lotniczy nad morzem Śródziemnem i dookoła Afryki; 4. Na drugą półkulę (Dokończenie) — **J. K. Hordliczka;** 5. Inauguracja wieczorów dyskusyjnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej; 6. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 7. Lot transatlantycki eskadry włoskiej; 8. Karygodne zaśmiecanie języka polskiego; 9. Kronika; 10. Książki i czasopisma nadesłane; 11. Z żałobnej karty — Ś. p. Inż. Wiktor Łuczkow; 12. Dział Oficjalny L. M. i R. PIONIER KOLONJALNY: 13. Koncentrować czy rozpraszać? — **Stanisław Lorch;** 14. Szarańcza — plaga kolonij afrykańskich — **Roman Sobolewski;** 15. Z Kongo do Europy — Podróż wzdłuż francuskiego wybrzeża Afryki (Dokończenie) — **Jan Gadkowski;** 16. Przegląd Kolonjalny — **Franciszek Łyp;** 17. Kronika Kolonjalna.

43 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.

WOLNOŚĆ POLSKI NA MORZU

W JEDENASTĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA DOSTĘPU DO MORZA

Dzień 10 lutego 1931 r., jako jedenasta rocznica odzyskania dostępu Polski do morza, powinien być poświęcony przez społeczeństwo polskie rozważaniom, czy idea państwa morskiego utrwala się i jakie czekają Polskę w tej dziedzinie nowe zadania.

Ku wielkiej naszej radości rok 1930 zaznaczył się dalszym postępem w realizacji naszego dostępu do morza.

Przedewszystkiem kolej **Katowice — Gdynia** w jesieni 1930 r. została oddana do użytku na 2 głównych odcinkach na południu Katowice — Zduńska Wola i na Pomorzu na odcinku Bydgoszcz—Gdynia (p. szkic Nr. 1). Jest to już poważne ugruntowanie ciągłości naszych transportów węgla, który znalazł sobie tak poważny zbyt na rynkach skandynawskich, a przedewszystkiem Szwecji, która wzamian udziela nam cennej rudy żelaznej, idącej w odwrotnym kierunku do naszego basenu metalurgicznego na Śląsku.

Jak pilną sprawą była budowa tej kolei, świadczy o tem wciąż wzrastający wywóz przez nasze porty: Gdańsk i Gdynię. Na ogólną ilość wywozu handlu zagr. z Polski w r. 1930, wynoszącego 18.922.132 t., wywóz przez Gdańsk w tymże roku wyniósł 7.476.811 t., przez Gdynię — 2.932.658 t., razem wywóz morzem—10.409.469 t., czyli 55% całego wywozu Polski. Przywóz morzem przez Gdańsk wyniósł 778.748 t., przez Gdynię 343.034 t., razem 1.121.782 t., co w stosunku do całego przywozu do Polski w r. 1930, wynoszącego 3.571.023 t., stanowi 31,4%. Obroty towarowe morzem przez nasze porty wyniosły 11.531.251 t., co w porównaniu z ogólnym obrotem towarowym Polski z zagranicą — 22.493.155 t., stanowi 51,3%.

Udział handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski w ostatnich trzech latach przedstawiał się, jak następuje:

Rok:	Wywóz:	Przywóz:
1928	35,1%	28,7%
1929	44,0%	35,0%
1930	55,0%	31,4%

Jeżeli w przywozie zaznaczyła się zniżka obrotów towarowych morzem, to fakt ten przedewszystkiem należy przypisać jeszcze silnej konkurencji portów niemieckich: Szczecina, Hamburga, Bremy, a nawet Królewca; przeszło miljon ton towarów z Polski przewożą koleje niemieckie z tych portów. Stanowi to, wraz z reeksportem, wartość przeszło **800 miljonów złotych,** które niekorzystnie oddziaływują na nasz bilans płatniczy.

Przez Niemcy idą do Polski najbardziej cenne towary, jak bawełna, wełna i towary kolonjalne, gdyż dotychczasowa organizacja naszego handlu kolonjalnego, zrobiła jeszcze zbyt małe postępy. Kupcy korzystają z dogodnych warunków w portach niemieckich i z udogodnień taryfowych na kolejach niemieckich. W tym kierunku czujność nasza musi być wielka i z uznaniem należy podkreślić, że coraz częściej ukazują się na ten temat prace, analizujące nasze obroty towarowe przez koleje niemieckie[1]).

Organizacja handlu kolonjalnego nie jest rzeczą łatwą i wymaga długoletniego doświadczenia. Przedewszystkiem musimy kształcić młodzież w handlu kolonjalnym i dlatego utworzenie Akademji

[1]) J. Butler „Walka konkurencyjna między polskiemi, a niemieckiemi portami". Polska Gospodarcza Nr 40 z 1930 roku.

W 1204/69/8

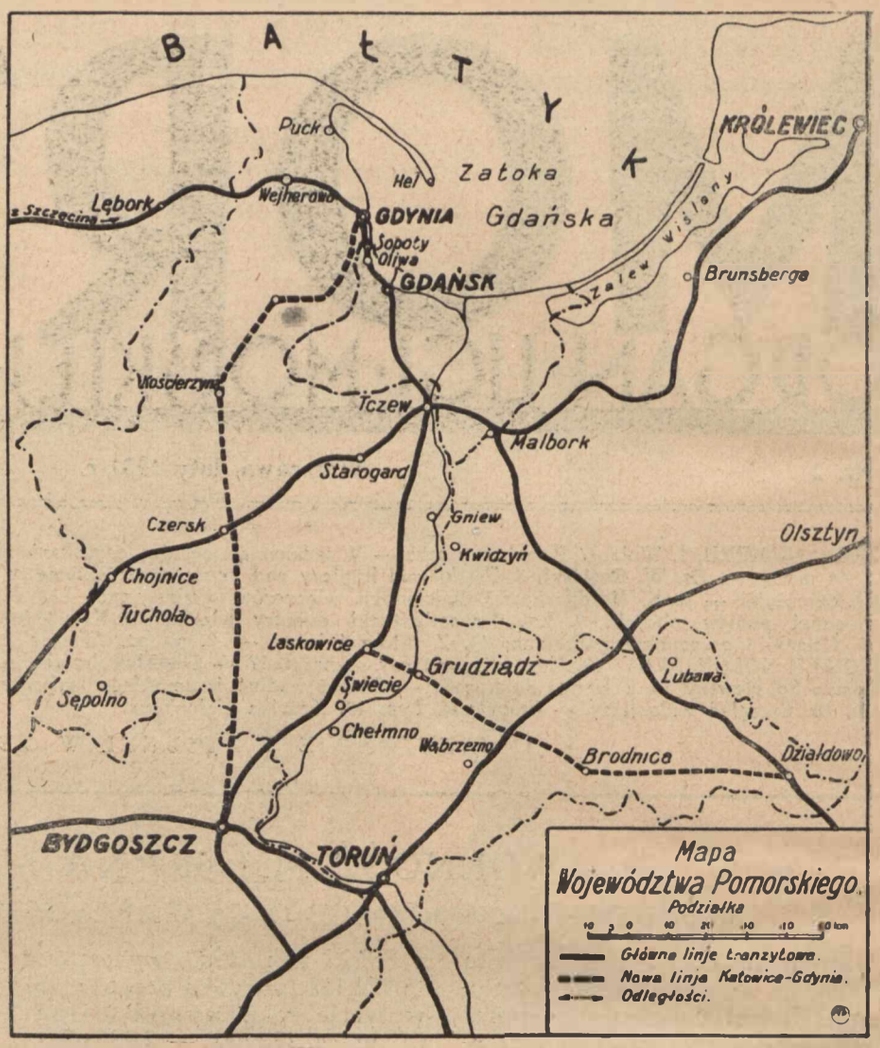
Handlowej w Gdyni, staje się pilną koniecznością.

Pomimo kryzysu gospodarczego nasz handel zagraniczny odbywa się morzem przy 55% wywozu i 31,4% przywozu, czyli 51,3% morzem, w stosunku do ogólnego obrotu.

Jest to najlepsze zadokumentowanie prawdy dziejowej, że Polska jest państwem morskiem. Całą swoją przyszłość powinna oprzeć na doskonaleniu tego handlu, jako jedynie niezależnego w stosunkach międzynarodowych.

Jeżeli Niemcy głoszą, że Pomorze Polskie jest Polsce niepotrzebne, gdyż Polska jest krajem kontynentalnym, to usamodzielnienie się handlu naszego morzem w 51,3%, jest na te zarzuty objektywną odpowiedzią. Ten wzrost będzie stały i powinien, według obliczeń[2]) wynosić 75%, a tylko 25% handlu zagranicznego powinno iść drogą lądową.

Potwierdzeniem tej stale wzrastającej tendencji są obroty morzem Polski, w porównaniu z tranzytem niemieckim przez nasze Pomorze. W tym względzie dokonał bardzo ciekawych obliczeń p. Z. Dunin-Marcinkiewicz[3]), który udowodnił na podstawie statystyki przewozów kolejowych za r. 1928 i przedstawił graficznie[4]) (rys. 2), że natężenie przewozów w kierunku do morza, jest prawie 7 razy silniejsze (10.261 tysięcy ton), aniżeli tranzytu niemieckiego (1.530 tysięcy ton) do Prus Wschodnich; z tranzytu tego należy odliczyć jeszcze z 50% na tranzyt do Rosji, który mógłby iść kolejami środkowej Polski, a nie drogą okrężną przez Prusy Wschodnie i Litwę, co stwierdza niezbicie współpracę stałą niemiecko-rosyjską i tendencyjne ob-



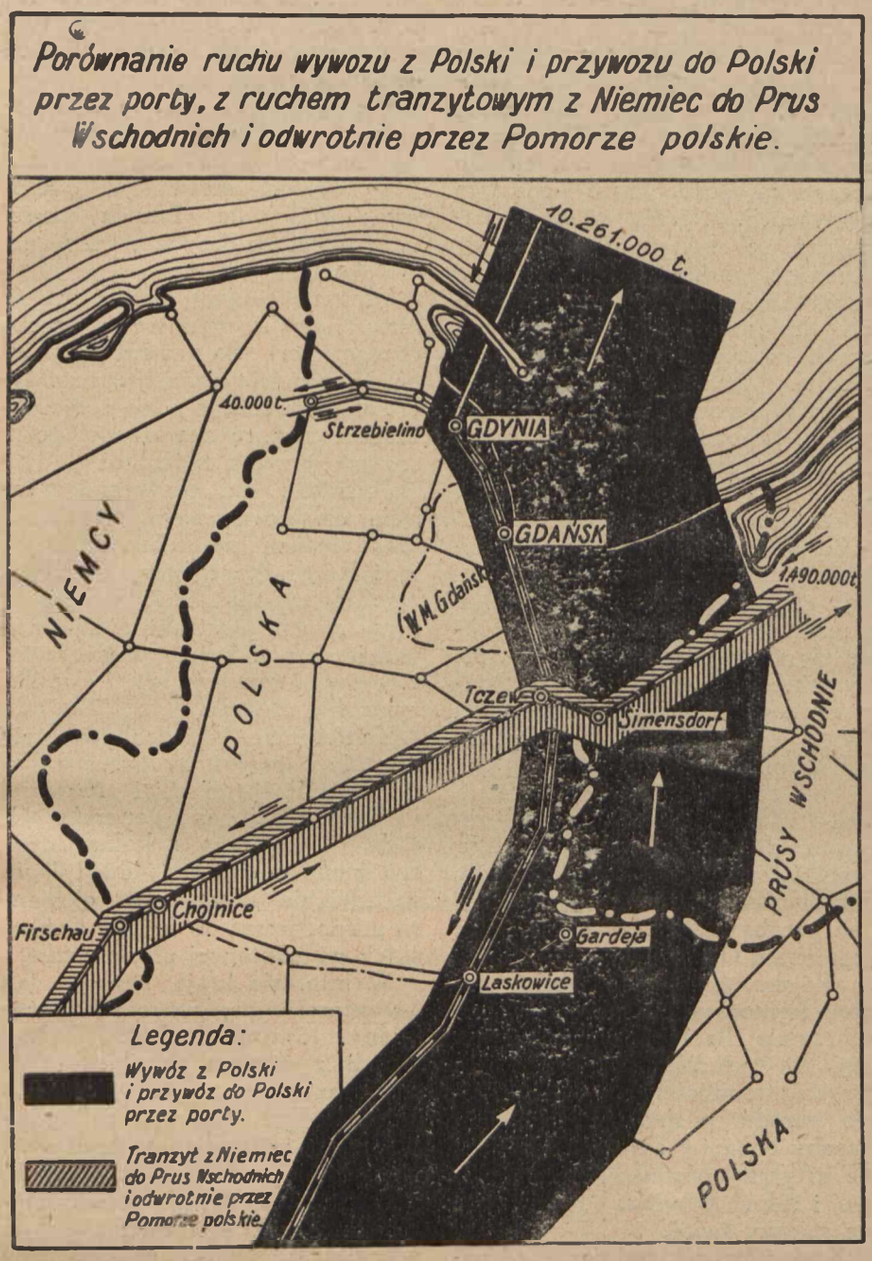
[2]) Henryk Bagiński „Zagadnienie dostępu do morza", Warszawa 1927 r.

[3]) „W sprawie znaczenia komunikacyjnego północnej części województwa Pomorskiego" Kwartalnik Statystyczny tom VII zeszyt 3, 1930 r.

[4]) Z. Dunin-Marcinkiewicz „La Pologne et son accés à la mer", Warszawa, 1930 r.

Dzisiejsza Gdynia. Nowy gmach Państwowej Szkoły Morskiej, poświęcony w dniu 8 grudnia r. ub.

niżanie stawek kolejowych na naszą niekorzyść. Po odliczeniu tego „przyjacielskiego" tranzytu sowieckiego, należy stwierdzić, że transporty polskie do morza są nie o 7 lecz o 15 razy większe, aniżeli tranzyt z Niemiec do Prus Wschodnich.



Utworzenie i rozwój naszej marynarki handlowej powiększa stale nasze obroty morzem.

Jednakże z punktu widzenia bezpieczeństwa Polski na morzu, staje się konieczne tworzenie marynarki wojennej. Jeżeli armji lądowej zawdzięczamy naszą wolność na ziemi, którą nazywamy Ojczyzną, to wolność na morzu możemy sobie zapewnić jedynie przez rozbudowę naszej floty wojennej, któraby mogła bronić od „wszelkich niespodzianek" Gdańska i Gdyni.

Każdy nowy okręt pod polską banderą, to rozszerzenie granic naszej Ojczyzny. Marynarka w czasie pokoju rozszerza nietylko nasze granice, przez wykorzystanie ogromnych obszarów mórz i oceanów, przyczyniając się do zbliżenia wszystkich narodów świata, ale przedewszystkiem powiększa nasz dobrobyt przez wzmożone obroty handlowe i stwarza moralny i fizyczny łącznik dla naszej emigracji z krajem, co z konieczności doprowadzi do utworzenia własnych kolonij. Tych życiowych potrzeb państwowych musi bronić marynarka wojenna.

Jeżeli na budowę floty wojennej składa się **czas, cierpliwość i ciągłość,** to stwierdzić należy, że naszem dążeniem powinno być w zrozumieniu utrwalenia dobrobytu szerokich mas ludności, zapewnienie przez budżet państwowy **ciągłości** w tworzeniu tej siły na morzu.

Wówczas tylko możemy odeprzeć zaborcze zakusy na naszą ziemię i wolność na morzu!

INŻ. HENRYK BAGIŃSKI.

ZA MORZA!

Zagadnienie ekspansji zamorskiej przemysłu i handlu polskiego wysuwa się niewątpliwie na plan pierwszy, jeżeli chodzi o sytuację gospodarczą Rzeczypospolitej.

Można śmiało powiedzieć, że gdyby nie import z krajów zamorskich, a właściwie z krajów zaoceanicznych, za który Polska nie posiada dostatecznych kompensat w postaci równoważącego wywozu — nasz bilans handlowy miałby stałe, zdrowe podstawy swojej aktywności. Wynika stąd konieczność bardziej niż dotychczas aktywnego zajęcia się eksportem do krajów pozaeuropejskich.

Biorąc dane statystyczne z roku 1929, widzimy, że stosunek naszego wywozu do krajów pozaeuropejskich w odniesieniu do całego wywozu Rzeczypospolitej wyrażał się zaledwie 4.7%.

Świadczy to o zbyt małem zainteresowaniu przemysłu i handlu naszego rynkami pozaeuropejskiemi. Jest to bezwzględnie błąd, który należy szybko naprawić, ponieważ przynosi on niewątpliwe szkody gospodarce narodowej naszego kraju.

W tymże samym okresie Czechosłowacja np. zdołała osiągnąć 15,8% w ogólnym swym eksporcie, jeśli chodzi o kraje pozaeuropejskie. Bilans handlowy Francji w tymże roku ułożył się w ten sposób, że na około 50 miljardów eksportu, ca 17 miljardów franków, obejmował eksport do krajów pozaeuropejskich (w tem około 9 miljardów do kolonij francuskich). Niemiecki eksport poza Europę w

roku 1929 wyniósł także kilka miljardów marek niemieckich.

Przytoczone wyżej przykłady stwierdzają, że ekspansja zaoceaniczna wielu państw europejskich prowadzona jest z korzyścią ekonomiczną dla ich gospodarstwa narodowego.

Polska, posiadająca liczną, bo 7-miljonową emigrację, rozsianą po całym świecie, ma wszelkie warunki ku temu, aby przy jej pomocy wzmóc swoje zainteresowanie zagranicznemi rynkami zbytu.

Przy umiejętnie poprowadzonej polityce gospodarczej w stosunku do obrotu handlowego między Polską, a krajami pozaeuropejskiemi możnaby bardziej zaktywizować nasz bilans handlowy z wszystkiemi niemal częściami świata i podnieść bardzo wydatnie znikomy dzisiaj procent eksportu naszego na owe rynki.

Celem ruszenia eksportu naszego na zaoceaniczne rynki zbytu w pierwszym rzędzie potrzebne jest stworzenie w kraju odpowiednich organizacyj eksportowo-importowych, zarówno handlowych, jak i finansowych.

Odpowiednie postawienie sprawy przyniosłoby Polsce korzyści podwójne. Po pierwsze wyeliminowałoby się zbędne w bezpośrednim handlu pośrednictwo, a po drugie dałoby się łatwiej uzykać kompensaty za artykuły importowane z krajów pozaeuropejskich w postaci eksportu naszego do tych krajów.

Przy odpowiedniem nastawieniu gospodarczem na terenach naszej emigracji można tam uzyskać poważne rynki zbytu na cały szereg artykułów produkcji polskiej. Emigrant polski mógłby z powodzeniem pokrywać swe zapotrzebowanie towarem, pochodzącym z Polski, do którego jest zresztą przyzwyczajony. Dzięki odpowiednim organizacjom handlowo-gospodarczym na poszczególnych terenach emigracji polskiej, szereg artykułów mógłby także przenikać i do reszty mieszkańców danych krajów.

Zagadnienie polskiej ekspansji gospodarczej na zaoceaniczne rynki zbytu powinno być — powtarzamy to raz jeszcze — brane pod kątem wyzyskania dla tego celu naszej emigracji, ponieważ dałoby to jeszcze jedną korzyść zasadniczą, tę mianowicie, że szereg dzielnych przedstawicieli naszej emigracji zdobyłby w ten sposób niezależną gospodarczo podstawę egzystencji. Należy również pamiętać, że obok korzyści indywidualnych naszych kupców na emigracji i zainteresowanego handlu krajowego, setki tysięcy naszych wychodźców za oceanem mogłoby zdobyć trwałe podstawy rozwoju ekonomicznego, produkując dla potrzeb konsumcyjnych „starego kraju" bawełnę, kawę, ryż, kauczuk i t. p. artykuły importu polskiego.

Zamiast wysyłać liczne transporty emigrantów na poniewierkę, na wysługiwanie się obcym interesom ekonomicznym, powinno się zatroszczyć o to, aby cenny materjał ludzki, jaki przedstawia nasz emigrant, skierować na drogę ekonomicznej współpracy z krajem.

Tak pojęta polityka emigracyjna, a właściwie mówiąc kolonizacyjna, da niewątpliwie dodatnie wyniki zarówno dla emigranta, jak dla kraju, w którym emigrant ten przebywa, jak wreszcie i dla jego kraju Ojczystego.

Polska, posiadając własny dostęp do morza i własne porty, oraz olbrzymie dla tego morza zaplecze, bo składające się z przeszło trzydziestomiljonowego pracowitego narodu, posiadając poza tem zasoby bogactw naturalnych, liczne artykuły produkcji przemysłowej i rolnej, powinna i musi wyjść na szerszy świat.

Kraje zamorskie stoją przed nami otworem. Musimy tylko zrobić konieczny wysiłek, aby się tam dostać.

Środków ku temu nam nie brak. Posiadamy ludzi, posiadamy artykuły wywozu, posiadamy wreszcie i wolną na świat drogę w postaci portów polskich i polskiej floty handlowej.

W miarę rozwoju naszego handlu zaoceanicznego rozwijać się będzie u nas i życie gospodarcze, a z niem razem wzrastać będzie dobrobyt całego kraju.

Potrzebna nam jest tylko świadomość, że świat nie kończy się na Europie i że utrzymywanie bezpośrednich stosunków handlowych z krajami innych części świata jest konieczne i gospodarczo niezbędne.

Głos decydujący w tej mierze mają polskie organizacje gospodarcze. Jest dla nas rzeczą pewną, że przedstawiciele naszego życia ekonomicznego zdają sobie dokładnie sprawę z ważności poruszanego przez nas tematu.

Jednakże dla skutecznego zajęcia się poruszanem przez nas zagadnieniem potrzebna jest pomoc Rządu Rzeczypospolitej. Pomoc ta wyrażać się powinna w przychylnem potraktowaniu zagadnienia pod kątem widzenia interesów gospodarczych i populacyjnych Państwa.

Konferencje, jakie odbywają się obecnie z inicjatywy prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej pana generała G. Orlicz - Oreszera, z kołami miarodajnemi postawią niewątpliwie zagadnienie naszej ekspansji gospodarczej do krajów zamorskich na właściwej płaszczyźnie.

W interesie kraju naszego, jak i w interesie międzynarodowej wymiany towarowej jest, abyśmy wyszli z naszym dorobkiem gospodarczym za morza i abyśmy bezpośrednio stamtąd zaopatrywali się w potrzebne nam surowce i artykuły produkcji tych krajów.

Oczywiście rozwój naszego handlu morskiego jest podstawowym warunkiem pomyślnego rozwoju naszej młodej floty handlowej, bez której udziału nawzajem nie może być mowy o istotnie silnem przenikaniu na rynki tych krajów, w których polskie wychodźtwo przebywa.

Dr. W. ROSIŃSKI.

POLSKI RAID LOTNICZY NAD MORZEM ŚRÓDZIEMNEM I DOOKOŁA AFRYKI

Dnia 1 lutego r. b. niemal w tajemnicy, wystartowali do raidu afrykańskiego dwaj polscy lotnicy: kpt. pil. Skarżyński Stanisław i por. obserw. inż. Andrzej Markiewicz.

Pierwszy etap niespodziewanie został usiany nieprzewidzianemi trudnościami. Fatalne warunki atmosferyczne nad pasmem Beskidów, spowodowały pierwsze przymusowe lądowanie w Krakowie i parodniową przerwę. Potem — gęste mgły nad Węgrami znowu spowodowały nieoczekiwaną przerwę w pierwszym etapie Warszawa — Belgrad. Lotnicy nasi dali dowód rzeczywiście chłodnej krwi i spokoju, nie dając się wciągnąć w złe warunki atmosferyczne, które mogłyby zadecydować negatywnie o całym raidzie. Rozumnie przeczekali atmosferyczną passę niepowodzeń. I to właśnie jest najlepszą gwarancją, że pomimo trudności, wspaniały lot zostanie dokonany. Kto bowiem potrafi trzymać na wodzy swe powietrzne, sportowe za-

Gdynia. Pomost pasażerski P. P. „Żegluga Polska" w nocy. Fot. St. Bochnig.

pędy, kto potrafi przeczekać momenty niebezpieczne i nie pozwoli wciągnąć się w hazard powietrznych niebezpieczeństw — ten pewnym krokiem zdąża do zwycięstwa.

Zresztą kpt. pil. Skarżyński jest znany w naszych kołach lotniczych ze swej rozwagi, uporu wytrwania i chłodnego męstwa. O dalszy ciąg raidu afrykańskiego możemy być spokojni.

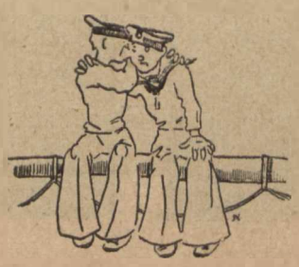
Raid został pomyślany jako propaganda polskiego przemysłu i sportu lotniczego. Obaj lotnicy wybrali się w podróż na samolocie polskiej konstrukcji „Ł. 2", skonstruowanym przez inż. Dąbrowskiego w Państwowych Zakładach Lotniczych. Samolot zaopatrzony jest w silnik Wright-Skoda o mocy 220 KM, wyprodukowany w Polskich Zakładach Skody.

Trasa raidu prowadzi z Warszawy na Ateny, Kair Khartum, Addis Abeba, Dar Es Salam, Elisabethville, Huambo, Brazzaville, Duala, Dakar, Casablanca, Paryż, Medjolan, Wiedeń — Warszawa.

Cały przelot podzielony został na 24 etapy, każdy o przeciętnej długości około 1000 klm. Ogółem przelecą lotnicy nasi dystans około 25.000 kilometrów, w ciągu około 170 godzin lotu, przy szybkości podróżnej 150 km. na godzinę. Lotnicy obliczyli, że czas potrzebny na dokonanie całkowitego przelotu wynosić będzie 44 dni, licząc już w tem niezbędne przerwy i odpoczynki.

Poszczególne etapy przedstawiają się w sposób następujący:

Etap. 1. Warszawa — Belgrad, 900 km.
„ 2. Belgrad — Ateny, 800 km.
„ 3. Ateny — Kair (przelot nad morzem długości około 400 km), 1500 km.
„ 4. Kair — Khartum (w Sudanie angielskim), 1750 km.
„ 5. Khartum — Addis Abeba (stolica Abisynji), 1100 km.
„ 6. Addis Abeba — Kiseumu, 1120 km.
„ 7. Kiseumu — Dar Es Salam (port stolicy brytyjskiej Tanganyki), 1000 km.



„ 8. Dar Es Salam — Elisabethville (stolica prowincji Katanga w Kongo belgijskiem), 1470 km.
„ 9. Elisabethville — Huambo, 1350 km.
„ 10. Huambo — Brazzaville (stolica francuskiej Afryki zwrotnikowej), 950 km.
„ 11. Brazzaville — Duala (główny port w Kamerunie francuskim), 1100 km.
„ 12. Duala — Niamey, 1300 km.
„ 13. Niamey — Bammako (stolica Sudanu francuskiego nad Nigrem), 1780 km.
„ 14. Bammako — Dakar (w Senegalu nad Atlantykiem), 1100 km.
„ 15. Dakar — Port Etienne, 800 km.
„ 16. Port Etienne — Agadir (port Atlantycki w Marokku), 1360 km.
„ 17. Agadir — Casablanca (w Marokku), 440 km.
„ 18. Casablanca — Tanger (Marokko), 310 km.
„ 19. Tanger — Perpignan (ewentualnie przez Barcelonę), 1190 km.
„ 20. Perpignan — Paryż, 850 km.
„ 21. Paryż — Marsylja, 730 km.
„ 22. Marsylja — Medjolan, 450 km.
„ 23. Medjolan — Wiedeń, 750 km.
„ 24. Wiedeń — Warszawa, 550 km.

