

NAKLAD 32.000 EGZ.

CENA 1,20 ZŁ.

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ/.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.



GDYŃA. WEJŚCIE DO BASENU RYBACKIEGO

STYCZEŃ

1931 r.

ZESZYT 1

**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, materiały ubraniowe i tysiące innych wartościowych fantów.

**50.000 FANTÓW DO WYGRANIA**

**NIEMA POTEŻNEJ POLSKI BEZ MORZA**

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 1

Warszawa, styczeń 1931 r.

Rok VIII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Trzema drogami ku jednemu celowi; 2. Si vis pacem... — Julian Ginsbert; 3. Jak to nazwać — H. T.; 4. Słowiańszczyzna pogańska a morze — Stanisław Poraj; 5. Troski i zagadnienia żeglugi — R.; 6. Na drugą półkulę — J. Hordliczka, kpt. mar. w rez.; 7. Dokoła tragedii żaglowca „Kopenhawa”; 8. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 9. Budownictwo okrętowe we Francji; 10. Kronika; 11. Książki i czasopisma nadesłane; 12. Dział Oficjalny L. M. i R. PIONIER KOLONJALNY; 13. Kilka wniosków do naszego programu — Habert Sakleanićki; 14. Przyczynki do dziejów kolonialnych Francji — Protektoraty francuskie — Marokko — Bolesław Celiński; 15. Z Kongo do Europy — Podróż wzdłuż francuskiego wybrzeża Afryki — Jan Gadkowski; 16. Przegląd Kolonialny — Franciszek Lyp; 17. Kronika Kolonialna.

34 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKSCIE.

### TRZEMA DROGAMI KU JEDNEMU CELOWI

Rada Główna naszej organizacji poświęciła całe swe ostatnie posiedzenie sprawom programowym. Uznano jednoznacznie, że Liga Morska i Kolonialna musi wyjść z okresu akcji czysto propagandowej i przeprowadzić szereg posunięć, które umożliwią jak najszybciej i jak najbardziej wszechstronne wykorzystanie wszystkich dobrodziejstw, jakie każdemu krajowi daje dostęp do morza.

Trzy są sprawy, którym organizacja nasza poświęca główną uwagę. Są to zagadnienia: żeglugi rzecznej, żeglugi morskiej i kolonizacji. Na innym miejscu niniejszego numeru znajdą Sz. Czytelnicy pierwszą próbę syntezy zadań programowych Ligi, przeprowadzoną po sumiennem zbadaniu całokształtu zagadnienia. Tutaj pragniemy zwrócić uwagę tylko na niektóre momenty tego zagadnienia.

Punktem wyjścia w rozważaniach programowych Ligi jest dążenie do wszechstronnego wzmoczenia gospodarczego odrodzonego Państwa Polskiego, które długotrwała niewola polityczna postawiła w warunki daleko gorsze, od warunków, w jakich żyją i rozwijają się inne społeczności, t. zw. cywilizowanego świata.

W spadku po zaborcach Polska odziedziczyła cały szereg zaniechań, m. inn. także w dziedzinie komunikacyjnej. Podstawą dobrobytu poszczególnych państw jest swobodna i szeroka wymiana wytworów własnej produkcji. Swoboda wymiany wymaga udogodnień komunikacyjnych. Tymczasem sieć naszych kolei i dróg bitych, z wyjątkiem dzielnicy zachodniej, jest jeszcze daleka nie tylko od ideału, ale nawet od przeciętności w skali zachodniej. Drogi wodne śródlądowe są wszędzie niesłychanie ważnym uzupełnieniem, zarówno w pokoju, jak i na wojnie, innych dróg komunikacyjnych. Polska jest bogato wyposażona w system rzek i jezior. Stopień wykorzystania tych naturalnych dróg komunikacyjnych jest jednak u nas jeszcze niezmiernie niski.

Zagadnieniu temu Liga chce poświęcić swą troskliwą uwagę. Poprzez studia teoretyczne będzie dążyła do stopniowego realizowania poszczególnych fragmentów zadania. W tym celu zachęcać będzie do tworzenia spółek wodnych i t. p. organizacji, zapewniających rozwiązanie sprawy zgodnie z interesem państwowym. Jednocześnie zajmie się wyszuki-

niem i wskazaniem środków na przeprowadzenie tych wysiłków. Środki te, po bliższem rozpatrzeniu się, mogą się znaleźć, nawet w poważnej ilości. Np. jeżeli zwaźmy, ile Państwo nasze i samorzędy wydają corocznie na t. zw. zasiłki dla bezrobotnych, to kto wie, czy przy odpowiedniej organizacji, nie dałoby się za te pieniądze przeprowadzić poważnego uporządkowania systemu naszych dróg wodnych.

Naturalny bieg rzek naszych prowadzi ku morzu, które jest następnym terenem naszej pracy.

Z chwilą odzyskania niepodległości, Polska odzyskała także skromną część swego dawnego nad Bałtykiem dziedzictwa. Dziś po to dziedzictwo wyciągają się znowu drapieżne ręce dawnych zaborców. Pośpiech, z jakim wbrew wskazaniom rozsądku się to czyni, wynika z tego, że czas pracuje nieubłaganie przeciw tym planom. Z jednej strony wybrzeże zespala się coraz mocniej z Macierzą, z drugiej — znaczenie, siła i powaga naszego Państwa wzrastają z każdym rokiem. Aby jednak nazawsze odsunąć od naszego dostępu do morza widmo jakichkolwiek zakusów — trzeba jak



## SI VIS PACEM...

Mimo wszelkich wysiłków pacyfistów, dających do zrealizowania zasady „si vis pacem, para pacem”, stara, od rzymskich czasów znana zasada „si vis pacem para bellum” pozostaje myślą przewodnią polityki większości krajów.

Nie powinno nas to dziwić. Albowiem o ile „zbrojny pokój” możliwy jest przy różnym nawet stosunku sił zbrojnych dwóch sąsiadujących ze sobą państw, — o tyle powszechne rozbrojenie może mieć tylko wtedy wartość, jeżeli wszystkie narody zechcą wykonać je równocześnie i... jednakowo uczciwie. Zdaje się, że ten moment jeszcze nie nastąpił i mimo wysiłków pacyfistów nie nastąpi nigdy.

Ne ulega wątpliwości, że siła zbrojna państwa, nieprowadzącego polityki zaborczej, jest pewnego rodzaju pierunochronem przeciw wojnie. Kraj bezbronny lub bardzo słabo broniony, wzbudza zawsze u silniejszego sąsiada zaborcze apetyty. Kraj choćby słabszy, ale bądź co bądź broniony dość silnie, aby atak nań przedstawiał pewne ryzyko i konieczność poniesienia dużych ofiar, — staje się przez to samo zabezpieczony od najazdu.

Najlepszym i najruchliwszym aparatem do uniknięcia wojny jest dla państw posiadających dostęp do morza — flota wojenna. O ile kraj, respektujący prawa i konwencje, z trudnością jedynie będzie mógł w pierwszych dniach wojny rzucić swą armję na teren wroga, — o tyle flota może być gotowa do boju w kilka godzin po zerwaniu stosunków, a przez swą ruchliwość — znaleźć się bardzo szybko u brzegów przeciwnika. Tam bowiem — nie zaś u własnych brzegów — znajduje się, — w myśl słynnego zdania lorda Fishera, — granica morska państwa.

Zdanie słuszne, gdyż morze jest granicą płynną, którą dowolnie przesuwac można. Tymczasem ląd jest granicą stałą, którą z pewną łatwością przebywać mogą tylko samoloty. Ale jak dotąd, rejon działania normalnego samolotu nie stoi w żadnej proporcji do zasięgu okrętu wojennego. To też podczas gdy armja zmuszona jest do mozolnego torowania sobie drogi poprzez góry, lasy czy rzeki, poprzez rozkopane szosy, zniszczone koleje, zburzone mosty, sieć rowów strzeleckich i fortyfikacji, — to flota naogół przeszkód takich nie zna, a jej jedynym wrogiem są

okręty, względnie samoloty przeciwnika.

Są wprawdzie jeszcze miny i zagrody, ale te nie stanowią na morzu tak nieprzebytych przeszkód, jak na lądzie, a nadto dają się przy pewnym nakładzie środków usunąć. Jedyne miny, bronione przez potężną organizację — silną eskadrę lub baterje nadbrzeżne — mogą spełnić swe zadanie.

A przecież dwa, stojące w konflikcie państwa muszą niekoniecznie mieć wspólną granicę lądową. W takich wypadkach często już sama bezkrawna blokada zmusza słabszego przeciwnika do zaprzestania kroków wojennych. Taka blokada mogłaby dziś niejedną położony w centralnej lub wschodniej Europie kraj, przyprowadzić o katastrofę.

Bardzo trafnie powiedział jeden z naszych wybitniejszych oficerów sztabowych — kdr. ppor. Kosianowski, że podobnie złośliwie prowadzona zaborcza propaganda jednego państwa przeciwko drugiemu, jak to się dzieje w dobie obecnej, — byłaby przed wojną nie do pomyslenia. Nie było wówczas Ligi Narodów, nie było tylu, co dziś, pacyfistów, tyle pompatycznego gadania o wiecznym pokoju i powszechnem rozbrojeniu, — ale nie było też przeprowadzanych na taką skalę zbrojeń (z wyjątkiem może jednych Niemiec), takich apetytów zaborczych i takiej bezczelności w międzynarodowych stosunkach.

Otóż nie ulega wątpliwości, że

o jakimś regularnem wypowiedaniu wojny w dzisiejszych warunkach mowy być nie może. Kraj napastujący stworzy sobie przy pomocy prowokacji pierwszy lepszy pretekst.

Bardzo zresztą łatwo stworzyć „fait accompli”, poszukać przykładu w owych bandach bułgarskich czy albańskich, które bez regularnego stanu wojny trzymały dłuższy czas całą Europę w stanie napięcia. Czyż nie mieliśmy już podobnych wypadków, na naszych granicach? Czy nie trzeba było całej mądrości i energii naszych polityków, za którymi stała dość liczna, karna i dobrze wyszkolona armja, aby niebezpieczeństwo wojny zażegnać? A cóżby ci mężowie stanu i politycy, choćby najgenialniejsi, wskórali, gdyby za ich plecami, zamiast bagnietów armji i patriotycznie usposobionego społeczeństwa, leżał bezbronny, pokojowemi mrzonkami uspiomy kraj?

Dzisiaj jednak położenie Polski jest takie, że sama armja lądowa już nie wystarcza, jako gwarantka nienaruszalności naszych granic; szczególnie wobec możliwości „zaskoczenia”. Cały wysiłek jednego z państw ościennych skierowany jest ku odcięciu nas od morza. Albowiem wtedy staniemy się krajem zdolnym conajwyżej wegetować aż do ostatecznego „coup de grace”.

Liczyć na sprzymierzeńców w tym wypadku nie możemy. Pomijając już zmienne konjunktury w polityce zagranicznej, kolosalną



Gdynia w noc księżycową.

propagandę, robioną za pieniądze agresywnego państwa pośród przyjaciół, itp. czynniki ogólne. — Jedno spojrzenie na mapę Bałtyku wskazuje nam, że nema możliwości militarnej dostarczenia nam pomocy z zachodu. Cieśniny Duńskie prowadzą bowiem wprost na armaty i miny Kilonji. I to co się nie udało flotom sprzymierzonym w ciągu czterech lat wielkiej wojny, nie udałoby się z pewnością naszym sprzymierzonym.

Zresztą wroga nam propaganda wmawia coraz usilniej w naszych sprzymierzonych i przyjaciół, że jedynym sposobem utrzymania pokoju europejskiego, jest „czwarty

rozbiór Polski”. Propaganda ta bądź działa perswazją, bądź otwartą groźbą. Skutków jej lekceważyć nie można.

Otóż tak długo, jak źle usposobieni do nas sąsiedzi wmawiać będą w naszych sprzymierzonych, że sojusz z nami jest rzeczą niedogodną, kosztowną, kłopotliwą i niebezpieczną — tak długo najlojalniejszy nawet sprzymierzeniec będzie ociągał się z wystąpieniem. Bo i rzeczywistość: zbyt dużo argumentów przemawia dziś przeciwko wyciągnięciu kasztanów z ognia, z własną bolesną krzywdą.

Natomiast jeśli będziemy odpowiednio silni, to nie tylko sprzymie-

rzeńcy nabiorą do nas zaufania, nie tylko intrygi i wrogie poczynania sąsiadów nie będą miały żadnego wpływu na wartość samego przymierza, ale wprost przeciwnie, — to my będziemy poszukiwani, jako kraj silny, suwerenny i bogaty, z którym przymierze nie jest niebezpiecznym serwilutem, ale bardzo korzystnym przedsięwzięciem.

Zaś najskuteczniejszą gwarancją „wolności morskiej”, a co zatem rozwoju handlu, przemysłu i dobrobytu, najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa — była, jest i będzie tylko flota wojenna.

JULJAN GINSBERT.

## JAK TO NAZWAĆ?

Rada miejska m. Łodzi, drugiego w Polsce pod względem wielkości miasta po Warszawie, na posiedzeniu w dniu 8 stycznia r. b. odrzuciła 36 głosami przeciw 17 wniosek grupy radnych o przyznanie subwencji w wysokości 50 tysięcy złotych, na budowę łodzi podwodnej pod hasłem „Odpowiedź Treviranusowi”. Taką wiadomość, nieprawdopodobną na pierwszy rzut oka, przyniosły piśmie łódzkie z dnia 9 stycznia r. b.

Nierwykłe są motywy tej decyzji. Oszczędność, — pomyśli ktoś, brak pieniędzy w skatule miejskiej. Zapewne byłby to motyw jeszcze zrozumiały, choć i wówczas Rada Miejska powinna byłaby przyznać choć niewielką kwotę, aby zamianstować, że tam, gdzie chodzi o obronę dostępu do morza, miasto Łódź jest z innymi w jednym szeregu. Zwłaszcza, że właśnie łódzcy inwalidzi wystąpili z inicjatywą zbiórki społecznej na rozwój polskiej floty wojennej.

Rada Miejska m. Łodzi odrzuciła wniosek o przyznanie subwencji na budowę łodzi podwodnej nie ze względów oszczędnościowych. Oto reprezentanci większości, która rządzi dzisiaj samorządem Łodzi, p. p.: prezydent miasta Ziemięcki; wiceprezydent Rapalski oraz radni: Kempner, Andrzejak i Lichtenstein zaatakowali wniosek w imię hasła pacyfistycznych. W deklaracji swej oświadczyli, że „ten rodzaj demonstracji przeciwko hałcom nacjonalistów niemieckich” uważają za „nieodpowiednią”, dalej że „społeczeństwo polskie nie powinno dać się porwać w wir nastrojów wojennych, czego właśnie pragną

żywioty reakcyjno-nacjonalistyczne, organizujące hać antypolską”, oraz że „przedewszystkiem” uważają za swój obowiązek „głośno (!) i poważnie (!) manifestować niezłomność praw do ziem, przyznanych Polsce przez traktaty i oddziaływać na opinię tych czynników w innych państwach w kierunku przeciwdziałania zamachom na całość ziem polskich”.

W chwili, kiedy w Niemczech na wodę spływają jeden po drugim groźne pancerniki, których zadaniem będzie — jak przyznają to sami kierownicy sił militarnych Rzeszy — akcja agresywna przedewszystkiem przeciw dostępowi Polski do morza, w chwili, kiedy w ciężkim trudzie powstają dopiero zaczątki polskiej floty wojennej, w takiej chwili Rada miejska m. Łodzi bawi się w nie niekosztująca — patetyczną deklamację. W chwili, kiedy w Niemczech, władze państwowe zabraniają wyświetlania filmu pacyfistycznego, jako osłabiającego ducha odwetu, w takiej chwili prezydent m. Łodzi Ziemięcki i jego towarzysze boją się, aby naród polski „nie dał się porwać w wir nastrojów wojennych”.

Istne obłąkanie pacyfistyczne.

Jest o tak samo, jakgdyby ktoś mieszkający w bandyckiej okolicy, zamiast kupić rewolwer ku obronie swego życia i mienia, wywiesił na drzwiach swego mieszkania napis: „Panowie bandyci! Tu mieszkają ludzie, milujący spokojem”.

Nikt rozumny wojny nie pragnie. Co więcej każdy przyznać musi, że wojny, to największe zło i zbrodnie, jakie nękają ludzkość

w jej dziejach. Ale czy właśnie dlatego należy obojętnie, z założonymi rękami patrzeć na to, jak inną ręką, krwią niejednokrotnie splamione, wyciągają się do mordczego ucisku?

Czy p. Ziemięcki i jego towarzysze będą także tylko „głośno i poważnie” manifestowali wówczas, kiedy granaty z niemieckich pancerników zaczną ryc Gdynię, ten najpiękniejszy wyraz pracy wolnego narodu?

Nikt nie ma prawa nie wierzyć, że p. Ziemięcki i jego towarzysze na swój sposób uważają się za dobrych Polaków. Ale ludzie, pracujący nieraz z zaparciem się siebie dla przyszłości Polski na morzu zapamiętać sobie powinni nazwiska p. p.: Ziemięckiego, Rapalskiego, Kempnera, Andrzejaka i Lichtensteina, jako tych, którzy w dwunastym roku niepodległości Polski i w dziesiątym roku władania przez nią dostępowo do morza, niczego się nie nauczyli, czy nauczyć się nie chcieli i w sprawach, cała Polska obchodzących, nie umieli wyostać się z czasnych kresów, zakreślonych przez wyznawaną doktrynę.

H. T.

---

ZAPISUJCIE SIĘ  
DO LIGI MORSKIEJ  
I KOLONJALNEJ!

---



Port gdyniński, widziany ze wzgórza Okazywa.

## SŁOWIAŃSZCZYNA POGAŃSKA A MORZE

„...Prześcigają wszystkich w doświadczeniu przebywania rzek a dzielnie trwają w wodach, tak, że nieraz niektórzy z nich (dłoma przebywając a napadnięciem zaskoczeni i niebezpieczeństwa uchylając się pod wodę) w głębi wody trzciny długie do tego przysposobione, całkiem wydrążone, w ustach dzierżą, co sięgają aż powierzchni wód i leżąc na wznak w głębi niemi oddychają i starczy im to na wiele godzin, tak że ani podejrzenia o nich nie bywa, ale gdyby nawet te trzciny nazewnątrż widziano, niedoświadczeni uważaliby je za zrosłe z wodą...”

— Owych kilka słów, wyrwanych z opisu Słowian w kronice cesarza bizantyjskiego z VI w. Maurycjusza, przeczytać należy niewątpliwie za przesadę i to za dużą przesadę. Ukryć mógłby się Słowianin w wodzie przed natarciem nieprzyjacielskim i oddychać przez drążoną trzcinę przez ciąg minut zaledwie, nie godzin, jak to cesarz Maurycjusz twierdzi, — nie-

mniej słowa jego stwierdzają, jako rzecz niewątpliwą, bliskie współżycie pogańskiego Słowianina z żywiołem wodnym, a cały szereg innych starych kronik przekonują nas o tem w sposób niezbity.

Dowiadujemy się więc między innymi z ksiąg Porfirogenety, że skandynawscy Waregowie dalekie swe po Dnieprze wyprawy odbywali na łodziach, nabywanych od miejscowej ludności słowiańskiej, a Georgius Pivida wierszem opiewa słowiańską zręczność w pływaniu, przytaczając, że po przegranej bitwie Słowianie nieruchomo, ni-by trup, leżeli na falach morskich, by w sposobnej chwili dziełem pływaniem ratować się przed pościgiem.

Znał się więc dobrze z morzem, bliski Grekom, południowy Słowianin, ale i północny jego pobratymiec, Wend, musiał nad niem panować, skoro Bałtyk właśnie nazywa Ptolomeusz morzem Wandyjskiem i Sarmackiem, a więc słowiańskim. Ciągnęły też poprzez

siwe roztocze Bałtyku na dalekie wyprawy korabie pogańskich Słowian, skoro stare duńskie sagi mówią o zwycięskich bojach wandyjskiego księcia Ismarusa, toczonych z królem duńskim Sywardem na wyspie Fionji i półwyspie Jutlandzkim. Inny władca wandyjski, król „wschodnich, potężnych na morzu Lutyków” wysłał — jak mówi jedna z krónik niemieckich w r. 1069 posilki swe królowi Swenowi do Brytanji; był to może syn owego władcy słowiańskiego, którego stare legendy anglo-saskie zwą Virlhgeornem, a więc może jakimś potężnym — Wierci-góra, nakształt naszego legendarnego Waligóry, jak to przypuszcza dr. Sieniawski w swym „Poglądzie na dzieje Słowian zachodnio-północnych.”

Niejedynie to zresztą wzmianki o zbrojnych morskich wyprawach słowiańskich. Gdy od zachodu napierał na odwieczne siedziby Słowian połabskich wiecznie chciwy danin i łupieży najeźdźca teu-

toński, jeśli się obotrycy (dziś meklemburcy) Pomorzanie napadów korsarskich, by mieć krzywdy, od Saksonów doznane, na mieszkańcach zamorskiej Danii. „Zwołani więc (przez Przybysława obotryckiego Słowianie) mówili: ot jesteśmy — jak pisze pod r. 1168 kronikarz niemiecki Helmold — i usłuchali z radością tego, który ich wysyłał. I spadły progi i zapory, któremi już dawno zamknięte było morze i zważyło się zniszczenie jakby wody wzbierające i niosące szkody na liczne wyspy i okolice nadmorskie Duńczyków. I naprawione zostały okręty korsarzy, i opanowali oni bogate wyspy w kraju duńskim; i nasycili się Słowianie po długim wygłodzeniu bogactwami Duńczyków i wykarmili się, powiadam, wypaśli się i rozwiłmożnili. Słyszałem od opowiadających — dodaje wreszcie Helmold, — że w mieście Mikilnburgu (dziś Mecklemburg) w dzień targu liczono jeńców duńskich siedemset dusz, wszystkie do nabycia, gdyby nie zbrakło kupujących.”

Umieli więc Słowianie obotrycy, jak wynika z tej zapiski Helmolda, nie tylko dokonywać zwycięskich wypraw korsarskich, ale i znać musieli również systemy tam nadmorskich, broniących niższej położonego terenu, skoro zerwać je mogli w czasie napadu, posiadając się w ten sposób posłusz-

nym sobie, a niszczącym żywiołem. Owe korsarskie najazdy obotryckie musiały też być groźne naprawdę, skoro jeden z królów duńskich widział się zmuszonym wystawić dwie warownie po obu brzegach Wielkiego Beltu, które zresztą Słowianie zburzyli, — skoro dalej wyspa Laland opłacała haracz Obotrytom, a ludność wyspy Falster wdawała się w jakieś tajne z nimi układy. Czyż zresztą nie wpłacił Waldemar duński w r. 1158 tysiąca grzywn w srebrze Henrykowi Lwu saskiemu, by go ten u wolnił od korsarskich napadów Słowian.

Prócz swych wypraw korsarskich, jakie się mnożyć zaczęły, podkreślmy tu, pod naciskiem teutońskich najazdów dopiero, — umieli Słowianie od niepamiętnych czasów przepływać owo własne, Wendejskie morze. Sagy skandynewskie wspominają o bohaterkiej Wismie, córce pomorskiego księcia Strumyka, która zdobyła Skanie, ale i poległa tam z ręki rycerza Starkatera. W roku zaś 1135 wzbudził podziw całej ówczesnej Europy, pomorski książę Raciwor, który na 250 okrętach przewiózł dziesięć tysięcy wojowników i pięćset koni do norweskiej Konghelli, najbogatszego wówczas miasta handlowego i zdobył je po zwycięskiej obronie. Była to, jak stwierdza dr. Sienkowski,

pierwsza flota na wodach Bałtyku, która wraz z wojownikami przewiozła i konie bojowe. Później dopiero przykład, dany przez pomorskiego księcia, naśladować zaczęli Duńczycy.

Mylibyśmy się wszakże, sądząc z owych wzmianek o słowiańskich wyprawach zamorskich, iż Słowiańszczyzna pogańska nosła jedynie pożogę wojny i korsarskie napaści na swych korabiorach. Fale Bałtyku nie tylko były drogą dla Słowianina, sięgającego po łup wojenny, ale i rozwiierały się przed nim, gdy chciał dobyć bogactw z przepastnej toni. Jakżeby inaczej wyrosnąć mogły na bałtyckim Pomorzu owe potężne, nad podziw bożate miasta pogańskiej Słowiańszczyzny, o których — jak naprzykład o starożytnym Julinie — ze zdumieniem mówią kronikarze niemieccy, iż „jest to niezawodnie największe miasto ze wszystkich, które Europa w sobie mieści... Miasto to jest bogate w towary wszystkich narodów północnych, a niema nic przyjemnego lub rzadkiego, czegooby tam nie było...” A prócz owego Julina były przecież i inne grody słowiańskie, jak Rethra (czy może Redifast = Radogoszcz?) w kraju Redarów, stawiająca się złocistym posiadaniem boga Swarozycza, — jak Szczecin, gdzie w jednej z kolumn pogańskich widział Herbord „rzeźby na wewnątrz i na zewnątrz, wystające ze ścian wizerunki ludzi, i ptaków, i zwierząt, tak wiernie oddanych w swych właściwościach, iżbyś sądził, że oddychają i żyją. A nazwałbym to cudem — dodaje zachwycony owa świątynia Niemieckikronikarz, — iż na zewnętrznych ścianach nie podolała żadna gwałtowność śniegów lub deszczów ulewnych przyćmić lub zmasać kolorów obrazów, co zawdzięczały umiejętności mistrzów...”