NA DRUGĄ PÓŁKULĘ

(Dokończenie)

Po przebyciu równika, siódmego dnia podróży zbliżamy się do skalistej wyspy — Fernando Noronha, na której znajduje się kolonja przestępców kryminalnych, zsyłanych tutaj wyrokami sądów brazylijskich. Przepływamy bardzo blisko wyspy, co pozwala na zrobienie zdjęć; jest to pierwszy zwiastun kontynentu amerykańskiego. Ósmego dnia, podczas śniadania zostajemy zelektryzowani wiadomością, że zza horyzontu wyłania się ląd. Wszyscy porzucają swe miejsca i zaczyna się wyścig po schodach na górne pokłady, by zobaczyć — Amerykę, dla wielu pasażerów równoznaczną z ziemią obiecaną. Zbliżamy się do pierwszego portu brazylijskiego — Pernambuco. Naprzeciw nas wypływa pilot, w zwykłej łodzi wiosłowej, której załogę stanowi pięciu czarnych, jak heban, murzynów w wielkich, słomianych kapeluszach. Po zatrzymaniu się „Arlanza'y", pilot wdrapuje się po sznurowej drabince na pokład, by wprowadzić okręt do portu, do którego wejście z powodu mielizn i płytkości morza jest niebezpieczne, a dla okrętów dużych zupełnie niemożliwe. Łódkę okręt bierze na hol i, idąc pół parą, wpływamy powoli do sztucznie stworzonego basenu, zamkniętego łamaczami fal, przez które przelewają i rozpryskują się potężne fale oceanu.

Pernambuco, duże centrum handlowe północnej Brazylji, jest głównym i największym rynkiem cukru dla całej Ameryki Południowej. Przybijamy do brzegu, lecz z powodu kilkugodzinnego tylko zatrzymania się okrętu, możemy odbyć bardzo pobieżną wycieczkę i to tylko po dzielnicy portowej, położonej, jakby na wyspie, i łączącej się kilku mostami z miastem, które znajduje się w pewnej odległości.

Robotnikami portowymi są bez wyjątku murzyni, gdyż w tak bliskiem sąsiedztwie równika tylko oni są zdolni ciężko pracować fizycznie. Wszyscy, należący do klasy zamożniejszej, zarówno biali i czarni, noszą białe ubrania i duże słomiane kapelusze panama, lub tropikalne białe kaski korkowe.

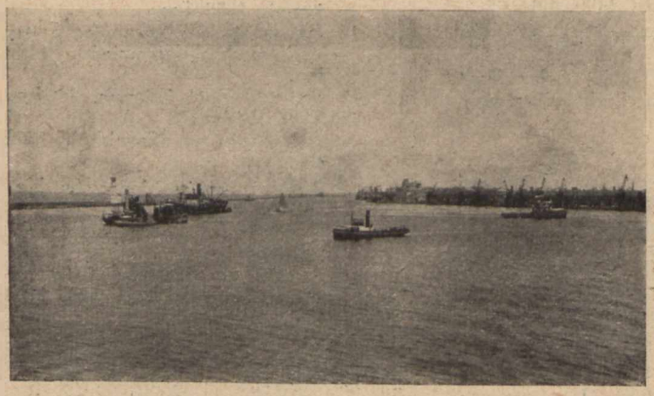
Następnego dnia, po opuszczeniu Pernambuco, zachodzimy do bardzo głęboko wrzynającej się w ląd zatoki, usianej malowniczo zgrupowanemi wysepkami, tonącemi w bujnej podzwrotnikowej roślinności, nad którą leży duży port — Bahia. Już przed wejściem do portu dowiadujemy się od oficerów okrętowych, że zatoka Bahia, co znaczy „biała", słynie z ogromnej ilości rekinów. Zwracamy więc baczną uwagę na morze wzdłuż burt okrętu i w pewnej chwili udaje się nam ujrzeć ogromne cielsko jednego z tych strasznych rabusiów morskich, przesuwające się w bardzo przezroczystej wodzie zatoki. Płynie w bliskości okrętu, zwabiony wyrzucanemi odpadkami. Postanawiamy zapolować. Po umocowaniu do odpowiedniego haka kawału surowego mięsa, wyrzucamy tę ogromną wędkę do morza zaraz po zakotwiczeniu okrętu. Po półgodzinnem oczekiwaniu, trzymający na linie rękę marynarz daje znak, winda elektryczna wyciąga wędkę i z wo-

Wyspa Fernando Noronha.

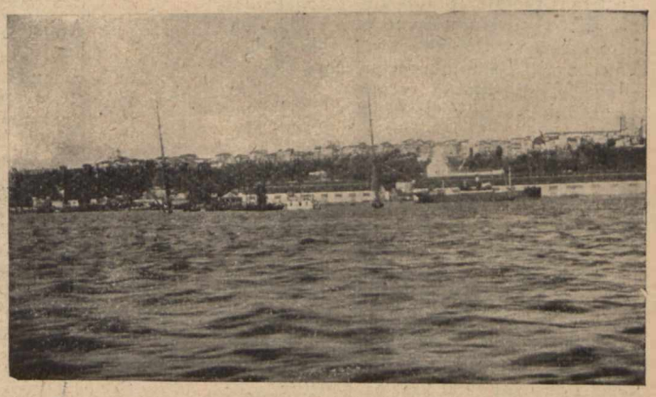
dy wyłania się... próżny hak! Rekinowi udało się pochwycić źle przymocowane mięso i uniknąć tym razem zasadzki.

Bahia jest dużym portem handlowym, eksportującym najwięcej brazylijskiego tytoniu, a specjalnie cygar. Korzystamy z kilku godzin postoju i udajemy się motorówką na brzeg. Podpływając do mola, mijamy zatopiony niedawno w porcie statek towarowy. Zatonął od zderzenia z holownikiem i obecnie tylko maszty i komin sterczą z wody. Wysiadamy na brzeg i przy pomocy specjalnej windy w kilkanaście sekund dostajemy się na poziom miasta, położonego na górze. Bahia nawskroś nowoczesne miasto, jak wszystkie miasta Ameryki, zabytków nie posiada z wyjątkiem kilku kościołów, wybudowanych za czasów pierwszych zdobywców portugalskich. Gmachy rządowe są bardzo okazałe, ulice szerokie, wysadzane drzewami; rozległe parki i skwery, porośnięte palmami, gaje trzciny bambusowej, dowodnie świadczą, że jesteśmy w kraju tropikalnym, którego mieszkańcy lubią i mogą pozwalać sobie na zbytek. Tramwajem elektrycznym przejeżdżamy miasto i docieramy do dzielnicy, zamieszkałej przez ludzi najzamożniejszych. Cudowne wille - pałacyki, położone w ogrodach, przepełnionych bujną roślinnością, niejednokrotnie z frontonami z białego marmuru, dają wyobrażenie o przepychu, jaki ukrywać muszą wewnątrz. Po zachodzie słońca podnosimy kotwicę i, wypływając z zatoki, podziwiamy oświetlenie miasta. Dla nieprzyzwyczajonych do rozrzutności, z jaką południowi Amerykanie obchodzą się ze światłem elektrycznem, robi ono wrażenie przepięknej iluminacji!

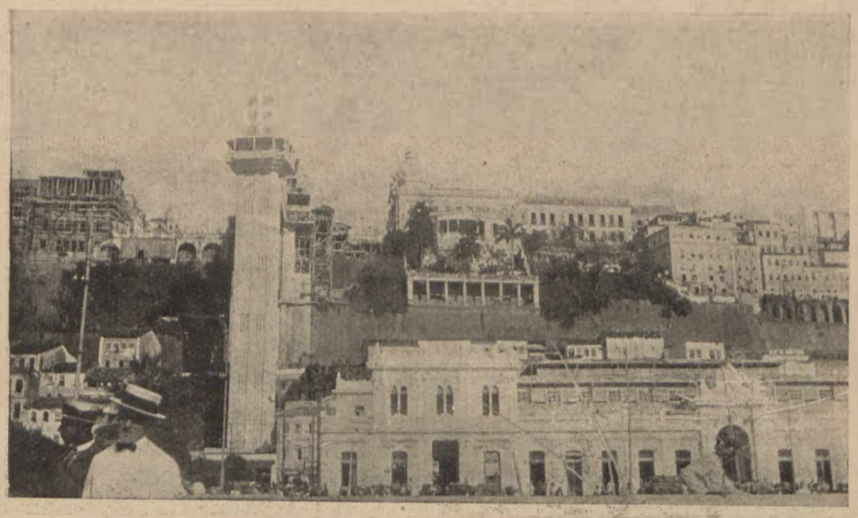
I znowu okręt nasz kołysze się łagodnie na falach oceanu. Zbliżamy się do zatoki, która jest najpiękniejszym portem naturalnym świata, a nad którą leży stolica Stanów Zjednoczonych Brazylji — Rio de Janeiro. Już kiedy statek podchodzi do zatoki, nie można oczu oderwać od malowniczych, skalistych wybrzeży, przed któremi, jakby posterunki, strzegące wejścia, rozsiane są malownicze wysepki. Wejście do portu tworzą z jednej strony: olbrzymia skała, dla swego kształtu zwana „Pao de assucor" (Głowa cukru) i stacja sygnałowa, położona na drugim brzegu. Okręt nasz, po wejściu do zatoki i przyjęciu na pokład pilota, posuwa się bardzo powoli i zbliża się do molo. Dokoła stoją na kotwicy okręty o banderach państw całego świata, oraz eskadra wojenna brazylijska, składająca się z okrętów linjowych, krążowników i torpedowców. Holowniki śpieszą z pomocą i po zwykłem ciągnięciu i pchaniu, zostajemy ustawieni wzdłuż molo, na którem stoją tłumy ludzi, spotykających krewnych i znajomych. Pozostajemy w porcie do dnia następnego, więc grupy i grupki pasażerów, czemprędzej udają się do miasta, by po tylu dniach ciągłego pobytu na wiecznie ruchomym pokładzie, móc znowu rozprostować nogi i użyć przechadzki. Przepiękna stolica Brazylji położona jest na zboczach wzgórz, nad zatoką z piętrzącemi się nad nią wysokiemi skałami, ze strzelającym w niebo szczytem „Corcovado". Trzy najpiękniejsze elementy przyrody złożyły się na krasę położenia Rio de Janeiro: morze, skały i bujna roślinność. Niedarmo Rio jest uważane za najbardziej malowniczy port świata.



Port Pernambuco w Brazylji.



Zatopiony frachtowiec w porcie Bahia



Bahia. Winda miejska, łącząca dzielnicę nadbrzeżną z resztą miasta.

Główna ulica Avenida de Rio Branco przecina Rio de Janeiro naukos i wychodzi na bulwary, położone wzdłuż zatoki. Bulwary te, odgrodzone od morza balustradą z niepolerowanego marmuru, ciągną się na przestrzeni trzech mil angielskich. Zieleńce, z szeregami fontann, chronią w cieniu swych drzew przed palącemi promieniami słońca całe rzesze odpoczywających po trudach kąpieli. Dziwnie wyglądają dla oka europejczyka barwne kostjumy i płaszcze kąpielowe na ulicach miljonowego miasta. Od strony lądu obramowanie bulwarów stanowią olbrzymie hotele i restauracje, gromadzące tysiące przyjezdnych na swych tarasach. Gmachy i budowle, podobnie jak w Bahia wspaniałe, tylko bezporównania bogatsze i okazalsze, zwracają uwagę zarówno wyszukanym stylem, jak i bardzo bogatem wykończeniem.

Santos. Stragan z ananasami na rynku.

Wieczorem miasto rozbłyska miljonami świateł. Ulice zalane są łagodnem światłem z lamp z mlecznego szkła, w kształcie kul, umieszczonych na niskich słupach betonowych.

Na najwyższym szczycie skalnym „Corcovado" budują obecnie krzyż olbrzymich rozmiarów, cały z lamp elektrycznych; oświetlony w nocy będzie robił zdaleka wrażenie zawieszonego w powietrzu. Na szczyt ten, z którego roztacza się rozległy widok na miasto, zatokę, ocean i panoramę gór, wjeżdża się kolejką, wiszącą na linach. W dnie mgliste i pochmurne, „Corcovado" kryje się w chmurach, ukazując od czasu do czasu szczyt swój ponad obłokami.

Następny port, do którego zachodzimy — to Santos, słynny, jako centrum handlu kawą. W powietrzu unosi się silny jej aromat. Idąc po ulicy, między magazynami portowemi, niejednokrotnie depcze się po rozsypanych na ziemi ziarnkach. W mieście i na rynku wszędzie magazyny, sklepy i stragany z kawą. Przez Santos wysyłają również ogromne ilości najrozmaitszych owoców, które pochodzą z miejscowych plantacyj. Ananasy, banany, pomarańcze i inne owoce, dowożone barkami, tworzą całe stosy między straganami na rynku. Okręt nasz bierze ładunek bananów i pomarańcz, które są wysyłane do Ameryki Północnej i Europy.

Miasto Santos, położone na płaskim, bagnistym brzegu zatoki, z widokiem wzgórz na dalszym planie, jest zwykłem miastem portowem. Pośrodku wznosi się jedyny pagórek, na którego szczycie stoi bardzo stary kościołek. Zbocza pagórka pokrywają plantacje bananowe.

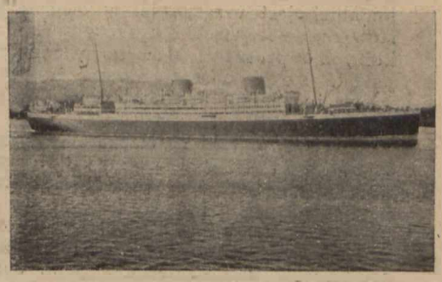
W porcie mija nas okręt towarzystwa Royal Mail „Asturias", znajdujący się w drodze powrotnej z Argentyny do Europy. Okręty, należące do tego samego towarzystwa, wymieniają między sobą powitania za pomocą flag i gwizdków.

Przy wyjściu z zatoki widzimy zatopiony przed kilku miesiącami frachtowiec niemiecki, który podczas mgły zderzył się z innym statkiem, zatonął na płytkiem miejscu i tak pozostał.

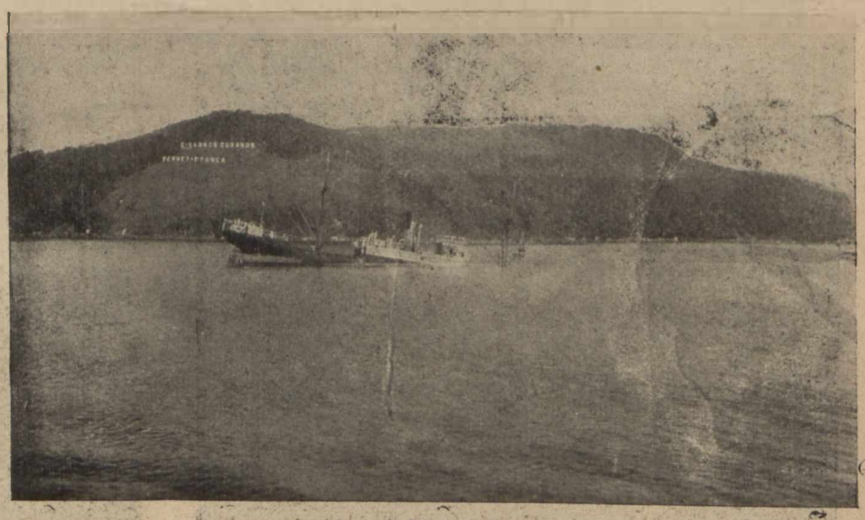
Na trzeci dzień po wyjściu z Santos dopływamy do portu Montevideo, stolicy Urugway'u, położonego przy ujściu jednej z olbrzymich rzek południowo-amerykańskiego kontynentu — La Plata. Montevideo jest ruchliwym portem morskim i stacją wodnopłatowców pocztowych, utrzymujących stałą komunikację wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej. Jako miasto stołeczne, posiada ładne gmachy rządowe, kościoły i pomniki. Poza tem zupełnie nowoczesne szerokie ulice i ładne place, niczem specjalnem nie wyróżniają się od szablonu dużych miast amerykańskich.

Z Montevideo do Buenos Aires płyniemy rzeką La Plata sto czternaście mil morskich. Szerokość La Platy przy ujściu do oceanu jest tak wielka, że, płynąc nią, nie widać brzegów i jedynie kolor wody żółto-mętny, z powodu płytkości i prądu rzeki wskazuje, że nie jesteśmy już na morzu. Dla umożliwienia ruchu większych okrętów między Montevideo i Buenos Aires, przekopano środkiem rzeki kanał, wyznaczony pływakami. Okręty muszą ściśle trzymać się wyznaczonego kursu, gdyż każde zboczenie grozi wjechaniem na mieliznę. Dopiero w pobliżu Buenos Aires rzeka zwęża się. Na jednym z brzegów widać miasto La Plata, sławne na cały świat z fabryk konserw mięsnych i chłodni, t. zw. „El frigarefico", które eksportują ogromne ilości mięsa mrożonego do Anglji i innych krajów Europy. „Arlanza", w drodze powrotnej, zabiera także ładunek mrożonego mięsa.

Późnym wieczorem dopływamy do Buenos Aires i jesteśmy oczarowani bogactwem oświetlenia portu i miasta, na które składają się zarówno zwykłe lam-



Santos. Spotkanie z motorowcem „Asturias".

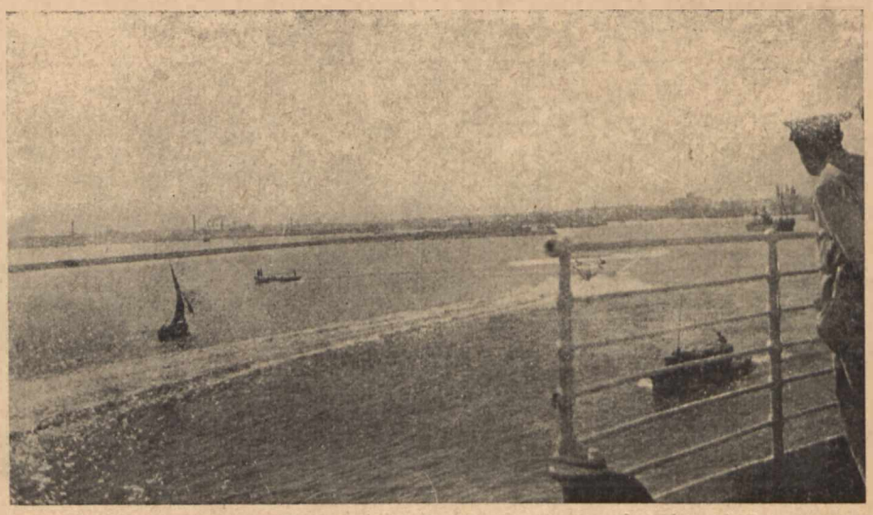


Zatopiony statek przy wejściu do portu w Santos.

py na ulicach, jak i niezliczona ilość olbrzymich reklam, mienących się różnemi kolorami. Oprócz tego kilka ruchomych reflektorów reklamowych, rzuca swe silne promienie na niebo. Miasto już zdaleka robi olbrzymie wrażenie swoim ogromem; jest ono, co do wielkości, drugiem miastem na południowej półkuli. Pomimo swej wielkości, (liczy przeszło trzy miljony mieszkańców), nie przedstawia żadnych trudności orjentacyjnych dla przybysza. Jedna z ulic przecina całe miasto i stanowi jakby kręgosłup, od którego odbiegają ulice prostopadłe, przecięte ulicami równoległemi, co tworzy szachownicę. Ulice, jak na miasto nowożytne, są bardzo wąskie, zato t. zw. „Avenida", t. j. aleje są bardzo szerokie, wysadzane drzewami. Największa i najładniejsza, położona w samem centrum miasta, Avenida de Mayo, jest tej szerokości, że po trzy rzędy samochodów jadą w każdą stronę.

Argentyńczycy lubują się w stawianiu pomników, to też jest ich w Buenos Aires duża ilość, między innemi godny uwagi jest pomnik Kolumba, zwróconego twarzą na północo-wschód, a więc ku Europie, skąd przybył przed wiekami, odkrywając olbrzymi ląd Ameryki.

Buenos Aires posiada bardzo dużo parków, skwerów, i bulwarów o przepięknej i bardzo urozmaiconej roślinności.



Montevideo. Start hydroplanu pocztowego w porcie.

W jednym z parków rośnie gatunek drzewa, o którem lud argentyński opowiada legendę: kto z młodych prześpi pod drzewem noc podczas pełni księżyca, zobaczy we śnie przeznaczoną mu dziewczynę. W jednej z dzielnic miasta położony jest ogromny ogród zoologiczny, posiadający wszelkie okazy fauny całego świata i flory Ameryki Południowej.

Po krótkim pobycie w Buenos Aires wsiadamy na okręt, udający się w podróż powrotną do Europy.

J. K. HORDLICZKA.
kpt. mar. rez.

INAUGURACJA WIECZORÓW DYSKUSYJNYCH LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Jednem z zadań, zakreślonych sobie przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jest urządzanie w okresie zimowym, wieczorów dyskusyjnych, na których zaproszeni goście będą mogli zapoznać się z poszczególnemi fragmentami zagadnień, realizowanych przez Ligę.

Pierwszym takim wieczorem dyskusyjnym było zebranie w dniu 30 stycznia r. b. w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, na którem nestor polskich podróżników i pionierów kolonjalnych, towarzysz wyprawy Szolca - Rogozińskiego do Kamerunu, prof. Janikowski wygłosił niezmiernie interesujący odczyt o dziejach tej wyprawy i o zajęciu Kamerunu przez Niemców.

Obszerne streszczenie tego wykładu podamy w następnym numerze „Morza". Tutaj podkreślimy tylko, że odczytowi przysłuchiwało się z wielkiem zaciekawieniem około 80 zaproszonych osób, które obdarzyły prelegenta na zakończenie odczytu długo niemilknącemi oklaskami.

Za stołem prezydjalnym obok prelegenta zasiedli przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. p.: pułk. Stefan Strzemieński i kpt. Mieczysław Fularski, który zagaił wieczór dyskusyjny krótkiem przemówieniem, podkreślając dążenia Ligi, a następnie po odczycie otworzył dyskusję.

Rozpoczął dyskusję płk. Henryk Bagiński, autor znanej pracy „Zagadnienie dostępu Polski do morza" i innych, który podkreślił znaczenie handlu morskiego dla rozwoju gospodarczego naszego Państwa, wskazując jednocześnie na to, że tylko oparcie naszego handlu morskiego o handel kolonjalny, o handel z rozrzuconemi po całym świecie skupiskami polskiej emigracji, — da mu trwałe podstawy rozwojowe. Do prowadzenia zaś takiego handlu potrzebne są zastępy wykształconych, fachowych handlowców, których dziś w Polsce niema, a którzyby byli obeznani ze wszystkiemi arkanami handlu kolonjalnego. To też mówca rzuca obecnie inicjatywę utworzenia na wybrzeżu w Gdyni akademji handlowej imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego, której słuchacze w

Odczyt p. prof. Janikowskiego w sali konferencyjnej Min. Przem. i Handlu.

P. prof. Janikowski w otoczeniu organizatorów wieczoru.
Fot. W. Złakowski.

obliczu naszej pracy na wybrzeżu uczyliby się, jak należy wyjść z naszym handlem na morze i do krajów zamorskich.

Następnie w dyskusji zabierali głos p p.: Henryk Tetzlaff, redaktor „Morza" i kpt. Teodor Cybulski, sekretarz generalny Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wyjaśnień i uzupełnień swego odczytu udzielił p. prof. Janikowski.

P. kpt. M. Fularski, zamykając wieczór dyskusyjny, zaznaczył, w odpowiedzi na poruszony przez płk. Bagińskiego projekt utworzenia akademji handlowej imienia Marszałka Piłsudskiego w Gdyni, że istnieje konieczność stworzenia specjalnej wyższej uczelni, któraby przygotowywała fachowców, nietylko do zagadnień handlu zamorskiego, ale także dla bardzo różnorodnych i wymagających specjalnego wykształcenia spraw, związanych z istniejącą już obecnie działalnością kolonizacyjno-osadniczą i przyszłą wielką akcją kolonjalną.

Zagadnieniom tym nie będą w stanie podołać ad hoc, sporadycznie organizowane kursy.

Sprawa utworzenia wyższej uczelni handlowej w Gdyni spotka się niewątpliwie z poparciem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jak również innych pokrewnych instytucyj społecznych, zainteresowanych w realizacji projektu płk. Bagińskiego.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

FRANCJA.

Krążowniki. Stocznia marynarki wojennej w Brest buduje nowy krążownik o wyporności 10.000 ton, typu t. zw. waszyngtońskiego. Krążownik ten nazwany będzie „Algérie". Będzie on nieco różnił się od krążowników tego typu, wybudowanych dla marynarki francuskiej poprzednio. Szybkość konstrukcyjna nowego okrętu wynosić ma tylko 32 węzły. Dzięki uzyskanej w ten sposób oszczędności na wadze mechanizmów, okręt uzyska większe zabezpieczenie przed skutkami ognia okrętów nieprzyjacielskich. Będzie on wyposażony w pancerz grubości od 90 do 140 mm. Cechami charakterystycznemi nowego okrętu będą: jeden komin, jeden wysoki maszt, składający się z trzech części, w przedniej części okrętu, jedna katapulta i jeden ciągły pokład. Uzbrojenie jego będzie stanowiło osiem dział o kalibrze 20.2 cm., zgrupowanych po dwa w czterech wieżach pancernych, osiem dział przeciwlotniczych o kalibrze 10 cm., osiem dział automatycznych o kalibrze 3,7 cm., wreszcie sześć aparatów torpedowych 53,3 cm.

Ze szkolnictwa. W technicznych szkołach marynarki wprowadzono, jako obowiązkowe przedmioty nauczania, metodykę pracy przemysłowej i księgowość.

STANY ZJEDNOCZONE.

Katapulty okrętowe. Sześć nowych krążowników o wyporności 10.000 ton należących do klasy „Augusta", otrzymują po dwie katapulty do samolotów, ustawione między kominami, oraz wyposażone zostają w 6 samolotów każdy. Na okrętach floty amerykańskiej ustawiono dotychczas 60 katapult. W samoloty wyposażono 37 okrętów wojennych. Personel lotniczy marynarki składa się z 843 oficerów i z 11.642 szeregowych, w tem jest 693 pilotów.

HOLANDJA.

Budżet marynarki. Parlament holenderski przyznał dodatkowe kredyty dla marynarki wojennej. Kredyty na budowę nowych okrętów wojennych zostały powiększone o 770.000 guldenów. Z sumy tej przypada 250.000 guldenów, jako pierwsza rata kosztów budowy nowego krążownika o wyporności 5.000 ton, który wejdzie w skład floty wschodnio-indyjskiej, oraz 520.000 guldenów, jako pierwsza rata za kanonierkę, także przeznaczoną do służby na wodach wschodnio-indyjskich.

NORWEGJA.

Z życia floty norweskiej. Kierownictwo marynarki wojennej zamierza przystąpić do budowy nowego stawiacza min, które jednocześnie ma służyć, jako okręt szkolny. Wyporność nowego okrętu wynosić ma 1.700 ton. Uzbrojenie składać się ma z kilku dział o kalibrze 12 cm., z jednego działa przeciwlotniczego i z dwóch aparatów torpedowych o średnicy 431 mm. Okręt ma zabierać ze sobą 280 min. Szybkość jego wynosić będzie 20 węzłów.

PORTUGALJA.

Program morski. Pierwsza część programu morskiego, przedłożonego radzie ministrów do zatwierdzenia, obejmuje następujące jednostki: 1 mały krążownik, 2 awizo I klasy, 4 awizo II kl., 6 kontrtorpedowców, 4 łodzie podwodne, 2 kanonierki, 1 lotniskowiec, 2 okręty strażnicze, samoloty, torpedy, miny i amunicja armatnia. Budowa tych jednostek podzielona będzie na dwa okresy. W ciągu pierwszego, trzyletniego okresu mają być wybudowane: 2 awizo I kl. o wyporności 2.000 ton, 2 awizo II kl. o wyporności 1.000 ton, 4 kontrtorpedowce o wyporności 1.400 wzgl. 1.500 ton, 2 łodzie podwodne o wyporności 700 wzgl. 800 ton, 1 lotniskowiec dla 12 samolotów i 2 okręty strażnicze.

CHINY.

Angielska misja morska. „Morning Post" donosi, że stosownie do angielsko-chińskiego układu morskiego, zawartego w czerwcu 1929 roku, wyjechała do Chin angielska misja morska, która ma być ciałem doradczem dla chińskiego ministerstwa marynarki w pracach nad modernizacją i reorganizacją chińskiej floty wojennej. Na czele misji stanął komandor Baillie-Grohman.

LOT TRANSATLANTYCKI ESKADRY WŁOSKIEJ

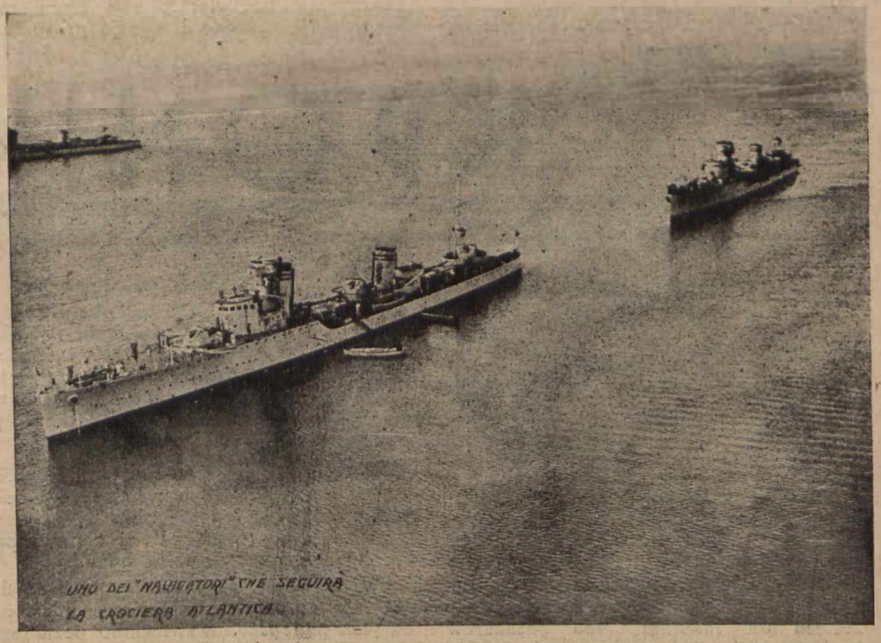
Lotnictwo włoskie od kilku lat przeprowadza szereg doświadczeń na wielką skalę. W roku 1928 został dokonany pierwszy raid 3.000-kilometrowy z udziałem 61 wodnopłatowców lekkich do Hiszpanji i Francji. W roku 1929 zorganizowano raid 5.000-kilometrowy z udziałem 35 ciężkich wodnopłatowców. Trasa lotu szła przez Grecję, Turcję, Bułgarję, Rumunję i Rosję.

Tego roku dokonano przelotu przez Atlantyk, pomiędzy trzema kontynentami: Europą, Afryką i Ameryką, na przestrzeni przeszło 10.000 kilometrów z udziałem 12 dużych wodnopłatowców do bombardowania morskiego.

Od r. 1922 do dnia dzisiejszego Atlantyk południowy został przebyty dwanaście razy, zawsze jednak przez pojedyńcze aparaty (z czego 3 aparaty włoskie).

Lot zespołowy nosi charakter odmienny, ma on bowiem do pokonania większe trudności. Przelot nad oceanem 12 samolotów w formacji, na przestrzeni 3 tysięcy kilometrów, w okolicach, odznaczających się gwałtownemi zmianami atmosferycznemi, bez punktów oparcia, wymaga ze strony załóg wielkich zdolności i wyszkolenia fachowego.

Zespół składał się z 4 eskadr wodnopłatowców „S. 55", po trzy aparaty w



Na trasie lotu przez Atlantyk patrolowały włoskie okręty wojenne, których zadaniem było niesienie pomocy aparatom, zmuszonym do opuszczenia się na ocean.

każdej eskadrze, które otrzymały nazwy: „czarnej", „białej", „czerwonej" i „zielonej".

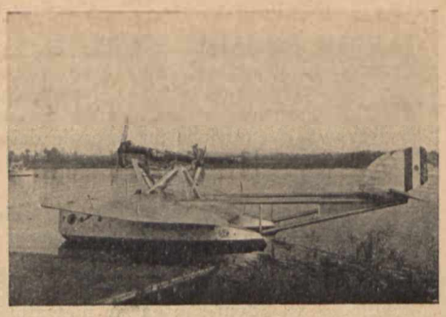
Droga z Włoch do Rio de Janeiro została podzielona na następujące etapy:

Orbetello — Kartagena	1200 klm.	7 g	30 m
Kartagena Kenitra—	700 „	4 „	30 „
Kenitra — Villa Cisneros-	1600 „	10 „	30 „
Villa Cisneros — Bolama-	1500 „	9 „	30 „
Bolama Porto Natal—	3000 „	18 „	00 „
Porto Natal—Bahia—	1000 „	6 „	30 „
Bahia Rio de Janeiro	1350 „	8 „	30 „
Razem—	10.350 klm.	65 godz.	

Załogę każdego aparatu stanowiły 4 osoby: 2 pilotów, radjotelegrafista i mechanik. Kabiny załogi mieściły się w pływakach. Na całym aparacie rozmieszczono zbiorniki paliwa, pojemności 5420 litrów. Aparat z pełnym ładunkiem ważył około 10.000 kilogramów. Na przodzie lewej łodzi mieściła się radjostacja do radjotelegrafji i radjotelefonji wszelkich długości fali. Przy pełnem obciążeniu szybkość płatowców wynosiła około 170 km./godz., zużycie benzyny około 1.16 kg. na kilometr.

Dnia 17 grudnia o godzinie 7.45 eskadra wystartowała z Orbetello do lotu do Kartageny. Po pięciu godzinach lotu wodnopłatowce przelatywały już nad wyspami Balearskiemi, napotykając w tych okolicach na gwałtowną burzę. 8 maszyn przybyło do Los Alcazares (Kartagena) w oznaczonym czasie. Pozostałe cztery i dwie maszyny zapasowe opuściły się na wodę w Baia Rio na wyspie Majorca.

Następne etapy, do Kenitra — Villa Cisneros — Bolama odbyły się bez wypadków. Przy odlocie z Bolama jeden z wodnopłatowców musiał opuścić się na morze z powodów jeszcze niewyjaśnionych; przy opuszczaniu się prawy pływak został strzaskany, zabijając na miejscu mechanika. Drugi aparat po dziesięciu minutach lotu, zmuszony był opuścić się na morze. Krótkie spięcie spowodowało pożar: w płomieniach zginęła cała załoga. Jeden z aparatów, zmuszony do opuszczenia się na morze po dłuższym locie został przyholowany przez włoski okręt wojenny do wyspy Fernando Norohna, czwarty został uszkodzony w pobliżu wybrzeży Brazylji, po przeholowaniu go na morzu na przestrzeni 1400 km. Reszta przybyła do Porto Natal, przeleciawszy 3000 km. w 17 godzin i 30 minut.



Jeden z hydroplanów „S. 55", które brały udział w locie.

Lot do Bahia i Rio de Janeiro dalszych większych wypadków nie pociągnął.

Koszt raidu nie przewyższył 3 milj. lirów, a to dzięki temu, że wiele firm dostarczyło smary, benzynę i t. p. bezinteresownie, kierując się zarówno względami patrjotycznemi, jak i chęcią reklamy.

W czasie przelotu nad Atlantykiem krążyła na szlaku lotu eskadra krążowników włoskich, których zadaniem było niesienie ewentualnej pomocy aparatom, zmuszonym do opuszczenia się na ocean.

Karygodne zaśmiecanie języka polskiego

W zeszycie styczniowym „Poradnika Językowego" w dziale „Curiosa' znajdujemy następującą notatkę:

„Okrętowa polszczyzna. Nikt nie będzie usiłował twierdzić, że towarzystwa transportowe morskie nie zarabiają sum bajecznych na emigracji za morze polskich wychodźców. To też wiele tych towarzystw pootwierało swe biura, reklamuje się szeroko i wydaje prospekty bogato ilustrowane, zachęcające do jazdy okrętami danego towarzystwa, jako najtańszemi i najdogodniejszemi.

Wydane dla Polaków prospekty te, rzecz prosta, drukowane są po polsku. Zresztą do niedawna, bo za czasów rządów najeźdźczych, o tem nie myślały towarzystwa okrętowe. Wydawały swe broszury po angielsku, niemiecku i rosyjsku. Obecnie jednak drukują je po polsku. Zupełnie słusznie, ale mielibyśmy prawo chyba żądać, by ta polszczyzna przypominała nieco nasz język rodzinny, a nie litwacki żargon. Tymczasem leży przed nami ozdobnie wydany prospekt jednego z większych towarzystw okrętowych, posiadającego w Warszawie biuro i t. p. Czytamy tam (pisownia oryginału zachowana. — Red.):

„Uprzejme wygody, Bezpieczność, Skorość. Okręt „Pojedyńczej Kajuty" klasy „522" nowy olej-palący. Mało mniejszy niż znakomity „535's", ale ze wszystkiemi dogodnościami i wygodami, które zrobili te nowe olej-palące okręty faworytami. Jest on ścisłym współzawodnikiem okrętu George Washington co się tyczy do popularnej łaski"...

„Kajuty Trzeciej Klasy są urządzone dla dogodzenia dwóch, cztyrech lub sześciu osób.."

„Regularne odjazdy z Danzigu, Bremena, Londyna..."

„Roztropne ajenty oficjalne spotkają pasażerów na warsztacie okrętowem..."

„Pasażerowie, które zachowują dyetetyczne przykazania będą mieć do ich usług szczególnego koszer-kucharza..."

I tak dalej.

Menu na okręcie jest obfite. Ale trudno je zrozumieć. W rozdziale zatytułowanym „Przykładna Karta Jedzenia" znajdujemy bowiem takie potrawy:

„Zmieszane Jajka ze Słoniną, Chłodna Szynka, Pumpernikel, Rosół Mięsowy, Styla Farmerów, Gotowany Lupacz, Pierś Mięsowa, Dobierane Chłodne Cięcie" i t. d.

Przytoczone wyżej urywki świadczą chyba dostatecznie o niesłychanem lekceważeniu towarzystwa dla języka narodu, którego pieniędzmi towarzystwo to bynajmniej nie pogardza i zgarnia je chętnie. Gdzie znalazło sobie „Polaka", który te haniebne bzdury napisał?"

KRONIKA

GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY W GDYNI W GRUDNIU.

W miesiącu grudniu r. ub. zawinęły do portu 182 statki o pojemności 169.204 ton rej. netto, przywożąc 21.654 ton towarów i 276 pasażerów (w listopadzie: 192 statki o poj. 170.202 t. r. n., 34.146 ton towarów i 345 pasażerów). Ładunek przywieziony składał się z 17.737 ton złomu żelaznego, 3.250 rudy, 214 ton bawełny i 453 ton drobnicy.

Opuściło port 181 statków o pojemności 170.044 ton rej. netto, wywożąc 291.066 ton ładunku i 788 pasażerów (w listopadzie: 193 statki o poj. 167.019 t. r. n., 253.219 ton ładunku i 1.375 pasażerów). Na ładunek wywieziony złożyły się: węgiel eksportowy 226.551 t., węgiel bunkrowy 11.510 t., koks 1.430 t., cukier 4.387 t., bekony 3.298 t., wytłoki buraczane 1.885 t., zboże 1407 t., mąka ryżowa 842 t., oraz w mniejszych ilościach: drzewo, nasiona, ryż łuszczony, makuchy, masło, jaja, szynki, drób bity i siarczan amonu.

Obrót ogólny wyniósł w grudniu 363 statki o poj. 339.248 t. r. n., 1064 pasażerów i 312.720 ton ładunku.

Spadek przywozu należy zapisać na karb rud i nawozów sztucznych.

W wywozie eksport węgla wzrósł, zapowiedzi przytem na dalsze miesiące są jeszcze lepsze. Wywieziono poza tem spore ilości cukru. Eksport zboża, drzewa i innych produktów — na poziomie średnim.

REORGANIZACJA ZARZĄDU PORTU W GDYNI.

W „Monitorze Polskim" z dn. 27 stycznia 1931 r. Nr. 21, poz. 37, ogłoszone zostały 2 rozporządzenia: jedno Ministra Przemysłu i Handlu, drugie Rady Ministrów. Na podstawie tych rozporządzeń, dn. 4 lutego r. b. przeprowadzona została reorganizacja gdyńskich władz portowych.

Podstawą nowej organizacji jest przedewszystkiem zlanie się w jedno dwóch dotychczas samodzielnych urzędów portowych: Urzędu Morskiego i Zarządu Budowy Portu, z których drugi budował baseny, nadbrzeża, drogi w porcie, oraz uzgadniał z koleją inwestycje kolejowe, pierwszy zaś uskuteczniał pozostałe inwestycje (magazyny, dźwi-

gi, budynki wszelkiego rodzaju etc.), a poza tem administrował portem i prowadził jego eksploatację. Przy nowej organizacji Zarząd Budowy Portu wchodzi do Urzędu Morskiego jako Wydział Budowy Portu.

Drugim istotnym momentem, uwzględnionym przy reorganizacji, jest przelanie na Urząd Morski w Gdyni niektórych kompetencyj Departamentu Morskiego Min. Przem. i Handlu i przeniesienie w związku z tem z Warszawy do Gdyni niektórych agend tego Departamentu, a przedewszystkiem Biura Projektów Budowy i Inwestycyj Portowych.

Wreszcie trzecim zasadniczem założeniem przeprowadzonej reformy jest ścisłe rozdzielenie w ramach Urzędu Morskiego trzech różnorodnych funkcyj, przez Urząd ten pełnionych. Urząd Morski w Gdyni jest mianowicie nietylko zarządcą portu gdyńskiego, lecz poza tem zarządcą pozostałego wybrzeża morskiego, wreszcie urzędem żeglarskim (rejestracja i kontrola statków morskich, karty żeglarskie, hydrografja etc.). Wszystkie te trzy funkcje dotąd były pełnione przez te same agendy Urzędu Morskiego. Obecnie są one ściśle rozdzielone.

Jako oddzielna jednostka administracyjna w ramach Urzędu Morskiego zostaje utworzony Zarząd Portu Gdyńskiego, dzielący się na 2 działy: Handlowy i Techniczny.

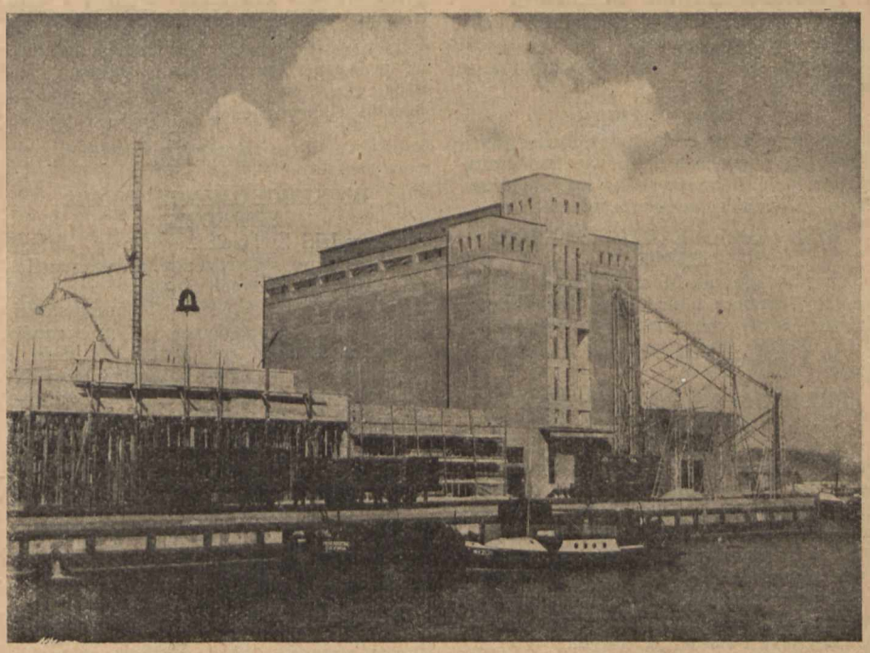
ROZPORZĄDZENIE O RUCHU STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

W Nr. 30 „Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego" ukazało się rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o przepisach portowych i o ruchu statków w porcie gdyńskim. Regulamin obejmuje całokształt spraw życia portowego, a więc określa dokładnie granice portu, władze portowe, warunki przebywania na terenach portowych, warunki bezpieczeństwa i policji portowej. Ponadto reguluje dokładnie ruch statków na wodach portowych i na redzie, określa jakie sygnały mają być podawane w razie niebezpieczeństwa, zaraźliwej choroby lub wypadków i t. p. Wydanie powyższych przepisów odpowiada wysoce potrzebom organizacyjnym portu gdyńskiego.

POŁĄCZENIE GDYNI Z ZATOKĄ MEKSYKAŃSKĄ.

Norweskie towarzystwo żeglugowe „Wilhelm Wilhelmsen" z Oslo i szwedzkie „Swedish America Mexico Line" z Goteborga uruchomiły od Nowego Roku stałą i regularną komunikację między Gdynią i portami Stanów Zjednoczonych, leżącemi nad zatoką Meksykańską (Galveston, Houston i Nowy Orlean) i Atlantykiem u nasady półwyspu Floryda (Savannah). Przewiduje się zawijanie statków obu towarzystw do Gdyni, co dwa tygodnie, przyczem w razie małej ilości ładunków z Gdyni lub do Gdyni, towary będą dowożone drogą łamaną, lecz za opłatą taką, jak przy dowozie bezpośrednim Towarzystwa stawiają na tę linję 7 statków, w tem 4, należące do „Wilhelm Wilhelmsen", i 3, stanowiące własność „Swedish America Mexico Line". Rozkład jazdy na pierwsze półrocze r. b. przewiduje przybycie.

1. s.s. „Toronto"	w dniu 6.II
2. s.s. „Stureholm"	w dniu 5.III
3. s.s. „Tortugas"	w dn. 21.III
4. s.s. „Vasaholm"	w dniu 1.IV
5. s.s. „Toledo"	w dn. 19.IV
6. nazwa będzie podana później	w dniu 2.V



Gdynia. Nowy gmach olejarni.

Uruchomienie wspomnianej linji ma duże znaczenie dla bezpośredniego przywozu dwóch masowych artykułów z nad zatoki Maksykańskiej, mianowicie bawełny i tytoniu.

ROZKŁAD JAZDY STATKÓW P.B.T.O.

„Polsko - Brytyjskie T-wo Okrętowe" wypuściło prospekt z rozkładami jazdy swych statków na pierwszy kwartał r. b.

W prospekcie figurują wszystkie cztery parowce Towarzystwa, utrzymujące regularną, tygodniową komunikację pasażersko - towarową pomiędzy Gdynią — Gdańskiem a Londynem i Hull.

Ceny biletów: do Londynu I kl. 430 zł., — II kl. 365 zł., — III kl. 280 zł. Powrotne bilety I kl. 735 zł., II kl. 640 zł. III kl. 490 zł.

Podróż okrężna z zatrzymaniem się statku w Londynie (3 — 4 dni) — I kl. 645 zł., — II kl. 515 zł.

Ceny obejmują również koszt wyżywienia.

BUDOWA NOWEGO MAGAZYNU W GDYNI.

Została zdecydowana budowa w porcie gdyńskim jeszcze jednego magazynu na drobnicę.

Będzie to największy magazyn w Gdyni; jego powierzchnia będzie miała 12.000 metrów sześciennych.

SŁUŻBA RADJOWA W PORTACH I NA WODACH TERYTORJALNYCH POLSKICH.

Rozporządzeniem Ministrów: Poczt i Telegrafów, Spr. Wojsk., Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji z dn. 8 października 1930 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 87, poz. 682) została unormowana służba radjowa stacyj radjowych w portach (wojennych i handlowych) tudzież na i nad wodami terytorjalnemi polskiemi.

ZE ZWIĄZKU OFICERÓW MAR. HANDL.

W dniu 12 lutego odbyło się w Gdyni Walne Zebranie Związku Oficerów Marynarki Handlowej, na którem uchwalono nowy statut, oraz dokonano wyboru władz.

Do Zarządu weszli pp.: K. Ryncki — prezes, B. Tarchalski — wice-prezes, Z. Cedro — sekretarz i skarbnik, W. Zagrodzki, J. Kostrowicki — członkowie.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Bramińskiego, Jezierskiego i W. Fedorowicza.

Poza tem uchwalono nadać godność członka honorowego p. kpt. Tadeuszowi Ziółkowskiemu, komandorowi pilotów w Gdańsku.

SPOLSZCZENIE ZAŁÓG P. T. T. O.

W dniu 13 stycznia r. b. parowiec „Pułaski" należący do Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego, wyruszył do New Yorku z całkowitą załogą polską, pod dowództwem kapitana M. Stankiewicza.

Kapitan Stankiewicz dowodził poprzednio statkiem szkolnym „Lwów", par., „Niemen" i par. „Premjer".

NOWY KAPITAN STATKU Z POŚRÓD ABSOLWENTÓW SZKOŁY MORSKIEJ

W ostatnich dniach stycznia opuścił port gdyński parowiec „Robur III" (2.817 ton) prowadzony przez kapitana Bogdana Gawęckiego, absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej z r. 1924.

P. B. Gawęcki jest czwartym zkolei kapitanem statku z pośród absolwentów tej Szkoły. Trzej poprzedni są kapitanami na statkach następujących: Z. Deyczakowski — „Robór VI" (3200 ton), S. Ciundziewicki — „Chorzów" (1.500 ton) i L. Rusiecki — „Niemen" (5.146 ton).

Ostatni odbywa obecnie podróż z Barry Dock w Anglji do Colon (Urugwaj), przyczem po drodze zawinie na Maderę, gdzie zamelduje się Panu Marszałkowi Piłsudskiemu.

PIERWSZY ŁADUNEK ŚLEDZI MROŻONYCH.

W dniu 22 stycznia nadszedł do portu norweski statek „Alecto", z ładunkiem 5.500 skrzyń mrożonych śledzi, z których 2.300 skrzyń przeładowano bezpośrednio do wagonów celem wysłania do kraju, resztę zaś 3.200 skrzyń złożono na skład, zaopatrzony w instalację chłodniczą. Jest to pierwszy ładunek śledzi i jeżeli próba wypadnie pomyślnie, eksporterzy norwescy zapowiedzieli stały transport śledzi przez Gdynię.

SUROWCE DLA OLEJARNI.

W styczniu zaczęły nadchodzić pierwsze transporty surowców dla Clejarni Gdyńskiej, która będzie uruchomiona w najbliższym czasie.

POLSKIE DŹWIGI.

Na nabrzeżu Polskiem portu gdyńskiego są obecnie montowane 2 półtoratonowe dźwigi bramowe, wykonane przez firmę K. Rudzki w Warszawie.

ROZSZERZENIE DZIAŁALNOŚCI PAM'a.

Polska Agencja Morska, znana na wybrzeżu firma maklerska, przyjęła z dniem 10 stycznia r. b. przedstawicielstwo „Polsko Bryyjskiego T-wa Okrętowego" w Gdańsku.

PRZYGOTOWANIE DO SEZONU WYCIECZEK.

Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska" opracował już plan wycieczek po Bałtyku statkami „Gdańsk" i „Gdynia". W okresie przedsezonowym w maju i czerwcu, statki te mogą być wynajęte zbiorowym wycieczkom na warunkach ulgowych.

Po informacje należy zgłaszać się już obecnie do Wydziału Pasażerskiego P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni.

BUDOWA SZOSY PUCK — HEL.

Ministerstwo Robót Publicznych rozpatruje plan techniczny i trasę nowej szosy, która biec będzie od Pucka wzdłuż półwyspu helskiego. O budowę tej drogi komunikacyjnej czyniły starania w województwie pomorskiem i w Ministerstwie Robót Publicznych gminy kilku miejscowości półwyspu. Gminy, przez których tereny przebiegać ma trasa szosy, uchwaliły udzielić bezpłatnie potrzebnego pasa ziemi. Budowa rozpocząć się ma już w połowie marca r. b. Przypuszczalny koszt budowy wyniesie około 2 i pół milj. zł. Szosa posiadać będzie 31 klm. długości i przebiegać będzie przez Jastarnię, obok nowej stacji kolejowej Jurata i dalej aż do samego Helu. Przy budowie szosy znajdzie zarudnienie około tysiąca robotników.

TRUDNOŚCI STOCZNI KLAWITTER.

Istniejąca w Gdańsku od stu lat zgórą stocznia Klawittera popadła w stan niewypłacalności. Powodem jej było ryzykowne przyjęcie zamówienia z długoterminowym kredytem od Sowietów, którego stocznia zresztą nie mogła wykonać. Zebranie wierzycieli stoczni zabiega o gwarancję senatu na kwotę 250.000 guldenów, ażeby zapobiec zupełnej likwidacji przedsiębiorstwa. Zwolniono już pozostałych 700 robotników. Personel stoczni przejmują stocznia Schichau oraz Stocznia Gdańska.

WYPUSZCZENIE ZNACZONYCH ŁOSOSI I PSTRĄGÓW.

Podobnie, jak w latach ubiegłych, wypuściła Pracownia Rybacka Państwowego Instytutu Naukowego Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy do rzek (Brdy i Wisły) oraz do Bałyku znaczną ilość znaczonych łososi i pstrągów dla badań nad wędrówkami ryb oraz ich tempem wzrostu. Ryby są oznaczone sześciokątną srebną oksydowaną (ciemną) blaszką umieszczoną na druciku pod pierwszym promieniem płetwy grzbietowej. Na płytce wyryta jest litera „Ł" oraz numer porządkowy (u łososi) względnie numer porządkowy i litera „T" (u pstrągów). Osoby, któreby złowiły tak oznaczone ryby, względnie dowiedziały się o ich złowieniu, prosi się usilnie o nadesłanie ryby wraz z znaczkiem jakoteż podaniem miejsca i daty połowu do Pracowni Rybackiej P. I. N. G. W. w Bydgoszczy, plac Zacisze 8, która prócz wartości mięsa rybiego według cen dziennych, opłaca jeszcze premje w wysokości 7 złotych.

SZWECJA.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ SZWEDZKI.

Szwedzki Związek Żeglugowy ogłosił ostatnio dane statystyczne, dotyczące ilości unieruchomionych statków pod banderą szwedzką. Dane te obejmują statki, pędzone siłą maszynową o pojemności najmniej 300 ton rej. brutto. W dniu 1 stycznia r. b. statków takich w szwedzkiej marynarce handlowej było unieruchomionych 96 o łącznej pojemności 131.055 ton rej. brutto. Unieruchomione statki pod względem swej wielkości przedstawiają się, jak następuje:

Pojemność statków ton rej. brutto	Ilość unieruchomionych statków
300 do 1.000	34
1.000 „ 2.000	49
2.000 „ 3.000	8
3.000 „ 4.000	2
4.000 „ 5.000	2
ponad 5.000	1

Jak wynika z powyższego zestawienia, kryzys w żegludze dotyka w pierwszym rzędzie statki o mniejszej pojemności.

NORWEGJA.

NORWESKA FLOTA HANDLOWA NA POCZĄTKU ROKU 1931.

Tymczasowe dane statystyczne, ogłoszone niedawno, podają, że flota handlowa Norwegji w dniu 1 stycznia r. b. składała się z 3953 jednostek o łącznej pojemności 3.884.039 ton rej. brutto. W skład jej wchodziło:

1.990 parowców	o 2.401.151	t. r. b.
1.782 motorowce	o 1.467.828	„
i 181 żaglowców	o 15.060	„

FINLANDJA.

ZAKUPIENIE SZKOLNEGO ŻAGLOWCA.

Rząd fiński zakupił w Niemczech 3-masztowy żaglowiec „Oldenburg", który ma być przeznaczony na okręt szkolny marynarki wojennej. Żaglowiec ten posiada wymiary następujące: długość 82,8 mtr., szerokość 12.4 mtr., zanurzenie 6.6 mtr. i wyporność 2259 ton. Okręt ma być przystosowany do pomieszczenia 200 oficerów i uczniów szkoły oficerskiej. Zakończenie przeróbki przewidywane jest na wiosnę roku przyszłego.

NIEMCY.

BANKRUCTWO ZNANEJ SZCZECIŃSKIEJ FIRMY ŻEGLUGOWEJ

W prasie szczecińskiej z dnia 19 stycznia r. b. ukazał się komunikat znanego na Bałtyku przedsiębiorstwa żeglugowego „Emil R. Retzlaff" o treści mniej więcej następującej:

„W związku z katastrofalnym stanem żeglugi zmuszone jest przedsiębiorstwo „Emil R. Retzlaff" prosić wszystkich swoich wierzycieli o przyznanie mu do dnia 31 grudnia 1931 r. bezprocentowego moratorjum. Firma Retzlaff sądzi, że zdoła w tym terminie zaspokoić w całości pretensje swoich wierzycieli".