Cóż wreszcie powiedzieć o owej Karenzie na w. Rugii, na której widok zdumiewał się Saxo Grammaticus, iż tak przepelniona była zabudowaniami, „że kamień, rzucony przez wały, nie padłby na gołą ziemię”, a gdzie domy mieszkalne — ku zdumieniu dziejopisa duńskiego — piętrzyły się w trzech oddziałach do góry.

Cytat podobnych, stwierdzających wysoką kulturę pogańskich Słowian pomorskich, gdzie nieznaną była kradzież ani żebractwo, możnaby tu przytoczyć długi szereg. Mówiłyby nam one o niezwykłej na owe czasy tolerancyjności



LANCKOROSKI ZDOBYWA FORTELEM WOJENNYM OKRĘT SZWEDZKI „CRISTINA”.

[Jan Bóg Lanckoroski — ostatni komendant Floty, „praefectus primarius exercitus S. R. M. et gubernator Pucensis” zdobył we wrześniu 1628 roku szwedzki okręt admirałski „Cristina”, rzucony na ląd (mieliznę) między Helem a Jastarnią].



Słowiańszczyzny, o jej wyrobieniu politycznym, o ustroju, w którym dopatrywamy się można tendencji republikańskich obok równoprawnienia obywatelskiego, — nie na to przecież pragniemy tu zwrócić uwagę. Ograniczmy się więc do przytoczenia tych jeszcze paru słów Herborda, gdzie mówi, iż „ryb jest (na Pomorzu) obfitość, wiarę wszelką przechodząca, tak z morza, jak z wód, jezior i stawów — kupiłbyś wóz śledzi za denara, a to świeżych, a tak pachnących i tłustych, żebyś mi zarzucił łakomstwo, gdybym powiedział, co myślę”. Ryby owe, morskie i słodkowodne, wędzone lub suszone, wieźli potem kupcy na zachód wraz z innymi płodami owych ziem słowiańskich, „najlepszych mięsem, miodem, mąką”, a tak „wszelkimi dochodami napełnionych, że za den inny kraj — jak mówił to arcybiskup magdeburski Adelgot — równać się z nimi nie może.”

A owe drogi, wykładane nieraz w pogańskiej Słowiańszczyźnie bierwionami, gdy wiodły poprzez moczary, — nie były przecież jedynymi szlakami słowiańskiego handlu. Ze zdumieniem może czytać będziemy słowa prof. Fryderyka Wilhelma Bartholda<sup>1)</sup>, iż nie Niemcy ani Duńczycy zaprowadzili żeglugę na m. Bałtyckim, a ni też nie zawarli pierwsi stosunków handlowych z naodami północnymi, lecz że uczynili to już w starodawnych czasach Słowianie, późniejsi nauczyciele Duńczyków i Niemców w sztuce żeglarskiej. W pradawnych też czasach istniał — jak stwierdza to ów wolny od szowinizmu uczony niemiecki — związek handlowy miast słowiańskich, znany pod nazwą „związku miast słowiańskich”. Z biegiem czasu dopiero, po zniemczeniu się tych słowiańskich, bogatych miast handlowych, poczynając od XIV w. wstąpiła się niemiecka „Hansa”, ale słowiańskie imiona jej uczestników, bogatych kupców, powtarzają się jeszcze przez długie lata, jak przekonano się o tem można ze zbioru akt p. n. „Hansarecesse”. Już po zniemczeniu zresztą posługuje się związek miast handlowych nazwą „związku słowiańskiego”, by móc korzystać z przywilei, nadanych tym miastom przez różnych panujących: ostatnim z nich jest Eryk duński, udzielający w r. 1283 „miastom słowiańskim” rozległych praw wolnego kupczenia.

<sup>1)</sup> „Geschichte der deutschen Hanse”. 3 tomy, Lipsk, 1854.

\*

Pomiędzy r. 800 a 1200, w ciągu czterech stuleci teutoński najeźdźca dokonał podboju północno-zachodniej Słowiańszczyzny pomiędzy Łabą (Elbą) a Odrą. Ołwieczny posiadacz tych ziem, ten, który je uprawiał od czasów zamierzchłych, wyzuty został z roli ojczystej, zepchnięty niejednokrotnie na piaszczyste wybrzeża nadmorskie, wyparty poza obręb owych bogatych miast handlowych. Nie było wówczas statystyków, którzyby nam obliczyli, jakie skarby niezmiernie złupili najeźdźcy teutońscy z nieszczęsnej Słowiańszczyzny połabsko-pomorskiej, ośrodkowo wszakże sądzić o tem możemy bodaj z wzmianki Arnolda z Lubeki (z r. 1200), który wspomina, iż Duńczycy „dawniej mający powierzchność ubogich rybaków”, teraz, po złupieniu Słowian, „zaczynają się ubierać strojno, jak Niemcy, mają piękne konie i znaczne dochody, zwłaszcza z połowu śledzi, dawniejszego źródła za możności Rugji słowiańskiej”. Cóż mówić o Niemcach, którzy nierównie więcej zagarnęli ziem słowiańskich, bezmiernie większe łupiąc z nich skarby.

Najeźdźca teutoński wyrwał podbitego Słowianina ze wszystkiego, cokolwiek dawało jakiś dochód. Niemcy przejęli zorganizowany już dawniej handel słowiański, wypełnili sobą istniejące już wprzód związki kupieckie — jak to stwierdza prof. Barthold — a później szeregiem uchwał zastrzegli sobie, że do stanu kupieckiego nie może mieć przystępu

ten, kto się zrodził z ojca Słowianina lub matki Słowianki. To samo uchwały i cechy rzemieślnicze, aż wreszcie, gdy wypartemu nawet z roli Słowianinowi nie pozostało nic prócz rybolówstwa, wzbroniono słowiańskim rybakom solenia ryb i wywożenia ich w beczkach w dalsze strony, nakazując przynosić złowione ryby na targi do miast, gdzie skupowali je kupcy niemieccy. Zwolna Słowianin mógł mieszkać już tylko w nędznych chyzach podmiejskich, łowić ryby, ale tylko małemi sieciami, bo posiadanie dużych zastrzeżone zostało jedynie dla Niemców, — a nawet za owe skąpe z natury rzeczy połowy musiał czynszem opłacać. Musiał wreszcie rybak pewien z chyzy pod Postępnem (dziś Poczdam) zgodzić się, — jak świadczy o tem przywilej z r. 1550, — iż, odbywając ogród przed bramą miejską, nie wzniesie tam żadnego budynku, nie będzie się zajmował żadnym przemysłem nieszerzańskim ani też nie będzie rcił sobie żadnych praw obywatelskich z tytułu posiadania ogrodu, ponosząc wszakże wszystkie z tej racji ciężary. Już wówczas działały więc, jak widzimy, na podbitych przez Niemców ziemiach słowiańskich jakieś niepięknne prawa, które dopiero w XIX stuleciu stormułować miała głośna komisja kolonizacyjna.

W warunkach owego teutońskiego najazdu na ziemie północno-zachodnich Słowian wygasła ta dostojna kultura pomorska, o której wspomnieliśmy mimochodem, a którą może, gdyby dokład-



Rozigrane tala.

Mal. Franciszek Szwoch.

niej nam była znana, porówny-  
waćby się dało ze świętą kulturą  
Greków czy Fenicjan, Teutoński  
nożdzca wyparł naszych pomor-  
skich krewniaków z siwych rozto-  
czy Bałtyku, aż wreszcie, gdy i

ram zkołej naszą oicowiznę zra-  
b-wał, stworzył legendę o niez-  
zadności słowiańskiej, o niższości  
unrysłowej owego narodu, który  
jeno „Düngervolk em” być może.  
I dopiero my teraz, obywatle

wolnej, odrodzonej Rzeczypospoli-  
tej, czynem możemy stwierdzić,  
jak kłamliwa jest owa niemiecka  
legenda.

STANISŁAW PORAJ

## TROSKI I ZAGADNIENIA ŻEGLUGI

W jednym z ostatnich numerów  
najbardziej kompetentnego w spra-  
wach żeglugi fachowego pisma an-  
gielskiego „Fairplay” (25.12.-30)  
czytamy m. inn. w artykule redak-  
cyjnym: „W obecnym czasie jest  
zupełnie wykluczone eksploato-  
wanie statków z jakimkolwiek zys-  
kiem, i jedyne, do czego możemy  
dążyć to uniknięcie większych  
strat”.

W „Scandinavian Shipping Ga-  
zette” (1.1.1931) wybitny armator  
F. L. Dawson twierdzi, że koła że-  
glugowe będą długo pamiętały rok  
1930, który był jednym z najgor-  
szych okresów, znanych w historii  
żeglugi morskiej.

Ogólne ożywienie, jakie zwykle  
następuje w żegludzie morskiej ie-  
sienia, dając przedsiębiorstwom  
możliwość powetowania ewentual-  
nych strat w innych porach roku,  
w roku 1930 wogóle nie nastąpiło.

Frachty zaś w r. 1930 były naj-  
niższe z pośród frachtów, notowa-  
nych w ciągu ostatnich 40 lat, tym-  
czasem w porównaniu do roku  
1913 koszty eksploatacji statków  
wzrosły co najmniej o 70%.

Na ostatnim zjeździe Związku  
Armatorów Północnych w Oslo  
wrażano się również bardzo przy-  
symistycznie, co do przyszłości,  
przyczem ustalono, że żegluga  
morska stoi przed nowym okre-  
sem, który wysunie szereg no-  
wych zwiększonych trudności.

Żegluga morska jest przemy-  
słem międzynarodowym, na któ-  
ry wpływają coraz to nowe czyn-  
niki.

Jednym z takich czynników  
w chwili obecnej jest Ameryka,  
która, mając nadmiar produkcji,  
dąży do zawojowania różnych  
rynków zbytu, w związku z czem  
usiłnie rozwija swą flotę handlo-  
wą, ułatwiając jej pracę i walkę  
konkurencyjną za pomocą szerokiej  
polityki subwencyjnej. Z dru-  
giej strony Ameryka łamuje im-  
port i wstrzymuje imigrację.  
Wszystko to odbiera pracę flo-  
tom handlowym innych państw.  
Również Japonia coraz bardziej  
rozszerza sferę swoich interesów  
na morzu, [np. japoński statek  
otrzymał niedawno w Gdyni ładun-  
ek wytloków buraczanych do

Ameryki]. Wreszcie Rosja rozbu-  
dowuje swoją flotę handlową,  
wykorzystując przytem najnow-  
sze zoobycze techniki.

Jest faktem, że państwa, opie-  
rające swą politykę żeglugową  
przeważnie na subwencjach (t. j.  
prawie wszystkie państwa z wy-  
jątkiem W. Brytanji, Niemiec,  
Norwegji, Holandji, Szwecji i Da-  
nii) i posiadające razem około 25%  
tonażu światowego, wyłaczają  
rocznie bezpośrednie subwencje  
w wysokości — jak obliczają —  
ogółem około miljarða złotych.

Uzgodnienie tych wszystkich  
rozbieżnych interesów jest nie-  
możliwe i niema narazie nadziei  
na złagodzenie coraz bardziej  
ostrej walki konkurencyjnej.

W związku z ogólnym kryzysem  
ceny statków morskich w porów-  
naniu z pierwszą połową roku  
ubiegłego spadły o 40%, lecz wie-  
le statków wogóle nie znajduje  
nabywców. Budowa nowych stat-  
ków w związku z nowymi udosko-  
naleniami stała się bardzo kosz-  
towna, a jednak w wielu wypad-  
kach armatorzy muszą myśleć o  
uzupełnieniu swych flot statkami  
współczesnymi, aby nie utracić  
rynków.

Mówiąc o postępie techniki, na-  
leży zauważyć, że jest on tak  
szybki, iż w wielu wypadkach ar-  
matorzy, z obawy przed konku-  
rencją, zmuszeni są nawet godzić  
się na ryzyko zastosowania kosz-  
townych a jeszcze niesprawdzo-  
nych ulepszeń i wynalazków.

Przy tej sposobności wa to  
przypomnieć, że około 100 lat te-  
mu, gdy parowa żegluga stawiała  
swe pierwsze kroki, powagi nau-  
kowe, w związku z projektem ut-  
worzenia parowej linii z Liverpo-  
olu do New Yorku, twierdziły na  
podstawie badań naukowych, że  
impreza taka jest zupełnie niemoż-  
liwa, gdyż statek nie będzie w sta-  
nie zabrać ze sobą tej ilości węgla,  
jaka jest mu potrzebna do prze-  
jścia Atlantyku pod parą. Opinia  
ta była potwierdzona szeregiem  
formulek i cyfr.

W trzy lata po wystąpieniu w  
tym sensie znanego uczonego  
Lardnera, w r. 1838 rozentuzjaz-  
mowany tłum spotykał w New

Yorku pierwszy statek parowy  
„Sirius” — 412 ton, który poraz  
pierwszy przeszedł przez Atlan-  
tyk pod parą.

Z postępowaniem techniki wiążą się  
zagadnienia różnych systemów sil-  
ników spalinowych, maszyn Len-  
za, turbin, w tem pomocniczych  
turbin Bauer-Wacha, turbo-elek-  
trycznego napędu, zwiększenia  
ciśnienia pary w kotłach, prze-  
grzewania pary, opału kotłów naft-  
a lub pyłem węglowym, formy  
kadłubów, sterów itd.

W związku z postępowaniem komuni-  
kacji pocztowej, telefonicznej, te-  
legraficznej, w tem i radiowej, u-  
lepszyło się wykorzystanie stat-  
ków, t. j. obrót statków stał się  
szybszy, do czego przyczynia się  
i zwiększona naogół szybkość stat-  
ków, innymi słowy, zmniejszyły  
się jakgdyby odległości pomiędzy  
portami. A więc, mówiąc ogólni-  
kowo, ta sama praca może być  
wykonana obecnie przy pomocy  
mniejszych, niż przedtem ilości  
statków. Istnieje zaś w danej  
chwili — jak wiemy — duży nad-  
miar tonażu i popyt na niego się  
nie zwiększa (około 4 500 000 ton  
stoi bezczynnie w portach i ta  
ilość ma tendencję do dalszego  
zwiększania się).

Handel międzynarodowy coraz  
bardziej wysuwa żądanie regular-  
nych linii i wydaje się, że ilość  
statków, pracujących na liniach  
regularnych, staje się stosunkowo  
coraz większa, niż statków żeglu-  
gi nieregularnej (trampy).

Z drugiej strony statki linii re-  
gularnych wobec kryzysu stają się  
mniej wybredne co do ładunków  
i zaczynają przyjmować ładunki  
masowe, zaś statki nieregularne  
wobec braku jednolitych ładun-  
ków kompletują je różnymi towa-  
rami. Miejscami wytwarza się  
z tego powodu swego rodzaju kon-  
kurencja, w związku z czem stat-  
ki nieregularne dążą do zwiększe-  
nia swej szybkości. Trampy, zwa-  
szcza pracujące w określonych  
kierunkach, są obecnie budowane  
z szybkością nawet do 16 węzłów,  
co jeszcze kilka lat temu nikomu  
do głowy nie przychodziło.

Poza tem rozwój budowy stat-  
ków, w tem i trampów, idzie

kierunku ich specjalizacji, t. j. ściśle dostosowania do określonego towaru i określonych kierunków podróży, co znowu uzależnia w znacznie większym, niż przedtem stopniu przedsiębiorstwa żeglugowe od konjunktury (gdyż przy zmianie konjunktury danego towaru trudno jest przerwzić statek na inną robotę), zaś z drugiej strony — utrudnia sprzedaż statku. [Zastrzegamy się, że mówimy tylko o głównych tendencjach rozwojowych i o najbardziej jaskrawych zagadnieniach żeglugi morskiej, która jest wogóle bardzo różnostronna i skomplikowana].

W każdym razie można stwierdzić, że państwa lub firmy, posiadające bardziej współczesny, choć kosztowniejszy tonaż, mają znaczną przewagę nad innymi, mogąc eksploatować swoje statki łatwiej].

\*) Młoda, polska żegluga handlowa jest w tem naogół szczęśliwem położeniu,

Firmy, operujące mniej współczesnym tonażem, mogą się utrzymać tylko przy niższych kosztach utrzymania załogi, i to jest przyczyną, dlaczego w szeregu krajów poruszono już sprawę zniżki zarobków marynaty.

Tych kilka uwag dostatecznie ilustruje trudność zagadnień, związanych z handlową żeglugą morską. Jasne jest, że w ciągu obecnego kryzysu utrzymają się ci tylko, co posiadają nagromadzone przedtem rezerwy lub będą w stanie otrzymać odpowiednie poparcie finansowe.

A jednak, choć jest ciasno, choć potrzeba pieniędzy, aby nie za-

nie, że posiada stosunkowo „młode” statki. Na 21 statków handlowych (pasażerskich statków żeglugi przybrzeżnej), jak również statków pomocniczych nie liczymy 10 statków, a więc prawie 50 procent łączy od 1 do 5 lat wieku, 4 statki mają od 5 do 10 lat, 3 od 10 do 15 lat, 2 od 15 do 20 lat i 2 statki od 20 do 25 lat. [Przyp. red.]

przepaścić tego, co zostało zrobione — trzeba pamiętać o słowach znakomitego ekonomisty F. Lista:

„Naród bez marynaki handlowej jest jak ptak bez skrzydeł, jak ryba bez pletw, jak jeleń o kuli. Jest podobny do rycerza o mieczu drewnianym, jest helotą i niewolnikiem innych narodów. Kto nie ma udziału w użytkowaniu morza, ten się wykluczył z korzystania z bogactw świata, jest nie dzieckiem a pasierbem Boga”.

A zatem nie należy zrażać się, zacisnąć zęby i pracować.

Często bywa, że ludzie zniechęcają się na 5 minut przed zwycięstwem i przegrywają.

Trzeba trwać, uczyć się i wytrwać.

Niema takiego posępnego dnia, któryby się nie skończył.

R.

Gdynia, dnia 2 stycznia, 1931.

## NA DRUGĄ PÓŁKULĘ

W upalne popołudnie czerwcowe wypływamy z portu francuskiego Cherbourg w podróż trzytygodniową, której celem jest Buenos Aires, stolica Argentyny.

Statek linii angielskiej „Royal Mail Line”, objętości około 15 tysięcy ton, urządzony z nowoczesnym komfortem, w Cherbourg do brzozy nie przybija, z powodu niewykończenia jeszcze nowej stacji morsko-kolejowej, lecz zatrzymuje się w porcie zewnętrznym, a pasażerowie są przewożeni z brzozy na statkach pomocniczych, zwanych „tendrami”. Nowa olbrzymia stacja morska, do przesadzenia się podróźnych i przeładowywania towarów wprost z okrętów do pociągów i odwrotnie, jest w budowie. Będzie to jedna z największych stacji tego rodzaju na kontynencie europejskim.

Po przyjęciu przez „Arlanza” (tak się nazywał okręt, na którym mamy płynąć) partii emigrantów z Polski, Jugosławii, i Czechosłowacji, jadących do Brazylii i Argentyny, podnosimy kotwicę i olbrzym powoli, majestatycznie wy-

plywa z portu. Płyniemy na południe, wzdłuż wybrzeży Francji. Zdaleka widzimy większe i mniejsze miasta nadbrzeżne. W nocy silne latarnie morskie, rzucają swe promienie daleko na



Stacja morska w Cherbourg w budowie.

fale oceanu. Często mijamy statki pasażerskie i towarowe, zdążające na północ do portów kanału Angielskiego.

Zatokę Biskajską, słynną z wiatrów burzliwego morza, przepływamy przy pięknej i słonecznej pogodzie i zbliżamy

się do brzegów hiszpańskich. Pierwszy port, do którego zachodzimy po wyjeździe z Francji, to położona na północno-zachodnim wybrzeżu półwyspu Pirenejskiego — Curona. Natychmiast po zakotwiczeniu, okręt zostaje otoczony rojem ludzi rozmaitych handlarzy. Jedni doważą różne owoce, inni, stojąc w łodziach, pokazują i zachwalają wroczyste szale hiszpańskie. Krzyk, nawoływania i głośnie targi wzdłuż całej burty okrętu.

Na statek wkraczają władze portowe z doktorem na czele i dopiero po zdjęciu przez tego ostatniego t. z. kwarantanny, mogą pasażerowie udać się na brzeg, a nowi wsiadać na okręt. Wsiadanie i wysiadanie podróźnych odbywa się za pomocą „trapsu”, t. j. kładki ze schodami, zwieszającej się ukośnie wzdłuż burty statku. Komunikację z brzegiem utrzymują łodzie motorowe. W Curona stojmy zaledwie trzy godziny i po zabraniu emigrantów hiszpańskich, udających się do Argentyny, ruszamy dalej, by po kilku godzinach zawinąć do portu Vigo, a stąd już prosto do Lizbony — stolicy Portugalii.



Wjeżdże do portu Curona.



Curona. Łódź z handlarzami owoców.



Barkis rybackie w zatoce pod Lizbono.

Lizbona — bardzo ruchliwy i duży port — położona malowniczo na wzgórzach, nad głęboko wrywnającą się w ląd zatoką, do której wpada rzeka Tago, tonie cała w zieleni i kwiecistach.

Przed wyjściem na ląd, dowiadujemy się z wywieszonej tablicy, że odpływamy za sześć godzin. A zatem do miasta, by czas ten wykorzystać na zwiedzanie i dobry spacer. Anglezy, jako naród więcej zmotoryzowany, wynajmują samochody, by odbyć kilkunastomilową przejażdżkę po mieście, lecz my wolimy odbyć przechadzkę pieszo.

Dzielnica portowa, nowoczesna, przebudziła w miarę posuwania się pod górę w stare miasto z bardzo wąskimi uliczkami. Na ulicach spotyka się charakterystyczne dwukółki, na wysokich kołach ciągnięte przez mały lub byki, naprzemian z juczonymi osiołkami, których tu używają przekupki do rozwożenia produktów na rynek.

Lizbona posiada wiele starych kościołów, imponujące gmachy publiczne i sławną za cały półwysep Pirenejski arenę, obliczoną na dziesiątki tysięcy widzów, na której co niedziela odbywają się walki byków.

Zmęczeni upałem, do którego nas sdażyliśmy jeszcze przywyknąć, powracamy na okręt, gotowy już do odpłynięcia. Wychodząc na pełne morze, mijamy w zatoce liczne barki rybackie i cło nadchodzi chwila, kiedy brzegi Europy uikną poza linię horyzontu. „Arlanza” bierze kurs na południe — zachód.

Na pokładzie zaczyna organizować najmilsze zabawy, celem skrócenia czasu podróży pasażerom. Na przednim pokładzie ustawiają olbrzymi składany rezerwar — pływalnię, napełniany za pomocą pomp wodą morską wprost z



Lizbona. Typowy obrazek uliczny.

oceanu. Nad wieczorem rozlegają się stamtąd śmiechy i wesołe okrzyki. Tłumy pasażerów używają rozkoszy kąpień i pływania, co przy temperaturze, jaka zaczyna panować, jest nadzwyczaj przyjemną i zdrową rozrywką. Organizuje się komitety sportowe, który układa program zawodów sportowych. Mają być rozgrywkami w „Deck Tennis”, czyli tenis pokładowy, w którym piłkę zastępuje kółko gumowe, rzucone i łapanie przez grających rękami. „Deck Quoits” — rzucanie kółkami, zrobionymi z liny na kółek drewnianych, ustawiony na pokładzie w określonej odległości. „Angell Golf” — golf na ograniczonej przestrzeni, zastawiany do warunków na okręcie i wiele innych, których listoreni ogromne zainteresowanie budzą rozmaitego rodzaju wycieczki, zorganizowane dla dzieci: bieg w workach, zbieranie kartofli, nawlekanie igły, zbieranie łyżką jaj (drewnanych) z pokładu, bez dotykania ich rękami i t. p.

Kilka razy w czasie podróży władza okrętowa organizują wyświetlanie filmów kinematograficznych, oraz urządzają wycieczki konne, ulubiony sport Anglików. Te ostatnie odbywają się wieczorami na pokładzie; tur zastępuje zielone płótno z podziałkami, panie z grona pasażerów rzucają kości i według wyrzuczonej liczby konie są przesuwane o odpowiednią ilość działek. Zboku stoją stoliki, przy których odbywa się gra w totalizatora. Wieczorami, przy przepięknej pogodzie, na pokładzie, oświetlonym kolorowymi lampkami, rozpoczynają się tańce, trwające do późnej nocy, w których nawet starszy ożwiwiony udział, gdyż Anglezy są tancerzami z samolowania.

Na drugi dzień po spuszczeniu bieżących Europy, o godzinie piątej rano, a więc przed samym wschodem słońca, które w tej szerokości geograficznej wschodzi znacznie później, wylania się z oceanu wyspa Madera, z położonym na niej miastem Funchal, do którego zachodzimy. Okręt zatrzymuje się w zatoce w odległości około półtorej mili morskiej od brzegu i natychmiast zostaje otoczony masą małych łódek, kierowanych przez chłopców, których cały strój stanowią kąpielowe majteczki. Są to mali nurkowie, zabezpieczający pasażerów do rzucania monet srebrnych do morza, za którymi z nadzwyczajną zręcznością nurkują i które wylatują ze

znacznej nawet głębokości. Niektórzy z nich wdrapują się po linach na wyższe pokłady okrętu i z wysokości drugiego piętra skaczą po rzuconą monetą do morza. Małe brązowe istolki dochodzą do takiej wprawy w nurkowanie, że nawet przepłynięcie pod zakotwiczonym okrętem nie sprawia im trudności.

Jednocześnie na okręt przybywają całe zastępy handlarzy, którzy zamieniają cały pokład w bazar. Sprzedają serwety i kapy ręcznie haftowane, korale, bursztyny, pocztówki i wreszcie meble plecione z trzciny, specjalność rełodzielnicza Funchal'a i okolicy.

Okręt zatrzymuje się tylko na trzy godziny, by zabrać pasażerów i pocztę; zostało namy czasu, aby udać się na bieżek, z którym komunikację utrzymują łodzie motorowe. Możemy więc tylko zachwycić się zdalczą sličną panoramą górystej Madery i położonego na zboczu góry — Funchal'a.

„Arlanza”, korzystając z ostatniego postoju przed podróżą przez ocean Atlantyki, urządza próbę łodzi ratunkowych, które opuszczone na wodę i obsadzone przez załogę, urządzą regaty. Z forte, położonego naprzeciw miejsca zakotwiczenia naszego okrętu, rozlegają się strzały armatnie na wiatw i powoła jakiejś uroczystości miejscowej, której my, w naszej skromności, przyjmujemy jako należne nam przywitanie.

Podnosimy wreszcie kotwicę i trzema gwizdami żegnamy z bólem serca Madere — tę ojczyznę doskonałego wini, którego nie było daniem nam spróbować. Okręt kieruje dółb swój na południe i obecnie czeka nas osiem dni podróży przez Atlantyk, aż do wybrzeży Ameryki.

Zaraz po wyjeździe z Madery nad pokładami okrętu rozlegają brezenty, chroniące podróżnych przed promieniami palącego podzwrotnikowego słońca. Wzdłuż pokładów ustawiają wygodne leżaki, z umieszczonymi na nich nazwi-



Lizbona. Uliczka w starej dzielnicy.



Modern. Pokład statku zamieniony przez handlarzy miejscowych w targowisko.

skami pasażerów, by kobby miał gdzie odbywać południowe siostry. Nastrój panuje bardzo wesoły; wszyscy rozkoszują się cudowną pogodą i o ile nie grają w gry pokładowe, lub nie pływają w basenie, to całymi godzinami leżą na swych leżakach, słuchając muzyki gramofonów, rozmawiając, śmiejąc się i żartując. Od czasu do czasu spokojne, unormowane życie na okręcie zostaje przerwane przez okrzyk kogoś stojące-

go przy burcie. Zobaczono cielsko wieloryba, wyrzucającego olbrzymie fontanny wody, albo stado ryb latających, które wyskakują z morza, uciekając przed zbliżającym się okrętem i po przelecieńiu stu pięćdziesiątce — dwustu metrów w powietrzu z płaskim wpadają do niego z powrotem. Na alarm podniesiony przez kogokolwiek, biegną dorośli i dzieci, by zobaczyć, co się stało i między okrzykami zdziwienia i zachwytu słychać szarek kodaków, z którymi podróżujący Anglik nie rozstaje się nigdy. Po zapadnięciu ciemności obserwujemy przepiękne zjawisko fosforyzowania wody: wzdłuż burt i za rufą okrętu ocean, spieniony śrubami, świeci światłem biało-zielonym. A nad nami niebo o kolorze ciemnego szaliru bez chmurki, usiane miliardami gwiazd, silnie błyszczących, przecięte od horyzontu do horyzontu drogą mleczną. W pobliżu równika oczom naszym ukazują się konstelacje gwiazd, zwana Krzyżem południowym, na którą składają się cztery gwiazdy bardzo jasno błyszczące w formie krzyża, połączone między sobą



Sjesta na pokładzie.

szeregi gwiazd mniej jasnych. Charakterystyczna dla tych okolic równikowych jest jednakowa długość dnia i nocy i brak zmiernych wieczerznych i rannego. Ciemność następuje z chwilą, gdy słońce zapada za horyzont wód i trwa aż do ukazania się rąbka słońca zza oceanu.

[D. m.]

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

## DOKOŁA TRAGEDJI ŻAGLOWCA „KOBENHAVN”

Jedną z największych tajemnic morza jest niewątpliwie zniknięcie wielkiego duńskiego statku „Kobenhavn”, największego i najlepiej wyposażonego żaglowca na świecie. Zbudowany w roku 1921 w Szkocii, piękny ten, pięciomasztowy bark liczył 6000 ton nośności i służył jako statek szkolny duńskiego towarzystwa żaglowego „Det Ost-Asiatiske Kompagniet”.

Załoga „Kobenhavn” składała się z 60 uczniów, pochodzących z najlepszych duńskich rodzin, poza tem z oficerów i marynarzy, — razem 80 zgórą osób.

Statek opuścił port Montevideo w dniu 15 grudnia 1928 roku, udając się w podróż do Australji. Lecz nie przybył ani do Melbourne, doślad się kierował, ani do żadnego innego portu; po 23 grudnia 1928 r. nikt nie odebrał z jego pokładu żadnego znaku życia. Statki ratunkowe, wysłane na poszukiwanie wzdłuż całej drogi, którą „Kobenhavn” miał przebyć, wróciły z niczem.

Dnia 16 października 1929 roku statek został oficjalnie uznany za stracony. Kurtyna tajemnicy, przesłaniająca ostatnie dni tego żaglowca, nie uniosła się ani na rąbek.

„Kobenhavn” był pięknym statkiem z dzielną załogą. Posiadał motory pomocnicze oraz radiostację. Jeśli zdarzył mu się jakiś nagły wypadek, czy nie mógł wysłać chociażby krótkiej serii sygnałów o pomoc — S O S? Nigdzie nic nie słyszano.

Na drodze, którą miał przebyć „Kobenhavn”, leży wyspa Tristan da Cunha. 21 stycznia 1929 roku, czyli w miesiąc po odejściu „Kobenhavn” z Montevideo, z wyspy tej doniesiono, że uszkodzony żaglowiec, prawdopodobnie bez załogi, niosący tylko jeden żagiel, minął w dość bliskiej odległości wyspy, znośzony wiatrem i prądem. Wiadział go jeden z dwu pracujących na tej wyspie misjonarzy. Opowiada on, że dostrzegł żaglowiec malowany w szerokie białe i czarne pasy, czyli tak, jak był malowany statek „Kobenhavn”. — „Było coś niesamowitego w zjawieniu się tego statku, który nie wiadomo, skąd

przybywał i dokąd się udawał. Widziałem go przez krótki czas, potem statek oddalił się”.

„Nie mam żadnych wątpliwości co do wyglądu statku”, epowiada misjonarz, „i mogę go opisać zupełnie dokładnie. Był to pięciomasztowy bark ze złamanym masztem przednim. Wyróżniał się białe i czarne pasy kadłuba są niezomylną cechą zaginionego barku. Statek oddalił się w kierunku północnym i widziałem go jeszcze z odległości około 7 i 1/2 mil, jak go znosiło ku wschodowi. Morze było zanadto wzburzone dla naszych łodzi płóciennych i statek mogłem obserwować tylko z brzegu przez lornetkę, która pozwoliła mi dostrzec, że minął on rufy po ich stronie wewnętrznej, na zachód od wyspy. Jedyny żagiel rozpięty miał na dziobie, pomiędzy bakszprytem a złamanym masztem; rufa była zanurzona głęboko i woda sięgała do białego pasa na kadłubie. Szczęśliwie że zobserwowałem przez lornetkę z odległości około 3 i 1/2 mil, tak, że myśleć się nie mogłem.

Na zwykłej mapie wyspy Tristan otaczające ją rufy nie są zaznaczone. Leżą one w odległości około 1 i 1/4 mil od wyspy, a ponieważ w dalszej drodze statek do wyspy zbliżył się na odległość około 1/2 mil, musiał znaleźć się wewnątrz pasa raf.

Od tego czasu na brzeg zostały wyszczególnione różne rzeczy, lecz oczywiście trudno stwierdzić, czy należały one do tego właśnie statku. Były tam różnych wielkości skrzynie, oraz trzydziestostopowa płaskoścenna szalupa, którą znaleźliśmy we wrześniu. Sadzę, że niemożliwością jest, by statek wielkości widzianego przez mnie mógł przejść i wyjść bezpiecznie z pasa raf. Wiele spraw wymaga się wyjaśnienia. Dlaczego, jeśli statek ginał wśród raf, nie spuszczało szalupy ratunkowej? Gdzie zgineła cała załoga statku? Może jał opuściła pokład, zanim statek zbliżył się do wyspy? Na te pytania i na podobne odpowiedzieć nie umiem.

„Kobenhavn” był statkiem, co do którego najtrudniej było pomylić się w

odróżnieniu go od innych żaglowców. Był jedynym w swoim rodzaju. Tylko on jeden spośród pływających tego typu statków miał pięć masztów. Jeżeli misjonarz widział pięciomasztowy bark, to mógł nim być jedynie „Kobenhavn”.

Znacznie później jednak stwierdzono, że w tym samym czasie wyspę Tristan da Cunha mijal fiński czteromasztowy bark „Ponape”. Czy nie mogła zajść ze strony misjonarza pomyłka, co do ilości masztów statku, widzianego bądź co bądź z dość znacznej odległości?

„Ponape” był malowany podobnie jak i „Kobenhavn”, lecz znacznie mniejszy i tylko z czterema masztami.

Pewien marynarz opowiada, że kiedy w r. 1929 odbywał podróż na fińskim czteromasztowym barku „Herzogin Cecilie”, pod 30 stopniem szerokości południowej, statek ten minął w oddali jakiś duży żaglowiec. Pomiędzy załogą, ludźmi o dużym doświadczeniu morskiem, powstał wtedy spór, co do oznaczenia widzianego statku. Jedni twierdzili, że to bark, inni, że fregata, inni znowu, że to bark czteromasztowy. Były również przytem rozbieżności co do tego, czy statek ma na dziobie żagiel, czy też nie.

Jeśli marynarze przy dużem swem doświadczeniu nie mogli się zgodzić, co do typu widzianego w oddali statku, to zachodzi pytanie, czy misjonarz, który ze swej wyspy widywał statki nie częściej, niż raz do roku, nie popełnił czasem pomyłki?

Możliwe, że „Kobenhavn” był widziany z wyspy niezależnie od minięcia jej w tym samym czasie przez „Ponape”, niewykluczone jednak jest, że był to właśnie statek fiński.

Lecz jeśli widzianym statkiem był „Ponape”, to co stało się ze statkiem „Kobenhavn”? Jaki mógł być jego koniec?

Cokolwiek zdarzyło się, można przyjąć za pewnie, że katastrofa nastąpiła nagle, a przebieg jej był krótki.

Statek o tej długości, co „Kobenhavn”, przy niewielkiem nawet przeciążeniu żaglami, podczas ciężkiego szkwa-

tu mógł wyrzucić się i zatonać, jak kamień wren z całą swoją załogą.

Co zdarzyło się w rzeczywistości, prawdopodobnie nie dowiemy się nigdy. Czy był w pobliżu wyspy Tristan da Cunha, czy nie, faktem jest, że kadłub jego i załogę pochłonęło morze. Minęło już bowiem zgóra dwa lata od

chwili, kiedy opuścił ostatni swój ziemski port — Montevideo.

Notatki o katastrofie statku „Kobehava” czytelnicy znajdą w numerach „Morza” z r. 1929, a mianowicie: 7-8, str. 13 i 11, str. 8.

## Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

### ANGLJA.

**Sprawa pancerników.** Czasopismo „Naval and Military Record” w jednym z ostatnich numerów zwalcza pogląd, jakoby niepewność dokona dalszych losów dzisiejszych pancerników była argumentem przeciw rozbudowie bazy morskiej w Singapurze. Wprawdzie dzisiejszy typ pancernika z pewnością z czasem zniknie, niemniej jednak nowy typ głównych okrętów bojowych zaczyna się odznaczać tak poważnymi rozmiarami, że tak samo będzie wymagał specjalnych punktów oparcia na lądzie.

**Kontrolerpedowca.** Ostatnio spuszczone na wodę nowy kontrolerpedowiec „Brilliant”, należący do programu z roku 1928. Drugi kontrolerpedowiec z tego samego programu „Bellidog” znajduje się jeszcze w helingu. Wymiary obu tych kontrolerpedowców są następujące: wyporność 1330 ton, siła maszyn 34.000 HP, szybkość konstrukcyjna 35 węzłów. Uzbrojenie ich składa się będzie z czterech dział o kalibrze 12 cm., z siedmiu dział o kalibrze znacznie mniejszym i z 8 aparatów torpedowych.

**Manewry floty.** W dniu 9 września r. ub. odbyły się większe manewry floty i wojsk lotniczych w pobliżu wyspy Wight. W manewrach tych wzięła udział cała flota antlantycka oraz — jako przeciwnik — 60 samolotów hydroplanów ze stacji lotniczej Gosport i 2 hydroplany wywiadowcze z Calshot. Zadaniem floty było zombardowanie miasta Cowes, czemu miały przeszkodzić siły lotnicze wojsk lądowych. Sprawozdawca dziennika „Times” pisze, że mimo długotrwałych i częstych, mniej więcej co 10 minut powtarzających się ataków bombowych i torpedowych ze strony samolotów na okręty, nie udało się zapobiec zombardowaniu miasta. Lotnictwo tylko strzelało do floty, nie zadając, ale mu nie zapobiegło. W związku z temi manewrami „Naval and Military Record” pisze, że wyłącznie na podstawie jednych manewrów niepodobna wyciągnąć ostatecznych wniosków o przydatności broni powietrznej do walki na morzu, lub odwrotnie. W każdym razie pogląd, że rozwój broni lotniczej przesądza losy wielkich pancerników, nie jest zupełnie słuszny. Nie trzeba zapominać, że równoległe z rozwojem broni lotniczej, postępuje rozwój środków obrony przeciw napaściom samolotów. Okręty wojenne rozporządzają już dzisiaj potężną bronią przeciwlotniczą. Wojna morską przyszłości o wiele dobitniej wykaże równorzędność pojęć „panowanie na morzu” i „panowanie w powietrzu”. Pancernik w obecnej swej formie zapewne zniknie, ale nie tylko z powodu rozwoju lotnictwa, lecz także z powodu ogólnych zmian w taktyce wojny morskiej.

**Wydobywanie zatopionych okrętów ujemleckich.** W zatoce Scapa Flow, w której — jak wiadomo — pod koniec wojny znalazła swój grób cała flota wojenna Niemiec — prowadzone są roboty

kola wydobywania na powierzchnię zatopionych jednostek wojennych. Po wydobywaniu pancernika „Hindenburg” przystąpiono do prac kolo wydobywania pancerników „Von der Tann” i „Prinzregent Luitpold”. Dotychczas wydobyto poza „Hindenburgiem” następujące okręty: „Seydlitz”, „Moltke”, „Kaiser” i „Bremse”, oraz 25 mniejszych jednostek.

### FRANCJA.

**Krążownik.** W październiku r. ub. spuszczone na stoczni w Brest na wodę nowy francuski krążownik „Dupleix”. Jest to szósty krążownik o wyporności 10.000 ton, wydobywany dla marynarki francuskiej według zasad umowy warszawskiej. Od innych okrętów tego typu różni się — podobnie, jak krążownik „Foch” — tem, że posiada on opancerzenie burtowe. Wymiary jego są następujące: długość 185 m., szerokość 19,2 m., zanurzenie 6,3 m., uzbrojenie zaś stanowią: osiem dział o kalibrze 20,3 cm., umieszczonych w 4 wieżach pancernych, osiem dział o kalibrze 9 cm. i osiem dział o kalibrze 3,7 cm., wreszcie sześć aparatów torpedowych. Okręt będzie wyposażony w 2 katapulty. Napęd stanowić będą maszyny o sile 90.000 HP, które pozwolą rozwijać szybkość 33 węzłów.

**Lotnictwo morskie.** Rząd francuski udzielił firmie Breguet zamówienia na budowę wielkich hydroplanów niszcycielskich o dużym zasięgu lotania. Nowa fabryka samolotów Bregueta, znajdująca się w budowie w Harfleur pod Le Havre, budować będzie w pierwszym rzędzie metalowe wodnoptalowe o pojemności 30 ton i więcej, przeznaczone do obrony kolonii i służby w marynarce.

**Łodzie podwodne.** Łódź podwodna „Prométhée”, której budowa uchwalona została w r. 1927, została spuszczone na wodę w końcu października r. ub. na stoczni państwowej w Cherbourg. Wyporność jej w zanurzeniu wynosi 2.000 t., na powierzchni 1.550 t., długość 90 m. i szerokość 9 m. Największa szybkość na powierzchni wynosić będzie 18 węzłów, pod wodą 10 węzłów.

### WŁOCHY.

**Łodzie podwodne.** W końcu września r. b. spuszczone na stoczni w Taranto nową łódź podwodną „Luigi Settentrini”. Długość jej wynosi 69 m., wyporność nadwodna 930 ton, podwodna 1.150 ton, szybkość podwodna 9 węzłów, nadwodna 17 węzłów. Uzbrojenie łodzi stanowi 1 działo 10,2 cm. oraz 8 aparatów torpedowych.

### ST. ZJEDNOCZONE.

**Zmiany personalne.** Szefem sztabu admirałki został mianowany admirał Pratt na miejsce admirała Hughesa, który ustąpił ze swego stanowiska, nie chcąc brać na siebie odpowiedzialności za zamierzone przez Ministerstwo Marynarki skreślenia budżetowe. Podobno przyszły

budżet marynarki wojennej ma być obniżony o 30 milionów dolarów; m. inn. ma być zamknięty szereg stoczni wojennych.

Admirał Pratt oświadczył, obejmując swój nowy urząd, że przy opracowaniu nowego planu budowy okrętów wojennych będzie dążył do całkowitego wykorzystania umowy londyńskiej i do rozbudowania floty do dopuszczalnych granic. Następnie oświadczył zamierzone skreślenia budżetowe, mające wynieść razem 30 milionów dolarów. Skreślenia te m. inn. osiągnięte zostaną przez zmniejszenie liczby okrętów, będących w kampanii i zmniejszenie personelu floty o 4.800 ludzi, co da razem 3,62 milionów dolarów oszczędności. Liczba kontrolerpedowców, będących w kampanii, zostanie zmniejszona z 109 do 92. Również zmniejszony zostanie o 3 miliony dolarów budżet lotnictwa morskiego. Oszczędność tę da się uzyskać przez wycofanie ze służby czynnej 150 hydroplanów i zaniechanie budowy nowych aparatów.

**Bazy morskie.** Do portu Charleston, południowej bazy morskiej na Atlantyku, jako do portu macierzystego zostały przydzielone 42 okręty wojenne ze składu floty zwiazdawczej.

**Sily lotnicze.** Sily powietrzne marynarki amerykańskiej obejmowały w dniu 30 czerwca ub. r. 828 aparatów, znajdujących się w służbie i 267 aparatów w zamówieniu w fabrykach.

### JAPONJA.

**Zatopienie krążownika.** Ciekawe doświadczenie zrobiła ostatnio admirałka japońska. Mianowicie przeznaczony na rozbiórkę w myśl postanowień konferencji londyńskiej krążownik „Akashi” został odholowany z Tokio na pełne morze i tam zombardowany przez 3 samoloty niszcycielskie. Mimo półtoragodzinnego zombardowania okręt utrzymał się na powierzchni. Muziano więc powtórzyć zombardowanie następnego dnia rano. Dopiero po większej liczbie trafnych rzutów bomb, okręt poszedł na dno morza.

### ARGENTYNA.

**Nowy krążownik.** Nowy krążownik argentyński „Vintecino de Mayu”, zbudowany na stoczni Orlando w Livorno, okazał — jakoby — przy próbach podróży niezwykle dobre rezultaty. Zużycie paliwa było o 25% niższe, niż było przewidziane w umowie, osiągnięta zaś szybkość przekroczyła o 1,6 węzłów szybkość konstrukcyjną, która określona była na 32 węzły, przy czem wydajność maszyn wyniosła 91.000 HP, zamiast przewidzianych 85.000 HP.

### KOLUMBJA.

**Kanonierki rzeczne.** Do Kolumbii przybyły trzy kanonierki rzeczne zbudowane na zamówienie rządu kolumbijskiego w Anglii na stoczni Yarrow Co w Glasgow. Są to kanonierki: „Cartagena”, „Santa Marta” i „Barrancaquilla”. Wszystkie trzy kanonierki przebyły Atlantyk o własnych siłach, co z uwagi na ich niewielkie wymiary, a zwłaszcza zanurzenie, należy uważać za wynik bardzo dobry. Główne wymiary tych kanonierek są następujące: długość 41,9 m., szerokość 7,16 m. i zanurzenie 0,5 m.

### DANJA.

**Sprzedż krążownika.** Krążownik „Niels Juul” został sprzedany za sumę 12.000.000 koron duńskich rządowi chińskiemu, który zamierza go użyć do łepienia piratów na wodach chińskich.

## BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

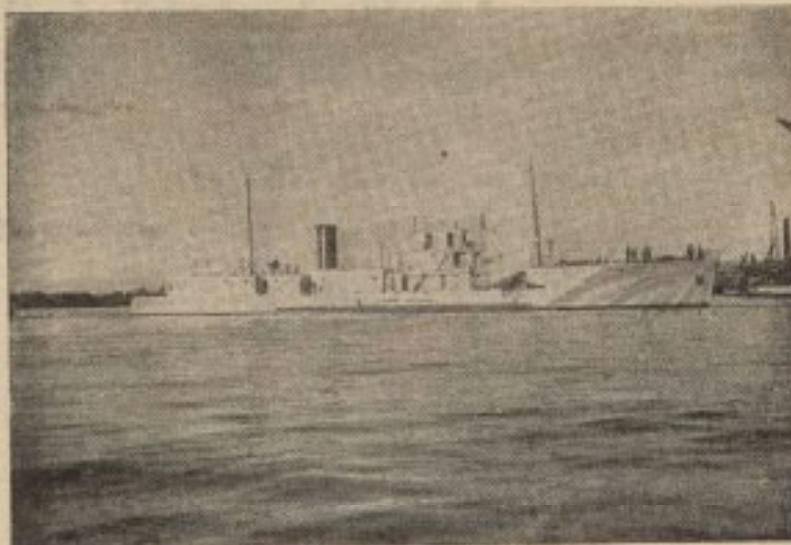
Francuski przemysł okrętowy w ciągu ostatnich miesięcy wskazuje na wielkie postępy, jakie czyni zastosowanie silników Diesla w francuskiej marynarce handlowej. Towarzystwo „Compagnie Générale Aéropostale” zakupiło we wrześniu r. u. cztery motorowce. Dwa z tych statków zostały wybudowane na stoczniach w Nantes, należących do przedsiębiorstwa „Ateliers et Chantiers de Bretagne”, jeden — w Bordeaux przez „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Biscan Rennes” i jeden w Sete przez „Société des Chantiers Généraux”. Każdy z tych czterech statków ma długość 59 m., szerokość 7,2 m., wyl boczną 4 m. i zanurzenie 2,4 m. Biorą one po 2 tony listów i przesyłek pocztowych. Motorowce te są poruszane każdy przez 2 dwutaktowe silniki Sulzera o 5 cylindrach, które rozwijają moc 1350 KM. Wszystkie urządzenia kuchenne mają napęd elektryczny. Szybkość, zawieszona w umowie, miała wynosić 15,5 węzła, natomiast podczas prób osiągnięto, jako maximum, 18,4 węzła. Poza tym stocznia „Ateliers et Chantiers de la Loire” zakończyła w drugiej połowie października r. u. budowę motorowca pasażerskiego „Felix Roussel”, zamówionego przez towarzystwo żeglugowe „Messageries Maritimes” i przeznaczonego na linie do Chin i Japonii; jest to już trzeci statek motorowy, zamówiony przez towarzystwo. „Felix Roussel” ma długość 170,3 m., szerokość 20,8 m., wyl boczną 14,3 m., zanurzenie 8,5 m. i wyporność 20.945 ton. Napęd dają mu 2 dwutaktowe silniki Sulzera o działaniu zwykłym; rozwijają one moc 10.000 KM.; zbudowane je w zakładach „Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer”.