Pogłoski o trudnościach finansowych przedsiębiorstwa „Emil R. Retzlaff" kursowały w Szczecinie już od paru miesięcy. Upadłości przedsiębiorstwa spodziewano się już od dość dawna. Obecnie pogłoski te znalazły swe potwierdzenie. Firma wprawdzie formalnie wypłat nie zawiesiła, faktycznie jednak przestała już honorować swe zobowiązania.

Czy wierzyciele firmy „E. R. Retzlaff zgodzą się na udzielenie takiego moratorjum, zdecydować ma ogólne zebranie tych wierzycieli.

Przedsiębiorstwo „Emil R. Retzlaff" należy do największych na Bałtyku amatorów, uprawiających t. zw. żeglugę dziką. Upadek jego jest bardzo znamienny dla stosunków, jakie wytworzyły się ostatnio w żegludzie morskiej. Przedsiębiorstwo rozporządza tonażem o łącznej pojemności 52.237 ton rej. brutto i zatrudnia około 550 osób.

W związku z upadłością firmy E. R. Retzlaff wytworzyła się ciężka sytuacja także dla stoczni „Ostseewerft" w Szczecinie, której znaczna większość udziałów, bo 90% należy do upadłej firmy. Stocznia ta uzyskała w roku ub. od magistratu m. Szczecina pożyczkę hipoteczną w wysokości 300.000 mk. Upadłość firmy E. R. Retzlaff może pociągnąć za sobą także bankructwo tej stoczni.

RÓŻNE.

SEJMIK ŻEGLARSKI.

W dniu 8 lutego obradował w Warszawie sejmik żeglarski pod przewodnictwem p. M. Marka.

W wyniku obrad do władz Polskiego Związku Żeglarskiego zostali wybrani pp.: A. Aleksandrowicz — prezes, mjr. Osinski i Rosner — wiceprezesi, P. Bomas, R. Potkański, Trzetrzewiński, K. Lange, Z. Lisicka, F. Trzepałko, Pankiewicz, K. Dembowski — członkowie.

Na sejmiku było reprezentowane 11 klubów i sekcyi żeglarskich.

WYSTAWA MORSKA WE LWOWIE.

W niedzielę dnia 15 lutego, w gmachu Miejskiego Muzeum Przemysłu Artystycznego we Lwowie, owarta została wystawa p. t. „Polskie morze i Gdańsk w grafice i w literaturze XVI do XX w."

Wystawa ta urządzona została staraniem Muzeum Narodowego im. Króla Jana III, Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz Lwowskiego Komitetu Floty Narodowej.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

P. Inż. Jerzy Dickman — Ostrowiec Kielecki. — Adres Związku Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej — Gdynia, P. P. „Żegluga Polska", p. Fedorowicz.

P. Fr. Podlak — Niedźwiedź, pow. Ostrzeszowski. Nadesłane prace do druku nie nadają się. Za życzenia dziękujemy. Numer okazowy wysłaliśmy.

P. Halina Sz. — Warszawa. — Dotychczas kobiety do służby czysto marynarskiej nie są przyjmowane, przedewszystkiem ze względu na specjalnie ciężkie warunki pracy. Przyjmowane są natomiast na statki pasażerskie, jako pielęgniarki, służba kabinowa lub t. p. „Zwykłym, najzwyklejszym majtkiem" miałoby ochotę zostać prawdopodobnie wiele pań, jednak muszą poprzestać na sporcie żeglarskim, który w Polsce uprawiany jest na rzekach, jeziorach i morzu.

P. Bohdan H. — Ostrowiec Kielecki. Za projekt i wyrazy sympatji dla „Morza" uprzejmie dziękujemy. Jak mógł Pan już ostatnio stwierdzić, okładka odpowiada życzeniom Pana. Wiersza p. t. „Magistrala" — drukować nie będziemy.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE.

Bolesław Bator — **„Na progu nowej ery"** — Odbitka z kwartalnika „Sprawy obce", zesz. V. — Warszawa, 1930 — Stron 36.

Ukazała się w druku niezwykle ciekawa praca. Autor jej, znany nie od dziś badacz zagadnień demograficznych, napisał bardzo interesujące studjum o ruchach ludnościowych na kuli ziemskiej, o zmianach, jakie pod tym względem nastąpiły po wstrząsach wojennych, ze szczególnem uwzględnieniem zagadnień przyrostu ludności w odrodzonem państwie Polskiem. Niewielka objętościowo książka jest wynikiem — jak widać z jej treści — gruntownych i obnajbardziej zasadnicze przejawy przeszernych studjów i omawia wszystkie obrażeń, jakie występują obecnie i wystąpią jeszcze jaskrawiej w przyszłości w stosunkach demograficznych na kuli ziemskiej.

Myślą przewodnią pracy D-ra Batora jest wykazanie, na tle przemian zachodzących powoli, lecz stale, w układzie sił ludnościowych w Europie, że już w niedalekiej przyszłości nastąpi zmiana korzystna dla Polski w stosunku liczby jej ludności do liczby mieszkańców Niemiec, dziś przygniatających swą przewagą liczebną każdy naród europejski zosobna.

Niemcy są obecnie u szczytu swej przewagi fizycznej. Kiedy bowiem ogólna liczba mężczyzn w wieku od 20 do 39 lat wynosi we Francji 6 miljonów, w Polsce zaś około 5 miljonów, to Niemców w tym wieku jest obecnie ponad 10 miljonów. Niemcy zdają sobie dobrze z tego sprawę i stąd się bierze ich wyzywająca postawa na gruncie międzynarodowym. Na tem tle nabiera także właściwego wyrazu pojednawczość innych narodów. Ale na podstawie gruntownego przestudjowania tematu Dr. Bator stwierdza jednocześnie, że już za lat parę nastąpi gwałtowne załamanie się sił fizycznych Niemiec. Z chwilą, kiedy w życie zacznie wchodzić nowe pokolenie, urodzone w czasie wojny, a wynoszące niewiele ponad połowę dzisiejszego kontygentu, a jednocześnie będzie się stale powiększała liczba starców, ustępujących z życia, wówczas zaznaczy się gwałtowny ubytek sił fizycznych narodu niemieckiego. Pierwsze objawy ubytku młodzieży ukażą się — jak twierdzi Dr. Bator — już w r. 1931, w całej pełni zaś wystąpią około 1936 r. „Wówczas dla wszyskich stanie się wiadome, że w losach Niemiec nadeszła nowa era, okres bezwzględnego upadku sił fizycznych, która zacznie się nagłem załamaniem i potrwa bardzo długo".

„Oto jest przyczyna — stwierdza autor — dla której Niemcy, czując się u szczytu swoich sił, śpieszą się ze swojemi pretensjami z tem większą nerwowością, że wkrótce zacznie się schyłek świetności, poczem stopniowo będzie zwiększał się kontrast między ambicjami coraz potężniejszej masy starców a topniejącym zastępem młodego pokolenia".

Tymczasem w pokoleniu, urodzonem po 1915 r. Polska będzie niewiele słabsza od Niemiec. Nie bez znaczenia jest także fakt, że o ile w chwili odbudowania Polski kraj nasz przedstawiał prawdziwą „mozaikę etnograficzną dość kolorową" to obecnie „Polska wraca do składu etnograficznego, jaki panował na tych ziemiach przed rozbiorami, zmiany zaś dokonane pod rządami obecnemi znikają ze świata równocześnie z żyjącem obecnie pokoleniem".

Polska przechodzi poza tem doniosłe zmiany w strukturze wewnętrznej swojej ludności. Przygniatająca większość ludności naszego kraju, to ludność wiejska. Stosunek ten, w przeciwstawieniu do stosunków zachodnio - europejskich —prawdopodobnie w bliskiej przyszłości nie zmieni się. Te horoskopy, które napełniają pesymizmem społeczeństwa zachodnio - europejskie, a które wynikają z przeżywanego kryzysu gospodarstwa kapitalistycznego, Polski dotyczą w daleko mniejszym stopniu, niż krajów, będących czynnym objektem tego gospodarstwa.

Autor kończy swą pracę stwierdzeniem:

„Nowa era historyczna zapowiada w Polsce zupełnie inne zmiany, aniżeli te, które wywołują obecnie niepokój i pesymizm na zachodzie Europy. Odbywające się obecnie przeobrazenie prowadzi w Polsce do stałej równowagi etnograficznej i wzmocni tem lepiej pozycję Rzeczypospolitej w stosunku do sąsiadów, im szybciej będą ocenione wszelkie wynikające stąd konsekwencje".

Bardzo pouczająca i ciekawa książka. Winna znaleźć się w ręku tych wszystkich, ktorym nie obca jest troska o przyszłość naszego, z takim nieraz trudem stawiającego pierwsze swe samodzielne kroki Państwa.

Henryk Tetzlaff.

Połączenia wodne z morzem.

O ile zagadnienie morskie uzyskało wśrod społeczeństwa polskiego takie zrozumienie, na jakie zasługuje, o tyle sprawa naszych wewnętrznych dróg wodnych jest w olbrzymiej większości wypadków niedoceniana, a nawet i nierozumiana przez ogół. Praca inż. Mierzyńskiego ma właśnie na celu wyjaśnić przeciętnemu czytelnikowi, interesującemu się naszą przyszłością polityczną i ekonomiczną, to wielkie znaczenie, jakie posiadają wewnętrzne drogi wodne. Autor, znany działacz w tej dziedzinie wykazuje dowodnie, jakie zalety komunikacja wodna ma przed komunikacją lądową; do zalet tych należą: mniejsze koszty przewozowe i inwestycyjne oraz utrzymania i dostępność traktu wodnego dla wszystkich. Następnie, podkreśla inż Mierzyński doskonałe położenie komunikacyjne, jakie zajmuje względem naszego państwa główna arterja wodna, Wisła. Wreszcie, uwypukla autor podstawowe znaczenie naszych wewnętrznych dróg wodnych, mianowicie, że stanowią one wielkie szlaki, łączące nas z morzem. Całość ilustruje obfity materjał statystyczny oraz bardzo dobrze wykonane dwie mapki.

Praca inż. Mierzyńskiego była drukowana poprzednio w „Kronice o Polskiem Morzu"; obecnie ukazała się w odbitce, co daje możność jej większego rozpowszechnienia a tem samem większego rozpropagowania znaczenia wewnętrznych dróg wodnych.

Inż. W. Hubert.

Juljusz Bobrownicki — **„O racjonalną organizację polskiego rybołówstwa morskiego"** — Nakładem Instytutu Szerzenia Praktycznej Wiedzy Przemysłowej — Warszawa, 1930 — Str 16.

Zdzisław Kowalewski — **„Zwycięzcy"** — Warszawa — Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 1 zł.

Artur Oppman (Or-Ot) — **„Śpiewy historyczne"** — Warszawa, 1930 — Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy. Cena 1 zł.

Włodzimierz Kulmatycki — **„O szkole rybackiej"** — Nakładem „Przeglądu Rybackiego" — Warszawa, 1931 — Stron 15.

Włodzimierz Kulmatycki — **„Ryby i turbiny"** — Puławy, 1930 — Nakładem Państw. Instytutu Nauk. Gospodarstwa Wiejskiego w Puławach Stron 83. Szereg ilustracyj i tablica w tekście.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY.

Ś. p. Inż. Wiktor Łuczkow.

W dniu 29 grudnia 1930 r. zmarł śmiercią tragiczną śp. Wiktor Łuczkow, członek Zarządu Sosnowieckiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, członek Rady Okręgowej L.M. i K. w Katowicach, założyciel Oddziału Ligi w Mysłowicach i czynny członek wielu innych organizacyj. Niestrudzony

Ś. p. Inż. Wiktor Łuczkow.

bojownik idei morza, znakomity znawca zagadnień wodnych, cały swój wolny czas ofiarnie poświęcał pracy propagandowej, organizując odczyty i pogadanki z tej dziedziny, dzięki czemu przyczyniał się w wysokim stopniu do zrozumienia i pogłębienia w naszem społeczeństwie ważności spraw, związanych z posiadaniem morza. Tracąc w zmarłym jednego ze swych najgorliwszych członków, w pełnem uznaniu Jego zasług na tem polu — składamy hołd Jego pamięci!

DZIAŁ OFICJALNY L·M i R·Z·

STOWARZYSZENIE PRZYJACIÓŁ LIGI W PARYŻU

W miesiącu styczniu powstało w Paryżu Stowarzyszenie Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Oficjalna jego nazwa brzmi: „Stowarzyszenie Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Paryżu".

Stowarzyszenie ma na celu propagandę polskich spraw morskich i kolonjalnych wśród społeczeństwa francuskiego, oraz wśród emigracji polskiej we Francji. Stosownie do uchwał, powziętych na zebraniu organizacyjnem Stowaszenia — ma ono oprzeć swą działalność całkowicie na współpracy z naszą Organizacją.

Na zebraniu organizacyjnem przyjaciół wygłosił Prezes Zarządu Głównego Ligi Pan Generał Dreszer obszerny referat o programie morskim, rzecznym i kolonjalnym Ligi Morskiej, apelując do zebranych o dołożenie wszelkich starań, aby nowopowstająca Organizacja spełniła pokładane w niej nadzieje.

Po krótkiej dyskusji wybrano tymczasowy Zarząd Stowarzyszenia. Prezesem wybrany został jednomyślnie p. płk. Błeszyński, wiceprezesami pp. Dr. Konopiński i major Łubieński, sekretarzem p. Sławiński, skarbnikiem p. Dyr. Lisiewicz, oraz członkami Zarządu pp. Nałęcz - Korzeniowski i kpt. Ridiger.

Nowoobrany Zarząd podzielił swe prace między dwie Sekcje — francuską i emigracyjną. Pierwsza ma za zadanie utrzymywanie łączności z pokrewnemi Lidze organizacjami francuskiemi, oraz wybitniejszymi działaczami kolonjalnymi francuskimi, oraz kolonjalną i morską prasą francuską, a druga ma za zadanie propagowanie haseł naszych wśród szerokich warstw wychodźtwa polskiego we Francji i w polskiej prasie emigracyjnej na terenie francuskim. Pozatem Zarząd Stowarzyszenia utrzymywać będzie kontakt między Ligą a władzami polskiemi we Francji.

Sekcja francuska ukonstytuowała się w składzie pp.: red. Wacław Budzyński, Dr. Romin, Czaplicki, Sławiński, Żebrowski; sekcja emigracyjna zaś w składzie pp.: red. Włoszczewski, Delinikajtis, Cmela, Dr.Konopiński i in.

Pierwsza ze spraw, jaką się zajęło nowozorganizowane Stowarzyszenie — jest sprawa udzielenia Lidze stoiska na Międzynarodowej Wystawie Kolonjalnej w 1931 roku w Paryżu.

Nowej, bratniej naszej Organizacji życzymy jak najpomyślniejszej pracy.

W. R.

WYSTAWA „POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA".

W kwietniu r. b. Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej organizuje w Warszawie na terenie Doliny Szwajcarskiej wystawę propagandową pod nazwą „Polskie Morze i Ziemia Pomorska", mającą na celu popularyzację spraw morskich i pomorskich wśród jaknajszerszych sfer naszego społeczeństwa. Do Komitetu Honorowego wystawy zaproszone zostały wybitne osobistości sfer rządowych i społecznych, powołano również do współpracy cały szereg znanych fachowców, tak że wystawa zapowiada się wyjątkowo interesująco.

Bliższe informacje w biurze wystawy, ul. Nowy-Świat 35, III p., tel 315-63, Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Kurs szkutnictwa i modelarstwa dla młodzieży, zorganizowany staraniem Okręgu Warszawskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

KURSY SZKUTNICTWA W WARSZAWIE.

Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej celem szerzenia wśród młodzieży szkolnej propagandy żeglarstwa i zamiłowania do morza, zorganizował międzyszkolny Kurs Szkutnictwa (modelarstwo) z następującym programem:

Teorja.

1. Budownictwo statków: a. żaglówki rzeczne, b. żaglówki morskie, c. okręty wojenne.
2. Żeglarstwo (nawigacja).
3. Wiedza morska.

Zajęcia praktyczne.

1. Budowa modeli wszystkich wyżej wymienionych typów.
2. Budowa kajaków i żaglówek rzecznych normalnej wielkości dla celów nawigacyjnych.

Przy Kursie został otwarty własny warsztat budowy modeli, a nawet kajaków normalnej wielkości dla celów nawigacyjnych. Warsztaty i kurs mieszczą się w Warszawie w gmachu Szkoły Powszechnej Nr. 186, ul. Czerniakowska 128.

Kurs jest bezpłatny — uczęszcza nań przeszło 100 chopców w wieku od lat 12 — 17 ze szkół warszawskich, średnich i powszechnych.

W najbliższym czasie otwarty będzie kurs instruktorski dla nauczycieli, oraz przyszłych instruktorów szkutnictwa.

Zapisy na Kurs przyjmuje Sekretarjat Okręgu Warsz. Ligi M. i K., Warszawa, Nowy-Świat 35, tel. 615-63 od godz. 11 — 14.

SEKRETARJAT GENERALNY LIGI.

Na stanowisko Sekretarza Generalnego Ligi Morskiej i Kolonjalnej (dawniej Dyrektor L. M. i R.) na miejsce D-ra Sanisława Sarwina, powołany został przez Zarząd Główny p. kpt. Teodor Cybulski, były członek Zarządu Głównego L. M. i R. i jeden z założycieli Związku Pionierów Kolonjalnych. Kandydatura p. kpt. Cybulskiego została zatwierdzona przez Radę Główną L. M. i R. na posiedzeniu w dniu 18 grudnia r. ub.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW

Oddział w Pucku. Na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu w dniu 16.12.1930 r. wybrano Zarząd Oddziału w składzie następującym: Prezes — Jan Grabowski, Wiceprezes — Kpt. August Szmidke, Sekretarz — Ludwik Wrona, Zastępca Sekretarza — Józef Miedzanowski, Skarbnik — Jan Lewiński.

Do Rady Naczelnej weszli pp.: Antoni Budzisz I, Antoni Miotek i Antoni Budzisz II.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Józef Budzisz, Leon Budzisz i Maksymiljan Lewandowski.

NOWE ODDZIAŁY

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 23.[illegible] r. b. zalegalizowany został **Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Ząbkowicach.** Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje: Prezes — Bolesław Balcer, Wiceprezes — ks. Józef Pluciński, Sekretarz — Mieczysław Skrzypczak, Skarbnik — Jan Tasiecki.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Przewodniczący — Józef Skwarczyński, członkowie: Antoni Sokołowski i Antoni Zakrzewski.

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 23.1 r. b. zalegalizowany został **Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Jarosławiu.** Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje: Prezes — Gen. bryg. Wieczorkiewicz, Sekretarz — kpt. Sobolewski, członkowie pp.: Inspektor Bem, Profesor Wondaś, Sekretarz Rady Powiatowej Tyralski, Gilarski, Narolski i ppłk. Świętochowski.

LIKWIDACJA ODDZIAŁU.

Podajemy do wiadomości, że zlikwidowany został Oddział L. M. i R. w Szczebrzeszynie.

ZAWODY PŁYWACKIE W ZGIERZU.

Staraniem Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Zgierzu odbyły się w niedzielę, dnia 7 grudnia 1930 r., w Miejskim Zakładzie Kąpielowym zawody pływackie, konkurs skoków, oraz pokaz ratownictwa. Do zawodów stanęło kilkadziesiąt osób z pośród starszych, młodzieży szkolnej męskiej i żeńskiej. Wyniki w poszczególnych konkurencjach wypadły następujące:

PANOWIE.

300 m. stylem dowolnym: I miejsce Kopczyński (Orlę) w czasie 5 minut 23 sek.; II miejsce Bachman — 5 m. 28 s.; III miejsce Michalak — 5 m. 33 s.

100 m. stylem dowolnym: I miejsce Borowiecki w czasie 1 min. 35 sek.; II miejsce Ginter.

100 m. stylem klasycznym: I miejsce Ginter w czasie 1 min. 28,5 sek.; II miejsce Rygiel (Z.K.S.) — 1 m. 42 s.

100 m. na wznak: I miejsce Rygiel (Z. K. S.) w czasie 1 min. 50,2 sek.; II miejsce Bachman — 1 m. 56 s.

Sztafeta 4 x 50 m. stylem dowolnym: I miejsce „Orlę" w czasie 2 minuty 39 sek.

Skoki: I miejsce Endert; II miejsce Kleinman (Makkabi).

PANIE.

60 m. stylem dowolnym: I miejsce Michalakówna w czasie 59,5 sek.

50 m. stylem klasycznym: I miejsce Michalakówna w czasie 1 min. 7 sek.; II miejsce Czernikowska (Mak.).

UCZNIOWIE do lat 16.

30 m. stylem dowolnym: I miejsce Libich (P.S.H.) w czasie 22,1 sek.; II miejsce Grajter (Gimn. Zg.) — 22,2 s.

UCZNIOWIE ponad 16 lat.

60 m. stylem dowolnym: I miejsce Cylke (Gimn. Zg.) w czasie 43 sek.; II miejsce Szymański (P.S.H.) — 50 s.

Sztafeta 4 x 50 m. stylem dowolnym: I miejsce Państw. Szkoła Handl. w czasie 2 min. 40 sek.

Skoki: I miejsce Cylke (Gimn. Zg.); II miejsce Szymanowski (P.S.H.)

UCZENNICE do lat 15.

20 m. stylem dowolnym: I miejsce Barczakówna (Gimn. Zg.) w czasie 20 s.; II miejsce Szydłowska (Gimn. Zg.) —

UCZENNICE ponad 15 lat.

30 m. stylem dowolnym: I miejsce Abramowiczówna (Gim. Łódz.) w czasie 26,8 sek.; II miejsce Kabasówna (Semin. Zg.) 27 sek.

Sztafeta 4 x 30 m. stylem dowolnym: I miejsce Gimnazjum Zgierz w czasie 2 min. 14 sek.

Skoki: I miejsce Stępkowska (Gimnazjum Zg.).

Po skończonych zawodach wice-prezes Oddziału p. Leopold Zajączkowski wygłosił przemówienie, podkreślając wielkie znaczenie sportu wodnego i nawołując, aby wszyscy przyczynili się do dalszego jego rozwoju. Następnie zwycięscy zawodnicy, którzy osiągnęli w poszczególnych konkurencjach I i II miejsce, zostali nagrodzeni pamiątkowemi żetonami Zgierskiego Oddziału L. M. i K. Zawodom przypatrywało się około 500 osób.

AKADEMJA MORSKA W KOCHŁOWICACH NA ŚLĄSKU.

Dnia 18 stycznia b. r. odbyła się w Kochłowicach w sali p. Rekusa akademja z okazji „Miesiąca Pomorza". W program akademji wchodziły:

1. Zagajenie.
2. Okolicznościowy referat, wygłoszony przez sekretarza Zarządu Okręgowego Ligi Morskiej i Rzecznej, p. Tyszla.
3. Film p. t. „Nasze Wybrzeże Morskie".
4. Deklamacje, i na zakończenie
5. Komedyjka, odegrana przez Miejscowe Koło Teatru Ludowego.

Z uznaniem należy podkreślić, że miejscowa ludność licznie stawiła się na akademję. Nadmienić także wypada, że Miejscowy Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej, którego prezesem jest p. Bielewicz, sekretarzem zaś p. Szulc, prowadzi nader ożywioną akcję na tutejszym terenie. Wynikiem tej akcji jest m. inn. powołanie do życia orkiestry, która urozmaicała w antraktach program akademji.

Zawody pływackie L. M. i R. w Zgierzu. Komisja sędziowska.

LIGA MORSKA I RZECZNA W ZAWIERCIU.

W czerwcu r. b. odbyło się zebranie ogólne tutejszego Oddziału L. M. i Rz.

Po wysłuchaniu i przyjęciu sprawozdań z działalności i rachunkowości i udzieleniu absolutorjum; wybrani zostali ponownie do Zarządu pp. Tomasz Klepa (Prezes), Henryk Skalski (viceprezes), Jan Tomczykiewicz (skarbnik), inż. Klemens Piotrowski, M. Barańska, S. Hubicki, Teodor Stosik, Leon Konopka, Marja Gallotowa, Edward Gallot, oraz poraz pierwszy pp. Dyrektorka Jaklitschowa, Pelagja Dworzecka (sekretarz). Franciszek Langert, Franciszek Barański, Stanisław Pasierbiński.

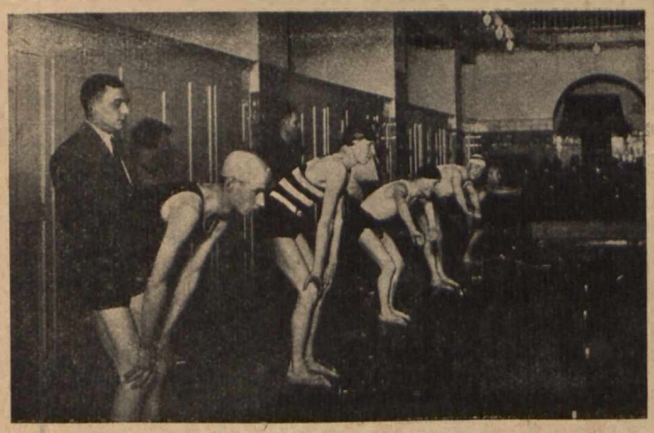
Oddział L. M. i Rz. w roku bieżącym urządził uroczysty obchód „Tygodnia Bandery" i 10-lecia odzyskania morza. W obchodzie wzięły udział wszystkie tutejsze organizacje, towarzystwa, szkoły etc.

W bieżącym roku Oddział L. M. i Rz. przekazał do Rady Okręgowej w Katowicach (oprócz opłat normalnych) Zł. 947, na które złożyły się sumy: zł. 547 na Flotę Narodową (następnie przeznaczone na łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi" z nadwyżki budżetowej z r. 1929-30 zł. 200 jak wyżej, zł. 100 na budowę schroniska w Gdyni, 1.100 zł na fundusz stypendjalny dla uczniów Szkoły Morskiej.

Obecnie Oddział L. M. i Rz. zbiera składki na łódź podwodną „Odpowiedź Treviranusowi", które pomimo ciężkiego stanu finansowego tutejszej przeważnie robotniczej ludności wpływają dość pokaźnie

W październiku r. ub. urządzony został „Dwutydzień L. M. i Rz.", podczas którego wygłoszone były odczyty o sprawach morskich i zamorskich Polski.

Dnia 14 bm. odbył się odczyt z ilustracjami pod tytułem „Polityka Morska Polski Współczesnej".



Zawody pływackie L. M. i R. w Zgierzu. Start do biegu 300 m.

Zawody pływackie L. M. i R. w Zgierzu. Grupa zawodników.

WYCIECZKA DO PARYŻA.

Liga Morska i Kolonjalna, Oddział w Katowicach, organizuje 14-dniową reprezentacyjną wycieczkę do Paryża, celem zwiedzenia odbywającej się tam Wystawy Kolonjalnej.

Wycieczka odbędzie się w czasie od 9 — 22 lipca b. r., z następującym programem:

Odjazd z Katowic dnia 9 lipca wieczorem.

Przyjazd do Paryża dnia 11 lipca rano.

11 lipca — przed południem zwiedzenie Muzeum „Louvre", po południu przejażdżka autokarami

12 lipca. Luxemburg, Panteon, — wystawa kolonjalna.

13 lipca. „Louvre" — pop. wystawa kolonjalna.

14 lipca. Udział w święcie narodowem i wystawa kolonjalna.

15 lipca. Muzeum Wojny, grób Napoleona, Wersal, wystawa kolonjalna.

16 lipca. „Louvre" — lasek buloński, wystawa kolonjalna.

17 lipca. „St. Chapelle" i pałac sprawiedliwości.

18 lipca. Zwiedzanie Hawru, odjazd statkiem.

22 lipca. Przyjazd do Gdyni i rozwiązanie wycieczki.

Koszty uczestnictwa zł. 700 od osoby kl. III i zł. 770 kl. II. W powrotnej drodze statkiem z Hawru do Gdyni wszyscy uczestnicy korzystają z klasy turystycznej. Koszty wycieczki obejmują: podróż, całkowite utrzymanie w pierwszorzędnych restauracjach. Kwatery w hotelach, zwiedzanie Paryża i Wystawy Kolonjalnej, przejażdżki autokarami:

Ze względu na ograniczoną ilość uczestników wycieczki uprasza się o możliwie spieszne nadesłanie deklaracyj uczestnictwa do Sekretarjatu Oddziału Ligi M. i K. w Katowicach, ul. Plebiscytowa 1, przyczem nadmienia się, że Kierownictwo wycieczki uwzględni tylko deklarację tych osób, które jednocześnie wpłacą zaliczkę w wysokości zł. 200 przez P. K. O. Nr. 303.462.