Jeden z tych silników został wypróbowany w warstatach na lądzie, a drugi był zmontowany na statku i odbył pierwszą próbę na morzu. Oba silniki podczas prób na morzu sprawowały się doskonale; odbyło się to w końcu października r. u. Szybkość osiągnięto do 16 węzłów, przy czym nie było potrzeby stosowania całej mocy. Dzięki swej wyporności „Felix Roussel” zajmuje drugie miejsce wśród motorowców francuskich, idąc bezpośrednio po „Lafayette”, mającym wyporność 25.500 ton.

Za parę tygodni towarzystwo „Messageries Maritimes” otrzyma swój czwarty motorowiec „Jean Laborde”, a trochę później — „Georges Philippart”. Spuszczenie na wodę tego statku, który nosi imię znanego prezesa „Messageries Maritimes”, odbyło się pomyslnie 6 listopada r. u. w St. Nazaire na stoczni „Ateliers et Chantiers de la Loire”. Wymiary motorowca są takie same, jakie ma „Felix Roussel”. Ceremonię spuszczenia „Georges Philippart’a”, oraz założenia „Felix Roussel’a” odbyło się w obecności p. Ludwika Rollin, ministra marynarki handlowej.

Zasługuje na uwagę, że „Felix Roussel” jest pierwszym statkiem francuskim, posiadającym kajuty z balkonami oraz pływalnię. Do innych ciekawych innowacji należy pomysł dla pasażerów między dwoma kominami o prostokątym przekroju.

Wnętrza mieszkalne „Felix Roussel’a” są utrzymane w dawnym stylu indo-chińskim, motorowiec ten należy



Awizo pocztowe o motorach Sulzera, zbudowane przez stocznia „Ateliers et Chantiers de Bretagne”.

do najładniejszych statków francuskiej marynarki handlowej. Jak z powyższego wynika, francuscy inżynierowie morscy nabyli obecnie dużego doświadczenia w budownictwie motorowców o wszelkiego rodzaju wymiarach.

Przejdziemy teraz do zamówień, otrzymanych przez stocznie francuskie w ciągu ostatnich miesięcy.

Towarzystwo „Compagnie Fraissinet” z Marsylii zamówiło na stoczni „Chantiers et Ateliers de Provence” turbiniowiec pasażerski, przeznaczony do utrzymania komunikacji z Korsyką. Ten statek będzie miał długość 99,95 m., szerokość 14,5 m., wyl boczną 8,2 m. i wyporność około 3.900 ton. Napęd mu dadzą dwie turbiny, rozwijające moc 4.800 KM.; pary dostarcza 4 kotły systemu Proudhon-Capus.

Następnie stocznia „Ateliers et Chan-

tiers de France” w Dunkierce otrzymała zamówienie od Izby Handlowej w Dunkierce na budowę doku pływającego na 11.000 ton dla potrzeb tego portu. Będzie to pierwszy wielki dok pływający, zbudowany do chwili obecnej we Francji, albowiem od zakończenia Wielkiej Wojny wszystkie wielkie doki pływające dla portów francuskich dostarczały firmy niemieckie, jako świadczenia kontraktacyjne (patrz plan Dawes’a).

Jako dalszy ciąg informacji, podanych poprzednio o reorganizacji towarzystwa „Forges et Chantiers de la Gironda”, zasługuje na wzmiankę, że to przedsiębiorstwo, po zakończeniu dla francuskiej marynarki wojennej lotniskowca „Commandant Teste” i motorowego awizo „Bougainville”, otrzymało obecnie od towarzystwa żeglugowego „Messageries Maritimes” zamówienie na przeróbkę 4 statków typu „St. Elo”. Statki te mają zostać pasażerskimi oceanowcami i będą się nazywały „Astrolabe”, „Boussole”, „Recherche” i „Espérance”. Jednocześnie przedsiębiorstwo buduje dok pływający na 500 ton dla Izby Handlowej w Algierze.

Między innymi ciekawymi zamówieniami, jakie były, warto zaznaczyć o urządzeniach chłodniczych na wielu statkach francuskich („Felix Roussel”, „Jean Laborde”, „L’Atlantique”, „Georges Philippart”, „Marechal Joffre”, „Columbie” i „Côte d’Azur”). Wszystkie te zamówienia otrzymała stocznia „Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud Ouest et de Biscan Rennes”.

Olivier Queant.

### Pierwsza Polska Łódź Podwodna O. R. P. „WILK”

pocztówka kolorowa według akwareli M. Marin, wydana staraniem Oddziału L. M. i K. Propagandy Floty Wojennej. Cena 0,30 gr. Zamówienia w Administracji „Morza”. Zamiejscowym za zwrotem kosztów przesyłki tylko w ilości najmniej 10 sztuk.

### CHCESZ SIĘ PRZYCZYNIĆ DO KOZBUDEWY FLOTY WOJENNEJ?

Wpłać zaraz na jedyne, oficjalne i centralne Konto P. K. O. Nr. 30.680 nieobciążone żadnymi potrąceniami, czy kosztami

Konto własne Kierownictwa Marynarki Wojennej.

# KRONIKA

## GDYNIA, GDANSK I WYBRZEŻE.

### POBYT PANA MINISTRA PRYSTO- RA W GDYNI I GDANSKU.

W dniach 11 i 12 b. m. Pan Minister Przemysłu i Handlu odwiedził Gdynię, gdzie dokonał inspekcji portów, informując się szczególnie o ruchu, pracy w portach, specjalnie zaś o relokatacie robot, prowadzonych na terenie miasta i portu gdynińskiego.

P. Minister odbył konferencję z PP.: Wicewojewodą Pomorskim Seydlitzem, Dyr. Urzędu Morskiego Poznańskim, Starostą Grodzkim Połerskim, oraz Prezydentem m. Gdyni Bilkiem.

Poza tem P. Minister przyjął w Urzędzie Morskim szereg delegacji, m. in. przedstawicieli Rady Interesantów Portu Gdynińskiego, Prezydium Rady Miejskiej, Generalnej Federacji Pracy, Prezesa Centralnego Zw. Tow. Rybackich i innych.

Wreszcie P. Minister szczegółowo zlustrował Szkołę Morską, zaznajamiając się z programem szkolnym i systemem wychowawczym, oraz dokonał lustracji statku „Polaak” przed jego odficjum do Ameryki.

### BEZPOŚREDNI PRZEWOZ EMIGRANTÓW.

Z prawdziwym zadowoleniem zanotować należy ukazanie się w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 86 z r. 1930 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej, zmieniającego ustawę o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa. Rozporządzenie postanawia, że wszyscy emigranci polscy, udający się do Ameryki Północnej muszą być przewożeni drogą bezpośrednią z portu polskiego do portu amerykańskiego. Tem samym w drodze do Kanady i Stanów Zjednoczonych jest zabroniony przewóz „linią łamaną”, odbywający się dotychczas w ten sposób, że

małe parowce zabierały polskich podróżnych z Gdańska lub Gdyni do Londynu, Rotterdamu, Hawru, względnie do innego portu obcego i tam dopiero przeładunkowo ich na wielkie statki oceaniczne. Podróż linją łamaną, poza niedogodnością, stwarza szereg niebezpieczeństw dla emigrantów, którzy głównie na pośrednich etapach są narażeni na wyzysk i wszelkiego rodzaju oszustwa. Niezajomość języka i niedoświadczenie życiowe czyni z emigrantów bezradny i bezbronny obiekt przewozu, zdany całkowicie na żelazność obcych ludzi. Niebezpieczeństwo grozi im zarówno ze strony pokątnych doradców, handlarzy lub zwykłych złoczyńców, którzy zawodowo polegają na emigrantach, narzucając im się na pośredników i doradców. Z pośród emigrantów różnych narodowości, udających się Ameryki Północnej, emigranci — Polacy byli dotychczas jedyną masą ludzi, którzy musieli przechodzić przez wiele obcych rąk, żeby się dostać do celu podróży.

Nowe rozporządzenie wprowadza w tych stosunkach radykalną zmianę, kładąc kres wielu nadużyciom i pasorzytństwu, oraz daje podróżnym polskim takie same warunki przejazdu przez ocean, z jakich oddawna korzystają obywatele krajów innych.

### NOWELIZACJA ROZPORZĄDZENIA O POPIERANIU ROZBUDOWY MIA- STA I PORTU GDYNI.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 80, poz. 631 z r. 1930 ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o zmianie i uzupełnieniu niektórych postanowień rozporządzenia Prezydenta z dnia 1.VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Nowela ta wprowadza szereg istotnych nowych ulg dla Gdyni.

Przedewszystkiem więc zostały roz-

szerzone i uproszczone możliwości wyłączenia w Gdyni gruntów i nieruchomości.

Przyznano nowe ulgi w dziedzinie podatkowej.

Wprowadzono wreszcie niektóre dodatkowe ulgi w zakresie opłat stempowych.

### ROERGANIZACJA USTROJU M. GDYNI.

Celem uproszczenia gospodarki miejskiej w Gdyni została ostatnio rozporządzeniem Prezydenta Rzplitej z dnia 24.XI r. 1930 (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 630), wprowadzona nowa organizacja władz miejskich w Gdyni. Dotychczas w Gdyni był Urząd Starosty Grodzkiego, a oprócz tego istniały władze miejskie. Ponieważ jednak w dopiero budującym się mieście samorząd miejski nie mógł być sformowany w całej pełni — na czelne władz miejskich stał Delegat Rządu, jako komisarz Prezydent Miasta. Działy więc w Gdyni obok siebie dwie władze państwowe.

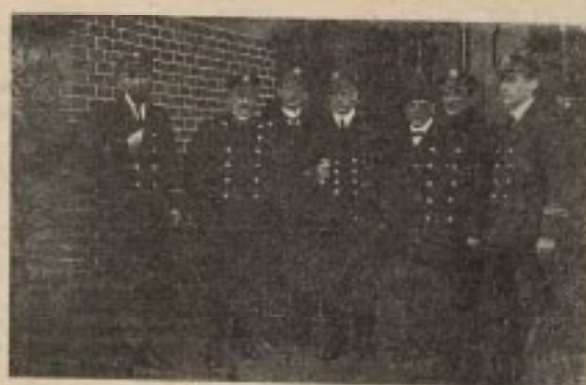
Obecnie ten dualizm został usunięty przez utworzenie stanowiska Komisarza Rządu w Gdyni, który łączy w swym ręku zakres działania burmistrza magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego.

Rada Miejska m. Gdyni składać się ma z 20 członków, w tem 10 członków z wyboru, 10 zaś z nominacji Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu.

Nowe rozporządzenie obowiązuje na okres 5-letni.

### WYCIECZKA STUDENTÓW CZESKICH

W połowie grudnia r. ub. bawiła nad polskim morzem wycieczka studentów w liczbie 25 osób. Wycieczka zwiędziła port w Gdyni i Hel.



Państwowa Szkoła Morska święciła w dniu 8.12 1930 — jak to już podawaliśmy w poprzednim numerze „Morza” — dziesięciolecie swego istnienia. W związku z tem podajemy powyżej dwie pamiątkowe fotografie z uroczystości otwarcia Szkoły i poświęcenia gmachu szkolnego w Teżenie w dniu 8.12 1930 r. Na zdjęciu lewym stoi admirał K. Porębski (X). Szef ówczesnego Departamentu Spraw Morskich M. S. Wojsk. i twórca Podstowca Szkoły Morskiej w otoczeniu władz polskich i członków angielskiej Misji Morskiej, na prawem zaś pierwsze władze szkolne: stoją od lewej: ppor. T. Kokiński — kierownik wydziału szkolnych, por. G. Kański — inspektor Szkoły, ppor. J. Kiejnot — wychowawca, por. inż. A. Garnuszewski — dyrektor Szkoły, inż. K. Bielski — kierownik wydziału mechanicznego, por. A. Ledóchowski — wykładowca astronomii i nawigacji.



## DZIENNIKARZE AMERYKANSKY W GDYNI

W połowie grudnia bawił w Gdyni współpracownik znanego dziennika amerykańskiego „New York Times”, p. Foss, celem zebrania na miejscu materiału informacyjnego i opisowego o Gdyni.

Również znany dziennikarz amerykański, p. T. Simonds, po zwiedzeniu szeregu miejscowości na Pomorzu, zawitał w ostatnich dniach grudnia r. ub. do Gdyni, gdzie zwiedził port i miasto. Fakt, że Polska, pomimo niezwykłych trudności finansowych, zdobyła się na stworzenie portu, który w roku ostatnim przeładował zgórą trzy i pół miliona ton towarów, sprawił na amerykańskim gościu duże wrażenie.

## OBRÓT TOWAROWY POLSKICH PORTÓW W GRUDNIU 1930 R.

W grudniu obrót towarowy przez port gdyniński wyniósł 312.720 ton, w tem przywóz 21.654 t. i wywóz 291.066 t.

Całkowity obrót za 12 miesięcy r. ub. wyniósł 3.628.269 ton, w czem przywóz 506.041,3 t., wywóz zaś 3.122.227,7 ton.

W Gdańsku wywóz węgla w grudniu 1930 wyniósł 516.476 ton.

Szczegóły, dotyczące obrotów towarowych Gdyni i Gdańska, ukazały się w numerze następnym.

## PRZEWOZ TOWARÓW STATKAMI „ŻEGLUGI POLSKIEJ”.

W ciągu 12 miesięcy 1930 r. statki „Żegluga Polskiej” wykonały 220 podróży, przewożąc 535.808 ton różnych ładunków. (W roku 1929 — 469.563 ton). Świadczy to o pomyślnym rozwoju przedsiębiorstwa i o rosnącym do polskich statków zaufaniu zagranicy, gdyż jednocześnie wzrosła ilość towarów, przewiezionych przez statki „Żegluga Polskiej” pomiędzy portami obcimi.

Na towary przewiezione szłyby się: węgiel 276.828, fosforyty 32.373, cukier 7751, siarka 1825, ruda 21.970, koka

13.225, drobnica 20.095, przyczem na wywóz z Polski przypała 287.000 ton, na przewóz — 124.225 ton i na przewóz pomiędzy portami obcimi — 72.912 ton.

## PRZEDSIĘBIORSTWA HANDLOWE I PRZEMYSŁOWE W GDYNI

W dn. 1 października 1930 r. w Gdyni znajdowały się 363 przedsiębiorstwa handlowe i 283 przedsiębiorstwa przemysłowe (w roku 1924 było 10 przedsiębiorstw handlowych i 19 przedsiębiorstw przemysłowych). W liczbie przedsiębiorstw handlowych znajdowało się 15 hurtowni, 16 firm spedycyjnych i 14 maklerskich.

## WIELKI MAGAZYN DŁUGOTERMI- NOWEGO SKŁADOWANIA W GDYNI

W Gdyni znajduje się w budowie wielki magazyn długoterminowego i tranzytowego składowania. Roboty, dzięki sprzyjającej pogodzie, prowadzone są bez przerwy dzień i noc. Oddanie magazynu do użytku nastąpi jeszcze w roku bieżącym. Będzie on przewyższał rozmiarami swemi chłodnię portową, która dotychczas była największą budowlą w porcie.

## TRANSPORTY DRZEWA PRZEZ GDYNIĘ.

Two transportowe „Bergenske et Co” pertraktuje obecnie z angielskimi importerami w sprawie dostawy 20.000 do 25.000 ton kopałników, które zostałyby wysłane przez port w Gdyni.

Byłyby to pierwsze znaczniejsze transporty drzewa, przeładowane w Gdyni.

## NOWY ŁADUNEK DLA PORTU GDYŃSKIEGO.

Prowadzone od pewnego czasu pertraktacje z importem słaści mrożonych z Norwegii do Polski o kierowanie tych transportów przez Gdynię doprowadziły do pomyślnego skutku. Już na początku stycznia skierowana będzie do Gdyni poważna partja w ilości około 6.000 słaści. Składowane one będą w piwnicach trzeciego hangaru rządowego,

do których w ostatnich tygodniach została przeprowadzona specjalna instalacja chłodnicza chłodni portowej. Ekspedycja w Gdyni zajmuje się chłodnią portową.

## IMPORT FUTER Z ROSJI

Sowiecki syndykat futrzany t. zw. „Puszynkai” oddał swę przedstawicielstwo na całą Europę jednej z firm bodeńskich. Cały transport futer kierowany będzie przez Gdynię, gdzie firma ta będzie rozdzielala towar do poszczególnych krajów Europy.

## WYWOZ DROBIU PRZEZ GDYNIĘ.

W Gdyni znajduje się w budowie rzeźnia drobia, która położona będzie obok chłodni portowej. Budynek jej będzie niezabawem wykończony. Rzeźnia jest własnością prywatnej spółki, która ma na celu ubój i eksport drobiu z Polski (głównie gęsi) do Anglii, Belgii i innych krajów zachodniej Europy.

## PIERWSZY STATEK JAPONSKI W GDYNI

Dnia 28 grudnia r. ub. zawinął do Gdyni japoński parowiec „Hofaku-Maru” po częściowy ładunek wytloków buraczanych.

## SPÓLDZIELNIA SPOŻYWCÓW W GDYNI

W Gdyni powstaje Fowazeczna Spółdzielnia Spożywców. Prace organizacyjne są w pelnym biegu. Prezesem Rady Nadzorczej Spółdzielni, w której skład wchodzi członkowie organizacji zawodowych, został mec. Janicki.

## RYBACY POLSCY W NORWEGJI.

W pierwszych dniach stycznia z Gdyni, Helu i Jastarni wyjechało do Norwegii pięciu rybaków, którzy zostali tam wysłani przez Morski Instytut Rybacki, celem zapoznania się z różnymi sposobami połowu dorsza.

Wyjazd rybaków został umożliwiony dzięki poparciu poselstwa norweskiego w Warszawie.

## WODOCIĄG NA HELU.

Urząd Ziemiński w Grudziądzu projektuje założenie wodociągu na Helu, opartego na systemie studni artezyjskich.

## NIEZWYKŁY POŁÓW.

W dniu 7 stycznia r. h. rybacy, będąc na połowiu na pełnym morzu, w odległości 5 mil morskich od Helu, wydobyli niezwykłej wielkości jesiota, którego długość wynosiła dwa i pół metra, zaś waga 125 kilogramów.

## LITWA

### NOWY STATEK RATOWNICZY.

Rząd litewski zakupił w Danii niewielki parowiec, który nazwany został „Juraitė”. Statek stacjonowany będzie w nowym porcie rybackim w Połdnie i zadaniem jego będzie niesienie pomocy w razie potrzeby rybakom na morzu.

### Z. S. R. R.

### ROSYJSKA FLOTA HANDLOWA.

Według źródeł sowieckich rosyjska flota handlowa składa się obecnie z 370 statków o łącznym tonażu około 650.000 ton. W tej liczbie znajduje się 50 statków motorowych o łącznym tonażu 150.000 t. Większość budowanych w Rosji statków ponad 3.000 ton stanowią motorowce.

W latach 1927-1929 rosyjska flota handlowa powiększyła się o 33 nowe statki o łącznym tonażu 68.100 t.



Dziesięciolecie Państwowej Szkoły Morskiej. Grupa pierwszych uczniów wyższej nawigacyjnej. Na zdjęciu z prawej (z) oznaczony jest p. Leon Rusiecki, pierwszy wychowanek Szkoły, który użył w stopień kapitana żegluga wielkiej i p. Stefan Cudaś-wielki (xx) drugi z kolei kapitan żegluga wielkiej z paród wychowanków Państwa Szkoły Morskiej.

## WĘGIEL POLSKI DLA STATKÓW SOWIECKICH.

Na ukłóczeniu są rokowania Sow-półtorę z sowieckimi organizacjami gospodarczymi o dostawę około 150.000 ton węgla słabszego dla sowieckich statków rybackich oraz dla portów Rosji Północnej. Węgiel polski przysłał sobie uznanie na rynku sowieckim zarówno z uwagi na swój gatunek, jak i na niższą cenę od ceny węgla angielskiego, który dawniej panował na tym rynku wyłącznie.

## „SOWTORGFLOT” PRZENOSI SWĄ BAZĘ DO RYGLI.

W związku z stradaniem przez mrozy żegluga w zatoce Botnickiej, „Sowtorgflot” nosi się z zamiarem oparcia regularnych swych linii do Londynu i Gdańska — Hawru o port w Rydze. Komunikacja z temi portami ma być utrzymywana przy pomocy 10 statków motorowych.

## SZWECJA.

### NOWY ŻAGŁOWIEC SZKOLNY.

Zakupiony przed paru miesiącami nowy żagłowiec szkolny szwedzkiej marynarki handlowej „Star of Greenland” został przebudowany na stoczni Göta-verken w Göteborgu i rozpoczął swą nową służbę pod nazwą „Abraham Rydberg”. Na statku znajdują się pomieszczenia dla 35 praktykantów. „Abraham Rydberg” w pierwszą podróż uda się w maju r. b.

## DANJA

### PLANY ROZSZERZENIA PORTU W KOPENHADZE.

W związku z rozwojem ruchu portowego w Kopenhadze powstał plan założenia nowego „południowego” portu w Kopenhadze.

Port ten założony byłby za stocznią marynarki wojennej.

## NORWEGJA.

### POLSKI WĘGIEL DLA KOLEI NORWESKICH.

Zarząd kolei norweskiej zawarł ostatnio umowę z kopalniami polskimi na dostawę 57.500 ton węgla. Węgiel ten ma być dostarczony w czasie od 1 grudnia 1930 r. do 1 kwietnia 1931 r. Umowa została zawarta na podstawie oferty, opiewającej na cenę 11 szylingów 3 pency za tonę łoż Gdańsk-Gdynia. Oferty kopalni angielskich nie zostały uwzględnione. Zakupiono jedynie 2.500 ton węgla Cardiff po cenie 19 szylingów 10 i pół pency za tonę. Węgiel ten przeznaczony jest dla pociągów pasażerskich na wysokogórskich liniach kolejowych. Zarząd kolei norweskiej stwierdził, że pomiędzy ofertami angielskimi i polskimi istnieje poważna różnica. Podczas gdy polska oferta podawała cenę 11 szylingów 3 pency, oferta F. C. B. opiewała na 13 szylingów 3 pency. Association Harde na 15—16 szylingów, zaś węgiel Durham zaś, który według opinii norweskiej jest taki sam gatunkowo, jak węgiel polski, na 14 szylingów 7 pency. Prasa norweska podnosi, że wskutek obstarowania węgla w Polsce koleje norweskie zaoszczędziły około 175.000 koron, gdyż angielskie oferty były wyższe przeciętnie o 30%.

## ANGLJA

### BEZROBOCIE W ŻEGLUDZE.

W Anglii zarejestrowano w grudniu r. ub. 22.000 bezrobotnych marynarzy, co wynosi około 4% ogółu marynarzy angielskich.

## ROŻNE.

### ILE ZARABIAJĄ NA POLSCE PORTY NIEMIECKIE?

Część handlu zagranicznego Polski, która odbywa się za pośrednictwem portów i kolei niemieckich (Hamburg, Brema, Szczecin, Królewiec) obliczana jest, łącznie z reeksportem zamorskim towarów polskich, na sumę 2.800.000 ton wartości 800.000.000 zł. Przeciętna wartość 1 tony towarów, które z Polski, wgl. do Polski przeszły przez porty niemieckie w r. 1927 wynosi 439 zł., podczas gdy analogiczna liczba dla towarów, które przeszły przez Gdańsk, wgl. przez Gdynię, wynosi za ten okres tylko 180 zł. Daje to pojęcie, jak wartościowe przesyłki z Polski i do Polski zabierają porty niemieckie, ze szkodą dla portów polskich.

### ODCZYT W ŁODZI.

W dniu 9 stycznia r. b. na zaproszenie Stowarzyszenia Techników Łódzkich wygłosił w sali Stowarzyszenia w Łodzi redaktor „Morza”, p. Henryk Tetzlaff odczyt p. t. „Stan obecny polskiej floty handlowej i widoki jej rozwoju”.

### WYKAZ POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH.

Tygodnik „Polska Gospodarcza” w Nr. 2 z r. b. drukuje wykaz polskich statków handlowych na dzień 1 stycznia r. b. Wykaz, uwzględniający tylko statki ponad 100 ton rej. brutto, zawiera 29 jednostek, będących własnością ośmiu właścicieli.

### MORSKI NUMER „SPÓLNOTY”.

Wydawany nakładem Związku Spółdzielni Spożywców tygodnik „Spółnota” poświęcił swój Nr. 59 z 14 grudnia r. ub. sprawom morskim. Na treści tego bogato ilustrowanego numeru złożyły się artykuły: „Pomocze”, „Pierwsza strażnica morza”, „Jak żyją nasi rybacy”, „Jego królewska mość — śledź” i inne.

### MORSKI RYNEK FRACHTOWY.

Rok ubiegły na wszystkich morskich rynku bałtyckim obniżył się o 30% do bardzo niepomyślnych. Stawki frachtowe spadły do poziomu, zienotowanego od lat kilkudziesięciu. Poziom stawek na rynku bałtyckim obniżył się o 30% do 40%. Wiele nawet silniejszych armatorów unieruchomiło część swego tonażu. Tonaż unieruchomiony w Anglii, Niemczech, Norwegii, Szwecji i Danii osiągnął ogółem 4 miliony ton.

Jako główny powód kryzysu żeglugo-wego należy uważać przedewszystkiem kryzys ekonomiczny, a co za tem idzie spadek przewozów morskich.

Hocisłowo na rok bieżący nie są również pomyślane, sytuacja jednak wyjątni się dopiero na wiosnę w związku z oczekiwaniem zwiększeniem się transportów drzewa.

## JUBILEUSZ 40 LAT PRACY NA MORZU.

Jakkolwiek nasza marynarka handlowa jest jeszcze młoda, posiada jednak w gronie marynarzy najejdnego jubilat w zawodzie morskim. W r. ub. pięćdziesięciolecie swej pracy zawodowej obchodził kapitan żegluga wielkiej — p. K. Ryncki, w dniu zaś 1 stycznia święcił jubileusz 40 lat pracy na morzu p. Józef Goworowski, inż.-mech. statku „Premjer”.

Urodzony w Białymstoku 2 kwietnia 1872 roku, rozpoczął służbę w Odesie 1 stycznia 1891 r. początkowo w charakterze maszynisty statku „Saratow”, potem na st. „Petersburg”, należącym do rezyjskiej „Floty ochotniczej”. Następnie pracował na pogłębiarkach i statkach firmy „Inżynierowie A. Bugie i S. Palaszkowski” na morzu Czarnem w charakterze starszego mechanika. W roku 1904 po złożeniu egzaminów przy Komisarowskiej Wyższej Szkole Technicznej w Moskwie, otrzymał dyplom inżyniera — mechanika i od tego czasu aż do 15 października 1925 r. pracował w Poti, czarnomorskim porcie na wybrzeżu Kaukazu. Między innymi był kolejno naczelnym dyrektorem Czarnomorskiego Towarzystwa Budowlanego i kierowni-



Inż. Józef Goworowski.

kiem elektrowni, którą sam wybudował, następnie był dyrektorem stoczni Gruzińskiego Towarzystwa Transportowego, a ostatnio dyrektorem Wydziału Technicznego Marynarki Wojennej wybrzeża północnego.

W listopadzie 1925 r. inż. Goworowski powrócił do Polski w charakterze optanta i rozpoczął pracę od podrzędnego maszynisty na pogłębiarce „Prypec” na Wiśle w Warszawie, a następnie z chwilą zorganizowania się Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” został zaangażowany na stanowisko starszego mechanika statku „Wilno”, zaś z chwilą powstania Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni, został delegowany na statek „Kewa”, skąd przeszedł na st. „Premjer”, gdzie zajmuje stanowisko starszego mechanika, ciesząc się największą sympatią swych podwładnych i współpracowników.

Należy nadmienić, iż kilkunastu starszych mechaników nowego pokolenia z łódzkiej szkoły, przeszło praktykę fachową w charakterze asystentów pod kierownictwem p. inż. Goworowskiego.

Do życzeń, jakie Sz. Jubilat z okazji swego jubileuszu otrzymał, przylączyła się także redakcja „Morza”, życząc mu jak najdłuższych lat pracy pod banderą ojczystą.

rakter popularnej broszury ekonomiczno-historycznej. Dział historyczny ma w niej znaczną przewagę. Autor barwnie i zwięźle podaje przebieg walki słowiańsko-germańskiej i zmagania się Polaków z Niemcami o dostęp do Bałtyku. Fakty są podane nader skrupulatnie. Treść i styl nie pozostawiają nic do życzenia. Wkłada się tylko mimowoli błąd, zapewne zecercki, miszowicie na str. 24 został podany August III Sas, jako monarcha, za którego czasów Prusy sięgnęły po koronę królewską; działa się to, jak wiadomo, za Augusta II.

W dobie coraz zużwalszego wyzpiepowania Niemców o zwrot zagrabionych nam przez nich naszych ziem zachodnich, praca p. Poraj, mająca na celu uświadomienie szerokich warstw społeczeństwa polskiego, zarówno o znaczeniu dostępu do morza, jak i o działaniach naszych zapasów o ten dostęp, może przynieść duże korzyści swoim czytelnikom. Końcowy ustęp broszury, że na rewizję granic polsko-niemieckich możemy się zgodzić tylko w tym wypadku, o ile ta zmiana powróci nam naszych rodaków, będących dziś pod panowaniem pruskim, stanowi credo każdego Polaka.

Inż. W. Hubert.

Antoni Repeczko. Podział dochodów z cel między Polską a w. m. Gdańskiem. Str. 82 z 3 tablice. Warszawa. 1930 r.

Praca p. Repeczki, autora paru studiów, poświęconych gdańskim sprawom finansowym, zajmuje się całokształtem zagadnienia dochodów celnych, jakie są pobierane w Gdańsku, a które są następnie dzielone między Rzeczpospolitą z wolnym miastem. Zagadnienie to jest bardzo na czasie wobec wszczęcia przez

senat gdański całego szeregu kwestyj spornych z różnymi dziedzinami naszego współzycia z Gdańskiem. Jak wiadomo, władze wolnego miasta przy każdej sposobności podnoszą rzekome upośledzenie Gdańska, szczególnie w zakresie finansowym. Praca p. Repeczki daje pod tym względem doskonałą odprawę, przedstawiając stosunki celne. Wykazuje ona dowodnie, że Polska, mając przyznane sobie pełne prawa celne w Traktacie Wersalskim i w Umowie Paryskiej, rzekła się stopniowo zagwarantowanych sobie udziałów w dochodach celnych, umieszczając system brutto, zamiast przewidzianego netto, w Umowie Warszawskiej i zgadzając się w Układzie Genewskim na wypłacanie Gdańskowi wysokiego minimum dochodu celnego. Na specjalną uwagę zasługują wywody autora o prawidłowym podziale zysków celnych, opartych na istniejącej normie spłaty mieszkańców Rzeczypospolitej i wolnego miasta.

Całość uzupełniają liczne tablice statystyczne, streszczenie w języku francuskim i podanie bibliografii. Styl i język wysoce poprawne. Praca została wydana nakładem „Polski Gospodarczej”.

Inż. W. Hubert.

Włodzimierz Kulmatycki — „O polowie głowaczy w Czeremoszu”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”, Nr. 21-22 z 1930 r. — Warszawa 1930. Str. 23.

Włodzimierz Kulmatycki — „O wartości gospodarczej rewirów rybackich Pokucia”. — Odbitka z „Rolnika”. — Lwów, 1930. Str. 16.

Włodzimierz Kulmatycki — „O rzekomych stanowiskach głowaczy”. —

Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Str. 1.

Włodzimierz Kulmatycki — „O karpie obsadowym”. — Odbitka z „Poradnika Gospodarskiego”. — Str. 4.

Włodzimierz Kulmatycki — „Zimowanie karpia”. — Odbitka z „Poradnika Gospodarskiego”. — Str. 7.

Włodzimierz Kulmatycki — „O działalności pracowni rybackiej P.L.N.G.W. w zakresie badań nad zanieczyszczeniem wód rybnych ściekami z cukrowni”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Warszawa, 1930 — Str. 6.

Włodzimierz Kulmatycki — „Uwagi o głowaczy”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Warszawa, 1930 — Str. 4.

Włodzimierz Kulmatycki — „Czy sprawa zanieczyszczenia wód rybnych naprawdę nie interesuje gospodarstw karpiniowych?” — Odbitka z „Gazety Rolniczej”. — Warszawa 1930. Str. 8.

Włodzimierz Kulmatycki — „O zanieczyszczeniu rzeki Cybiny pod Poznaniem przez ścięki papercy”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Warszawa 1930 — Str. 7.

Włodzimierz Kulmatycki — „Nowe polskie eksperymenty z zakresem biologii lososia”. — Odbitka z „Przeglądu Rybackiego”. — Warszawa, 1930. — Str. 3.

W. J. Kulmatycki — „Ueber das Vorkommen von *Corophium curvispinum* G. O. Sars i *Devilum Wandsch. sowie Carinogammarus rosselli* (Gervais) im Gebiet des Noteč — Flusses”. — Tom I. Nr. 5, wydawnictwa „Fragments Faunistica Musei Zoologici Polonici”. — Warszawa 1930. — Nakład Państwowego Muzeum Zoologicznego. — Str. 12, tablica 1.

# DZIAŁ OFICJALNY L.M.i.R.Z.

## PROGRAM PRAC LIGI

### POSIEDZENIE RADY GŁÓWNEJ W DNIU 18-XII-1930

W dniu 18 grudnia r. ub. odbyło się drugie z kolei posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wybranej na walnym zjeździe delegatów w Gdyni. Obradom przewodniczył prezes Rady Głównej p. Wiceminister Józef Kozuchowski.

Prawie całe posiedzenie Rady poświęcone było zagadnieniom programowym Ligi. Na wstępie wygłosił obszernie expose o zadaniach Ligi, jako całości, prezes Zarządu Głównego p. Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. Po scharakteryzowaniu podłoża ogólnego p. Gen. Dreszer rozwinął plan prac Zarządu Głównego w czasie jego kadencji, t. j. do maja 1932 r. Zarząd Główny na kilku kolejnych zebraniach omówił szczegółowo

ramowy program swych prac. Zostały one rozdzielone zasadniczo pomiędzy trzy Wydziały Zarządu Głównego: 1) Morski, 2) Żeglugi Śródlądowej i 3) Kolonjalny.

Na czele Wydziału Morskiego, który dzieli się z kolei na dwie sekcje: Żegluga Morskiej i Marynarki Wojennej, stanął członek Zarządu Głównego p. Nacz. Feliks Rostkowski.

Wydział Żeglugi Śródlądowej objął p. Gen. Stanisław Kwaśniewski. Wydział ten dzieli się także na dwie sekcje: sekcja do rozwoju żeglugi śródlądowej i sekcja wychowania wodnego młodzieży. Wreszcie na czele Wydziału Kolonjalnego stanął p. Gen. Janusz Głuchowski. Wydział ten podzielono na 4 sekcje: 1) Ekonomiczna,

2) Higijeny Kolonjalnej, 3) Badań Terenowych i Rolnictwa Kolonjalnego i 4) Mandatowa.

Podział Zarządu Głównego na wydziały i sekcje ma na celu wyzyskanie pracy wszystkich tych członków Ligi, którzy pragną czynnie współdziałać w rozwoju naszej organizacji. Opierając działalność swą na tych zasadach, Zarząd Główny chce dać członkom Ligi możność współpracy nad rozwojem spraw morskich, żeglugi śródlądowej, wychowania wodnego młodzieży i pozyskania dla emigracji naszej terenów pod nieskrępowaną ekspansją, jak również utworzenia dróg dla handlu zaoceanicznego Rzpłitej.

Wreszcie celem organizacji nowych Oddziałów i Okręgów, oraz

dla celów propagandowych — powołana została do życia przy Prezydium Zarządu Głównego specjalna Komisja Organizacyjno-Propagandowa w składzie pp.: kpt. M. Fularski — przewodniczący, kpt. T. Cybulski i Dr. W. Rosiński — członkowie.

Podstawowym warunkiem powodzenia zamierzonych przez Ligę Morską i Kolonialną akcji jest należyta rozbudowa organizacji w kraju oraz zagranicą. Tylko silna liczebnie i sprężyste kierowana organizacja będzie w stanie uzyskać należyty posłuch dla przedstawianych przez siebie postulatów oraz zapewnić dostateczne środki materialne.

Z tego względu Zarząd Główny postanowił:

1) doprowadzić liczbę ogólną członków Ligi z 168 Oddziałów, 29.500 członków do liczby 300 Oddziałów, 60.000 członków w ciągu okresu swojej kadencji, a więc do maja 1932 r.;

2) przeprowadzić podział na Okręgi wg. postanowień nowego statutu oraz współdziałać w celu ożywienia działalności Okręgów i dostarczenia im uzgodnionych tematów pracy;

3) stworzyć sieć kół „Przyjaciół Ligi” na wychodźstwie, a przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych, Francji, Brazylii, Argentynie, celem wciągnięcia szerokich rzesz wychodźczych do współpracy przy realizacji ogólnego programu Ligi.

Po przemówieniu p. Gen. Dreszera kierownicy poszczególnych Wydziałów zreferowali programy prac tych wydziałów, które zostały całkowicie przez Radę Główną zatwierdzone, po dłuższej, rzeczowej i szeroko ujętej dyskusji, w której brali udział prawie wszyscy członkowie Rady.

Poszczególne Wydziały zamierzają prowadzić prace swe w następujących kierunkach:

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU MORSKIEGO.

Sekcja marynarki wojennej. Wobec tego, że kwestia stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu staje się dziś jednym z najważniejszych zagadnień Polski morskiej, zagadnieniem związanym ściśle z utrzymaniem dostępu do morza i rozwojem gospodarczym kraju, Liga Morska i Kolonialna winna:

A) szerzyć w społeczeństwie zrozumienie potrzeby silnej floty wojennej;

B) przejść z pomocą Rządowi przez wynalezienie odpowiednich funduszy na rozbudowę floty wojennej.

Ad A) Szerzenie zrozumienia potrzeby floty wojennej winno się odbywać drogą propagandy: 1) w prasie polskiej,

i zagranicznej; 2) przez radio (co najmniej raz na tydzień); 3) przez filmy; 4) drogą odczytów i konferencji, wygłaszanych w całej Polsce za pośrednictwem Oddziałów Ligi; 5) drogą publikacji (książek i broszur), a także znaczków, nalepek, pocztówek z widokami polskich okrętów wojennych i t. p.; 6) i wszelkimi innymi dostępnymi środkami.

Ad B) Zwłaszcza, że floty wojennej nie można zbudować z lepszych składów społeczeństwa, bo potrzebny jest tu programowy, równomierny i na lata rozłożony wysiłek, że ofiarności społeczeństwa, częściowo już uświadomionego, marnuje się, a przede wszystkim ma charakter nierównomierny (sfery i instytucje uboższe, dają nieraz znacznie więcej od środowisk zamożnych), — należy gwoli celowości wysiłku i sprawiedliwego podziału, — rozłożyć ten wysiłek na całe społeczeństwo i usankcjonować drogą odrębnej uchwały sejmowej.

W celu przeprowadzenia niniejszego Ligi Morska i Kolonialna działać będzie na terenie rządowym i parlamentarnym (Rada Ministrów, Sejm i Senat) i społecznym (prezi): a) stała delegacja Rady Głównej, wybrana z pośród fachowców w dziedzinie morskiej (w myśl uchwały Walnego Zjazdu); b) Oddział Propagandowy Floty Wojennej.

Zadania delegacji, wydzielonej z Rady, sprecyzował Walny Zjazd.

Zadania Oddziału Propagandy Floty sprecyzowane są w programie Oddziału i wykonywane systematycznie przez Zarząd tegoż.

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ.

SEKCJA DO SPRAW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ. Sekcja ta będzie miała za zadanie wszechstronne stażem zagadnienia rozwoju żeglugi śródlądowej pod kątem widzenia rozwoju gospodarczego Państwa, z uwzględnieniem potrzeb obrony i innych potrzeb państwowych i społecznych, przy czym pomocne jej będą władze prowincjonalne Ligi, w zbadaniu i zebraniu miejscowych danych, potrzebnych do tego studjum.

Sekcja nawiąże ściśle łączność i uzgodni swą pracę z czynnikami interesującymi się zagadnieniem żeglugi śródlądowej, jak Rada Zjazdów Żeglugowych, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, Towarzystwo Geograficzne i inne, oraz zoferuje swoją współpracę władzom rządowym, a więc Ministerstwu Komunikacji, Robót Publicznych, Przemysłu i Handlu i Sztabowi Głównemu, wysuwając projekt powierzenia całokształtu zagadnienia jednemu odpowiedzialnemu czynnikowi, popierając przytem ideę utworzenia Państwowej Rady do spraw żeglugi śródlądowej i taką organizację tej dziedziny oraz taki plan, jaki w rezultacie da wszechstronne studjum zagadnienia.

Od decyzji czynników odpowiedzialnych, a więc przede wszystkim rządowych, decyzji organizacyjnych i programowych, zależne będą dalsze prace Ligi w dziedzinie propagandy i pomocy finansowej w tym dziale, jak i udział Ligi w realizacji konkretnych prac nad rozwojem sieci, floty i całej dziedziny żeglugi śródlądowej.

Sekcja ta dzieli się na 3 referaty:

a) Referat Sieci, którego zadaniem będzie studjum rozbudowy sieci żeglugi śródlądowej (regulacja rzek, budowa kanałów i t. d.) — pod kątem widzenia —

jak wyżej wspomniano — racjonalnego wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla gospodarczego rozwoju kraju, z nawiązaniem do planu rozbudowy dróg żelaznych i uzgodnieniem interesu kolejowego z interesem żeglugi śródlądowej, oraz studjum wykorzystania spadku wód śródlądowych dla celów elektryfikacji kraju i t. p.

b) Referat Taboru przeprowadzi studjum racjonalnej organizacji żeglugi śródlądowej, wykorzystania istniejącego taboru, potrzebnej ilości i jakości nowego, sposobów jego użycia i t. p.

c) Referat Przemysłowo-Handlowy będzie miał za zadanie współdziałanie w opiece nad przemysłem i handlem w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w polityce przeladunkowej z kolei na wodę, w polityce szyprowskiej i t. p.

2) SEKCJA WYCHOWANIA WODNEGO. Sekcja ta będzie miała za zadanie krzewienie w społeczeństwie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki na wodach śródlądowych, z naturalnym dateniem ku morzu.

Sekcja ta rozwija przede wszystkim działalność propagandową, nie kołując z pracami organizacyjnymi sportowymi i turystycznymi w bezpośrednim wykonywaniu tych prac, a współdziałając jedynie z temi organizacjami i władzami odpowiedzialnymi, jak Państwowym Urzędem Wychowania Fizycznego i Przeprosobienia Wojskowego i t. p.

Sekcja opiera swoją pracę na Oddziałach Ligi, zwłaszcza tych, które położone są nad wodami śródlądowymi.

Sekcja dzieli się na dwa referaty:

a) Referat ogólny, którego zadaniem jest współdziałanie z organizacjami uprawiającymi sport i turystykę wodną w propagowaniu budowy przystani na rzekach, jeziorach i kanałach, krzewienie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki wodnej, w szczególności wśród członków Ligi i organizacja drużyn wodnych Ligi Morskiej (drużyny mundurowe), ustalanie wytycznych pracy tych drużyn.

b) Referat młodzieży prowadzi organizację młodzieży w przeprosobieniu jej do sportu wodnego i turystyki wodnej — na terenie szkół powszechnych, zawodowych i średnich, kurcy szkolnictwa i żeglarstwa i t. p.

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU KOLONIALNEGO.

Sekcja gospodarczo-polityczna.

Zadania, które Sekcja Gospodarczo-Polityczna ma zamiar wypełnić w roku 1931, są następujące:

I. Zorganizowanie ewidencji w celu wykorzystania materiału dla celów praktycznych. Prace te mają na celu zebrać wszystkie konkretne wiadomości, dotyczących danego terenu kolonizacyjnego z wyraźnym celem stworzenia pewnego rodzaju kartoteki, umożliwiającej informowanie każdego zainteresowanego, przez którego bądź z członków Sekcji, względnie nawet Sekretariatu i innych Sekcji.

II. Zorganizowanie obsługi wyjeżdżających. Łącznie z ewidencją (p. I.) ściśle związana jest sprawa specjalnej pomocy technicznej dla wyjeżdżających w zakresie różnych formalności w Polsce i w terenie.

Do tego należą następujące sprawy: 1) formalności w Polsce (stornunek do wojskowości, emerytury, paszporty, likwidacja interesów w Polsce szczególnie majątków ziemskich — funkcje przy-

dla celów propagandowych — powołana została do życia przy Prezydium Zarządu Głównego specjalna Komisja Organizacyjno-Propagandowa w składzie pp.: kpt. M. Fularski — przewodniczący, kpt. T. Cybulski i Dr. W. Rosiński — członkowie.

Podstawowym warunkiem powodzenia zamierzonych przez Ligę Morską i Kolonialną akcji jest należyta rozbudowa organizacji w kraju oraz zagranicą. Tylko silna liczebnie i sprężyste kierowana organizacja będzie w stanie uzyskać należyty posłuch dla przedstawianych przez siebie postulatów oraz zapewnić dostateczne środki materialne.

Z tego względu Zarząd Główny postanowił:

1) doprowadzić liczbę ogólną członków Ligi z 168 Oddziałów, 23.500 członków do liczby 300 Oddziałów, 60.000 członków w ciągu okresu swojej kadencji, a więc do maja 1932 r.;

2) przeprowadzić podział na Okręgi wg. postanowień nowego statutu oraz współdziałać w celu ożywienia działalności Okręgów i dostarczenia im uzgodnionych tematów pracy;

3) stworzyć sieć kół „Przyjacół Ligi” na wychodźstwie, a przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych, Francji, Brazylii, Argentynie, celem wciągnięcia szerokiego rzesz wychodźczych do współpracy przy realizacji ogólnego programu Ligi.

Po przemówieniu p. Gen. Drazsiera kierownicy poszczególnych Wydziałów zreferowali programy prac tych wydziałów, które zostały całkowicie przez Radę Główną zatwierdzone, po dłuższej, rzeczowej i szeroko ujętej dyskusji, w której brali udział prawie wszyscy członkowie Rady.

Poszczególne Wydziały zamierzają prowadzić prace swe w następujących kierunkach:

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU MORSKIEGO.

**Sekcja marynarki wojennej.** Wobec tego, że kwestia stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu staje się dziś jednym z najważniejszych zagadnień Polski mocarstwowej, zagadnieniem związanym ściśle z utrzymaniem dostępu do morza i rozwojem gospodarczym kraju, Liga Morska i Kolonialna winna:

A) szerzyć w społeczeństwie zrozumienie potrzeby silnej floty wojennej;

B) przyjąć z pomocą Rządowi przez wyznaczenie odpowiednich funduszy na rozbudowę floty wojennej.

Ad A) Szerzenie zrozumienia potrzeby floty wojennej winno się odbywać drogą propagandy: 1) w prasie polskiej

i zagranicznej; 2) przez radio (co najmniej raz na tydzień); 3) przez filmy; 4) drogą odczytów i konferencji, wygłaszanych w całej Polsce za pośrednictwem Oddziałów Ligi; 5) drogą publikacji książek i broszur, a także znaczków, nalepek, pocztówek z widokami polskich okrętów wojennych i t. p.; 6) i wszelkimi innymi dostępnymi środkami.

Ad B) Zważywszy, że floty wojennej nie można zbudować z luźnych składek społeczeństwa, bo potrzebny jest tu programowy, równomierny i na lata rozłożony wysiłek, że ofiarność społeczeństwa, częściowo już uświadomionego, marnuje się, a przedewszystkiem ma charakter nierównomierny (sfery i instytucje uboższe, dają nieraz znacznie więcej od środowisk zamożnych), — należy gwoli celowości wysiłku i sprawiedliwego podziału, — rozłożyć ten wysiłek na całe społeczeństwo i usankcjonować drogą jednoznacznej uchwały sejmowej.

W celu przeprowadzenia niniejszego Ligi Morska i Kolonialna działać będzie na terenie rządowym i parlamentarnym (Rada Ministrów, Sejm i Senat) i społecznym przez: a) stałą delegację Rady Główny, wybraną z pośród laichowców w dziedzinie morskiej (w myśl uchwały Walnego Zjazdu); b) Oddział Propagandowy Floty Wojennej.

Zadania delegacji, wydzielonej z Rady, sprzączował Walny Zjazd.

Zadania Oddziału Propagandy Floty sprzączowane są w programie Oddziału i wykonywane systematycznie przez Zarząd tegoż.

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ.

**SEKcja DO SPRAW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ.** Sekcja ta będzie miała za zadanie wszechstronne studjum zagadnienia rozwoju żeglugi śródlądowej pod kątem widzenia rozwoju gospodarczego Państwa, z uwzględnieniem potrzeb obrony i innych potrzeb państwowych i społecznych, przy czym pomocne jej będą władze prowincjonalne Ligi, w zbadaniu i zebraniu miejscowych danych, potrzebnych do tego studjum.