Resztę należności można wpłacać miesięcznemi ratami tak, by całkowite koszta podróży zostały wpłacone w terminie, niepóźniej jak do dnia 1 czerwca.

W razie wycofania z wycieczki zapisanych uczestników do 1 czerwca — wpłacone zaliczki zostaną zwrócone po potrąceniu kwoty zł. 50 na koszty organizacyjne.

Dokładne daty zbiórki i godziny wyjazdu zostaną podane uczestnikom do wiadomości.

DWIE WYCIECZKI MORSKIE

Zarząd Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Oddziału w Wejherowie urządza w lecie r. b. 2 większe wycieczki morskie polskim statkiem „Gdynia":

Wycieczka do Kopenhagi

Czas trwania wycieczki — 5 dni.

Plan wycieczki — wyjazd z Gdyni w czwartek dnia 2 lipca r. b. o godz. 16-ej — przyjazd na wyspę Bornholm (granitowa, słynna z malowniczości i zabytków historycznych wyspa na Bałtyku) dnia 3 lipca rano — tegoż dnia, po zwiedzeniu wyspy — o godz. 20-ej odjazd — dnia 4 lipca (sobota) rano przyjazd do Kopenhagi. Postój w Kopenhadze 2 dni (sobota 4 i niedziela dn. 5 lipca) — odjazd z Kopenhagi do Gdyni w poniedziałek dnia 6 lipca rano — przyjazd do Gdyni we wtorek dn. 7 lipca rano.

Koszt wycieczki. Cena karty okrętowej, łącznie z wyżywieniem w czasie całej podróży, kosztem przepustki i wizy zagranicznej wynosi:

Miejsce za firanką na pokładzie C złot. 140; miejsce w kabinie 4-osobowej C zł. 175; miejsce w kabinie 2-osobowej C zł. 185; miejsce w kabinie 4-osobowej B zł. 195; miejsce w kabinie 2-osobowej B zł. 210; miejsce w kabinie 2-osobowej A zł. 225.

Wyżywienie składa się ze śniadania, obiadu z 3-ch dań, podwieczorku i kolacji. W czasie pobytu w portach zagranicznych pasażerowie żywią się na statku.

Ulgi. W drodze powrotnej koleją z Gdyni do swego miejsca zamieszkania wycieczkowicze, niekorzystający z innych ulg, płacą połowę ceny normalnego biletu kolejowego.

Udział w wycieczce wziąć mogą tylko członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej z rodzinami. Nieczłonkowie, pragnący wziąć udział w wycieczce, mogą przystąpić do Ligi przy zapisywaniu się na wycieczkę.

Zapisy na wycieczkę przyjmuje Liga Morska i Kolonjalna, Oddział w Wejherowie, ulica Dworcowa 4. Przy zapisie należy podać:

1) nazwisko i imię,
2) dokładny adres,
3) rodzaj miejsca na statku, które ma być zarezerwowane,
4) wpłacić zadatek (1-ą ratę należności) w wysokości 30 zł. blankietem nadawczym na konto Ligi w P. K. O. Nr. 170.205.

By umożliwić najszerszym warstwom wzięcie udziału w wycieczce, która ma charakter propagandowy, przyjmuje się należność ratami miesięcznemi po 30 do 40 zł. (20% ceny karty okrętowej) płatnemi w początkach każdego miesiąca. Liga robi starania równocześnie u władz szkolnych o udzielenie urlopów na czas trwania wycieczki tym nauczycielom, których szkoły kończą rok szkolny w 2-ej połowie lipca, a którzy zapiszą się na wycieczkę.

Wycieczka może być odwołana w razie, jeżeli nie zbierze się dostateczna liczba kandydatów, — w takim razie wpłacone pieniądze zostaną zwrócone bez potrąceń.

Wycieczka na wyspę Bornholm.

Warunki podróży — wszystkie bez wyjątku — jak wyżej, włącznie z możliwością odwołania wycieczki w razie braku dostatecznej liczby pasażerów.

Czas trwania wycieczki — 2-dniowy.

Plan wycieczki — wyjazd z Gdyni w czwartek dnia 2 lipca o godz. 16-ej, przyjazd na wyspę Bornholm dnia 3 lipca rano. Pobyt na wyspie przez cały dzień — odjazd do Gdyni tegoż dnia o godz. 20-ej — przyjazd do Gdyni dnia 4 lipca (sobota) przed południem.

Koszt wycieczki. Ceny karty okrętowej, z wyżywieniem i t. d.

Miejsce za firanką na pokładzie C zł. 40; miejsce w kabinie 4-osobowej C zł. 55; miejsce w kabinie 2-osobowej C zł. 75; miejsce w kabinie 4-osobowej B zł. 80; miejsce w kabinie 2-osobowej B zł. 90; miejsce w kabinie 2-osobowej A zł. 100.

DO CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Liga Morska i Rzeczna, celem pomnożenia swoich środków, niezbędnych do prowadzenia intensywnej akcji społecznej, zgodnie ze wskazaniami swego statutu, zorganizowała wielką

LOTERJĘ FANTOWĄ,

przy której interes społeczny pokrywa się z korzyścią grającego, dając mu szanse wielu poważnych wygranych w postaci: **samochodów, rowerów, maszyn do szycia, aparatów radjowych i fotograficznych, maszyn i narzędzi rolniczych, kuponów ubraniowych i wielu innych, cennych fantów.**

Obowiązkiem każdego członka Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest udzielenie jak najdalej idącej pomocy tej imprezie przez rozpowszechnianie i sprzedaż losów loterji, których cena wynosi dwa złote za los.

Niezwłoczne zamówienia na losy, przynajmniej 5 szt., do komisowej sprzedaży (z prawem zwrotu niesprzedanych losów do dnia 5-go marca b. r.) należy nadsyłać, adresując pocztówki do Kierownictwa Sprzedaży Losów Loterji Ligi Morskiej i Rzecznej Warszawa, ul. Królewska 9 m. 6

PATRIA
POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE SP. AKC.
Dyrekcja w Warszawie, ul. Jasna Nr. 4. Centr. telef. 556-60.
przyjmuje wszelkiego rodzaju ubezpieczenia: samochodowe, od następstw, wypadków, oraz od wszelkiej odpowiedzialności cywilnej.
Oddziały w większych miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

SKŁAD FUTER
A. CHOWAŃCZAK i S-wie
WARSZAWA, KRAK.-PRZEDM. Nr. 17,
6488-738 TELEFON 221-80.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

KONCENTROWAĆ, CZY ROZPRASZAĆ?

I. Materjalny bilans emigracyjny.

Aby nieco zorjentować się w naszych sprawach migracyjnych, zróbmy chociaż pobieżny bilans tej dziedziny, najpierw cyfrowy, a potem moralny. Przypatrzmy się tej kwestji zbliska i bez osłonek. Poddajmy nasz dorobek migracyjny krytyce, nie potępiającej, lecz przychylnej, która przeprowadza rewizję danego zagadnienia i rozpatruje je, jako problem, wymagający pomyślnego rozwiązania w imię naszych interesów narodowych, kulturalnych, społecznych, gospodarczych i państwowych, łącznie z interesem wychodźtwa, oraz wspólnych interesów macierzy z emigracją i naodwrót.

W tej dziedzinie powinien być udział wszystkich naszych sił i walorów; tak jednostek, jakoteż organizacyj gospodarczych i społecznych w zgodnem współdziałaniu z naszemi władzami.

Przystąpmy do bilansu.

Upłynęło lat 12 od chwili, gdy dobry los dał nam możność decydowania o naszych sprawach migracyjnych, t. j. wpływania na nie w duchu naszych interesów i kształtowania ich po naszej myśli.

W czasie od 1919 r. do połowy 1930 r. wyemigrowało z Polski:

do krajów pozaeuropejskich	622,528
„ „ europejskich	857,897
razem	1,430,425

W tym samym okresie powróciło do Polski:

z krajów pozaeuropejskich	191,561
„ „ europejskich	378,134
razem	569.695

A więc faktyczny odpływ wynosił: 910,780. Gdybyśmy dodali tylko 10% przyrostu naturalnego — a taki procent jest bardzo mały, ponieważ wyemigrowali ludzie młodzi w pełni sił i to ludzie fizycznie zdrowi, wśród których śmiertelność jest bardzo mała — to osiągniemy okrągło 1,000,000.

Każdy z tych wychodźców reprezentuje pewien kapitał, oprócz wywiezionego z sobą w świat. Brazylja oblicza wartość kabokla, a więc człowieka małoproduktywnego na 5,000 milrejsów (milrejs równy złotemu). Bądźmy skromni (niestety, takimi zawsze i wszędzie jesteśmy) i ze względu na taniość artykułu ludzkiego z powodu jego nadprodukcji, przyjmijmy wartość brazylijską dla każdego naszego wysokowartościowego emigranta, to otrzymamy kapitał, reprezentowany przez naszą emigrację 5,000,000,000 złotych. Do tego należy jeszcze dodać 1 miljard, który wydali emigranci na bilety kolejowe, okrętowe oraz na to, co w gotówce ze sobą wywieźli.

Wszelki kapitał, jakikolwiekby nie był, powinien się procentować. I ten kapitał procentuje się dla narodu, ale jakżeż ma niskie oprocentowanie! Wyraża się ono 250 miljonami złotych, nadsyłanych corocznie do kraju przez emigrantów, ale nie tych tylko, którzy wyemigrowali w ciągu ostatnich lat 12, a natomiast w głównej mierze przez przedwojenną naszą emigrację, skupioną w Stanach Zjednoczonych. Ale kwota ta w całości nie pozostaje w kraju, gdyż coroczna, obecnie poważnie zwiększona emigracja, wywozi ze sobą pewien kapitał, oraz wydatkuje na podróż morską i lądową łącznie sumę około 100 miljonow zł. Pozostaje więc różnica 150 milj., na które się składa aż 7 miljonów Polaków, przebywających poza granicami macierzy!

Nie ulega żadnej kwestji, że ten dział bilansu materjalnego emigracji powojennej przedstawia się niepomyślnie. Nie dość na tem. Im dłużej potrwa światowy kryzys gospodarczy, tem mniej wpłynie od wychodźców pieniędzy do kraju, a tem więcej ich odpłynie, zwłaszcza, jeśli zwiększy się fala wychodźcza w nadziei polepszenia sobie bytu na obczyźnie.

Ponadto przesyłki amerykańskie mogą się zmniejszyć nietylko z powodu kryzysu w Stanach Zjednoczonych, ale przedewszystkiem z głównego powodu, a mianowicie wymierania starszej generacji polskiej i w Stanach Zjednoczonych i w kraju; skończy się z ich życiem łącznik uczuciowy, powodujący przesyłki pieniężne.

Nie na tem jednak kończy się materjalny bilans emigracji, albowiem emigracja sama w sobie może być nawet deficytowa, o ile obok niej i w związku z nią występują pewne zjawiska, znajdujące swą podstawę w emigracji i które w rezultacie swym nietylko w zupełności pokrywają deficyt emigracyjny, ale ponadto dają jeszcze nadwyżki materjalne i są równocześnie, pośrednio, czynnikiem twórczym dla macierzy.

Jest nim handel zagraniczny. On to przy eksporcie towarów znajduje oparcie w emigracji, chętniej nabywającej towar z kraju ojczystego i on też w zyskach handlowych powinien pokryć deficyt emigracyjny, o ile ten istnieje. Równocześnie handel ten działa ożywczo na przemysł rodzimy, zwiększa jego aktywność

i daje możność zarobkowania ludności w kraju. Innemi słowy: emigracja przez handel zagraniczny wpływa na zmniejszenie się liczby wychodźców, dając im zatrudnienie w przemyśle, którego towar konsumuje.

I w tej dziedzinie niewiele zdziałaliśmy, i tu bilans przedstawia się mniej, niż dobrze. Handel nasz ze środowiskami emigracyjnemi w r. 1928 przedstawiał się następująco:

Przywóz do Polski:

Stany Zjednoczone	466,646,000 zł.
reszta Ameryki Półn.	9,438,000 „
Ameryka Południowa	107,920,000 „
razem	584,004,000 zł

Wywóz z Polski:

Stany Zjednoczone	19,029,000 zł.
reszta Ameryki Półn.	478,000 „
Ameryka Południowa	11,598,000 „
razem	31,105,000 zł.

Gdybyśmy w tych krajach nawet nie mieli naszej emigracji, to i tak handel ten powinien się dla nas przedstawiać lepiej.

Nie posiadamy nawet żadnej organizacji handlowej, opartej o wychodźtwo, pomimo, że wychodźtwo nasze interesuje się temi sprawami i oczekuje zdrowej inicjatywy od kraju ojczystego, który w dostatecznym stopniu rozporządza pewnym aparatem i zasobem ludzi odpowiednich, czego nie posiada emigracja.

Faktem jest, że tak w Argentynie, jak i w Brazylji, nie posiadamy ani jednego banku polskiego, pomimo tego, że bank taki może skupić rozproszone kapitały polskich osadników i kapitałów tych użyć na eksport polski i na kolonizację polską. Nie posiadamy też ani jednego banku takiego w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie, któryby sprawy te podejmował i miał odpowiednie nastawienie na rozwiązanie naszych problemów ekonomiczno - osadniczych. Nie posiadamy także i w kraju takiej instytucji finansowej, któraby rozciągała swą działalność na emigrantów i na przedsiębiorstwa kolonizacyjne*). Nie posiadamy również towarzystw kolonizacyjnych, któreby w terenach dla nas odpowiednich prowadziły kolonizację w myśl naszych interesów narodowych i ekonomicznych.

Jedną tylko część problemu emigracyjnego zdołaliśmy jako tako zorganizować, a raczej zapoczątkować, t. j. sprawę pośrednictwa w przewozie wychodźców, znajdującą swe ucieleśnienie w Syndykacie Emigracyjnym, który jednak będzie musiał zapewne przejść jeszcze wiele reform.

Dalsza część problemu — transport morski również znajduje się w pomyślnym stadjum rozwoju, lecz pełnię rozkwitu może uzyskać tylko wtedy, gdy obok wychodźtwa będzie miała nasza flota handlowa zapewniony transport towarów.

To jest zgrubsza ujęty nasz materjalny bilans emigracyjny.

Przypatrzmy się z kolei naszemu moralnemu bilansowi emigracyjnemu.

II. Moralny bilans emigracyjny.

Wychodźca, czy jest osadnikiem, czy też tylko robotnikiem stałym lub sezonowym, powinien czuć nad sobą opiekę Macierzy wszędzie tam, gdzie zagnała go konieczność zdobycia chleba. Nie wystarcza tylko opieka prawna, którą spełnia—z natury rzeczy—odnośny konsulat, a głównym węzłem, podtrzymującym łącznik z placówką jest przymus paszportowy.

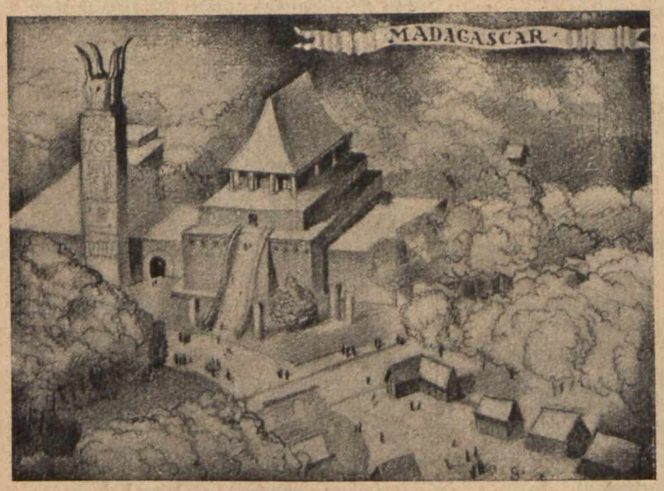
Inne czynniki powinny moralnie łączyć emigranta z Macierzą i nie dopuszczać do rozluźnienia się jego stosunku uczuciowego do starego kraju.

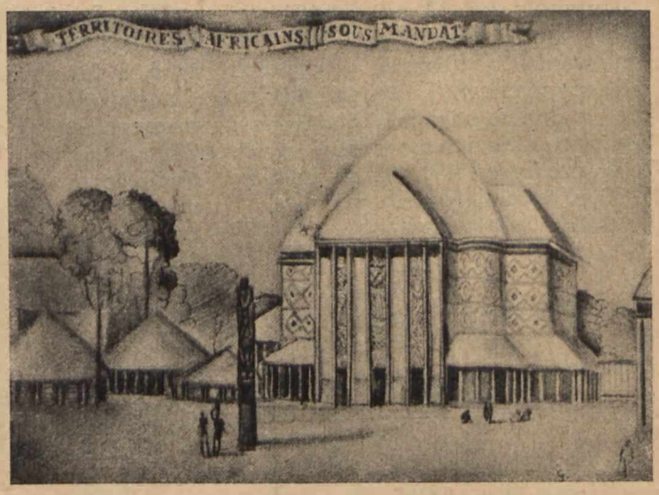
Opieka kulturalna nad emigrantem poza granicami starego kraju, zwłaszcza w krajach nowych, nie znalazła jeszcze pełnego swego wyrazu z naszej strony. Nie posiadamy ani jednej (poza małemi) wielkiej organizacji, któraby opiekę tę sprawowała, a której wyrazem zewnętrznym jest własne szkolnictwo na terenach osadniczych, oraz zaopatrywanie emigrantów w książki i pisma krajowe. Tego rodzaju pracę prowadzą wprawdzie pewne organizacje, ale w rozmiarach nadzwyczaj małych i po dyletancku.

Polskie Tow. Emigr. spełnia zaledwie małą cząstkę tej pracy, a i to tylko na terenie Polski, bo w czasie podróży na statkach emigrant już nie znajduje książek polskich w bibljotekach okrętowych, a jeśli je znajdzie w ilości małej, to napewno nie te, które odpowiadają jego zainteresowaniu.

Ta część zagadnienia emigracyjnego—jak wogóle i inne części—nie jest znana społeczeństwu w starym kraju i dlatego też nie jest należycie doceniana.

*) Jednem z zadań Ligi Morskiej i Kolonjalnej na najbliższą przyszłość jest — zgodnie z uchwałami Walnego Zjazdu w Gdyni — powołanie do życia Banku Emigracyjno - Kolonjalnego. Prace wstępne koło tego banku są obecnie w toku. (przyp. red.)





Przygotowania do Międzynarodowej Wystawy Kolonjalnej w Paryżu. Projekty pawilonów Madagaskaru i afrykańskich kolonij mandatowych.

Z braku takiej właśnie organizacji, opartej na organizacji Polaków tak w starym jak i nowym kraju, emigracja nasza nie ma odpowiedniego łącznika z macierzą i dochodzi do takiej anomalji, że nie jest u nas rozumiana i sama nas też nie rozumie. Do dnia dzisiejszego nie zorganizowaliśmy w Polsce kursów dokształcających dla nauczycieli szkół polskich w Brazylji. Wysyłamy tam natomiast różnych instruktorów, którzy nie znają ani spraw wychodźtwa, ani jego poglądów, ani też nie znają psychiki dziatwy tamtejszej, wychowanej w nowych warunkach. Tych instruktorów uważają osadnicy za jakgdyby narzuconych sobie, tembardziej, że wielu z tych przybyszów dawniej uznawało za stosowne odgrywać rolę „delegatów" i uważało się za powołanych — bez znajomości rzeczy i na podstawie pozorów — do wydawania mylnych opinij, nietylko o całem społeczeństwie polskiem na danym terenie osadniczym, ale — co gorsze — o społeczeństwie bryzylijskiem, nierzadko w sposób urągliwy, ściągając w ten sposób na osadników gniew obrażonych.

Nie sprawiło to dobrego wrażenia w Kolonji polskiej tembardziej, że głosy starych działaczy emigracyjnych nie są brane pod uwagę. Delegaci I-go Zjazdu Polaków Zagranicą wyjechali z Polski z uczuciem i przekonaniem, iż sprawy ich, łączne ze sprawami Macierzy, niezawsze znajdują u nas dostateczne zrozumienie.

Postulaty naszych ośrodków emigracyjnych nie są w Macierzy należycie oceniane. Drobne chociażby przykłady dosadnie charakteryzują ten stan rzeczy. Fakt kolonizowania Espirito Santo z pominięciem Parany, oraz tworzenie poważnych przedsiębiorstw na kolonizację w Peru, wywołuje u Polaków w stanach południowej Brazylji, gdzie moc jest ziemi do kolonizowania, wrażenie i przeświadczenie, że pozostawieni są samym sobie i że nie mogą liczyć na celowe skierowywanie do nich nowych osadników, którzyby zwiększyli ich liczebność, a tem samem podnieśli znaczenie Polaków w danych środowiskach.

A jest to obecnie bodaj że jedyny teren osadniczy, do którego mamy dostęp, bo Kanada i Argentyna, nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych, zamykają się przed imigracją.

Na tym właśnie terenie nie mamy żadnej instytucji finansowej, za której pośrednictwem mógłby wychodźca przesyłać pieniędze do starego kraju, a kupiec polski przeprowadzić tranzakcję handlową z Polską. Odbywa się to przez obce banki, częstokroć niemieckie!

Brak placówek handlowych polskich w Brazylji (niewiele ich też jest w Stanach Zjednoczonych, Argentynie i Kanadzie), importujących towar z Polski, również nie wpływa dodatnio na krzepienie ducha narodowego wychodźcy. Raczej daje mu uczucie jakiejś niemocy i niedołęstwa, czy braku zainteresowania.

Sprawa pożyczek amerykańskich i przesyłek pieniężnych w okresie markowym — nie wnikając w powody — wpłynęła niemało na pewne oziębienie zapałów Polonji amerykańskiej do Macierzy.

Brak jakiejkolwiek organizacji, któraby służyła radą i pomocą reemigrantom, powracającym z kapitałem do kraju, celem osiedlenia się, również nie może wpłynąć na przekonanie, że Macierzy na tych reemigrantach zależy.

Sezonowa emigracja do Niemiec działa fatalnie na naszą stronę moralną. Pominąwszy fakt, że praca i wysiłek chłopa polskiego wzmaga siły naszego wroga, dołącza się do tego nasza niemoc wobec nadużyć i szykan, z jakiemi spotyka się nasz robotnik rolny na terytorjum niemieckiem.

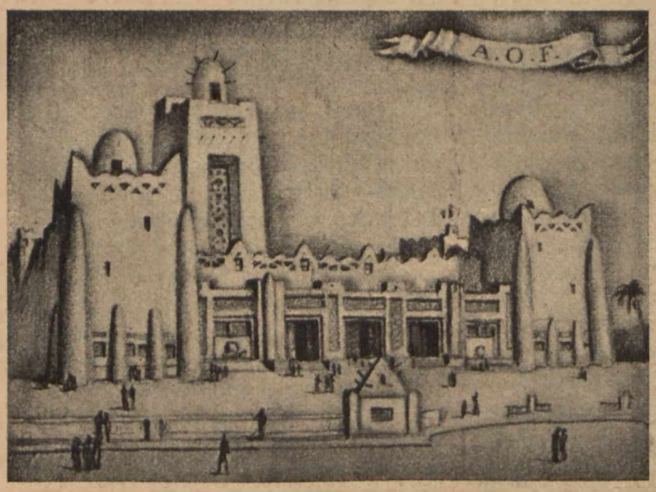
Nie posiadamy wyraźnego i zdecydowanego oficjalnego programu emigracyjnego, pomimo twierdzeń, że program ten istnieje. I to właśnie jest najsłabszą stroną tego zagadnienia. Odnosi się wrażenie, zwłaszcza odnosi to wrażenie nasza rzesza na emigracji, że Polska chce się tylko pozbyć nadmiaru swej ludności, a zachowuje jeno pozory troski o los wychodźcy.

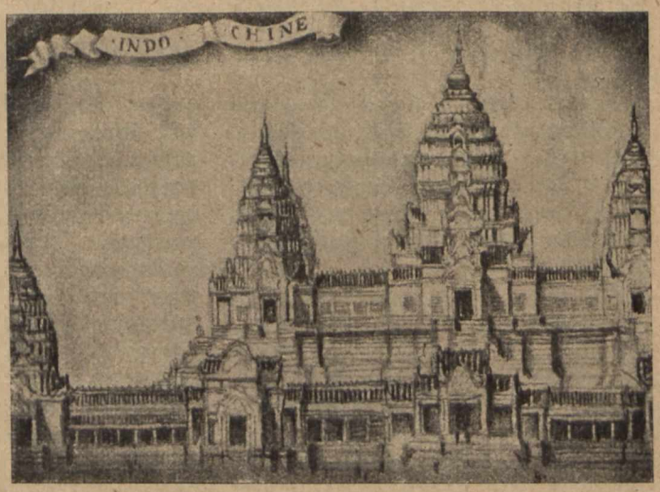
A wrażenie to jeszcze się potęguje u wychodźcy, gdy dostanie się na teren osadniczy. Wówczas dopiero przekonuje się, że nikt nie zatroszczył się o jego przygotowanie do pracy w nowych warunkach.

Jaśniejszą stroną tego problemu jest próba organizacji i pośrednictwa w przewozie emigrantów, oraz nasze linje okrętowe.

Taki jest z grubsza ujęty moralny bilans emigracyjny.

Problem emigracyjny ma jednak wielorakie oblicze. Z kolei należy i te inne oblicza oglądać, a mianowicie: czego życzymy sobie od emigracji, a ta od nas, oraz czy droga do obopólnie zadowalającego rozwiązania tej sprawy pro-





Przygotowania do Międzynarodowej Wystawy Kolonjalnej w Paryżu. Projekty pawilonów Francuskiej Afryki Zachodniej i Indochin.

wadzi przez koncentrację osadnictwa, czy też przez rozpraszanie, jakie obecnie się stosuje?

Rozpatrzmy wzajemne życzenia i potrzeby: Polski i emigracji.

III. Interesy starego kraju i wychodźtwa. — Wnioski.

Wzajemny stosunek macierzy do emigracji spoczywa tylko wtedy na zdrowych podstawach, gdy znajdują swą realizację pewne sprawy starego kraju i żywotne interesy wychodźców.

Rozpatrzmy interesy kraju macierzystego. Należą do nich sprawy natury narodowej, kulturalnej, politycznej i ekonomicznej.

Każdy naród, zorganizowany w państwo suwerenne, o ile posiada t. zw. pozytywną rację stanu, dąży wszelkiemi wysiłkami do utrzymania wśród rzeszy wychodźczej: ducha narodowego, języka ojczystego i swej kultury narodowej i to nietylko wśród starych wychodźców, ale także i w nowem pokoleniu, urodzonem na obczyźnie. Jest to kardynalna zasada, której pominięcie prowadzi w prostej linji do wynarodowienia wychodźców, a tem samem do utraty pewnej części narodu, przebywającej poza granicami ojczyzny. Kraj, który nie podejmuje tego wysiłku i nie rozwija u swych wychodźców tych wartości moralnych, rezygnuje z największego skarbu, jaki posiada, t. j. z materjału ludzkiego.

A materjał ten, nastrojony na wysoki ton patrjotyzmu, daje w polityce międzynarodowej poważne atuty. Nie trzeba przecież udowadniać, jak bardzo zaważyła na szali naszych spraw politycznych akcja naszego wychodźtwa w Stanach Zjednoczonych w czasie wojny europejskiej.

Interesy ekonomiczne obejmują głównie sprawy eksportowo-importowe i finansowe. Kraj, w którym osiedla się emigracja, winien stać się terenem handlowej ekspansji macierzy, oraz rynkiem nabywania tych produktów, których stary kraj nie produkuje. Równocześnie może stary kraj, na zasilanie swoich poczynań ekonomicznych, czerpać fundusze z emigracji, o ile założy na wychodźtwie odpowiednie instytucje finansowe i skupi w nich oszczędności emigrantów.

Przeprowadzili to z powodzeniem Włosi, Niemcy, Portugalczycy itd. I my możemy również to uczynić w Paranie, gdzie dotychczas niema banku polskiego, a kilkadziesiąt miljonów milrejsów oszczędności polskich zasila obce banki.

Obowiązek przeprowadzenia tego wszystkiego spada na stary kraj, gdyż jest to jego konieczności, a emigracja jest tylko objekem jego aktywności.