Sekcja nawiąże ścisłą łączność i zgodzi swą pracę z czynnikami interesującymi się zagadnieniem żeglugi śródlądowej, jak Rada Zjazdów Żeglugowych, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, Towarzystwo Geograficzne i inne, oraz zoferuje swoją współpracę władzom rządowym, a więc Ministerstwu Komunikacji, Robót Publicznych, Przemysłu i Handlu i Selabowi Głównemu, wysuwając projekty powierzenia całokształtu zagadnienia jednemu odpowiedzialnemu czynnikowi, popierając przytem ideę utworzenia Państwowej Rady do spraw żeglugi śródlądowej i taką organizację tej dziedziny oraz taki plan, jaki w rezultacie da wszechstronne studjum zagadnienia.

Od decyzji czynników odpowiedzialnych, a więc przede wszystkim rządowych, decyzji organizacyjnych i programowych, zależne będą dalsze prace Ligi w dziedzinie propagandy i pomocy finansowej w tym dziale, jak i udział Ligi w realizacji konkretnych prac nad rozwojem sieci, floty i całej dziedziny żeglugi śródlądowej.

Sekcja ta dzieli się na 3 referaty:

a) Referat Sieci, którego zadaniem będzie studjum rozbudowy sieci żeglugi śródlądowej (regulacja rzek, budowa kanałów i t. d.) — pod kątem widzenia —

jak wyżej wspomniano — racjonalnego wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla gospodarczego rozwoju kraju, z nawiązaniem do planu rozbudowy dróg żelaznych i uzgodnieniem interesu kolejowego z interesem żeglugi śródlądowej, oraz studjum wykorzystania spadku wód śródlądowych dla celów elektryfikacji kraju i t. p.

b) Referat Tabołu przeprowadzi studjum racjonalnej organizacji żeglugi śródlądowej, wykorzystania istniejącego laburu, potrzebnej ilości i jakości nowego, sposobów jego użycia i t. p.

c) Referat Przemysłowo-Handlowy będzie miał za zadanie współdziałanie w opiece nad przemysłem i handlem w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w polityce przeladunkowej z kolei na wodę, w polityce szyprowskiej i t. p.

2) **SEKcja WYCHOWANIA WODNEGO.** Sekcja ta będzie miała za zadanie krzewienie w społeczeństwie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki na wodach śródlądowych, z naturalnym dążeniem ku morzu.

Sekcja ta rozwija przede wszystkim działalność propagandową, nie kolidując z pracami organizacji sportowych i turystycznych w bezpośrednim wykonywaniu tych prac, a współdziałając jedynie z temi organizacjami i władzami odpowiedzialnymi, jak Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przyrzucobienia Wzrostkowego i t. p.

Sekcja opiera swoją pracę na Oddziałach Ligi, zwłaszcza tych, które położone są nad wodami śródlądowymi.

Sekcja dzieli się na dwa referaty:

a) Referat ogólny, którego zadaniem jest współdziałanie z organizacjami uprawiającymi sport i turystykę wodną w propagowaniu budowy przystani na rzekach, jeziorach i kanałach, krzewienie zamiłowania do sportu wodnego i turystyki wodnej, w szczególności wśród członków Ligi i organizacji drużyn wodnych Ligi Morskiej (drużyny mundurowe), ustalanie wytycznych pracy tych drużyn.

b) Referat młodzieży prowadzi organizację młodzieży w przypozobieniu jej do sportu wodnego i turystyki wodnej — na terenie szkół powszechnych, zawodowych i średnich, kursy szkulactwa i żeglarstwa i t. p.

#### PROGRAM PRAC WYDZIAŁU KOLONIALNEGO.

**Sekcja gospodarczo-polityczna.**

Zadania, które Sekcja Gospodarczo-Polityczna ma zamiar wypełnić w roku 1931, są następujące:

I. Zorganizowanie ewidencji dla celów wykorzystania materiału dla celów praktycznych. Pracę tę mają na celu zbieranie wszystkich konkretnych wiadomości, dotyczących danego terenu kolonizacyjnego z wyraźnym celem stworzenia pewnego rodzaju kartoteki, umożliwiającej informowanie każdego zainteresowanego, przez kogoś bądź z członków Sekcji względnie nawet Sekretariatu i innych Sekcji.

II. Zorganizowanie obsługi wyjeżdżających. Łączenie z ewidencją (p. I.), ściśle związana jest sprawa specjalnej pomocy technicznej dla wyjeżdżających w zakresie różnych formalności w Polsce i w terenie.

Do tego należą następujące sprawy: 1) formalności w Polsce (świadczenie do wojskowskiej, emerytury, paszporty, likwidacja interesów w Polsce szczególnie majątków ziemskich — funkcje przy-

złego Banku Kolonialnego); 2) przyjazd na miejsce (wybór drogi, sposoby przejazdu [linje okrętowe, ulgi kolejowe], przejazdy w terenach) samochodami etc.); koszty przejazdu najniższego etc.); 3) na terenie kolonizacyjnym (formalności zgłoszenia u władz, ułatwienia u Polaków tam zamieszkałych etc.).

**III. Bank Kolonialny.** Dokładne zbadanie podstawy operacyjnej Banku Kolonialnego. Dwa zasadnicze działy: likwidacyjny (jako pełnomocnik wyjeżdżających), oraz dział handlu zagranicznego.

Zbadanie charakteru działalności finansowej poszczególnych banków państwowych w stosunku do emigracji.

**IV. Izby Handlowe.** Dążenie do utworzenia Polsko - Portugalskiej Izby Handlowej, oraz ożywienia, względnie przekształcenia polsko - hiszpańsko - amerykańskiej Izby Handlowej, podjęcie próby utworzenia z ramienia L. M. i K. polsko-francuskiej izby kolonialnej, wzgl. instytucji dla umożliwienia kontaktu z odpowiednimi francuskimi organizacjami.

**V. Syudyjaty kolonizacyjne.** Dążenie do stworzenia specjalnego Syudykatu dla kolonizacji Anglii. Kontrola społeczna istniejących Towarzystw Kolonizacyjnych.

**VI. Spółki handlowe.** Tworzenie przez kapitał prywatny spółek handlowych dla handlu z terenami kolonizacyjnymi (Parana, Portugal). Rozszerzenie działalności działającej już spółki dla handlu z Półd. Afryką również na Angole (Lobito).

Nawiązanie kontaktu ze sferami gospodarczymi (Izby Handlowe - Przemysłowe) i zainteresowanie ich zagadnieniem ekspansji gospodarczej na kolonialne rynki zbytu.

#### Sekcja Higieny Kolonialnej.

Sekcja Higieny Kolonialnej jest ekspertem Ligi Morskiej i Kolonialnej w sprawach tyjących się: a) higieny kolonialnej, b) aklimatyzacji, c) wyboru terenów do kolonizacji.

Sekcja Higieny Kolonialnej współdziała z Uniwersytem Warszawskim i z Kasą Chorych w urzędowaniu i prowadzeniu ambulatorjum i laboratorium, poświęconych patologii egzotycznej; współdziała ze wszystkimi instytucjami w urzędowaniu wykładów, kursów uzupelniających etc. (w swojej dziedzinie); reprezentuje Ligę Morską i Kolonialną w kraju i zagranicą (w porozumieniu z Naukowym Instytutem Emigracyjnym) na zjazdach i kongresach, poświęconych zagadnieniom medycyny kolonialnej; współdziała z Kwartalnikiem Naukowego Instytutu Emigracyjnego, umieszczając w nim serjami prace naukowe, które z czasem utworzą pierwszy w Polsce podręcznik Patologii Egzotycznej; oddaje się w braku odpowiedniej instytucji urzędowej do dyspozycji Kierownictwu Marynarki Wojennej, Departamentowi Morskiemu M. P. i H. i Urzędowi Emigracyjnemu — w sprawach związanych z opieką lekarską nad marynarzami i reemigrantami, wracającymi z terenów międzyzwrotnikowych.

#### Sekcja Mandatowa.

Sytuacja prawna kolonii polnieckich nie jest właściwie wyjaśniona. Traktat Wersalski stwierdza tylko zrzeczenie się przez Niemcy posiadłości kolonialnych na rzecz Koalicji i wspomina tylko ogólnie o nadzorze Ligi Narodów nad sprawowaniem mandatów.

Na terenie Ligi Narodów działa, t. zw. Komisja Mandatowa, która ma czuwać nad wykonywaniem mandatów. Do Komisji tej poza Anglią, Francją, Belgią, Włochami, Japonią i t. p. wchodzi także i Niemcy. Polska w Komisji tej nie zasiada.

Sekcja Mandatowa powołana została do życia celem: 1) zbadania stanu prawnego mandatów kolonialnych polnieckich; 2) przygotowania materiałów do wystąpienia o schedę po b. dominium kolonialnem Niemiec; 3) przygotowania gruntu na terenie M. S. Z. i Sejmu w sprawie oficjalnego zwrócenia się o przyznanie Polsce części kolonii polnieckich; 4) nawiązania łączności z pokrewnymi Lidzami organizacjami Francji, Anglii i Włoch; 5) publikowania zebranych i opracowanych materiałów, dotyczących schedy po b. dominium kolonialnem Rzeczy.

W tym celu Sekcja zorganizowała szereg ludzi, którzy podjęli się opracowania sprawozdań i protokołów z posiedzeń Komisji Mandatowej Ligi Narodów. Protokoły te wraz ze sprawozdaniami obejmują 17 datych tomów.

Sekcja przestudjuje jednocześnie opinie zagraniczne w zakresie kompetencji Ligi Narodów i państw mandatowych, oraz po zebraniu i wyryskaniu materiału — zwraca się do prawników i profesorów prawa publicznego o przygotowanie odpowiedniej tezy polskiej w sprawie naszych pretensyj.

Ukończenie prac, związanych z opracowaniem nagromadzonego materiału, w sprawach formalno - prawnych — kolonii polnieckich Sekcja przewiduje na m-c maj 1931. r.

Zamykając posiedzenie Rady Głównej, Prezes Rady p. Wiceminister Kożuchowski wygłosił krótkie przemówienie, wskazując na doniosłość dla przyszłości Państwa znaczenie prac, które Liga bierze na siebie z chwilą uchwalenia powyższego programu. Powiązanie ze sobą wszystkich trzech czynników rozwoju gospodarczego każdego państwa: żegluga śródlądowej, portów i żegluga morskiej oraz kolonizacji zamorskiej, te trzy etapy naszej pracy zbiorowej, związane w logiczną całość, stać się muszą fundamentem prawdziwie pomyślanej przyszłości Polski.

#### ZORGANIZOWANIE SEKCJI DO SPRAW ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ.

W poniedziałek, dnia 12 stycznia r. b., odbyło się w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej inauguracyjne posiedzenie Sekcji do spraw rozwoju żegluga śródlądowej. Jak już pisaliśmy — Zarząd Główny L. M. i K. podzielił swe prace na trzy wydziały: morski, kolonialny i żegluga śródlądowej. Ten ostatni wydział, którego kierownictwo objął p. Gen. Kwaśniewski, dzieli się na dwie sekcje: 1) sekcje do spraw rozwoju żegluga śródlądowej i 2) sekcje wychowania wodnego.

Na inauguracyjne zebranie Sekcji Żegluga Śródlądowej zostali zaproszeni przedstawiciele pokrewnych towarzystw

i instytucji, zajmujących się sprawami żegluga śródlądowej, oraz przedstawiciele zainteresowanych Ministerstw.

Na konferencję przybyło 22 uczestników. Przewodniczył p. Gen. Kwaśniewski, który w obszernym przemówieniu scharakteryzował zadania Wydziału Żegluga Śródlądowej Zarządu Głównego i zaprosił obecnych do współpracy w tworzącej się sekcji. Liga Morska i Kolonialna dąży bowiem do ześrodkowania wszystkich wysiłków społecznych, zmierzających do uregulowania spraw żegluga śródlądowej zgodnie ze wskazaniami i interesem państwowym. Fragmenty pracy, wykonane w poszczególnych organizacjach i towarzystwach powinny na terenie Sekcji do spraw rozwoju żegluga śródlądowej znajdować swój wspólny mianownik i w formie konkretnych planów, czy wniosków, winny być kierowane dalej celem stopniowej realizacji. Sekcja chce służyć Państwu pomocą w zakresie swoich środków i możliwości przez przeprowadzanie odpowiednich studiów i badań, które mogą być następnie wykorzystane przez czynniki miarodajne. W tym celu Sekcja dąży będzie do utrzymania ścisłego kontaktu z instytucjami pokrewnymi oraz organizacjami fachowymi, jak również zapraszać będzie na swe zebrania delegatów władz państwowych w charakterze łączników. P. Gen. Kwaśniewski stawia wniosek, ażeby powołane zostały w łonie sekcji 3 referaty, które podziela prace pomiędzy siebie. Będą to referaty: 1) sieci wodnej, 2) taboru i 3) przemysłowo-handlowy.

Wywiastła się następnie dyskusja w sprawie zadań Sekcji i jej organizacji, w której zabierali głos pp.: Gen. Kwaśniewski, Inż. Tillingier, Inż. Decjus, Inż. Ringman, Inż. Maliszewski, Inż. Wojtkiewicz, Krzyżanowski, Mjr. Kandel, Posa. Dr. Waryński i inni, poczem przyjęto proponowany podział organizacyjny Sekcji. Przeprowadzone wybory dały wynik następujący: kierownikiem Sekcji został p. Poseł Dr. Tadeusz Waryński, kierownikiem referatu sieci wodnej — p. Inż. Rafał Mierzyński, kierownikiem referatu taboru — p. Inż. Jerzy Decjus i kierownikiem referatu przemysłowo - handlowego p. Edmund Krzyżanowski. Sekretarzem Sekcji wybrany został p. Ciechanowski.

#### NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Uchwałą Zarządu Głównego z dn. 17 grudnia 1930 r. został zalegalizowany Oddział L. M. i R. w Zielonowie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się, jak następuje, pp.: Jan Kulesza — Prezes, Stefan Bem — Wiceprezes, Jan Szadestowski — Sekretarz, Józef Wrześniowski — Skarbnik, Adolf Chmielowski — Gospodarz, Członkowie Zarządu, pp.: Kazimierz Hellhoff, Stanisław Kiełkiewicz, Dr. Mikołaj Androszczuk, Józef Herbaczewski, Alojzy Rótniecki, Jan Galczyński.

Komisja Rewizyjna, pp.: Benedykt Śliwowski, Józef Kolowski, Karol Odrobinski.

#### SPROSTOWANIE

W dziale oficjalnym w poprzednim numerze podano pomyłkowo w rubryce „Nowozatwierdzone Oddziały” zamiast Oddział w Chłapowie — Oddział w Chłapach.

#### POLACY NA MORZE!



# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

SKŁADANIE

### KILKA WNIOSKÓW DO NASZEGO PROGRAMU

Polityka państw kolonialnych w epoce merkantylnej opierała się głównie na systemie maksymalnego eksploataowania na poszczególnych terenach zamorskich wszelkiego rodzaju surowców, w pierwszym rzędzie metali szlachetnych; równoległe z eksploatacją surowców, tereny zamorskie stanowiły rynek zbytu produktów metropolii, przy czym kraj macierzysty w handlu zamorskim był uprzywilejowany i nie pozwalał na żadną w tym względzie konkurencję.

Już jednak w XVIII wieku pod wpływem teorii Smitha i fizjokratów, charakter polityki kolonialnej z okresu merkantylnego stopniowo zaczął ulegać przemianom, których wyrazem były dążenia szczególnie silnie zaludnionych przez emigrantów kolonii do całkowitego usamodzielnienia się. Wynikiem tych dążeń było powstanie Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Wreszcie polityka kolonialna XIX wieku i w pewnym stopniu czasów obecnych nabiera zasadniczych cech kumulacji z polityką emigracyjną. Teren zamorski przestaje być wyłącznie przedmiotem eksploatacji przez metropolię, staje się natomiast miejscem, dokąd emigruje część społeczności z kraju macierzystego, nieznajdująca w nim wskutek różnych zjawisk ekonomiczno - społecznych — możliwości znalezienia normalnych warunków egzystencji.

Kumulacja polityki kolonialnej z emigracyjną wysuwa w państwie pozytywnie emigracyjnym, koncepcję posiadania własnego terenu zamorskiego, nadającego się pod kolonizację dla nadwyżki ludnościowej z kraju macierzystego z celem nastawieniem emigracji na u-

trzymywanie przez nią najściślejszego kontaktu z metropolią.

W tych szczęśliwych warunkach znalazły się tylko nieliczne państwa.

Polska, posiadająca (poza Rosją Sowiecką) najwyższy przyrost ludności w Europie, olbrzymi już procent swych synów poza granicami państwa, zmuszona do dnia dzisiejszego poszukiwać rynków zbytu — niestety — dla swojego nadmiaru siły roboczej, posiadająca jednak obok tego wyjście na świat w postaci wolnego dostępu do morza — może znaleźć tylko rozwiązanie stosunków populacyjno - gospodarczych w nabyciu terenu zamorskiego, nadającego się pod kolonizację. Poszukiwanie takiego terenu i nabycie go, nie należy do spraw łatwych, bynajmniej jednak nie do niemożliwych.

Nie tak dawny jeszcze system nabywania kolonii przez zawłaszczenie terytorjum, które nie posiadało właściciela (przez pierwsze organizacje społeczne tubylców nie brano były pod uwagę), w dobie obecnej jest nie do pomyslenia. Nabycie kolonii jest możliwe przez kupno, dzierżawę wieczystą lub też przez podbój. Nie od rzeczy będzie wspomnieć o pewnych postanowieniach, powziętych na konferencji w Berlinie z dnia 26 lutego 1885 r., w przedmiocie obowiązku notyfikowania o zamiarze nabycia kolonii na obszarze Afryki, wszystkim państwom, które podpisały podówczas odnośny akt. Jakkolwiek akt ten dotyczy formalnie kontynentu afrykańskiego, to jednak przyjęło się w stosunkach międzynarodowych uważać postanowienia jego za obowiązujące i w innych czę-

ściach świata. Państwa podpisane mają prawo zgłosić zastrzeżenie, o ile nabycie kolonii nie odpowiada ich interesom.

Ustaliliśmy sobie zasadniczy cel — nabycie terenu zamorskiego pod naszą kolonizację (co by pozwoliło na racjonalne rozwiązanie u nas problemu agrarnego) — musimy stwierdzić wyjątkowo niesprzyjającą dla tego celu koniunkturę. Idąc po linii ewolucyjnej, możemy jednak już dziś wysunąć zupełnie realny do wykonania w najbliższym czasie plan naszych poczynań kolonialnych. Chodziłoby o znalezienie odpowiednich terenów zamorskich, gdzie moglibyśmy prowadzić w sposób nieskrępowany handel zamorski.

Byłby to pierwszy krok naszego celowego wyjścia za morze, który by pozwolił po pewnym czasie na zorientowanie się, co do naszych kwalifikacji i zdolności kolonialnych. Za takim, a nie innym wszczęciem naszej aktywnej działalności przemawiają fakty historyczne: pierwotnymi i najbardziej doskonałymi pionierami kolonialnymi byli nie wielcy mężowie stanu i politycy — lecz zwykli handlowcy, ludzie interesu.

Wychodząc z tego założenia, musimy stwierdzić, że najdogodniejszemi teoretycznie do natychmiastowego realizowania i eksperymentowania naszych poczynań w zakresie handlu zamorskiego, wydają się terytoria, objęte mandataми międzynarodowemi. Stosunki handlowe, które należałoby nawiązać na tych terytoriach, przyczyniłyby się z pewnością do lepszego uargumentowania ewentualnych żądań przyznania nam mandatu lub też kolonii na własność.

Przytoczone wnioski wymagają

oczywiście zapoznania się przede wszystkim z charakterem prawnym mandatów i gruntownego rozpatrzenia całokształtu stosunków handlowych na objętych mandatami terytorjach.

Zródłem powstania mandatów międzynarodowych, faktycznie nie był ani artykuł 22 Paktu Ligi Narodów, ani też art. 119 Traktatu Wersalskiego. Wojna światowa objęła również posiadłości kolonialne. Zanim ogłoszono zawieszenie broni między aliantami i państwami centralnymi oraz zanim podpisano Traktat Pokoju, faktem dokonany było już objęcie w posiadanie prawie że wszystkich posiadłości kolonialnych państw centralnych przez wojska koalicyjne. Nie było to czasowa okupacja, lecz zwykłe wejście w posiadanie cudzej własności przez podbój. By jednak uniknąć zarzutów z tytułu tej aneksji, zwrócono się do Ligi Narodów.

Spreparowana została instytucja, której dano nazwę mandatów międzynarodowych. Projekt tej instytucji przyjęty został przez aliantów jeszcze przed podpisaniem Traktatu Wersalskiego, jak również jeszcze przed podpisaniem tegoż Traktatu dokonana została w dniu 6 maja 1919 r. przez Radę Najwyższą repartycja mandatów między zdobywcami.

Na skutek późniejszych dopiero protestów Włoch, Portugalii i Belgii, dokonane zostały pewne zmiany w tym podziale — Polski oczywiście podówczas w rządzie państw protestujących nie było.

Artykuł 119 Traktatu Wersalskiego był więc tylko sformulowaniem prawnym w odniesieniu do dokonanego faktu odebrania Niemcom posiadłości kolonialnych. Artykuł ten brzmi, jak następuje:

„Niemcy zrzekają się na korzyść Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich.”

Za Głównie Mocarstwa zgodnie z tekstem, zawartym w preambule Traktatu Wersalskiego, należy uważać: Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Imperium Wielkiej Brytanii, Francję, Włochy i Japonię. Wobec tego, że Stany Zjednoczone Traktatu Wersalskiego nie ratyfikowały, ipso facto zostały wyeliminowane z grupy państw, o których mówi art. 119. Cechą charakterystyczną omawianego artykułu jest jego zwięzłość, zupełnie zrozumiała, jeżeli chodzi o akt

zrzeczenia się przez Rzeszę Niemiecką praw do swej własności, natomiast niejasna w ujęciu, jeżeli chodzi o podmiot prawny, na którego rzecz własność przechodzi. Wymieniona w artykule Nr. 119 grupa państw nie stanowi osobowości prawnej i dlatego też prawnym właścicielem byłych posiadłości zamorskich Rzeszy Niemieckiej nie jest. Wydaje się z artykułu 119, że Głównie Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone mają prawo decydowania o losie tych posiadłości, nie miałyby jednak prawa przekazywania komukolwiek poszczególnych obszarów na własność. Interpretacji takiej zaprzecza jednak fakt oddania na własność na mocy decyzji Rady Najwyższej (składającej się z reprezentantów Głównych Mocarstw) Portugalii — terytorjum Kiongi, Włochom zaś terytorjum Jubalandu. Ustalić więc należy, że Rada Najwyższa, względnie inna reprezentacja Głównych Mocarstw, miała prawo dysponowania poniemieckimi posiadłościami kolonialnymi, włącznie do oddania ich na własność i to jakiegokolwiek państwu (niekoniecznie Głównemu Mocarstwu) według uznania tejże Rady.

Przy omawianiu charakteru prawnego art. 119, nadmienić wypada, że argumentacja niektórych publicystów kolonialnych polskich, co do praw naszych do kolonii poniemieckich z tytułu sukcesji, czy też schedy, w ramach Traktatu Wersalskiego nie znajduje uzasadnienia prawnego.

Dowolność w dysponowaniu obrzeczonym dominium kolonjanem przez Głównie Mocarstwa stała również w związku przyczynowym z koniecznością ograniczenia jej w ramach instytucji mandatów międzynarodowych. Sformułowanie art. 22 Paktu Ligi Narodów zasługuje na przytoczenie:

„Następujące zasady stosują się do kolonii i do terytoriów, które na skutek wojny przestały być pod zwierzchnictwem Państw, dotychczas nimi rządzących, a które są zamieszkałe przez ludy, jeszcze niezdolne do rządzenia się samodzielnie w szczególności trudnych warunkach nowożytnego świata. Dobrobyt i rozwój tych ludów stanowią święte posłannictwo cywilizacji i dlatego godzi się włączyć do niniejszej umowy rękojmię spełnienia tego posłannictwa.

Najlepszym sposobem urzeczywistnienia w praktyce tej zasad jest powierzenie opieki nad temi ludami narodom rozwiniętym, które ze względu na swe zasoby, doświadczenia i

położenie geograficzne, mogą najsukcesyjniej przyjąć na siebie podobną odpowiedzialność i zechcą ją przyjąć; narody te wykonywałyby opiekę w charakterze mandatariuszów Związku i w jego imieniu.

Charakter mandatu winien być różny, zależnie od stopnia rozwoju i położenia geograficznego terytorjum, jego warunków gospodarczych i innych podobnych czynników.

Niektóre społeczności, które należały poprzednio do Cesarstwa Otomańskiego, osiągnęły taki stopień rozwoju, że ich istnienie niepodległe może być uznane tymczasowo, pod warunkiem, że rady i pomoc mandatariusza kierować będą ich administracją aż do chwili, kiedy się staną zdolne do samodzielnego rządów. Życzenia tych społeczności winny być w pierwszym rzędzie wzięte pod rozwagę przy wyborze mandatariusza.