Interesem żywotnym emigrantów jest zdobycie i zapewnienie sobie dobrobytu materjalnego. Jeśli wychodźcy ponadto żywo interesują się sprawami starego kraju, zachowują język ojczysty i kulturę narodową, to jest to tylko ich dobrą wolą. W naszej mocy leży sprawę postawić tak, aby ta dobra wola była uważana przez nich za obowiązek wobec macierzy.

Celem racjonalnego przeprowadzenia tych wszystkich postulatów konieczna jest koncentracja, tj. nietylko w wykonaniu najważniejszego warunku, wynikającego z tego pojęcia, a więc skierowania na pewien teren większości naszego corocznego wychodźtwa, ale także i naszych wysiłków, zmierzających do zrealizowania interesów starego kraju.

Tylko koncentracja na pewnym terenie dozwoli na stworzenie zwartych osiedli polskich i grup, w których emigranci nasi będą uchronieni przed wynarodowieniem, będą mieli możność i łatwość organizowania się w instytucje społeczne i przedsiębiorstwa handlowe, a równocześnie stary kraj znajdzie w nich poważne ułatwienia w swej pracy pośród nich.

Wszelkie poczynania kolonizacyjne o charakterze rozpraszania są sprzeczne z naszym interesem narodowym i całe szczęście, że prowadzone są z rozmachem i pośpiechem chorego żółwia, boć tylko tak można nazwać kolnizację polską w Espirito Santo, (o 2000 km. od Parany!), gdzie w ciągu dwu lat umieszczono aż 135 rodzin, t. j. niespełna 700 osób, wobec emigracji w tym czasie do Brazylji 17,000 osób, a wogóle za morze prawie 130,000. Małem poczynaniem została wszakże wypaczona wielka idea koncentracji i niema żadnych wskaźników, aby zawracano z tej błędnej drogi i nareszcie zrozumiano wielką prawdę, że: gromada — to siła.

Rozpraszanie da nam tylko marnotę bilansu emigracyjnego i zaprzepaści żywotne interesy nasze i emigracji, gdyż emigranci rozproszeni nigdy nie będą mogli spraw swych ująć w odpowiednią organizację i my też nie zdołamy stworzyć tak rozczłonkowanej organizacji handlowej i finansowej, któraby zdołała objąć — w myśl naszej racji stanu — swą działalnością rozproszone osiedla, odległe od siebie o tysiące kilometrów. *STANISŁAW LORCH.*

SZARAŃCZA — PLAGA KOLONIJ AFRYKAŃSKICH

Prawie cała Afryka Północna i Podzwrotnikowa była niedawno dotknięta plagą szarańczy, której gęste chmury nawiedzają co pewien czas różne tereny, siejąc wszędzie zniszczenie i pogrążając ludność w nędzy.

Słusznie uważa się szarańczę za prawdziwe nieszczęście. Żarłoczność tych owadów przechodzi wszelkie wyobrażenie. Można tu przytoczyć starą legendę arabską, według której złe genjusze użyły dla stworzenia szarańczy głowy konia, karku byka, piersi lwa, skrzydeł orła i nóg strusia! Rzeczywiście, — ukazanie się jej — to klęska dla posiadaczy pól uprawnych i plantacyj: miejscowość pokryta przedtem bujną roślinnością i znajdująca się w kulturze rolnej nabiera wyglądu pustyni. Tylko niewielka ilość roślin ostoi się przed niepomiernym apetytem tych owadów — natomiast zboża, winnice, drzewa owocowe, pola ryżowe są doszczętnie przez nie zniszczone.

Szkody, wyrządzone przez szarańczę są ogromne. W 1927 r., w Afryce Podzwrotnikowej Francuskiej (Kongo Fr.) produkcja 100 ha. plantacji trzciny cukrowej po przejściu niezbyt nawet wielkich zastępów szarańczy wykazała w porównaniu do zbiorów z roku poprzedniego straty w wysokości 1.500.000 fr. Można więc sobie na podstawie tego drobnego przykładu wyobrazić, jakiem nieszczęściem dla kraju i jego mieszkańców jest przelot szarańczy.

Człowiek oddawna już próbuje bronić się wszelkiemi rozporządzalnemi środkami przed tą plagą — jednak w praktyce obrona ta jest bardzo trudna i często mało skuteczna. Należy pamiętać, że kraje nawiedzane zazwyczaj przez te owady, są bądź mało cywilizowane, częstokroć oddalone o ty-

siące kilometrów od ośrodków kultury—bądź zamieszkane przez ludność, stojącą na niskim poziomie rozwoju, a więc niezdolną do energicznej i celowej działalności. Poza tem walka z temi szkodnikami wymaga wielkich nakładów pieniężnych. Niemałą pomoc okazują krajowcy, którzy zarówno w Afryce Północnej, jak Zachodniej i Środkowej chętnie żywią się szarańczą, niejako tępiąc w ten sposób pewną jej ilość. Władze francuskie, pragnąc zachęcić ich do bardziej intensywnego „polowania" na te owady, rozdały im bezpłatnie w 1929 roku w Seus (Marokko) 18 tysięcy worków, oraz niezbędne narzędzia i przybory dla przygotowywania i konserwowania tej małoapetycznej zresztą strawy.

Bamako (Sudan). Zbliżające się chmury szarańczy (maj 1930 r.)

Jednak to oczywiście nie wystarcza, jak również należy zaliczyć do paljatywów i te prymitywne sposoby, których używają krajowcy w celu odstraszenia i przepędzenia, zbliżających się chmur szarańczy. Robienie hałasu, rozpalanie ognisk — ma ten skutek, że chwilowo tylko opóźnia spadnięcie owadów i odrazu kieruje je do sąsiada lub pobliskiej wsi.

Dziwny i dość groteskowy widok przedstawia wioska murzyńska w chwili poprzedzającej przelot szarańczy. Cała ludność, nie wyłączając drobnych dzieci, wylega na pobliskie uprawne pola manioku, fonio i ryżu; wszystkie chaty pustoszeją, gdyż nawet poważni, stale stroniący od wszelkiej pracy, ojcowie rodzin porzucają swe maty, by wziąć udział w akcji ratowniczej. Dla dzieci i młodzieży obojga płci — to radość i zabawa niebylejaka. Całe ich chmary przebiegają po wąskich uliczkach wioski, przepychając i potrącając się wzajemnie. Każde dźwiga jakieś przedmioty, których użytku narazie trudno się nawet domyśleć. Tu dwuch malców popycha z wielkim wysiłkiem potężny bęben, obity skorą małpy, — tam kilku wyrostków ciągnie po ziemi jakieś kawały starego żelastwa, pałki i wielkie wydrążone tykwy, — inni wreszcie niosą całe naręcza drzewa i chrustu. Spoglądam na ziemię — na jaskrawo oświetlonym przez palące promienie słoneczne piasku widnieją jakieś punkty, podobne na pierwszy rzut oka do drobnych owadów — to cienie, rzucone na ziemię przez pierwsze falangi zbliżającej się szarańczy. Wysoko, na tle jasnego bezobłocznego nieba można zauważyć coraz gęstsze, coraz bardziej zwarte i ciemniejsze masy szarańczy. Niektóre owady, lecąc niżej, mienią się w świetle słonecznem barwą srebrno - popielatą.

Nagle, odrazu w paru miejscach, wybuchają w górę ku niebu wysokie języki płomienia oraz wznoszą się słupy gęstego, czarnego dymu — to rozpalono ogniska, by w ten sposób odstraszyć nieproszonych gości i uniemożliwić im opadnięcie na najbliższe pola. Jednocześnie odzywają się wszystkie bębny i cymbałki, słychać głuchy stukot drewnianych kołatek, uderzenia żelastwa — a przedewszystkiem ogłuszające wrzaski całej ludności. Hałas ten staje się tak nieznośny, że doprawdy nie należy się dziwić przestraszonym owadom, że usiłują pośpiesznie przelecieć jak najwyżej i jak najdalej od miejsca, w którem zgotowano im tak huczne powitanie.

Koło ognisk poruszają się ciemne postacie murzynów, wciąż dokładających świeżego paliwa. Cały ten tłumek; z początku zafrasowany, teraz już zaczyna z właściwą murzynom beztroską śmiechy, wesołe pokrzykiwania, niektórzy rozpoczynają tak zwany taniec ognia! Całe niebo jest zasnute chmurami dymu, który, łącząc się z mrowiem lecących owadów, pogrąża ludzi i pola w gęstym mroku.

Władze francuskie w Algierji, stojąc na początku 1929 r. wobec groźnego niebezpieczeństwa zjawienia się wielkich ilości szarańczy, których forpoczty już się zaczęły ukazywać, zdecydowały się na wydanie im formalnej wojny. Opracowano szczegółowy plan kampanji, obejmujący trzy fazy walki: pierwszą od chwili zniesienia przez szarańczę jaj, aż do uformowania się poczwarek, drugą — do chwili wykształcenia się już dorosłych owadów, zdolnych do lotu, — i wreszcie trzecią, obejmującą cały czas ich aktywnej działalności.

Podczas pierwszego okresu udało się zebrać wielkie ilości kokonów. Zachęcono krajowców do tej pracy, wyznaczając specjalne premje — w gotówce, lub w naturze — za największe dostarczo-

ne ilości kokonów. W następnych dwu fazach akcja była prowadzona na przestrzeni przeszło 125 tysięcy ha. w departamentach Algieru, Oranu i Konstantyny. Wystawiono i wyekwipowano całą armję, składającą się z 60.000 robotników cywilnych oraz 4.000 żołnierzy. Cała ta siła, pozostająca pod dowództwem oficerów armji kolonjalnej, zabrała się do szczegółowego wykonywania zgóry zakreślonego planu.

Armja ta została zaopatrzona w specjalny sposób: oddano do jej dyspozycji 200.000 blach cynkowych, 4.000 płacht do zbierania szarańczy (t. zw. melhatas), 1.800 rozpylaczy, 800 miotaczy ognia, 22.000 kg. olejów ciężkich, 400.000 kg. różnych produktów chemicznych oraz 250.000 kg, melasy, dla przygotowywania zatrutego pożywienia!

Dzięki tej energicznej akcji ratowniczej, kraje nawiedzone przez szarańcze, ucierpiały tylko nieznacznie, — jednak należy podkreślić, że koszty całej kampanji przewyższały sumę 25 miljonów franków.

Tych kilka liczb wykazuje dobitnie, jakie szkody wyrządza szarańcza. Można bez przesady powiedzieć, że niema kraju w Afryce, któryby nie był od czasu do czasu przez nią nawiedzany. Jeżeli zajmiemy się tylko posiadłościami francuskiemi, to w ciagu roku 1929 oraz na początku 1930 zanotowano zjawienie się szarańczy w Marokku wschodniem (Tafilalet, Sous, Ksar-es-Souk), liczne zastępy przeleciały ponad Hoggarem, kierując się na północ: w wyniku, zostały zniszczone liczne oazy południowego Algieru. W Afryce Podzwrotnikowej Francuskiej (dawne Kongo Fr.) zauważono wielkie ich ilości w okolicach Oubangui - Chari; wreszcie niewidziane oddawna chmury nawiedziły kraje, wchodzące w skład Afryki Zachod. Fr. — w pierwszym rzędzie Wysoką Woltę i Sudan. Niezliczone ilości szarańczy przeleciały nad głównemi ośrodkami handlowemi, jak Ouagadougou, Segou i Bamako.

Z pomiedzy innych miejscowości, nawiedzonych w tym roku przez szarańczę, należy wymienić i Gwineję. Zanotowano przeloty szarańczy w okolicach Mamon, oraz na pograniczu Sudanu. Wyrządzone szkody były jednak niezbyt znaczne, gdyż okres przelotu przypadł na miesiące pory suchej, gdy pola, uprawne w czasie deszczowym, były puste, spalone przez słońce. Również lekko tylko ucierpiały miejscowe plantacje bananów, które należą do tych nielicznych, szczęśliwych roślin, niechętnie napastowanych przez szarańczę. Zresztą, dla większości plantacyj, zajmujących zazwyczaj obszar nie większy, jak kilka do kilkunastu ha., obrona nie nastręcza zbyt wielkich trudności.

W pierwszych dniach maja r. ub. miałem możność być świadkiem przelotu szarańczy nad Bamako (Sudan). Wyruszając z Gwinei, obrałem nieco dłuższą drogę, bo przez Odienne (Wybrzeże Kości Słoniowej), i już w okolicach Olossebougou samochód nasz był po raz pierwszy zaatakowany przez szarańczę — wjechaliśmy w obszar broussy *), okupowanej przez poważniejsze jej zastępy. Część szarańczy unosiła się w powietrzu, lecz znaczne ilości zdążyły już opaść na suchy, zżarty przez słońce step. Przerażone warkotem motoru samochodowego podrywają się z ziemi, wpadając wprost na nas. Wielkie, dziesięciocentymetrowe owady uderzają boleśnie w twarz, oblepiają hełm, wciskają się poza kołnierz koszuli i włażą do nogawek spodni. Podłoga, siedzenia i wszystkie zakątki karoserji są zapełnione ruchliwem szaro - brunatnem mrowiem. Otrząsamy się z obrzydzeniem, zgarniając z siebie całe ich dziesiątki. Decyduję się możliwie szybko minąć to królestwo szarańczy, jednak okazuje się to niewykonalne, gdyż wskutek zwiększonego pędu wozu, uderzenia stają się bardziej bolesne. Posuwamy się więc zwolna naprzód, jedną ręką zasłaniając twarz i oczy, drugą — trzymając kierownicę.

*) Brousse — dżungla podzwrotnikowa.

Następnego dnia, już w Bamako, ukazały się nad miastem niewidziane dotychczas przeze mnie chmury szarańczy. Z początku można było zauważyć daleko, na horyzoncie tylko jakby wąski, czarny pasek, powiększajacy się z każdą chwilą. Wreszcie zaczęły się ukazywać pierwsze owady. Mimo godziny drugiej popołudniu, oślepiający blask słońca został przyćmiony; domy, ziemia przybrały barwę krwisto - żółtawą; z każdą chwilą robiło się coraz ciemniej. Po godzinie, kiedy przelatywały główne zastępy, ciemności stały się tak gęste, że w niektórych sklepach pozapalano światła. Takie chmury szarańczy sprawiają na człowieku dziwnie przykre, przygnębiające wrażenie, — zwłaszcza jeżeli się weźmie pod uwagę jego bezsilność w walce przeciw szarańczy.

Aby skutecznie przeciwstawiać się tym szkodnikom, należałoby mieć możność przewidywania zawczasu chwili najścia szarańczy, w celu odpowiedniego przygotowania się do jej przyjęcia. Wskazanem byłoby wtedy tworzenie jakby barjer zagrodowych obrony, celem uniemożliwienia jej przedostania się do okolic, znajdujących się w kulturze rolnej. Aby jednak dało się to wykonać, konieczne jest posiadanie już uprzednio opracowanego planu walki, opartego na jak najdokładniejszej znajomości zwyczajów tych owadów. W pierwszym rzędzie nasuwałaby się potrzeba zdabania nieznanych kryjówek, znajdujących się w okolicach bezludnych, skąd corocznie wyrusza szarańcza, by siać wszędzie zniszczenie.

Bezwątpienia, czynniki rządowe w Afryce pójdą za przykładem Madagaskaru, gdzie oddawna już istnieje specjalny urząd badania zwyczajów szarańczy i gdzie jest dobrze zorganizowana obrona.

Narazie jednak każdy możliwy do zastosowania i wykonania sposób walki jest dobry i wskazany, by choć w części chronić przed zagładą owoce pracy ludzkiej.

ROMAN SOBOLEWSKI.

Z KONGO DO EUROPY

PODRÓŻ WZDŁUŻ FRANCUSKIEGO WYBRZEŻA AFRYKI

(Dokończenie)

Nazajutrz rano z niecierpliwością oczekuję podniesienia kotwicy. Przybywają ostatni pasażerowie. Zjawia się stateczek mający nas pilotować do ujścia. Wreszcie słychać upragniony ryk syreny i powolutku odpływamy.

Pasażerów jest stosunkowo mało. Będą przybywali jeszcze w dalszych portach. Zebrani na pokładzie przyglądają się barwnej panoramie znikającego w oddali Matadi i okalających wzgórz. Przed oczarowanemi oczami przesuwają

Na morzu przed podzwrotnikową burzą.

się szybko cudownie piękne brzegi. Gdy przybyłem tu przed czterema laty, było to w samej pełni suchej pory. Niebo było ołowiano-szare i wyschnięty krajobraz nie miał zupełnie uroku. Teraz najbujniejsza tropikalna roślinność pokrywa zbocza gór, a słońce zalewa je strugami płynnego złota. W lekko pomarszczonej powierzchni wody przeglądają się białe, kłębiaste obłoki.

Wskutek ruchu okrętu gorąco zmniejszyło się znacznie i można już swobodnie oddychać. Na pokładzie formują się grupki. Panuje wesoły nastrój. Zmartwienia i kłopoty zostały na lądzie. Wszyscy cieszą się, że zobaczą niedługo rodzinne strony, za któremi tęsknota wielu spędza sen z powiek.

Bary wszystkich klas są oblężone. W trzeciej klasie jeden stół jest oddany na użytek murzynów. Usługują im biali „garçon'i", biorąc od nich napiwki. Prawda! Nie jesteśmy już w Belgijskiem Kongo.

Z radością witają mnie Gabończycy, z którymi jechałem koleją z Kinshasy do Thysville'u. Nie mogę sobie odmówić przyjemności wypicia z nimi po kieliszku wina.

W kolonjach francuskich przebywanie w towarzystwie murzynów nie jest tak widziane, jak w Kongo Belgijskiem, a na okręcie panuje pod tym względem zupełna swoboda. Moi Gabończycy, jak zresztą wszyscy pozostali czarni pasażerowie, są grzeczni, uprzejmi i mają czyste, szczere spojrzenie, którego brak zahukanym murzynom belgijskiej kolinji. Rozmawiając, mówią głośno i śmiało.

Christoph i William stają się moimi serdecznymi przyjaciółmi. Spotykamy się codziennie na pokładzie i razem podziwiamy przecudne zachody słońca. Mają dusze wrażliwe na piękno.

Przez cztery lata obserwowałem zbliska murzynów, poznałem ich język i zżyłem się z nimi. Umiałem pokonać ich nieufność i dzięki temu byłem w stanie poznać ich dokładnie. Spostrzegłem wtedy, że jest wśród nich bardzo wiele jednostek, obdarzonych jasnym umysłem i szlachetnym charakterem.

Wykształcony murzyn niewiele różni się od białego. Chyba tylko kolorem skóry i usposobieniem, zawsze wesołem.

Wieczorami William grywał na banjo, a Christoph śpiewał stare, gabońskie i dahomejskie piosenki. Proste motywy i niezrozumiałe słowa nabierały dziwnego wdzięku w jego pełnej uczucia interpretacji. Wkrótce stali się ulubieńcami wszystkich pasażerów.

Wesoło upłynęły trzy dni. Boma, Banana i Pointe Noire nie przedstawiały dla mnie nic ciekawego, zresztą postoje były tak krótkie, że nie opłaciło się wychodzić na ląd.

Czwartego dnia rano przybywamy do Port Gentil w Gabonie. Cudnej piękności wybrzeże palmowe zdala już przyciąga wzrok. Port ten jest zawsze zwiedzany przez pasażerów wszystkich okrętów. To też rojem otaczają nasz okręt pirogi, łodzie i motorówki.

Dalej ciągną za niemi małe stateczki naładowane bananami, orzechami palmowemi i kokosowemi, które mają być załadowane na okręt. Przybywają władze celne i nowi pasażerowie.

Moi czarni przyjaciele czekają wraz ze mną w kolejce, żeby się dostać do wyjścia. Znają dobrze Port Gentil i mają mi pokazać wszystko, co jest tam ciekawego i ładnego.

Mamy wreszcie motorówkę i po lekko wzburzonem morzu mkniemy ku lądowi. Wysiadamy na lśniącej białym piaskiem plaży. Wybrzeże jest tak zachwycająco piękne, że oszołomiony stoję przez chwilę, nie czując potu, ciekącego strugami. W lasku palmowym kryje się maleńkie miasteczko. Po gładkiej szosie mkną samochody. Po morzu sunie ku okrętowi lekki ślizgowiec, zostawiając za sobą długą, srebrną smugę. To któryś z bogatych plantatorów pragnie zobaczyć, kto płynie do Europy i posłać pozdrowienia do Francji.

Koło samego portu mieści się rynek. Mniej hałaśliwy, niż w innych tropikalnych miastach. W skleconych ze skrzyń od piwa straganach chowają się przed słońcem stare murzynki i sprzedają cebulę, chleb, placki, owoce i europejskie cukierki.

Gromadka chłopców gryzie w milczeniu trzcinę cukrową. Przykucnięci na ziemi Senegalczycy handlują araszydami i orzechami kola. Małe dzieciaki krążą dokoła zwiedzających, wołając natrętnie: „Donnez cadeau". Gdy zobaczą wycelowany aparat fotograficzny, rozbiegają się na wszystkie strony. Żeby zrobić zdjęcie muszę dać kilku z nich po pół franka.

Chłodzimy się piwem w pobliskiej kawiarni i idziemy wzdłuż cudnego brzegu, gdzie pochyłe palmy kokosowe robią wrażenie, jakby się kłaniały stojącym w porcie okrętom. Palmy stają się coraz gęstsze. Dotykają się wierzchołkami, tworząc zielone sklepienie, filtrujące promienie słońca. Jest samo południe. Olbrzymie, tęczowe motyle przysiadają na chwilę tylko, jakby chcąc pokazać przepych swych skrzydeł i zrywają się natychmiast, by zniknąć w dali. W górze poświstują papugi. Między nadbrzeżnemi palmami widać białą plamkę. To „Amerique". Jaka szkoda, że wkrótce odpłynie i zabierze mnie z tego cudnego kraju.

Towarzysze moi cieszą się, że jutro będą już w domu. Mówią, że im gorąco i że piwo francuskie jest bardzo dobre. Jestem tego samego zdania i odwiedzamy jeszcze jedną kawiarnię.

Po powrocie znajdujemy na okręcie dużo zmian. Przybyło bardzo wielu pa-

Pochyłe palmy kokosowe, zdobiące brzeg w Port Gentil.

Port Gentil. Widok na morze. W oddali statek „Amerique".

sażerów. Najwyższy pomost z tyłu został przeznaczony dla murzynów, Senegalczyków i Arabów, jadących aż do Dakaru.

Powszechną uwagę zwraca olbrzymiego wzrostu Senegalczyk w mundurze spahisa; twarz jego, potwornie wytatuowana, przerażałaby, gdyby nie dobre, poczciwe oczy i sympatyczny uśmiech. Już go polubiły dzieci pasażerów i bawią się z nim wesoło.

Z ciekawością zwiedzam pomost czarnych pasażerów. Zgiełk panuje na nim okropny. Tłuste Senegalki, rozłożone na leżakach, rozmawiają, gadając wszystkie jednocześnie. Nadzy robotnicy wnoszą z dolnego pokładu jakieś ciężkie skrzynie, wrzeszczą przytem jak opętani. Niezliczone ilości maleńkich dzieciaków kręcą się jak muchy między skrzyniami, kuframi i walizkami.

Na środku pomostu, na podwyższeniu, poważny „marabu" przygotowuje się do wieczornych modłów. Na samym końcu okrętu gwarzy gromadka białych, odstawianych do Europy na koszt rządu. Francuzi, Włosi i Hiszpanie. Narzekają na kolonję i na surowe rządy. Po krótkiej rozmowie z nimi zdaję sobie sprawę, że są to próżniacy, którzy wyobrażali sobie, że w Afryce będą zdobywali grube pieniądze, nic nie robiąc. Nie tracą jednak dobrego humoru. Jeden z nich ma harmonję, inny mandolinę. Grają i śpiewają, nawet zupełnie nieźle.

Poza duetem Christopha i Williama jest to jedyna prawdziwa muzyka na okręcie. Niema orkiestry, za to co kilka kroków porozstawiane są głośniki elektro - magnetycznego gramofonu, zatruwające życie i odbierające przy śniadaniu i obiedzie apetyt chrapliwym hałasem i niesamowitem wyciem.

Słońce zanurzyło się nagle w oceanie i zgasło. W mroku odcina się na tle nieba sylwetka „marabu", pochylonego w stronę zachodu. Kiwając się odmawia wieczorne modły. Gdzieniegdzie zapłonęły naftowe lampki, czarne mrowisko zaczyna przygotowywać się do snu, gdzie i jak się da. Przy jedynej elektrycznej

Jeden z pasażerów.

lampce na końcu pomostu znana już nam gromadka zmieniła rodzaj muzyki i gra teraz w karty.

Przecisnąwszy się w ciemności między leżącemi pokotem na podłodze czarnemi ciałami, schodzę na pokład pierwszej klasy, gdzie przy dźwiękach wychrapywanych przez głośniki fox - trottów eleganccy panowie w smokingach tańczą z blademi spoconemi paniami. W powietrzu unosi się zapach dobrych perfum, błyszczą klejnoty, przy stolikach strzela szampan. Atmosfera zbytku razi mnie po tem, co widziałem przed chwilą na górze.

Rankiem z opalowych mgieł oceanu znów wyłoniła się ziemia. Libreville. Okręt podpłynął bardzo blisko i ma tu pozostać do czwartej popołudniu. Odprowadziłem na brzeg kończących tu podróż Christopha i Williama. Oczekiwała ich tam cała rodzina i gromada znajomych. Rodzice Christopha mieszkają w samym Libreville'u i William również u nich się zatrzyma, by jutro dopiero udać się w dalszą podróż. Obaj opowiadają o mnie nadzwyczajne rzeczy i proszą, nalegają wprost, żebym spędził z nimi czas, pozostający do odejścia okrętu. Młodszy brat Christopha pozostaje w porcie, by odebrać bagaże i udajemy się do niezbyt daleko położonego domu państwa Sinaba.

Za miastem, w cieniu rozłożystych mangowców kryje się ich malutka willa. Minąwszy furtkę wymalowanego na czerwono parkanu, po wyżwirowanej ścieżce dostajemy się na werandę, ocienioną grubym słomianym dachem. Christoph oprowadził mnię zaraz po całym domu, by pokazać, że nie wszędzie murzyni mieszkają tak, jak w Kinshasie.

Wszyscy goście ulokowali się tymczasem na wygodnych plecionych fotelach i leżakach, porozstawianych na werandzie. Boy przyniósł nieodzowne w takim wypadku, mrożone piwo. Odezwał się stojący w salonie wielki, szafkowy gramofon dobrej marki. Zdumiony byłem doborem płyt. Znalazłem prawie wszystkie utwory Debussy'ego, kilka płyt z utworami Szopena w wykonaniu Paderewskiego i moc innych bardzo ładnych i ciekawych rzeczy. Usłyszałem cały szereg pięknych amerykańskich i murzyńskich piosenek, wykonanych przez znanych mi już dawniej czarnych duecistów, Leytona i Johnstona. Poprosiłem o gabońskie piosenki taneczne, nagrywane tu niedawno przez ekspedycję firmy „Columbia". Znajomy rytm działa na gości w widoczny sposób. Nogi im drżą, ale nie wypada tańczyć murzyńskich tańców w takim eleganckim domu; zresztą zamało jest miejsca.

Koło południa goście się rozchodzą. Zasiadamy do śniadania, nieróżniącego się niczem od posiłków w domach białych kolonistów. Dużo konserw i dużo owoców. Po deserze malaga i biskwity „Peec et Trean".

W wesołym i miłym nastroju przeszło śniadanie i po krótkiej sjeście idziemy na przechadzkę. Minąwszy tonące w zieleni i kwiatach przedmieścia, wydostajemy się długą, palmową aleją, przeci-

Port Gentil.

Rynek w Port Gentil.

Jedna z pasażerek.

nającą miasto, do gęstego, ciągnącego się do samego morza, lasu. Rozgrzane trawy parują i woń ich, zmieszana z zapachem znajdujących się tu w obfitości maleńkich kwiatków, podobnych do magnolji, napełnia powietrze duszącym zapachem. Chmury cytrynowych i brunatnych motylków zrywają się za każdym naszym krokiem w powietrze.

Dochodzimy do końca lasu. Brzeg tworzy w tem miejscu malutką zatokę, spokojną i pustą. Bielutki piasek wybrzeża kłuje w oczy blaskiem, od którego odwykliśmy w cieniu drzew. Gorąco spadło na nas, jakgdyby strugami roztopionego metalu. Najmłodszy braciszek Christopha już zdążył się rozebrać i radośnie biegnie ku morzu.

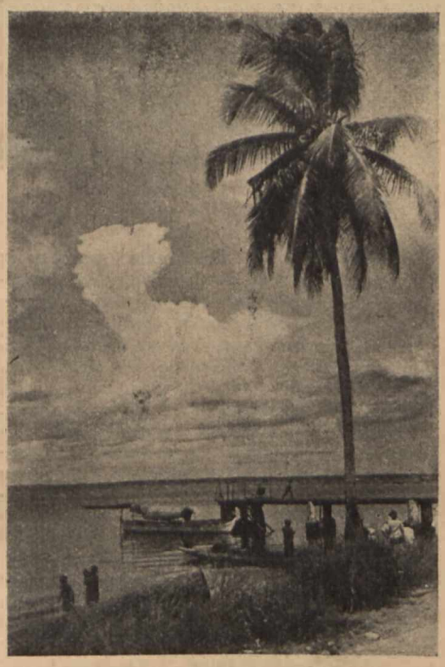
— No co? John, kąpiemy się? — spytał Christoph.

— Oczywiście, dlaczego nie? — odrzekłem.

Szaleństwem była kąpiel w słonej wodzie przy tem gorącu, ale przyzwyczaiłem oddawna cierpliwą mą skórę do najrozmaitszych doświadczeń. W Kinshasie spędzałem każdą niedzielę nad brzegiem maleńkiej rzeczki, cały dzień na tropikalnem słońcu, mając za cały strój kask korkowy, lub kapelusz. Nieszczęśliwi byli ci, co usiłowali mnie naśladować. Gdy mnie skóra brunatniała jedynie, ci narażali się na bąble i bardzo bolesne opuchnięcia.

Zrzuciwszy szybko nieskomplikowane tropikalne szaty, zanurzyłem się w falach Atlantyku. Choć woda była bardzo ciepła, kąpiel orzeźwiła mnie ogromnie. Murzyni pluskali się z żywiołową rozkoszą i wyszliśmy z wody dopiero wtedy, gdy usłyszeliśmy pierwszy sygnał okrętu, oznajmiającego odejście za 45 minut.

Musieliśmy się bardzo śpieszyć, ale przybyliśmy na czas. Bardzo serdecznie pożegnałem się z sympatycznymi chłopakami.



Libreville. Widok na morze.

Po opuszczeniu Libreville'u życie na okręcie ożywia się. We wszystkich trzech barach napoje leją się strumieniami. Świadomość, że zbliżają się do Europy, uspasabia pasażerów nerwowo. Wszystkie miejsca na okręcie są już zajęte. Żółtozielone do niedawna panie, pod wpływem morskiego powietrza nabrały pięknej cery i dobrego humoru. Basen kąpielowy na pokładzie ma ogromne powodzenie. Rozbrzmiewa śmiechem i wesołemi okrzykami. Dobrze zor-

Marabu — kapłan arabski.

ganizowane gry towarzyskie nie pozwalają pasażerom nudzić się długą podróżą.

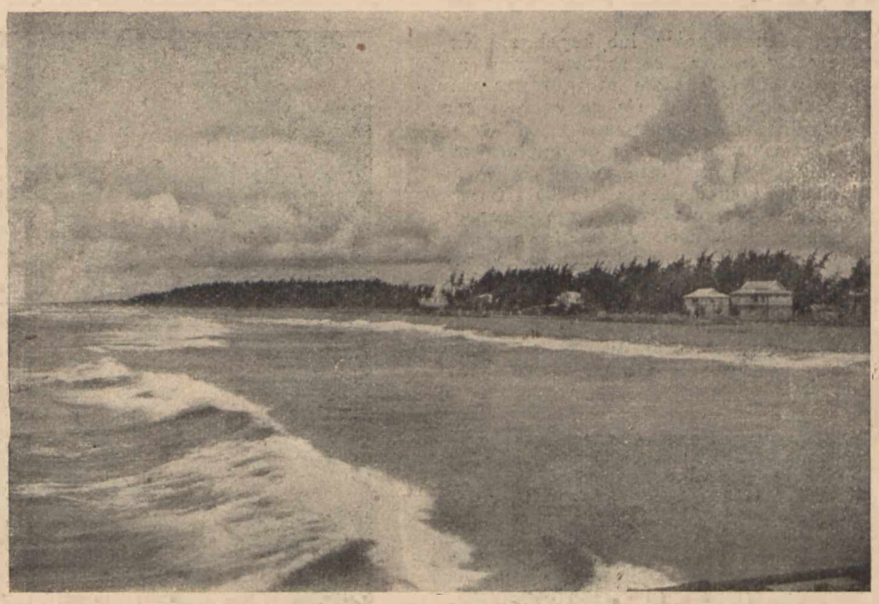
Na pokładzie trzeciej klasy panuje ścisk nieprawdopodobny. Przybyła partja Arabów w białych i niebieskich burnusach. Obładowani tobołami proponują zaglądającym ciekawie białym naszyjniki z kości słoniowej i bursztynu, maty, koszyczki i torebki z rafji, skórzane barwne poduszki, bardzo oryginalne statuetki miedziane, wachlarze ze strusich piór i egrety. Chrupią przez cały czas orzechy kola.

W Douala przyjmujemy na okręt partję bydła, mięso dla kuchni okrętowych. Zgromadzeni posażerowie z zajęciem przyglądają się nieszczęśliwym zwierzętom, podnoszonym windą i wpuszczanym do otwartego wnętrza okrętu. Czarne, skłębione chmury nie zachęcają do wysiadania na ląd. Spada obfity, podzwrotnikowy deszcz. Przechodzi w gwałtowną, lecz krótko trwającą burzę po której chmury znikają i niebo się wypogadza. Okręt tymczasem wyrusza w dalszą podróż.

W Cotonou na cały dzień trzeba się wynieść z okrętu, na którym odbywa się ładowanie węgla. Wszystkie kabiny są

Libreville. Droga nad brzegiem morza.

Libreville. Centrum miasta.



Cotonou. Widok na wybrzeże.

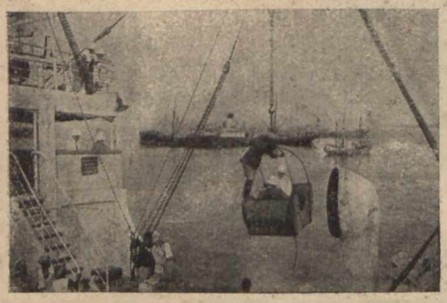
hermetycznie pozamykane i możnaby się w nich podusić, a na pokład sypie się czarny pył. Gdy wieczorem powracam na okręt, właśnie ukończono szorowanie go. Wszędzie mokro i ślisko. Podróż zaczyna się przykrzyć. Prawie codzień przechodzą burze. Spokojne dotychczas morze zaczyna się burzyć. Stary okręt skrzypi, jakgdyby miał się już rozsypać i kołysze się coraz mocniej.

Pasażerowie gromadzą się ciągle przy mapie, na której chorągiewkami oznacza się przebytą drogę.

Zaczynając od Grand Bassan, wysiadanie na brzeg odbywa się w inny, niż dotychczas, sposób. Pomost ze schodkami nie opuszcza się, tylko winda okrętowa zabiera po dwóch, albo czterech pasażerów, by ich wraz z koszykiem wpuścić do tańczącej na falach łodzi. Ryzykowny ten eksperyment niezawsze się udaje. Często łódź w ostatniej chwili gdzieś ucieka, a winda z pasażerami zanurza się w morzu. Widziałem, jak źle poprowadzona winda podsunęła się pod rurę odprowadzającą brudną wodę z okrętu. Warto jednak narażać się nawet na takie przykrości. W Grand Bassan jest bardzo ładnie, szkoda tylko, że okręt stoi zakrótko, by móc je zwiedzić.

Dłuższy postój mamy w Conacry, porcie Gwinei francuskiej, gdzie z samego rana zabiera mnie swą łodzią czarny urzędnik celny i uprzejmie podejmuje się oprowadzić po mieście.

Conacry musiało być kiedyś pięknem miastem. Szerokie, regularne ulice, domy o architekturze europejskiej, duże place, piękne i doskonale utrzymane kwietniki są świadectwem dawnej świetności. Obecnie sprawia wrażenie opuszczenia i zaniedbania. Wiele domów rozsypuje się, nowych budowli nie widać, miasto jakby chyliło się ku upadkowi. Malowniczym kontrastem odbija się przepych podzwrotnikowej roślinności. Cudna aleja mangowa wiedzie za miasto ku murzyńskim wsiom. Bardzo malowniczo wyglądają okrągłe chatki o stożkowatych dachach, na tle zaczynającego się nieco dalej gęstego lasu. Z położonej na wzgórzu wioski roztacza się niezwykłej piękności widok na morze.



Postój w Grand Bassan. Oryginalny sposób przesadzania pasażerów do łodzi.

Piaszczystem wybrzeżem wracam do miasta w towarzystwie dwóch małych murzynków, niosących aparaty fotograficzne.

W miłym chłodzie urządzonej po europejsku kawiarni z apetytem jem śniadanie, podczas gdy chłopcy czekają siedząc na podłodze. Czarne pyszczki uśmiechają się na widok przyniesionych pomarańcz. Daję im po jednej i idziemy spotkać się z celnikiem, który do tej pory był zajęty. Obeszliśmy całe miasto. Obejrzałem wszystkie luksusowe sklepy, pałac gubernatora, aptekę, pocztę, kino i t. d. Wypiliśmy niedającą się obliczyć ilość grenadin i oranżad i syt wrażeń powróciłem na okręt.

Po dwóch dniach przybywamy do Dakaru. „Amerique" powoli przesuwa się między nagromadzonemi okrętami wszystkich państw i po długo trwających manewrach przybija do brzegu.

Znużony widokami płaskich kolonij o porozrzucanych zdaleka jeden od drugiego niskich domkach, z radością witam pierwsze od tak długiego czasu miasto wyglądające po europejsku. Niedaleko portu rzuca mi się w oczy piękny budynek pocztowy o architekturze maurytańskiej.

Miasto jest nieduże, ale bardzo miłe. W samym środku mieści się hałaśliwa hala targowa i otaczający ją plac rynkowy. Niczem nie przypomina egzotycznych bazarów Konga.

Dzielnica handlowa Dakaru dawałaby zupełnie złudzenie Europy, gdyby nie malownicze grupy biało ubranych Senegalczyków. Prawie na każdym kroku jest cukiernia z wystawą, ustrojoną apetycznemi ciastkami. Muszę nadmienić, że w kolonjach Afryki Środkowej cukiernie nie istnieją i ciastek się nie jada. W ciągu czterech lat zapomniałem prawie jaki mają smak. Nie potrafię opowiedzieć, z jakim apetytem rzuciłem się na nie w Dakarze.

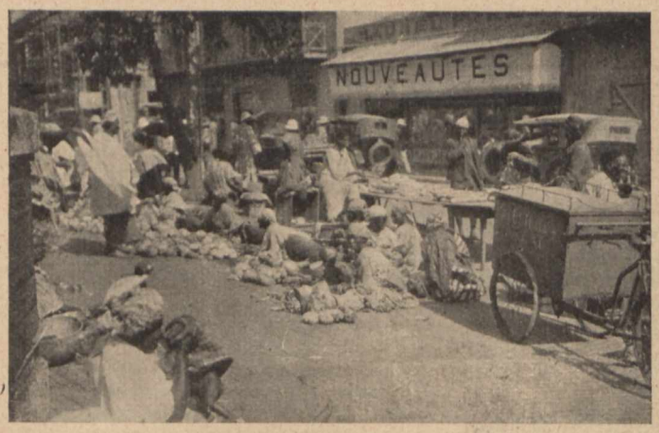
Obok cukierni Senegalczycy w brudnych burnusach sprzedają porozkładane na ziemi długie, francuskie chleby. Tworzą bardzo malowniczą grupę, lecz gdy przygotowuję aparat, by ich sfotografować, zakrywają sobie głowy jakiemiś szalami.

W eleganckiej, ale staromodnie utrzymanej w stylu wiedeńskiej secesji restauracji zeszli się prawie wszyscy pasażerowie „Amerique". Panuje gwar i wesołość. Trudno sobie wyobrazić, że niedawno przeszło przez Dakar straszliwe widmo żółtej febry. Zapomnieli już o niem ci weseli i ożywieni panowie i te piękne, z paryskim wdziękiem postrojone panie. Dobra orkiestra smyczkowa gra fantazje z „Manon". Gdyby nie płócienne garnitury panów, zdawałoby się, że jest się w Europie.

Znajomi z okrętu, w których towarzystwie popijam po śniadaniu czarną kawę skarżą się, że jeszcze tak daleko do Paryża. Wywołują wspomnienia spacerów po Lasku Bulońskim i Polach Elizejskich. Są spragnieni Opery i „Folies Bergeres". Tymczasem zadawalniamy się spacerem po Dakarze. Jest tu pełnia suchego sezonu. Zżółknięte drzewa i pochmurne niebo przypominają malaryczną porę Konga. Jest bardzo gorąco, ale kto ma odwagę, może już chodzić w filcowym europejskim kapeluszu. Co za ulga po ciężkim, uciskającym głowę kasku! W parku miejskim orkiestra spahisów przygrywa spacerującej publiczności. Bardzo elegancko, po europejsku ubrani Senegalczycy prowadzą z namaszczeniem szeleszczące jedwabiami i błyszczące złotemi bransoletami Senegalki. Zabawnie wyglądają małe murzynięta w angielskich dziecinnych garniturkach. Oczy błyszczą zadowoleniem, rozbrzmiewają wesołe rozmowy i śmiechy.

Zapada zmierzch. Ulice Dakaru ożyw-

Aleja mangowa w Conacry.



Rynek w Dakarze.

Przekupnie w Dakarze nie pozwalają się fotografować, nakrywając głowy zasłonami.

wiają się jeszcze bardziej. Płoną latarnie. Barwne reklamy świetlne nęcą do teatru, gdzie jakaś wędrowna trupa przedstawia rewję o zachęcającym tytule „La parade du nu". Jak w Paryżu. Ale niestety trzeba już wracać na okręt. Jeszcze tylko osiem dni, i będziemy w prawdziwej Europie.

Przed przybyciem do Bordeaux raz jeszcze widzimy ląd, ale zdaleka, jedną z wysp Kanaryjskich. Przez lunetę tylko można zobaczyć miasto Las Palmas. Wierzchołki masywów górskich giną w chmurach, zbocza mienią się w słońcu jakiemiś błękitnemi i różowemi blaskami. Bardzo powoli przesuwa się przed nami cudna, barwna panorama. Szkoda, że tam nie przystajemy.

Kilka kasków wpada do wody. Ci, którzy nie mają zamiaru wracać do Afryki, rozstają się z temi sympatycznemi nakryciami głowy. Weszliśmy już w strefę, gdzie każdy może spokojnie wystawiać głowę na promienie słoneczne. Ale zato robi się zimno, i to coraz zimniej w miarę zbliżania się do Francji. Zniknęły z pokładu tropikalne, płócienne ubrania. Widać tylko grube jesienne palta, szyje otulone szalikami, wszyscy zacierają ręce, bo dawno już nie było im tak zimno. Podróż się dłuży.

Przychodzi wreszcie oczekiwany z utęsknieniem ostatni dzień. Wpływamy w Żyrondę i, jak się zwykle w takich wypadkach zdarza, stoimy na mieliźnie kilka godzin. Wcale to nie jest przyjemne. Jesteśmy tuż, tuż, u celu podróży, całkowicie unieruchomieni. Zniecierpliwieni pasażerowie rzucają zabójcze spojrzenia Bogu ducha winnemu kapitanowi i nudzą się. Nudzą się straszliwie.

Po przypływie, gdy poziom wody podniósł się wystarczająco, popłynęliśmy dalej. Wszyscy na pokładzie. Przesuwają się przed oczami zielone brzegi Żyrondy. Dokoła winnice, ogrody, i uprawne pola. Nam wydaje się dziwne, że nie widać ani jednej palmy. Napawamy się zapachem lasów i łąk, oddychamy powietrzem Francji. Na twarzach maluje się radość i rozrzewnienie, potęgowane jeszcze powitalnemi okrzykami biegnących ku brzegowi wieśniaków. W oddali ukazuje się Bordeaux. Ściemnia się już i miasto zaczyna płonąć na tle różowego zachodu. Lekki dreszcz, za chwilę będziemy na ziemi.

Nareszcie. Już widać zebrany tłum tych, co przyszli witać przybywających. Poznają się zdaleka, wywołują imiona i nazwiska, krzyczą z radości. Na pokładzie wzruszenie. Każdy chce jak najprędzej wydostać się na ląd, a tu trzeba jeszcze pożegnać się ze wszystkimi towarzyszami podróży. Słychać życzenia przyjemnego pobytu w Europie i szczęśliwego powrotu do Afryki.

Wreszcie mostek opuszcza się i fala pasażerów zlewa się z zebranym tłumem. Rozlegają się hałaśliwe powitania, uściski, pocałunki. Gdzieniegdzie płacz.

Z za budynków portowych dochodzą dźwięki dzwonków tramwajowych, trąbek samochodowych, słychać krzyki gazeciarzy. Brzmi nieprzerwanie symfonja wielkiego miasta.

Cicha, spokojna Afryka została gdzieś w oddali. Mam uczucie jakgdyby skończył się piękny sen. Jestem w Europie

JAN GADKOWSKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

NOWA KOLEJ W POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ AFRYCE.

W byłej kolonji niemieckiej Południowo - Zachodniej Afryce, będącej pod mandatem Unji Południowo Afrykańskiej została wykończona linja kolejowa, łącząca stolicę kolonji Windhuk z miastem Bobabis. Kolej ta prowadzi z wyżyny, wzniesionej na 1600 m. ponad poziomem morza, w głąb lądu, w kierunku Betachuany na niższy płaskowyż wzniesiony na 1400 m. i dociera do pustyni Kalahari. Projekt dalszej budowy przewiduje skierowanie trasy granicą Kalahari na północny wschód i doprowadzenie jej aż do kopalni węgla w Wankie na południu Rodezji Północnej. Długość też trasy wynosi 175 klm., a koszty 268.000 funtów szter. (t. j. 11.525.000 zł.) Jeden kilometr kolei, przeprowadzonej przez pustynne pola Kalahari, kosztowałby nieco ponad 65 tysięcy złotych. Tak niski koszt budowy uważany jest w Afryce, jako rekord taniości konstrukcji kolejowej.

WĘGIEL AFRYKAŃSKI.

Produkcja węgla w 1929 r. w Wankie nad Zambezi w Rodezji Północnej wynosiła 1.130.000 ton. Węgiel ten zużyły koleje w Rodezji i Unji Południowo Afrykańskiej oraz kopalnie rud miedzi w Kongo Belgijskiem. Produkcja w Wankie zwiększa się corocznie prawie o 50.000 ton.

Kopalnie zatrudniały w r. 1929 ponad 4.000 murzynów i około 200 białych.

KRYZYS W DZIEDZINIE PRODUKCJI MIEDZI.

Przedsiębiorstwa wydobywania rud miedzi, obejmujące swą wytwórczością prawie 90% produkcji światowej, działają głównie na terenach amerykańskich, kanadyjskich i afrykańskich. Wobec kryzysu w tej gałęzi przemysłu, przedsiębiorstwa te, po porozumieniu się ograniczyły produkcję o 20.000 ton miesięcznie. Na Afrykę ograniczenie przypadło w wysokości 6 — 7.000 ton miesięcznie. Skutki tego porozumienia wpłyną ujemnie przedewszystkiem na produkcję Konga Belgijskiego (Katangi) oraz również ujemnie odbiją się na Angoli, przez którą prowadzi kolej z Katangi, wybudowana specjalnie dla transportu rud miedzianych do angolskiego portu Lobito, t. j. najbliższej do Europy przystani przeładowczej na zachodzie Afryki.

RUCH NACJONALISTYCZNY I KOMUNISTYCZNY W INDJACH HOLENDERSKICH.

Uświadomienie narodowe ludności tubylczej w Indjach Holenderskich wzrasta stale. Akcję nacjonalistyczną prowadzi „Partei Nasional Indonesia", w którą dołały przeniknąć wpływy komunistyczne. Część programu partji narodowej brzmi: „Celem uzyskania naszej wolności musimy zwalczać imperjalizm i kapitalizm. Przez imperjalizm rozumiemy obecne rządy holenderskie w Indjach, przez kapitalizm — Holendrów i cudzoziemców, którzy obecnie eksploatują przedsiębiorstwa w Indjach. Rządy indo - holenderskie powinny być zastąpione rządem narodowym, a władzę Holendrów powinna przejąć Partei Nas. Ind.".

Przeciwko Soekarno, prezesowi oraz trzem wybitnym członkom tej partji, władze holenderskie wytoczyły proces, w którego wyniku po kilkumiesięcznych dochodzeniach, został Soekarno skazany na 4 lata więzienia, a reszta oskarżonych po 8 miesięcy. Tak niski wymiar kary — jak na stosunki w kolonjach — był podyktowany względami politycznemi nie-

pogłębiania nieprzyjaznego nastroju ludności tutejszej przeciwko holenderskim władzom kolonjalnym.

AUTOMATYCZNE TELEFONY I KOLEJKA PODZIEMNA W AFRYCE.

Afryka szybko się europeizuje przez wprowadzanie najnowszych urządzeń. Ostatnio zostały zaprowadzone automatyczne telefony w Nairobi, głównem mieście kolonji angielskiej Kenia, w Afryce Wschodniej.

Nairobi, które leży przy linji kolejowej z portu morskiego Mombassa do portu Florence nad jeziorem Wiktorji, skąd wypływa Nil, jest upatrzone na stolicę nowego dominjum angielskiego w Afryce Wschodniej, które ma objęć kolonje: Uganda, Kenia, Tanganyika (b. kolonja niemiecka) i Rodezja.

W Algierze (miasto w kolonji francuskiej Algier) postanowiła Francja wybudować kolejkę podziemną. Będzie to drugie miasto francuskie (po Paryżu), które będzie posiadało tego rodzaju komunikację. Świadczy to o nadzwyczaj szybkim rozwoju kolonji francuskiej, oraz o wysiłku kolonizacyjnym Francji, która w 101 rocznicę zawładnięcia Algierem zdołała stolicę kolonji doprowadzić do tak kwitnącego stanu.

DWA KIERUNKI POLITYKI EUROPEJCZYKÓW WOBEC MURZYNÓW.

Na czele pierwszego kierunku t. j. zupełnego odseparowania się na terenie Afryki ludności białej od czarnej, kroczą Anglicy, a współdziałają z nimi Boerzy w Unji Południowo Afrykańskiej.

Ostatnio, przywódca Nacjonalistycznej Partji Transvaalu. Piet Grober, minister rolnictwa Unji, w mowie swej na kongresie partji, podkreślił wyraźnie kontynuowanie tego stanowiska, a zarazem silnie wystąpił przeciwko polityce Angji w sprawach Unji.

„Sprzeciwiamy się — mówi minister — uznawaniu równości Europejczyków i murzynów, jak również wzmacnianiu administracji Unji Europejczykami Zachodnimi (rozumie się Anglikami — przyp. autora), jako środków rozwiązania kwestji murzyńskiej. Sami zapewnimy sobie w kraju pomyślność rasy białej. Nasz pozytywny symbol streszcza się w słowie: separacja.

Jestem przekonany, że tylko w odseparowaniu się leży uratowanie obu ras. Unja nie może biernie przypatrywać się Europejczykom, przebywającym na północy od Zambezi, którzy swoją własną przyszłość rasy białej kształtowaliby na zasadach przeciwnych koncepcjom i podstawom naszego ideału europejskiego".

Mowa ministra spowodowała jednogłośną uchwałę rezolucji, w której partja oświadcza, że odseparowanie się uważa za zasadniczy warunek egzystencji białego człowieka w Afryce i wzywa rząd Unji, aby pośpieszył z moralną pomocą, tam, gdzie rasa biała jest zagrożona.

Oprócz sprawy rasowej i nieprzychylnego stanowiska do Anglików, nadsyłanych w charakterze urzędników do Unji, mowa ministra zawiera ponadto ciekawy moment, a mianowicie określenie stosunku do Europejczyków, mieszkających na północ od Zambezi, to znaczy w tej części Afryki, w której projektowane jest utworzenie nowego dodominjum angielskiego, nad czem obecnie w Londynie odbywają się narady, a co niechętnie widzi Unja, pragnąca swem władaniem objąć całą południową Afrykę aż poza równik. Poza tem jest to wyraźnie zajęte stanowisko w stosunku do Portugalczyków, również mieszkających na północy od Zambezi i — jak wiadomo — uprawiających politykę murzyńską, odmienną od angielskiej, a zmierzającą do mieszania ras.

Jakże dziwnie odbija od tej polityki ustosunkowanie się Francuzów do murzynów. W kolonjach francuskich murzyni posiadają nietylko niższe, ale nawet i średnie szkolnictwo, a we Francji murzyni dopuszczani są do najwyższych uczelni i zatrudniani są jako urzędnicy w administracji kolonji, co jest nawet nie do pomyślenia u Anglików.

Wyrazem tego drugiego kierunku, reprezentowanego przez Francuzów, roszczących sobie pretensje do kroczenia na czele tych narodów, które w Afryce spełniają rolę kulturalną i cywilizacyjną wśród murzynów, jest mianowanie przez Francję murzyna Diagne podsekretarzem stanu w Ministerstwie Kolonij. Jest to bardzo śmiałe pociągnięcie ze strony Francji, tem śmielsze, że będą zapewne zdarzały się wypadki, w których czarny wiceminister decydować będzie o sprawach Anglików, przebywających lub zainteresowanych w kolonjach francuskich.

ROZWÓJ KONGA BELGIJSKIEGO I JEGO HANDEL ZAGRANICZNY.

Na obszarze Konga belgijskiego, stanowiącym 2.350.000 km. kwadr., mieszka prawie 10.000.000 murzynów i 23 000 białych i mulatów, w czem na Belgów przypada niespełna 16.000. — Polaków jest tam zaledwie kilkunastu. W części zachodniej i środkowej jest w użyciu głównie komunikacja rzeczna, przyczem długość dróg wodnych wynosi około 15.000 km., natomiast w części wschodniej i południowej, t. j. wyżynnej, jest zbudowanych 27.000 km. dróg oraz 3.430 km. kolei. W ten sposób Kongo ma doskonałe połączenie z kolonjami: Ugandą, Tanganyjką, Rodezją i Angolą. Ponadto pasiada Kongo stałą wewnętrzną komunikację somolotową na przestrzeni 3.000 km.

Wywóz Konga wynosił w 1929 roku 1.444.000.000 Fr. Przywóz 1.943.000.000.

Główny udział w handlu tym wzięła z natury rzeczy Belgja, która wywiozła z Konga produktów za 818 milj. Fr., a dostawiła towarów za 964 milj. Fr., wykazując nadwyżkę na swą korzyść 148 milj. Fr. Poważny udział, bo na sumę 533 milj. Fr. w wywozie i 242 w przywozie, przypadł na kolonje afrykańskie: Mozambik, Tanganyjka, Francuska Afryka Ekwatorjalna, Unja Południowo - Afrykańska, Rodezja i Angola. Wymiana handlowa pomiędzy kolonjami stale wzrasta. Kolonje bowiem wzajemnie uzupełniają swoje potrzeby wielu produktami, a ograniczają się wyłącznie do importu europejskich wytworów przemysłu. Jako konkurent tego przemysłu występuje Unja Południowej Afryki, gdzie przemysł szybko się rozwija i stara się opanować przedewszystkiem afrykańskie rynki zbytu.

ZNACZENIE HANDLU Z KOLONJAMI DLA FRANCJI I NIEMIEC.

Źródła francuskie podają, że gdyby Francja nie posiadała kolonij, to jej handel zagraniczny wykazywałby corocznie niedobór 4.000.000.000 Fr. Posiadając kolonje, Francja niedość, że unika tego niedoboru, ale ponadto uzyskuje znaczne nadwyżki bilansowe w handlu zagranicznym.

Niemcy, jakkolwiek nie posiadają kolonij, to jednak mają w kolonjach innych państw i w nowych krajach doskonale rozwinięte stosunki handlowe, które w głównej mierze przyczyniły się do uzyskania w 1930 r. przez Niemcy o 4 miljardy mk. większego wywozu, aniżeli w 1913 r. t. j. w ostatnim roku przed wojną europejską, gdy państwo niemieckie stało u szczytu swej potęgi i ekspansji kolonjalnej. Dzięki tym stosunkom handlowym poraz pierwszy w roku ubiegłym zdarzył się Niemcom fakt, że eksport ich przewyższył eksport angielski. Uważane to jest, jako ciekawy fenomen gospodarczy, który w Anglji wywołał silne zaniepokojenie, gdyż suma takich fenomenów może ją zepchnąć z dominującej roli w handlu z kolonjami i wogóle w sprawach kolonjalnych.