Stopień rozwoju, na którym się znajdują inne ludy, w szczególności w Afryce środkowej, wymaga, aby mandatariusz podjął zarząd terytorjum na warunkach, które uniemożliwią nadużycia, jak handel niewolnikami, bronią i alkoholem, zapewnią wolność sumienia i religii, z temi tylko ograniczeniami, których może wymagać utrzymanie porządku publicznego i dobrych obyczajów, zabronią wznoszenia fortec, tworzenia stacyi wojskowych i morskich oraz wyszkolenia wojskowego tubylców, o ile to nie jest konieczne ze względów policyjnych lub do obrony terytorjum, wreszcie zapewnią każdemu członkowi Związku równe warunki wymiany i handlu.

Wreszcie są takie terytoria, jak Afryka południowo-zachodnia i niektóre wyspy Oceanu Spokojnego, które dla swej nielicznej ludności, niewielkiego obszaru, oddalenia od ognisk cywilizacji, przyległości geograficznej do terytorjum mandatariusza lub dla innych powodów, mogłyby być rządzone najlepiej pod panowaniem utraconym mandatariusza, jako część nierozdzielna jego terytorjum, z zastrzeżeniem jednak wyjątkowo wyjątkowej ręką w interesie ludności tubylczej.

We wszystkich tych wypadkach mandatariusz winien przedkładać Radzie coroczne sprawozdania o powierzonych mu terytorjach.

Jeżeli granice władzy, nadzoru i zarządu, które ma sprawować mandatariusz, nie zostały ułożone uprzednio w konwencji między Członkami Ligi, odpowiedzialność postanowienia pod tym względem powierze Radzie.

Stała Komisja będzie odbierała i badała sprawozdania roczne mandatariuszy oraz udzielała Radzie opinii we wszystkich sprawach, związanych z wykonaniem mandatu.”



Jak więc wynika z treści przytoczonego artykułu, zawiera on sformułowanie idei, wskazujące podstawy moralne współżycia ludów cywilizowanych z ludami tubylczymi, zamieszkałymi w byłych kolonjach niemieckich lub też na terytorjach, należących do byłego państwa Otomańskiego; formułuje warunki, wymagane od mandatariusza, jako gwarancja wypełnienia nałożonych nań zobowiązań; wskazuje wytyczne w zakresie administracji; ustala ograniczenia w pewnych niedozwolonych dziedzinach handlu; stanowi wreszcie o zrównaniu państw, będących członkami Ligi, z prawami obywateli mandatariusza w zakresie wolności wymiany i handlu.

Klauzula zrównania w zakresie handlu, jak zresztą i inne zasady, zawarte w art. 22 Paktu Ligi, rozwinięte zostały szerzej w poszczególnych statutach, ustalonych dla mandatariuszów przez Ligę Narodów.

Mandatariusz zobowiązany jest stosować jednakowe przepisy prawne wobec obywateli państw, należących do Ligi, narówni z obywatelami państwa, któremu powierzony został mandat, w dziedzinie ochrony osób i ich mienia, uznawania prywatnej własności ruchomej i nieruchomości, wykonywania zawodów i t. p. Zapewnia wolny tranzyt i przewóz towarów, jednym słowem całkowitą równość gospodarczą, handlową i przemysłową. Mandatariusz ma wreszcie prawo udzielania wszelkiego rodzaju koncesyj bez różnicy na obywatelstwo. Ta sama równość przysługuje nie tylko poszczególnym osobom, ale i towarzystwom oraz spółkom akcyjnym.

Z pobieżnego nawet streszczenia charakteru prawnego mandatu, wyraźnie rysuje się dla Polski teoretyczna możliwość penetracji handlowej na tereny, objęte mandatami. W tym względzie, z uwagi na nasze warunki kredytowe, wska-

zana jest obok prywatnej inicjatywy interwencja państwowa. Jest ona wskazana tembardziej, że istnieje powszechnie mniemanie, co do możliwości przejścia w niedługim czasie z systemu mandatów do usamodzielnienia się kolonij lub też inkorporacji ich do posiadłości państw kolonialnych. Będzie to więc moment rewizji dzisiejszego stanu faktycznego, przejścia z władania koloniami prowizorycznego na władanie stałe. Termin tej rewizji nie da się przewidzieć; wydaje się, że nie nastąpi on z pewnością w 1931 r., jak to przepowiedali już niektórzy badacze problemu. Niedoświadczona jednak forma mandatu oraz prawdopodobnie rozszerezenia państw pokrzywdzonych, a zainteresowanych posiadłościami kolonialnymi, będą przyczyną niedalekiego momentu rewizji, momentu, do którego Polska nie może być, tak jak w 1919 r., nieprzygotowana.

HUBERT SUKIENICKI.

## PRZYCZYNNY DO DZIEJÓW KOLONJALNYCH FRANCJI

### MAROKKO.

Z pośród wszystkich protektoratów francuskich niewątpliwie najtrudniej ustalił się protektorat nad Marokkiem. Francja napotykała tu znaczne przeszkody ze strony państw trzecich, zwłaszcza Niemiec. Nadało to kwestji marokańskiej charakter par excellence międzynarodowy, czego najlepszym dowodem jest zwołanie specjalnej konferencji międzynarodowej, powołanej do rozstrzygnięcia sprawy Marokka.

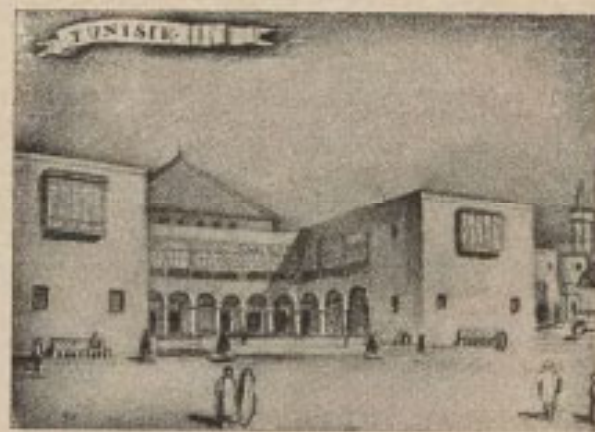
Rozwój kwestji marokańskiej do 1906 r.

Sułtanat marokański, poграżo-

### Protektoraty francuskie

ny w anarchji, był terenem wpływów angielskich, francuskich i hiszpańskich. Anglja, mając poważne stosunki handlowe z Marokkiem, chętnie byłaby utworzyła z tego kraju posiadłość brytyjską, ale zdawała sobie sprawę, że będzie to nader trudne ze względu na interesy Hiszpanji, pretendującej do części wybrzeża, oraz Francji, która uważała państwo Szeryfa za przynależność Algieru. Anglja skłaniała się do pozostawienia Francji wolnej ręki w Marokku za cenę jej désintéressement w Egipcie, to też, gdy Szeryf marokański, Abd-el-Azis, przestraszo-

ny ostrym wystąpieniem Francji z powodu niepokojenia przez buntownicze plemiona granicy Algieru, wysłał do Londynu poselstwo (1901 r.) z prośbą o objęcie protektoratu nad Marokkiem, rząd Brytyjski propozycji nie przyjął, tembardziej, że zajęty był sprawą Transvaalu. Wysłano wtedy poselstwo do Paryża, gdzie został podpisany protokół z 20 lipca 1901 r. Protokół ten przeprowadził delimitację Marokka od Algieru. Trudności, jakie się nastreczyły przy jego wykonaniu, dały powód zawarcia konwencji w Algierze 20 kwietnia 1902 r., na mocy któ-



Przygotowania do Międzynarodowej Wystawy Kolonialnej w Paryżu. Projekty pawilonów Marokka i Tunisu.

rej rząd francuski miał udzielać pomocy rządowi Szeryfa, ilekroć okazałaby się tego potrzeba dla uśmierzenia buntowniczych plemion marokańskich. Wkrótce potem zawarto w Algierze nową konwencję (20.V.1902), która ustanowiła nad plemionami nadgranicznymi rodzaj straży, powierzonej przeważnie Francji.

Z przyznanego jej tą ostatnią konwencją prawa udziału w tłumieniu rewolt niesfornych plemion, Francja wielokrotnie korzystała, nie spotykając sprzeciwu ze strony Anglii, z którą stosunki stawały się coraz lepsze ze względu na pojednawczą politykę Edwarda VII. Rezultatem tej polityki było słynne porozumienie francusko-angielskie z 8 marca 1904 r., które doprowadziło do zawarcia entente'y. Z pośród trzech, zawartych wtedy umów, jedna deklaracja dotyczy Marokka i Egiptu.

Francja zobowiązała się nie protestować przeciw zajęciu Egiptu przez Anglię, która wzamian za to zrzekła się wszelkich pretensyj do Marokka. Rząd francuski jednak nie zdążył wyzyskać prerogatyw, jakie dlań wynikały z powyższego aktu, spotkał się bowiem ze sprzeciwem ze strony Niemiec. Oddawna już patrzyły one niechętnie na zbliżenie francusko-angielskie, którego następstwem mogło być przyłączenie się Anglii do sojuszu francusko-rosyjskiego. To też rząd niemiecki starał się popchnąć Rosję do akcji na Dalekim Wschodzie i uniemożliwić jej przez to udzielenie pomocy Francji w razie potrzeby. Kiedy więc wybuchła wojna japońska, gabinet berliński uznał, że nadeszła chwila do wystąpienia przeciw Francji. Pretekstem zaczętki była sprawa Marokka. Niemcy objawiały niezadowolenie z powodu polityki francuskiej w tym kraju, ale myliły się ktoś, kto by sądził, że chodziło im bezpośrednio o Marokko: nie miały tu one przecież żadnych specjalnych interesów, a kwestja marokańska miała być tylko pretekstem, punktem wyjścia w kampanji przeciw Francji.

Gdy w początkach 1905 r. minister pełnomocny Francji w Tangierze, Saint-René — Taillandier, zaczął prowadzić w Fezie rokowania, co do przeprowadzenia pewnych reform, które Francja uważała za konieczne, rozszerzyła się za sprawą Niemiec pogłoska, jakoby miał się on wyrazić, że jest obdarzony mandatem Europy. O-

pinja publiczna Niemiec zwróciła się już teraz wyraźnie przeciw Francji, a Wilhelm II odbył słynną podróż do Tangieru, gdzie wygłosił prowokacyjną mowę przeciw Francji.

Prądy pacyfistyczne, rozszerzające się we Francji od czasu sprawy Dreyfusa, a których owocem było ograniczenie do dwóch lat przymusowej służby wojskowej, powiększyły oczywiście zuchwałość Niemiec. To też nie zawahały się one wystąpić z żądaniem zwołania konferencji międzynarodowej, która by rozstrzygnęła kwestję marokańską, załatwioną dotychczas „z wyraznym pogwałceniem interesów niemieckich”. Francuski minister spraw zagranicznych, Delcassé, zdając sobie sprawę, że prawa, nabyte przez Francję w Marokku, są słuszne i nie podlegają wątpliwości, przeciwstawił się stanowczo wszelkim propozycjom zwołania konferencji. Ale stanowisko jego było niesłychanie trudne wobec intryg niemieckich w Paryżu i Fezie. Pod wpływem posła niemieckiego w Lizbonie, Tattenbacha, sultan marokański zgodził się na zwołanie konferencji, równocześnie w Paryżu rosła opozycja przeciwko Delcassé, zarówno w rządzie, jak i w parlamencie, tak że widział się on zmuszony zgłosić dymisję, która została przyjęta w początku czerwca 1905 r. Po ustąpieniu tego wybitnego męża stanu, który jasno widział, że Francja, mając za sobą Anglię, Hiszpanję, Włochy, Rosję i Stany Zjednoczone, nie potrzebuje obawiać się pogroźek niemieckich, nastąpił nowy kurs w polityce zagranicznej francuskiej, kierowanej obecnie przez premiera Rouvier. Będąc zawsze zwolennikiem porozumienia z Niemcami, Rouvier przez krótki tylko czas prowadził jeszcze pertraktacje z ambasadorem niemieckim w Paryżu, Radolinem, a gdy ten stanowczo zaznaczył, że rząd jego nie odstępował od żądania zwołania konferencji, premier francuski uznał za stosowne zaniechać dalszego sprzeciwu.

W ten sposób niemiecka koncepcja zwołania konferencji międzynarodowej dla uregulowania kwestji marokańskiej została zrealizowana.

#### Konferencja w Algeiras.

Konferencja zebrała się 15 stycznia 1906 r. w Algeiras w Hiszpanji. Wzięły w niej udział: Niemcy, Austria, Węgry, Belgja, Hiszpanja, Stany Zjednoczone, Francja, Wielka Brytania, Włochy,

Marokko, Holandia, Portugalia, Rosja i Szwecja, t. j. państwa, które podpisały t. zw. traktat madrycki z 1880 r., dotyczący protekcji, udzielanej tubylcom marokańskim, pracującym w poselstwie lub konsulacie jednego z ośmiu państw.

Z pośród państw, które zebrały się w Algeiras, niewątpliwie najbardziej zainteresowana była Francja. Ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo z Algierem zależało jej szczególnie na uzyskaniu wpływów w Marokku z wykluczeniem wszelkiego oddziaływania państw trzecich; stosunki, panujące w Marokku, oddziaływały bowiem bezpośrednio na sytuację w Algierze, to też, gdyby jakie państwo usadowiło się w Marokku, mogłoby ono poważnie podkopać władzę Francji w jej północno-afrykańskiej kolonii. Wpływy ekonomiczne Francji w Marokku były większe, niż jakiegokolwiek innego państwa. Od czasu ugody angielsko-francuskiej z 8 kwietnia 1904 r. handel francuski wziął górę nad angielskim, 25 milionów fr. kapitałów francuskich było ulokowanych w Marokku; na 72 miliony długu publicznego — 69 było wierzytelności francuskich. Prawa Francji zresztą oparte były na traktatach z 1845, 1901, 1902 i 1904 r.

Poza tem należy dodać, że linja polityki francuskiej w Marokku była zawsze jasno wytknięta: kraj ten miał pozostać niepodległy pod władzą sultana, miała być jednak zapewniona wolność handlu oraz przeprowadzone reformy w dziedzinie policyjnej, finansowej i gospodarczej.

Na czem opierały się pretensje Niemiec? — Przedewszystkiem na cytowanym powyżej traktacie z 1880 r., w którym Marokko zapewniło wszystkim sygnatarjom korzystanie z klauzuli największego uprzywilejowania. Następnie Niemcy oskarżyły Francję o dążenie do „tunifikacji” Marokka, t. j. do wykonywania tam rzeczywistego protektoratu i zarzucały jej, że nie notyfikowała oficjalnie umów z Anglią i Hiszpanją z 1904 r. Postulatem niemieckim było „umiedzynarodowienie” Marokka, t. j. oddanie go pod kontrolę mocarstw, mających przeprowadzić te wszystkie reformy, do jakich dążyła Francja na zasadzie umowy z Anglią z 1904 r. Francji chciały Niemcy przyznać tylko prawo porozumiewania się z władzami marokańskimi w sprawie organizacji strefy nadgranicznej.

Z pośród innych państw bezpośrednio zainteresowana była w Marokku tylko Hiszpanja, która w 1904 r. zawarła z Francją jawny i tajny traktat, zapewniający jej znaczny wpływ w kilku portach marokańskich. Sultan marokański był wyraźnie wrogo usposobiony wobec Francji i skłaniał się na stronę Niemiec.

Po długich i mezolnych obradach konferencja skończyła się podpisaniem 7 kwietnia 1906 r. aktu końcowego. Składa się on ze 123 artykułów, a podzielony jest na 7 rozdziałów, omawiających kolejno organizację policji w Marokku, sprawy związane z kontrabandą broni i amunicji, organizację banku państwowego. Sprawy dotyczące podatków i nowych dochodów, cel oraz tłumienia przemysłnictwa, wreszcie usług i robót publicznych.

Podstawą niejako moralną aktu z Algeiras i punktem wyjścia wszystkich uchwalonych reform było przyjęcie „potrójnej zasady udzielnosci i niezależności J. K. M. Sultana, nienaruszalności Jego Państwa i wolności gospodarczej bez żadnej nierówności”, jak to uroczyście stypuluje na wstępie akt generalny.

Najważniejsze z jego postanowień są następujące: policja, pozostająca pod suwerenną władzą szeryfa, będzie rekrutowana przez jego rząd z pośród muzułmanów marokańskich i rozdzielana między 8 portów, otwartych dla handlu. Rządy francuski i hiszpański dadzą instruktorów do dyspozycji rządu szeryfa dla pomocy w organizacji i zarządzie oddziałów policyjnych. Ogólny nadzór nad niemi wykonywuje inspektor generalny, którym jest wyższy oficer armii szwajcarskiej, zamianowany przez szeryfa na propozycję rządu szwajcarskiego. Inspektor ma składać Maghsenowi, czyli rządowi Szeryfa, raporty o funkcjonowaniu policji, wręczając równocześnie ich odpis dziekanowi ciała dyplomatycznego w Tangierze.

Przepisy, dotyczące zwalczania kontrabandy, są tak surowe, że nawet broń myśliwską sprowadzać można jedynie za specjalnem pozwoleniem przedstawiciela rządu w Tangierze.

Rozdział III aktu końcowego nosi tytuł: „Akt koncesji Banku Państwowego”. Bank ten będzie mógł wykonywać wszystkie czynności, wchodzące w zakres atrybucji banków. Opiera się on na ustawie francuskiej. Skargi, wytoczone przez Bank, rozstrzyga

trybunał konsularny porwanego, względnie jurysdykcja marokańska, skargi przeciwko Bankowi — trybunał, złożony z 3 wyższych urzędników konsularnych i 2 asesorów, przy zastosowaniu ustawodawstwa francuskiego. Instancją apelacyjną jest Trybunał Związkowy w Lezannie.

Banki państwowe niemiecki, hiszpański i francuski zamianują za zgodą swych rządów przy Banku marokańskim cenzorów, których zadaniem będzie czuwanie nad funkcjonowaniem Banku i przedkładanie rocznego sprawozdania każdemu z rządów, które podpisały akt konferencji. Kapitał Banku będzie podzielony na tyle równych części, ile będzie stron, pragnących nabyć akcje, między mocarstwami, reprezentowanymi na konferencji.

Dalsze rozdziały aktu generalnego przewidują współdziałanie korpusu dyplomatycznego w Tangierze przy regulowaniu kwestyj cel i podatków oraz koncesyj na wykonywanie robót publicznych.

Jeśli chodzi o ogólną ocenę aktu z Algeiras, to powiedzieć można, że postanowienia jego są wynikiem kompromisu. Ani Francja, ani Niemcy nie odniosły bezwzględnie zwycięstwa. Tem niemniej z punktu widzenia polityki niemieckiej Algeiras stanowi pierwszą przeszkodę o charakterze międzynarodowym w polityce kolonialnej Francji.

**Trudność w wykonaniu uchwał konferencji, Agadir i ostateczne ustanowienie protektoratu francuskiego.**

Realizacja postanowień konferencji napotkała na znaczne przeszkody. Niemcy, niezadowolone w istocie z osiągniętych wyników, oddziaływały na Szeryfa w kierunku niestosowania się do przepisów aktu z Algeiras. Sytuacja cudzoziemców w Marokku stawała się coraz trudniejsza, tak że rząd francuski, mimo sprzeciwów lewicowej opozycji, zdecydował się wreszcie na zorganizowanie ekspedycji, której działalność została zredukowana do minimum. Na domiar złego wybuchło w Marokku powstanie, kierowane przez brata Szeryfa, Mulay Hafida, który zawiadnął krajem, wobec czego wyłoniła się kwestja uznania go, w czem Francja i Niemcy nie były zgodne. Jeśli dodać jeszcze do tego incydent poturbowania w czasie bitki przy aresztowaniu Niemców zbiegów z Legji Cudzoziemskiej urzędnika Kon-

sulatu niemieckiego w Casablance, co miało wtedy ogromny rozgłos, to widać do jakiego naprężenia doszły stosunki francusko-niemieckie. Wojna wisiała niemal w powietrzu i tylko interwencji Austrii, zajętej wtedy na Wschodzie, przypisać należy powstrzymanie Niemiec od rozpętania zbrojnego konfliktu.

Dzięki pewnemu odprężeniu, jakie wtedy zapanowało, doszła do skutku konwencja francusko-niemiecka z 9.II.1909 r. w sprawie zagwarantowania równości gospodarczej oraz t. zw. asocjacji interesów francuskich i niemieckich w Marokku.

Układ ten nie dał żadnych rezultatów, co przyczyniło się do jeszcze większego zaostrzenia stosunków francusko-niemieckich. Kwestja marokańska w omawianym okresie sprowadza się do antagonizmu francusko-niemieckiego a staje się niesłychanie ważką, wiążąc się z komplikacjami w Kongo, ząbając o intrygi na terenie parlamentu francuskiego. Zajmuje ona wiele kart historii dyplomatycznej, posiada swą bogatą literaturę.

Niemcy szukają pretekstu do zaczepki. Inscenizują t. zw. słynny „coup d'Agadir”, wysyłając do portu Agadir okręt wojenny, rzekomo dla ochrony tamtejszych domów handlowych niemieckich, niepokojonych przez niesforne plemiona. Była to wyraźna prowokacja. We Francji zawrzało. Widmo wojny światowej wystąpiło z nierównie większą wyrazistością, niż w 1905 i 1908 r.

Jednak i tym razem załagodzone spór na drodze negocjacji dyplomatycznych. Prowadził ją w Berlinie z niemieckim ministrem spraw zagranicznych, v. Kiderlen-Waechter, tej miary dyplomata francuski, co Juljusz Cambon. Doprowadziły one do zawarcia konwencji berlińskiej z 4 listopada 1911 r., w których Niemcy, wzmian za ustąpienie im części Konga francuskiego, uznały protektorat Francji nad Marokkiem. Wprawdzie nie jest to powiedziane wyraźnie w umowie, ale wynika tem niemniej z sensu jej klauzul. Protektorat ten wprawdzie jest jeszcze w pewnej mierze ograniczony, zwłaszcza jeśli chodzi o utrzymanie charakteru międzynarodowego Banku Państwowego tudzież nieuchylenie całkowitego systemu kapitulacji. W r. 1912 Francja zawiera traktat protektoratu z Marokkiem oraz konwencję z Hiszpanją,

normującą prerogatywy rządu hiszpańskiego w t. zw. sferze wpływów hiszpańskiej.

Ograniczenia protektoratu Francji nad Marokkiem zostają w zupełności zniesione dopiero po wojnie światowej w traktacie wersalskim, którego artykuły 141—145 stypulują, że Niemcy zrzekają się

wszelkich praw, tytułów i przywilejów, wynikających na ich korzyść z Aktu Generalnego w Algieras oraz z późniejszych traktatów.

Piętnaście lat z górą trwał proces ostatecznego ustalenia pełnego protektoratu francuskiego nad Marokkiem. Przebieg kwestji ma-

rokańskiej wskazuje, jak wielką rolę odgrywają w polityce światowej problemy kolonialne i ile wysiłków, starań i ofiar nie zawahała się ponieść mądra i przewidywająca dyplomacja francuska dla powiększenia imperjum kolonialnego Trzeciej Republiki.

BOLESŁAW CELINSKI

## Z KONGO DO EUROPY PODRÓŻ WZDŁUŻ FRANCUSKIEGO WYBRZEŻA AFRYKI

Gdy po czteroletnim pobycie w Kongo, okoliczności tak się ułożyły, że mogłem rozpocząć przygotowania do powrotnej podróży. Iluzjonem do tej pory tęsknota za krajem odczuwała się gwałtownie. Choć do Afryki przyzwyczaiłem się i polubiłem jej egzotyczne piękno, straciła ona jednak dla mnie swój czar. Przypominał mi się zapach lasów sosnowych, a gdy przymknąłem oczy, przeobrażały mi się w wyobraźni kwitnące sady i słońce lasy zboża, to znów mgła jesienną otulona żółknące drzewa, albo dźwięczące wielkomięskim rytmem ulice Warszawy. Nie miały już dla mnie aroku gaje palmowe, ani słodki zapach kwitnących drzew paj-paj. Cieszyłem się, że jadę do Polski i groziłem starymu, zahuszczoneму kaskowi kokowemu:

— Poczekaj, jeszcze dwa tygodnie, a wrzucę cię do morza razem z portarcią.

Wyczerpany malarją i tropikalną smogą musiałem wydobyć resztki siły, żeby należycie opakować zbiory, które postanowiłem zabrać.

Maska czarownika murzyńskiego uśmiechnęła się do mnie z dna skrzyni i zniknęła natychmiast pod skórzanymi poduszkami, toporkami, statuetkami, fukami i zatrutymi strzałami.