ŚWIATOWA KONFERENCJA KAWOWA W SAO PAULO

W marcu r. b. na zaproszenie rządu brazylijskiego odbędzie się w Sao Paulo światowa konferencja kawowa. Do wzięcia udziału w konferencji zostały zaproszone wszystkie kraje, produkujące kawę, które uczestniczyły w podobnej konferencji w 1902 roku w New Yorku. Konferencja zastanowi się nad wszystkiemi możliwościami i posunięciami gospodarczo - politycznemi, niezbędnemi do uregulowania obecnych katastrofalnych stosunków na rynku kawowym.

W pozytywnem załatwieniu tej sprawy jest w pierwszym rzędzie zainteresowana Brazylja. W wyniku szeregu niezwykle dla kawy urodzajnych lat nagromadziły się w Brazylji tak znaczne zapasy tego produktu, że mimo rozmyślnego, częściowego niszczenia zbiorów, Brazylja formalnie dusi się od zapasów kawy. Wpływa to oczywiście w sposób zabójczy na cenę tego produktu.

O sytuacji, jaka się wytworzyła na rynku krajowym w Brazylji, świadczyć może parę następujących liczb:

W pierwszem półroczu r. 1930 wyeksportowała Brazylja, mimo kryzysu, 8.408.000 worków kawy. W tym samym okresie roku 1929 eksport kawy z Brazylji wynosił 7.841.000 worków, czyli że w roku ub. w pierwszej połowie roku eksport ten nawet wzrósł o 567.000 worków. Jednak wartość tego eksportu bardzo znacznie zmalała. Kiedy bowiem wartość wywiezionej z Brazylji kawy w pierwszej połowie roku 1929 wynosiła Ł. 40.304.000, to wartość kawy wywiezionej w tym samym okresie roku 1930 wynosiła tylko Ł. 25.424.000. Przeciętna cena za worek kawy zmalała w tym samym czasie z 207 do 124 milrejsów, czyli z Ł 5.0.0. do Ł. 2.16.0.

Pełnomocnicy, względnie delegaci państw, produkujących kawę, będą mieli na konferencji w Sao Paulo za zadanie ustalenie przypuszczalnych tegorocznych zbiorów kawy na świecie i opracowanie środków przywrócenia równowagi między popytem na kawę, a jej podażą.

Brazylja w latach ubiegłych w przewidywaniu spadku cen kawy starała się zwoływać takie konferencje — jednak nie dochodziły one do skutku. Ale wtedy sytuacja na rynku kawowym była bardzo dobra. Obecnie natomiast katastrofalnie niskie ceny kawy zmuszają kraje, produkujące kawę, do przedsięwzięcia środków zaradczych i dlatego też konferencja marcowa prawdopodobnie uda się i będzie miała doniosłe znaczenie w produkcji i handlu kawą.

CO WYWOZI I PRZYWOZI AFRYKA EKWATORJALNA FRANCUSKA?

W obszar Afryki Ekwatorjalnej Francuskiej wchodzą kolonje: Gabon, Kongo fr., Oubangi-Chari i Czad. Kolonje te od roku 1925 zwiększyły o 300% swój import, podczas gdy eksport podniósł się tylko o 250%.

Wzrost przywozu, wynoszącego w 1929 r. 276.835.021 fr. przypisać należy głównie sprowadzeniu materjału kolejowego, wprowadzeniu nowoczesnych urządzeń do eksploatacji drzewa, oraz powstaniu nowych przedsiębiorstw handlowych, które zaopatrzyły się obficie w towar europejski. Poważnie na import towarów europejskich oddziałał wzrost konsumcji murzynów, którzy za pracę swą przy eksploatacji drzewa otrzymują wysokie zarobki i w całości przeznaczają je na zakupy.

Główne artykuły przywozu w 1929 r. były następujące:

	Wartość
Wyroby bawełniane	24.708.432 fr.
Aparaty i urządzenia	15.865.397 „
Cement	14.446.172 „
Smary, nafta, gazolina	12.022.325 „
Ryż	10.498.999 „
Wina	10.271.337 „
Ryby suszone	9.406.880 „
Konfekcja	9.844.833 „
Samochody i traktory	9.278.722 „
Narzędzia żelazne	2.857.221 „
Naczynia różne i emalj.	3.657.600
Koce bawełniane	2.686.749 „
Obuwie	1.469.546 „

Głównym dostawcą (138 milj. fr.) była Francja, na drugiem miejscu znajdowała się sąsiednia kolonja Kongo belgijskie (30 milj. fr.) i Belgja, z której sprowadzono towarów za tę samą sumę. Silnie jest rozwinięty handel z kolonjami afrykańskiemi, z których kolonje francuskie dostawiły towarów za 7 milj. fr., kolonje angielskie za 10 miljonów i kolonje portugalskie za 6 milj. Razem więc z Kongiem belgijskiem Afryka dostarczyła produktów za 53 milj. fr.

Wywóz głównych artykułów wynosił:

Drzewa	za 87.189.241 fr.
Zwierząt żywych	„ 18.992.605 „
Orzechów palmowych	„ 9.519.435 „
Kości słoniowej	„ 5.583.886 „
Kauczuku	„ 4.819.810 „
Skór	„ 2.886.474 „
Oleju palmowego	„ 2.962.614 „
Bawełny	„ 1.806.359 „
Wosku	„ 1.127.862 „
Sizalu	„ 1.080.834 „

Eksport do Francji wyniósł 52 milj. fr., a do kolonij angielskich i do Kongo belgijskiego razem 37 milj. fr.

Dość poważnie przedstawia się handel z Niemcami, które importowały za 8 milj. głównie piwa, a wywiozły za 35 milj. drzewa i orzechów palmowych. Natomiast Stany Zjednoczone, które dostawiły towarów za 17 milj. nic nie wywiozły, podobnie , jak Portugalja i kolonje portugalskie.

KRONIKA KOLONJALNA

GENERAŁ G. ORLICZ-DRESZER WŚRÓD WYCHODŹTWA NASZEGO WE FRANCJI.

Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej i Prezes Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych p. Generał Gustaw Orlicz - Dreszer, korzystając ze swego pobytu we Francji, dokąd jeździł w charakterze oficjalnym, jako przedstawiciel Wojska Polskiego na pogrzeb Marszałka Joffra, odwiedził w dniu 11 stycznia r. b. w towarzystwie pp. wiceprezesa Stowarzyszenia Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Paryżu — majora Łubieńskiego i sekretarza Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej Dr. Rosińskiego — Stowarzyszenie Przyjaciół Ligi M. i K. w Douai (Waziers) departamentu Nord.

Generała Dreszera powitali na dworcu w Douai członkowie Zarządu Stowarzyszenia Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w osobach wiceprezesów (w zastępstwie nieobecnego prezesa Rejera) Dr. Bratek-Kozłowskiego i H. Krąkowskiego, oraz członków Zarządu pp.: P. Kalinowskiego, K. Hoffmana i Stępnia.

Prosto z dworca Prezes Gen. Dreszer, wraz z otoczeniem udał się na zebranie nadzwyczajne Stowarzyszenia Przyjaciół Polskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zwołane z okazji przyjazdu Pana Generała do Douai. Na zebraniu tem p. Gen. Dreszer, bezpośrednio po przemówieniach powitalnych, wygłosił ze swej strony przemówienie do zgromadzonych w liczbie kilkudziesięciu członków — górników Polaków Stow. Przyjaciół Ligi i Związku b. Wojskowych — dziękując im za gorące powitanie. W dalszym ciągu swego przemówienia Pan Generał omówił zadania, jakie Liga Morska i Kolonjalna w Polsce postawiła na porządek swych prac, a między innemi serdeczną troskę Władz Ligi o zapewnienie lepszej doli wychodźtwu przez zdobycie dla emigrujących rzesz Narodu Polskiego terenów kolonizacyjnych, oraz o wciągnięcie całego Wychodźtwa Polskiego do ekonomicznej współpracy z Macierzą.

Po zakończeniu tego uroczystego Nadzwyczajnego Zebrania — p. Gen. Dreszer udał się samochodem na zwiedzenie osiedli masowo zamieszkałego w departamentach Nord i Pas de Calais (około 300.000 osób) wychodźtwa polskiego. Pan Generał wraz z towarzyszącemi mu osobami zwiedził: Billy-Montigny, Marles les Mines i La Targette. W dwu poprzednich miejscowościach p. Generał zetknął się z miejscowymi działaczami Wychodźtwa i zwiedził szkołę i ochronkę polską. W La Targette Pan Generał zatrzymał się na kilka chwil przy Krzyżu polskim, postawionym na miejscu, gdzie przed kilkunastu laty na tem miejscu zginęło kilkudziesięciu bajończyków (Polaków w polskich formacjach, walczących na froncie francuskim przeciw Niemom).

Tegoż dnia wieczorem Pan Generał Dreszer, wraz z towarzyszącemi mu osobami wrócił do Paryża.

PRACE WYDZIAŁU KOLONJALNEGO LIGI.

Prace Wydziału Kolonjalnego Zarządu Głównego Ligi posuwają się naprzód. Sekcja ekonomiczna kończy opracowywanie podstaw ekonomicznych, prowadzonej przez Ligę akcji kolonjalnej. Sekcja badań terenowych ustaliła ostatnio program swej działalności i przystąpiła do fachowego opracowywania będących w naszem zainteresowaniu terenów zamorskich. Sekcja higjeny kolonjalnej bada warunki sanitarne i zdrowotne poszczególnych terenów kolonjalnych i kolonizacyjnych, oraz zainicjowała i współdziała przy organizacji oddziału chorób tropikalnych przy Uniwersytecie Warszawskim. Wreszcie sekcja mandatowa, podzieliwszy się na dwie grupy: prawną i ekonomiczną, opracowuje stronę prawną i ekonomiczną mandatów kolonjalnych poniemieckich.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI W PAŃSTWOWEJ RADZIE EMIGRACYJNEJ.

Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Generał G. Orlicz-Dreszer kooptowany został ostatnio, jako członek Państwowej Rady Emigracyjnej. Współpraca Prezesa naszej organizacji w Radzie Emigracyjnej przyczyni się niewątpliwie do sharmonizowania wysiłków Rządu i Społeczeństwa w dziele stworzenia planowej i konsekwentnej polityki emigracyjnej i kolonizacyjnej Rzeczypospolitej.

DZIAŁ KOLONJALNY NA WYSTAWIE MORZA I ZIEMI POMORSKIEJ.

Na organizowanej przez warszawski Okręg Ligi Morskiej i Kolonjalnej Wystawie Morza i Ziemi Pomorskiej, która odbędzie się w Warszawie w Dolinie Szwajcarskiej w czasie od dn. 18.IV do 1.VI, r. b. — wystawiony będzie również i Dział Kolonjalny.

Dział ten obejmować będzie między innemi: a) rozmieszczenie Polaków na kuli ziemskiej; b) dorobek eksploracji polskiej; c) fotografje z życia Kolonistów - Polaków w Brazylji i Argentynie; d) tablice eksploratorów polskich; oraz e) różne eksponaty kolonjalne.

CZARNA KAWA „PIONIERÓW KOLONJALNYCH".

Dnia 3 lutego r. b. w salach wschodnich kawiarni „Italja" w Warszawie Związek Pionierów Kolonjalnych urządził zebranie towarzyskie swych członków i sympatyków na t zw. czarnej kawie - dancingu. W wieczorze wzięło udział kilkaset osób. W miłym nastroju dancing przeciągnął się do północy.

PLOTKA O ANGOLI.

Puszczona w miesiącu grudniu, przez jakiegoś mało odpowiedzialnego dziennikarza wileńskiego i powtórzona następnie przez jedno z pism krakowskich, plotka o rzekomym zamiarze kupna przez Polskę Angoli, wywołała zarówno w Polsce, jak i zagranicą dużo zamieszania. Przykrą jest rzeczą, że prasa polska przyjmuje bezkrytycznie wszystko to, co jej wpadnie pod rękę, nie zastanawiając się nad tem, jak szkodliwie mogą się tego rodzaju wiadomości odbić na naszych najżywotniejszych interesach. Bo nieinaczej przecież, jak tylko niedorzecznością nazwać można bezmyślą wzmiankę o kupnie Angoli przez... Polskę.

SKUTKI PLOTEK O ANGOLI.

Czasopismo sowiecko - białoruskie „Zwiazda", wychodzące w Mińsku, w N-rze z dnia 12 stycznia r. b. podaje wiadomość o tem, że rząd polski prowadzi pertraktacje z rządem portugalskim w sprawie nabycia Angoli, do której będzie wysyłał... skazanych na więzienie komunistów.

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

w Królewskiej Hucie — Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40.000.000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8307-461-IV-XII

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące prace:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego Zł. —.50
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym? „ —.20
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb. „ —.95
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu. „ —.50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej. „ 3.—
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.— w opr. „ 1.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk. „ —.50
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza. „ 10.—
J. Rummel — Gdynia Port Polski. „ 5.—
W. Sieroszewski — Urok Morza. „ 1.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. „ —.50
G. Załęcki — Studja kolonjalne t. I, II i III łącznie. „ 13.50
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza „ —.50
J. Korwin-Kamiński Zagadnienia morskie w Polsce „ 1.—
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. Zł. —.50
Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. „ —.50
Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927. „ —.50
St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce. „ —.50
Program kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej. „ —.50
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien?— Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły. „ 4.—
K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. „ 15.—
A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. „ —.20
Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce. „ —.20
Gra towarzyska **„Bitwa morska"**. „ 6.—
(dla członków L. M. i Rz. — zł. 5.—)
Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą". „ 5.—
F. Rutkowski — Państwo a Żegluga i jej rentowność „ —.50
Wł. Nałęcz — Album morski „ 3.—

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego;

W. Stefczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku „ 15.—
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą „ 2.50
A. Siebeneichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię „ 15.—

Prace zbiorowe pod redakcją:

J. Borowika — Obrona Pomorza „ 20.—
„ — Polskie Pomorze t. I. „ 25.—
„ — Przeciw propagandzie korytarzowej „ 10.—

Pozatem Administracja „Morza" posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza" za lata ubiegłe, w płóciennej oprawie, po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 32.—, rocznik 1929 — zł. 30.—, oraz

pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej;

Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk) „ —.90
Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk" (pg. akwareli Marin'a), sztuka „ —.30

Do nabycia w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Rzecznej
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za zaliczeniem pocztowem, dodając do ich ceny koszty przesyłki, wzgl. po uprzedniem nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat.

Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

Kiedy grozi nam łysina?

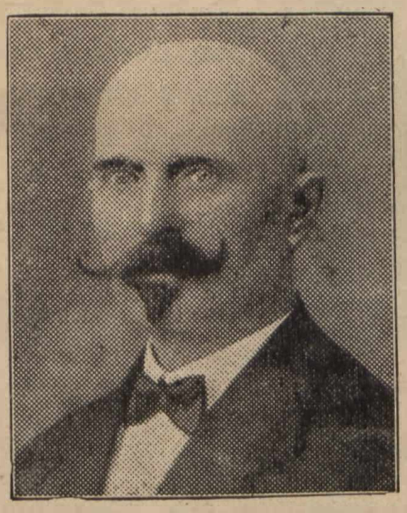
Włosy, ta najwspanialsza ozdoba głowy ludzkiej, są wystawione na wiele niebezpieczeństw, które polegają na tem, iż skóra głowy jest zbyt skomplikowanym organem, ażeby mogła być odpowiednio pielęgnowana przy pomocy środków kosmetycznych, będących ogólnie w użyciu.

Czasami mamy do czynienia ze zbyt silnem łuszczeniem się skóry (łupież), czasami znów można zaobserwować zbyt silne wydzielanie się tłuszczu (powiększenie gruczołów łojowych). Należy też uwzględnić tę okoliczność, że na włosach osiada wiele kurzu. Wszystko to razem tworzy na skórze głowy warstwę, którą łatwo zdrapać można (łupież). Następuje swędzenie i pewien rodzaj podrażnienia skóry, co bezwzględnie pociąga za sobą zanik porostu włosów. Stosowanie w tych wypadkach środków takich, jak: perfumowany spirytus, gruntowne mycie głowy przy pomocy mydeł i t. p. jest poprostu przestępstwem w stosunku do naszych włosów. Że w tym kierunku bardzo wiele się grzeszy, nie trzeba specjalnie dowodzić, za dowód mogą służyć całe rzesze ludzi zmartwionych wypadaniem włosów, względnie ludzi, którym włosy już powypadały.

Po sprawdzeniu przez profesorów uniwersytetu interesujących doświadczeń, wykonywanych w dziedzinie porostu i kosmetyki włosów, zostało stwierdzone z całą pewnością, że stosowanie **„Silvikrin-kuracji włosów w komplecie"** w bardzo krótkim czasie usuwa łupież, powstrzymuje wypadanie włosów, a nawet już wyłysiałe miejsca pod wpływem tej kuracji, z powrotem pokrywają się włosem.

Taksamo lekarze stwierdzili, a praktyka wielokrotnie potwierdziła fakt, że mycie głowy przy pomocy **„Silvikrin-Shampoonu"** i codzienne pielęgnowanie włosów **„Silvikrin-Fluidem"** zapewnia zachowanie takowych aż do późnej starości.

Ideę stworzenia „Silvikrin kuracji włosów w komplecie" jako środka do usunięcia wszelkich niedomagań uwłosienia i na porost włosów, „Silvikrin-Fluid" i „Silvikrin Shampoon" jako środki do pielęgnacji włosów, urzeczywistniliśmy dla dobra szerokich mas ludzkości. — Prosimy szczególnie wszystkich Szanownych Czytelników, zainteresowanych zagadnieniem porostu włosów zwrócić się do nas (nadesłać kupon bezpłatnej przesyłki) celem dokładnej i bezpłatnej informacji.



Kupon przesyłki bezpłatnej

Wysłać w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy do:

Silvikrin-Vertrieb, Gdańsk
Böttcherg. 23/27

Proszę mi przesłać bezpłatnie i franko:

1. Próbkę Silvikrin-Shampoonu,
2. Książkę „Wypadanie i regeneracja włosów,
3. Doniesienia o skuteczności Silvikrinu.

Nazwisko .....

Miejscowość .....

ul. i l. domu .....

„Silvikrin" jest nieocenionym środkiem na porost włosów, po użyciu kilku kompletnych kuracjach porost włosów jest nadzwyczajny jak to wyżej przedstawiają podobizny.

Dziękuję WP. za tak cenny środek przeciw wypadaniu włosów, i polecam takowy wszystkim, którym wypadają lub też wypadły włosy. „Silvikrin" jest nieocenionym środkiem któremu wszystkie inne nie dorównają.

Zawiercie, dnia 30. 8. 1930 r. **ADAM MASZCZYK** w firmie Krawczyk i Ska.

9502-741-II

Uniwersalny aparat leczniczy niezbędny w każdym domu.

Leczy promieniami elektrycznemi: wszelkie choroby jak reumatyzm, ischias i t. d. — Wzmacnia ośrodki nerwowe i usuwa ślady postarzenia się.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę:

KISIEL i S-ka, Bielsko, ul. Piastowska 3. Tel. 29-32 i 20-29.

733-XII-1.

Ogłoszenie w „MORZU" jest dobrym interesem dla każdej firmy.

DLACZEGO?

Bo „MORZE" otrzymują bezpłatnie wszyscy członkowie Ligi Morskiej i rzecznej, zgrupowani w dwustu oddziałach prowincjonalnych.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnem, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnem

6 bis, RUE AUBER PARIS

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZARE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire

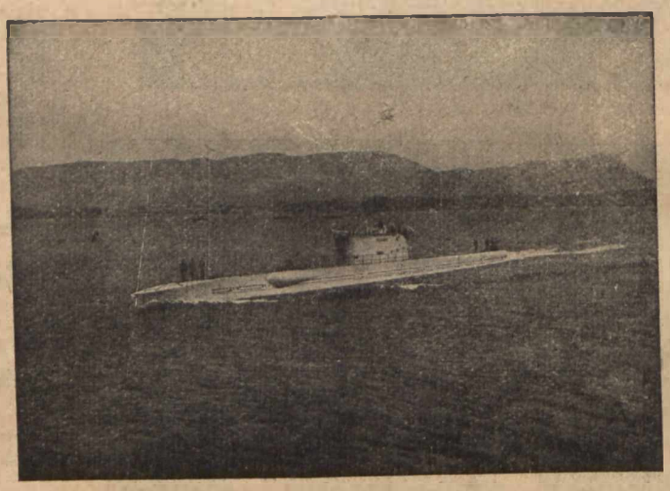
Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki-cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.

721-XII-X

SCHNEIDER & C-IE

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja morska. Wieże. Płyty pancerne. Rury torpedowe. Urządzenia portowe i wyposażenie. Rezerwoary :-: dla planów. :-:



„Katsonis". Łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Maszyny morskie i turbiny. Kompresory powietrzne. Śruby okrętowe. Motory elektryczne i osprzęt. Specjalne odlewy że- :-: :-: liwne. :-: :-:

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-ro i 2-u taktowe (o pojedyńczem i podwójnem działaniu, dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji). 2-u taktowe motory typu Schneider i P. O. Schneider dla łodzi podwodnych WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul", La Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalons s/Saône.

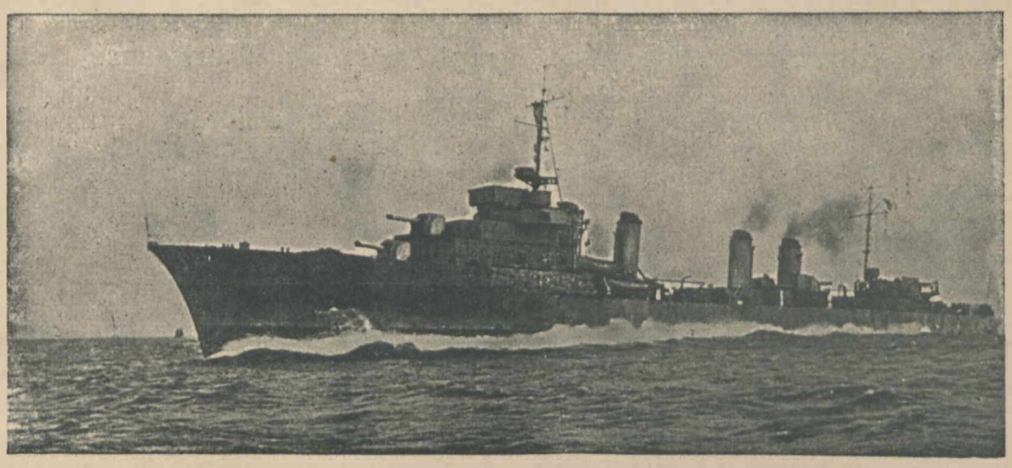
1-II-XII. Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu".

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN. PARIS

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

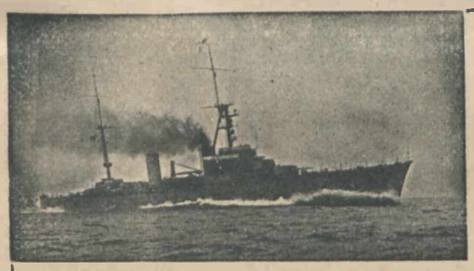


Kontrtorpedowiec „Verdun" Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,2 węzłów.

KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER.

Budowa maszynerji dla kontrtorpedowców polskich „WICHER" i „BURZA" oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ"

589-IV-X.



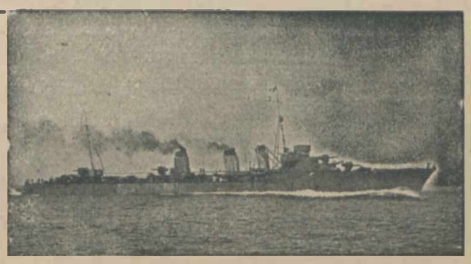
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE" i „TOURVILLE" (36 węzł.) — najszybszych w świecie Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mecaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES
(L. I.)

LE TRAIT
(S. I.)

LA COUR-NEUVE
(SEINE)

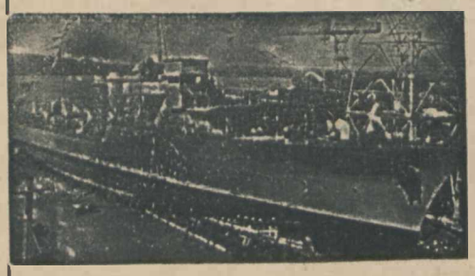


KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE" (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE (Atel. et Chant. de Bretagne).

— 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.

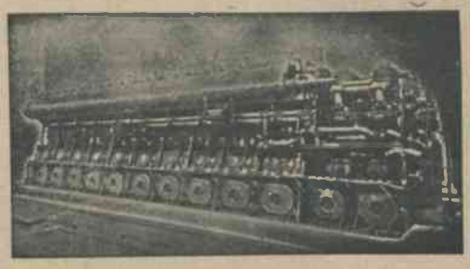
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne. Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach: Motory Diesla typu M.A.N.



Torpedowiec „BASQUE", 1495 ton, zbudowany przez Atel. et. Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie) dla francuskiej floty wojennej.

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-te G-le de Constr. Mècan.

459-II-XII

M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie
2595 1931/2
CZASOPISMA

STOCZNIA GDAŃSKA

Budowa nowych statków morskich o sile nośnej do ok. 9000 ton
Budowa nowych statków rzecznych wszelkiego rodzaju i wszelkich wielkości.
Naprawa statków morskich i rzecznych wszelkiego rodzaju i wszelkich wielkości
6 doków pływających od 1400 do 8000 ton siły podnośnej

Główne maszyny okrętowe
o dwu i trzykrotnej ekspansji dla pary mokrej i przegrzanej.
Zaworowe maszyny jednolitej budowy Lentz'a aż do największej wielkości.
Silniki okrętowe Diesel'a systemu V. R. Krupp, Germaniawerft, Kilonja.
Kotły okrętowe cylindryczne, wodnorurkowe i pomocnicze wszelkich rodzajów i wielkości.
Okrętowe maszyny pomocnicze, windy kotwiczne, maszyny sterownicze, windy do ładowania i pompy.

Biuro główne, Stocznia i Fabryka Maszyn, Gdańsk, Werftgasse, tel. 23441.

BIURA FILJALNE:

WARSZAWA, Jasna 11 m. 5, tel. 699-18
LWÓW, Podleskiego 18, tel. 48-88
POZNAŃ, Słowackiego 18, tel. 77-85
RÓWNE, J. Piłsudskiego 7, tel. 3-07
WILNO, Jagiellońska 9 m. 12, tel. 8-84
STANISŁAWÓW, Gosławskiego 17
KIELCE, Śniadeckich 33, tel. 319
ŁÓDŹ, Traugutta 9, tel. 141-83
KRAKÓW, Wiślna 12, tel. 130-49
KATOWICE, Wita Stwosza 3, tel. 27-10
LUBLIN, Krak. Przedmieście 56 m. 8, tel. 9-62
GDYNIA, Świętojańska 188, dom Danka tel. 17-47
BIAŁYSTOK, Sienkiewicza 14, tel. 33.

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bielski — Turbiny parowe	Zł. 19.—
„ — Mechanika teoretyczna	„ 16.—
„ — Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu I	„ 4.55
„ — Teorja okrętu	„ 4.25
A. Hryniewicki — Zarys meteorologji	„ 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Locji	„ 6.50
T. Kokoński — Gospodarka maszynowa na statkach	„ 15.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 7.—
„ — Astronomja żeglarska	„ 7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	„ 15.—
„ — Monografja Państwowej Szkoły Morskiej	„ 10.—
„ — Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	„ 3.—
USTAWA o służbie marynarza	„ 2.50
HANDEL morski w praktyce	„ 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej	„ 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej	„ 0.20
Nadto Instytut Wydawniczy poleca:	
F. A. Osendowski — Na skrzyżowaniu dróg	Zł. 6.50
J. Słowacki — pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	„ 3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. (Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602), oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE"

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Telefon Redakcji 533-40, Administracji 315-88.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA. REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Druk Zakł. Druk. W. Piekarniaka. Warszawa, Ordynacka 3, tel. 644-59.