Nielatwo było ulżyć i zabezpieczyć od polamania te wszystkie skarby, zbierane przez cztery lata. Gdy skończyłem, rozszedłem się po opustoszałym mieszkaniu i żal mi się zrobiło mego cichego bangalłowu, w którym mieszkalem od samego przybycia. Żal mi było mych wiernych boyów, których polubiłem i którzy się do mnie prawdziwie przywiązali.

W kąciaku poplaskiwała cichutko mała murzyneczka.

— Kwenda na m'Putu we. Kubika na

musa!) — szeptała od czasu do czasu i znów płakała.

Akurat w porę przyszło paru przyjaciół. Ponieważ bagaże moje były już gotowe, wyszliśmy na ostatnią przechadzkę po Kinshasie<sup>1)</sup>, by przy tej sposobności obejść bary i kawiarnie, których byliśmy stałymi gośćmi.

Ukośnie promienie zachodzącego słońca złociły już wierzchołki palm, zdobiących Avenue de Paul Cerekel, gdy



Kinshasa, centrum miasta. W głębi hotel i bar „Sica”.

przebyła na jednej z nich tabliczka „Garage” podsunęła nam myśl zrobienia małej wycieczki na brzeg rzeki.

Między dwiema przystaniami jest miejsce, gdzie łatwo można się dostać na sam brzeg. Tam u słup ośrzynich baobabów roi się od murzynów, kąpiących się, lub piorących bieliznę. Rozciąga się cudny widok na szeroką rzekę.

<sup>1)</sup> „Nie jedź do Europy. Zostań tu ze mną”. [Dialekt murzyński Kikongo].

<sup>2)</sup> Kinshasa — miejscowa nazwa Leopoldville'u, stolicy Kongo Belgijskiego.

Stojące nad samą wodą drzewo paj-paj odcina się ostrozieloną barwą na tle fioletowującego błękitu. W sinawej mgłę rozplywa się górzysty brzeg Kongo Francuskiego. W spokojnie płynącej wodzie przeglądamy się różowe obłoki. Białe statek, płynący w górę rzeki, też powoli różowieje. Jest pięknie, spokojnie i zacisznie.

— Jeon! — słyszę za sobą — chodźmy już. Chłodno się robi i komary zaczynają cięć. Możemy nie zdążyć na „aperitif”<sup>3)</sup>.

— Zostaliśmy jeszcze trochę, dopóki się nie ściemni. Do obiadu mamy jeszcze godzinę czasu, więc zdążysz się upić. Zrozum, że ostatni raz patrzę na ten widok.

— Naprawdę masz zamiar nie wracać do Kongo?

— Tak. Albo zostanę w Europie, albo wyjadę do jakiegoś innego kraju.

— Nie opowiadaj. Znam już bardzo wielu takich, co tak opowiadają, a później, mimo to przyjeżdżają. Zawsza ja sam...

Adriano Mattos da Sylva, Portugalski, rzeczywiście spędził w Kongo przeszło dziesięć lat, wyjeżdżając przez ten czas trzy razy do Europy i wracając zawsze przyciągnięty tęsknotą. Za czym? — Nigdy nie potrafił tego wytlomaczyć.

— Nie słuchaj go, Jean, — odezwał się milozący do tej pory Fred Wallyn, młody Belgijczyk, mający za sobą za ledwie półtora roku pobyt w kolonii i tęskniący straszliwie za Europą. — Choć jest mi bardzo przykro, że pewnie się już nigdy nie zobaczymy, jednak jestem pewien, że nie przyjeżdżasz tu już i zostaniesz w Polsce, bo widziałem

<sup>3)</sup> Aperitif — słaby napój alkoholowy, który pije się przed posiłkiem.



Kinshasa, Avenue de Paul Cerekel.



Ulica tropikalnego miasta w godzinach popołudniowych. Pusto i cicho, jak w nocy.

u ciebie fotografie waszych kobiet. Ja na twoim miejscu do końca życia nie ruszyłbym się z Polski.

— Tymczasem ściemnia się nagle i trzeba było spieszyć się, by wykorzystać „l'heure d'apertit”.

Dość pusie przed godziną ulice zapelnily się już samochodami i motocyklami. Wszyscy wyjeżdżają o tej porze odetchnąć chłodniejszym powietrzem po skwarasem, obeszladniającem gorąca dnia. Wstapiwszy po drodze do paru barów, zatrzymujemy się w sympatycznym hotelu „baca”, gdzie murzyni w białych fartuchach podają bardzo stare „Lacrima Christi”, a gospodarz posiada najlepszą na świecie (podług nas) receptę na cocktail.

Na jasno oświetlonej werandzie pełno gości. Z trudem znajdujemy w kącie wolny stolik. Naokoło lamp roją się maleńkie białe muszki, tworząc ruchome, mgliste aureole. Spadają na podłogę i na stołki. Trzeba zakrywać lusterka, żeby nie napelnily się nimi. Podłoga jest już zasłana jakgdyby białym dywanem. Z pobliskiego ogrodu dolatuje upajający zapach jakichś kwitnacych drzew. Muzyka gra leniwie, zmysłowe tango. Na środku werandy kilka par tanczy. Za balustradą, okalającą werandę, zbiera się tłum murzynów, przyglądających się, jak biali się bawią.

— God verdummet, wszędzie pełno tego czarnego bydła — szepotał Fred, ale przypomniał sobie, że nie lubię, żeby przy mnie wymyślano na murzynów i uśmieł.

Wysłizniemy w doskonałych humorach. Adriano zrobił spostrzeżenie, że właściciel mogłby popłynąć dopiero następnym okrętem. Doprawdy, wieczór był tak piękny, magnolje pachniały tak słodko, że zostalibyśmy jeszcze tu dwa tygodnie, gdyby nie to, że bilet na najbliższy oazet miałem już w kieszeni.

Nazajutrz wczesnym rankiem przybyłem na stację kolei żelaznej, którą trzeba odbyć dwudniową podróż Kinshasa - Matadi. Mając do wyboru luksusowy pociąg, przeznaczony wyłącznie dla białych, uważających za hanbę siedzenie na jednej ławce z murzynem, lub zwykły, murzynski, przypominający warszawską kolejkę podmiejską, wybrałem murzynski. Naraziłem się na podróż niezapewacalnie mniej wygodną, ale zato



Samojne drzewo paj-paj nad brzegiem rzeki Kongo. W głębi brzeg Kongo Francuskiego.

bezporównania ciekawszą, tembardziej, że miałem zamiar filmować z pociągu.

Odprowadzających mnie było niewiele. Pięciu białych, moich najbliższych przyjaciół, i kilku murzynów. Ulokowałem się, jak mogłem najwygodniej, na wąskiej ławeczce, słuchając ostatnich rad i życzeń przybyłego w tej chwili Freda.

— Nie zapomnij przyjmować chininę i pić co dwa tygodnie.

Za drucianem ogrodzeniem stacji tłoczy się i kłębi tłum czarnych pasażerów. Zostają wpuszczeni dopiero na pięć minut przed odejściem pociągu i cicho dotąd stacja zamienia się w piekło. Biegają tam i z powrotem, ciągnąc worki i kułry, wpychają je do wagonów, nie uważając na brak miejsca. W wagonach popychają się, zamieniają się na miejsca, krzyżując i śmiejąc się tak głośno, że prawie nie słychać drwonka, oznajmającego odjazd. Szybko zamieniam ostatnie wciaki dłoni i chwytam aparat kinematograficzny, żeby sfilmować oddalającą się gromadkę tych, którzy na ob-

cej ziemi tyle serca mi onazywali. Widzę ich na wirlerce i słyszę wołania: — „Bon voyage” i „Kwenda mbo-te”<sup>1)</sup>.

Gdy Kinshasa została daleko w tyle i ukazały się równiny pokryte gajami palmowymi i kępami bananów, gdy rzeka Kongo zalała w promieniach porannego słońca, mimo całej tęsknoty za krajem ojczystym, smutno mi było, że opuszczam Afrykę. Zapomniałem o wszystkich smutnych i przykrych momentach, na myśl miałem tylko wesołe i przyjemne chwile.

Pociąg mknął i oddalamy się od rzeki. Między przedliczne, skapane w słoncu wioski murzynskie. Chałupki lepiące z suszonego błota, symetrycznie poustawiane w rzędy, radziczą czystością i porządkiem. Z wagonu wyglądają, jak ekspozycje na wystawie kolonialnej.

Pod szerokimi zwieszającymi się do samej prawie ziemi słoniami dachami spacerują rozkoszne gołe murzynki. Czekoladowe smarki i wystającymi brzuszkami na cienkich nóżkach. Gdy zdaleka widzę pociąg, przybiegają jak najbliższej i machają radośnie czarnymi rączkami.

Przy wiekszych wsiach pociąg zatrzymuje się. Ruch na tych stacykach jest ogromnie ożywiony. Cała wieś przybywa zawsze zobaczyć, kto przejeżdża, lub odprowadzić odjeżdżających. Handel kwitnie. Stare murzynki o wyschniętych pierśsiach znozą pęki bananów, kosze ananasów i mango. Inne niosą na głowach miski wypełnione płaciami, smażonemi w oliwie palmowej. Chudzi, nędzy murzyni z plemienia Bayaka, noszą na kijach zawinięta w liście i powiązowaną kwangę, rodzaj surowego ciasta z maki manjokowej, pożywnie zastępujące biedniejszym murzynom chleb. Małi chłopcy, ubrani w różnobarwne strzępy sportowych trykotów, sprzedają papirusy, pomarańcze i mandarynki. Podróżni pozwalają sobie na wszelki zbytek. Nie targując się, kupują najrozmaitsze niepotrzebne rzeczy, aby tylko zaimponować sąsiadom. Wrzeszcząc tłum rozpierzchła się



Pociąg murzynski na jednej ze stacy.

<sup>1)</sup> „Dobrze jedź!” (Narzędzie Kinogol).



„Brouse” (paszcza) widziana z okien wagonu.

naście; gdy pociąg rusza, wracają wszystkie do swych zajęć.

Wagon, którym jadę, mimo, że otwarty ze wszystkich stron, pachnia kwangą, spocznymi ciałami, koczującym tytoniem i oliwą. Oprócz tego gorąco dokuca w sposób nieznośny. Zato krajobraz jest coraz piękniejszy i coraz bardziej malowniczy w miarę zbliżania się do Thysville'u.

Szerokie płaszczyzny ustąpiły miejsca wzniesieniom, pokrytym dziką, kapryśną roślinnością. Zagłębiany się w lasy, zlejące zgnilizną. Olbrzymie drzewa poplątane lianami, tyją tylko swemi wierzchołkami. Pociąg okrąży niektóre góry na inne wspiną się, by znowu później w dół z zawrotną szybkością. Przy każdym wagonie siedzi murzyn przy hamulcu. Zakręca go i odkręca, bardzo przejęty odpowiedzialnością wypełnionego zadania. Stacyjki są coraz rzadsze i coraz pustsze.

Zjadłem już wszystkie banany i mandarynki, jakie kupiłem sobie na drogę i wykreśliłem wszystkie przeznaczoną na dziś trasę. Częstość papierosami najbliżsi moi siedzący, jakub bardzo inteligentnie wyglądających murzynów. Mówią dobrze po francusku, ale lepiej i swobodniej po angielsku. Dowiaduję się, że będą moimi towarzyszami podróży, gdyż tym samym okrętem, co ja, w-

chodzą się do Gabonu na urlop. Są urzędnikami -jednego ze znanych mi towarzyszy handlowych. Bardzo się cieszą, że zobaczą niedługo rodzinny kraj i opowiadają mi o nim cuda.

Dalej nieco siedzi stara murzynka. Fall fajkę i ilekroć na nią spojrzę, wyszczerza zółte, spilowane trójkątne zęby, mrugając przytem zabawnie jednym okiem.

Gdy słodce zniża się i ucał się zmniejsza, radość i wesołość podróżnych przechodzi w żal. Śpiewają, klaszcząc w ręce i tupiąc nogami, dzwonią pustymi butelkami i co chwila jedzą. Rozwiazują tobołki, otwierają kufelki, wydobywają kwangę, sardynki, suszone ryby. Popijają piwem, opowiadają w swym prostym narzeczu rozbrajająco naiwne, ale zabawne anegdotki. Niektórzy, łąkając się i stęskając, wysiłają się na rozmowę po francusku.

Moji gabończy przytają z pogardą na braci po kolorze, wyciągają z eleganckiej walizeczki sandwicze i butelkę portu.

Mówią już tylko po angielsku i nieśmiało proponują mi skłaneczkę wina.

Zapada zmierzch. Wielu pasażerów wysiadło już, w wagonie jest zupełnie luźno. O zmroku dojeżdżamy do Thysville'u, gdzie trzeba przepędzić noc, gdyż afrykańskie pociągi są czynne tylko w dzień.

Zmęczony podróżą z przyjemnością instaluję się w sali jadalnej hotelu „A.B.C.”. Przy obiedzie spotykam znajomych.

— So slychać w Klashasie? Długo pan tu będzie? Czy może jedzie pan do Matadi?

— Tak jest, jadę do Matadi na okręt.

— Jakte? Już pan wraca do Europy? — wogładają z zazdrością. — Przecież zdaje się, że pan tak niedawno przyjechał.

— Akurat cztery lata upływa, to chyba dosyć, jak na jeden i to parwozy raz.

— Co pan mówił Cztery lata. Tak, ja przez ten czas już byłem na urlopie w kraju. Boże! Jak to szybko czas leci! Proszę pozdrowić Belgię, przejeżdżając.

Nocleg w pokoju hotelowym, wielkości windy w domu europejskim, nie jest przykry. Miłą odmianą jest także bee siatki zabezpieczającej przed komarami. Wysokiemu położeniu Thysville'a zawdzięcza zupełnie brak komarów. Tak samo dzięki wysokiemu położeniu klimat jest tu chłodniejszy i zdrowszy, niż w jakiegokolwiek innej części Konga.

Nad ranem jest tak dotkliwie zimno, że muszę włożyć na siebie dwa pull-over'y i ciepłe palto. Miasto tonie w mlecznej mgie, trudno mi znaleźć drogę do dworca. O świcie ruszamy dalej. Pociąg sunie powoli i leniwie droga jeszcze bardziej kręta, niż wczoraj, jeszcze gwałtowniej wznosząca się i opadająca. Z opalowego morza mgły wylaniają się czasem nagie skały granitowe. Lasów coraz mniej. Gdy koło godziny ósmej mgły rozwinęły się wreszcie, ukazało się dzikie piękno gór w całej swej przepysznej okazałości. Maksymy po zboczach stronnej góry, a gdzieś daleko w dole szumi, burzy się i przyska spieniony potok. Nagle za chwilę znajdujemy się w wagonie chłodnym i ciemnym, a tak wąskim, że pociąg ledwo może się przecisnąć. Po pobudzie doptero znów po obu stronach wagonu widzą soczysta, bujna, tropikalna zielen. Między drzewami migają mały i różnobarwne papugi. Zawieszony ogonem na gałęci duży cinnocéphal przygląda się z zajęciem przystającemu pociągowi.

Przybywają znowi pasażerowie. Obarczeni tobołkami, kufelkami, koczami. Zjawia się gromadka muzykantów, gra-



Matadi. Widok z najwyższej wyniosłości.



Piękna aleja kokosowa w Matadi.

jących na „kibiti”<sup>1)</sup>, jest również jeden, ale zato potężny tam-tam. Przez całą drogę trwa zabawa. Muzyka, śpiew, klaskanie rękami i ogłaszający łomot tam-tam.

Do Matadi przybywamy w nocy. Z trudem dostaję się do zamkniętego już hotelu. Strasznie gorąco, mimo zmęczenia, nie pozwala spać.

Matadi zbudowane na podłożu granitowym, położone nisko, ma klimat niezdrówy i gorący. Szczególnie przykre są noce. Po zachodzie słońca temperatura nie znika się prawie wcale, gdyż nagrzany w ciągu dnia kamień promieniuje gorącem aż do rana. Pomimo Flytox'u, Fly'u i Anosylu roje komarów nie pozwalają spać, wciągają się pod siatkę ochronną i wywołują wzięć żółtej febrę, która dwa lata temu tu groziła.

Miasto jest piękne. Odbudowane po wielkim pożarze w 1927 r. czaruje gustowną architekturą domów i kapryśną, a malowniczą nieregularnością ulic. Nie ma ani jednej ulicy zupełnie poziomej. Wszystkie wznoszą się i opadają, odłamując często niespodziewane i cudne panoramy. Pomimo zabójczego gorąca, podziwiam widok na rzekę i port, schodząc w dół do wabiącej soczystą zielenią plantacji bananów, chronię się przed gorącem w kawiarni na końcu alei kokosowej.

Po załatwieniu ostatnich sprawunków przeprowadzam się z hotelu na okręt. Zdecydowałem się miesiąc temu na podróż francuskim parowcem towarzystwa „Chargeurs Réunis”, zachęcony licznymi portami, w których mamy się zatrzymywać. Podróż, choć nieco dłuższa, jest bezporównania więcej interesująca, niż statkiem belgijskim, przebywającym całą przestrzeń Matadi — Antwerpia z jednym tylko postojem w Santa Cruz na wyspach Kanaryjskich.

„Amerique”, okręt dość stary, ale na

<sup>1)</sup> Kibiti — małe instrument muzyczny w rodzaju cymbalków.



„Amerique” — parowiec Tow. „Chargeurs Réunis” w porcie Matadi. Zauwaga uwagę rzeźbowa konstrukcja mola portowego.

pierwszy rzut oka mam wrażenie, że podróż będzie wygodna i przyjemna.



Malowniczy załątek w Matadi.

Jutro dopiero zobaczę, z kim będę podróżował. Tymczasem okręt jest prawie pusty i gorąco panuje na nim wprost nieznośna.

Uporawszy się prędzej, niż myślałem, z formalnościami celnymi i ulokowawszy bagaże w kabinie, wychodzę jeszcze raz do miasta.

Dławiąc się gorącym powietrzem, mijam obojętnie bogate ulice i piękne sklepy. Przedostaję się przez czyszcący wrażenie dantejskiego piekła rynek i zagłębiam się w „cité indienne”, w dzielnicy, przeznaczonej dla krajowców. Przedstawiciele niemal wszystkich plemion Kongo mieszkają tu dość zgodnie obok siebie.

Wysocy i zgrabni Bangala odróżniają się na pierwszy rzut oka wyrafinowaniem tatnowaniem całego ciała i ostrą, na trójkąt spłowanymi zębami.

Upodlegzeni i z pogardą przez inne plemiona traktowani Banzombo kryją się watydlawie w cieniu chat i rzadko tylko szukają pracy u białych. Noszą długie włosy, często fantastycznie układane.

Piękni, jasnoczekoladowi Bakuba trudnią się artystycznymi przemysłem. Rzeźbią statuetki z czarnego drzewa i ze słoniowej kości. Chodzą później po mieście i sprzedają je. Wyróżniają się

więzdy innymi murzynami orlemi nosami i podłużnymi pięknymi oczami.

Baluba, Batulalosa, Moanghandi i cały szereg innych plemion, różnią się od siebie malowniczymi nacięciami na twarzach. Każde z tych plemion ma swój odrębny dialekt, lecz murzyni wszystkich plemion władają przyciętem w całym dolnym Kongo „Jangage Kilongo” i w całym górnym Kongo, narzeczem Bangala. Znając te dwa narzecza, można sobie dać radę na całym terytorjum Kongo.

Wieś murzyńska podzielona jest na dzielnice, zamieszkiwane przez poszczególne plemiona. Wygląd zewnętrzny tych dzielnic jest wymownie niejednakowy. Bakuba i Bangala dbają o czystość i porządek kolo chat. Starają się urządzać je jak najbardziej po europejsku. Na czyszcisku zamieszonych i wypielonych podwórkach leżą wygodnie w



Matadi. Jedna z najbardziej malowniczych ulic w dzielnicy europejskiej.



Murzyn szczepu Bangala.



Droga do dzielnicy murzyńskiej w Matadi.

leżakach i uprzejmie pozdrawiają przechodniów. Ich rozkoszne dzieciaki zbliżają się, machając radośnie rączkami i wyrażając je w nadziei, że wpadnie tam cukierek lub „meja“.

W innych dzielnicach podwórka są zachwaszczona, na ziemi walają się suche liście i puste pudełka od konserw. Chały, napół runiałe, ledwo się trzymają na cienkich podpórkach. Gospodarze leżą na gołej ziemi i uciekają na widok białej twarzy.

Na skrzyżowaniu dwóch ulic urzęduje zawodowy „łepiciel owadów”. Banzenbo często i chętnie poddają swe welniste głowy jego „ogłędzinom”. Niezspokojenie udaje mi się sfotografować także „polowanie na grubego zwierza”.

Dochodzący z oddali głuchy dźwięk tam-tam budzi we mnie chęć zobaczenia raz jeszcze łączących murzynów.

W końcu wsi, na niewielkim placu

flum otacza kołem kilku zgrabnych, pięknie zbudowanych chłopaków. Prawie nadszy, korzystając z krótkiej przerwy, poprawiają sobie przepaski na biodrach. Po krótkiej chwili tam-tam zaczyna nanowo łomotać, rozlega się dźwięk piszczołek, mały murzynek dzwoni kawałkiem żelaza w pustą, zawieszoną na sznurku bankę z etykietą „Vacuum Oil”.

Tancerze podrywają się. Wyskakują na nieprawdopodobną wysokość, bilac się piętami po plecach, gną się w gwałtownych skoczach, to zamierają nagle z nieruchomymi ramionami i nogami, tylko mięśnie brzuchów ich i pierś drgają w taki orkiestry. Nieczuli na dźwięki gorąco, nie zważają na pot, zalewający im oczy, promieniając jakimś niezłomnym zachwytem, za chwilę znów skaczą i gną się, a flum otaczający podnieca ich jeszcze okrzykami i klaskaniem do taktu.

Słońce już zeszło i za chwilę mrok zapada. Muszę się spieszyć, żeby zdążyć na kolację. Bądźcie zdrowi czarnej tancerze! Nigdy was już pewnie nie zobaczę. Tancerze i radujcie się, bo jesteście prości umysłem i pragnieniu wasze łatwo dają się zaspokoić.

Jest już ciemno zupełnie, gdy zbliżam się do miasta. Wielki, żółty księżyc wisi nad czarną aleją mangowców i drzew chlebowych. Przez zbitą masę krzewów przeciska się światło mieszkań, rzucając na drogę dźwięki, jasne plamy. Wszędzie jest elektryczność, i ze wszystkich domów słychać gramofony.



Murzyni z plemienia Banzombo, gdy ich nie widać, sprządują polowania na „grubego zwierza”.

Straszliwie gorąco nie pozwala przyspieszyć kroku i późno już jest, gdy docieram do jaśniejących zdaleka liter „A.B.C.”. Z trudem jedynie udaje mi się dostać „czop“<sup>9)</sup>, bo wielka weranda ma się przemienić za chwilę na salę balową. Nie mogę sobie wyobrazić tańca w tym gorąco i natychmiast po ukończeniu obiadu uciekam do najbliższego baru. Wielką szklanką granadyny z lodem kończę ostatni dzień w Kongo. Na szczęście w kabine okrętowej jest całkiem chłodniej, niż w hotelu „A.B.C.” i można spać.

(C. d. n.)  
JAN GADKOWSKI.

<sup>9)</sup> Czop (Chope) — posiłek, wyraz angielski, tak używany powszechnie, jak „boy”.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

### KOSZTY PRZESIEDLENIA BOERÓW Z ANGOLI DO POŁUDN. - ZACH. AFRYKI

Rozwinięta ze strony zarządu Południowo-Zachodniej Afryki, b. kolonii ziemiejskiej, propaganda wśród Boerów w Angoli spowodowała przesiedlenie się Boerów w r. 1928 do Południowo-Zachodniej Afryki, będącej pod mandatem Unii Południowo-Afrykańskiej. Zarząd kolonii w związku z akcją przesiedleńczą miał poważne wydatki dochodzące do 500 tys. funtów szterli. Ponadto 21 milionów złotych, które mają być pokryte z subwencji, udzielanych kolonii przez Unię. Z subwencji tych przynadło w 1925 r. £. 200.000 oraz £. 300.000 w 1929 r.

Parlament Unii uchwalił jednak, że kwoty te mają być czasem zwrócone. Ponieważ niema ustawy, określającej skład kolonja na ten cel ma czernie dochody, przeto niemieccy koloniści i kupcy obawiają się, że podniesione podatki ich głównie dotkną i że oni to właśnie zapłacą za efekt polityki Unii, skierowanej przeciwko nim, aby w ten sposób w dawnej kolonii niemieckiej wzmacnić element przeciwniemiecki.

### MORATORJUM W BOLIWIJI

Zadłużenie Boliwii osiągnęło 63 milj. dolarów. Cały budżet Boliwii wynosi rocznie 51 milj. bolivejanów, t. j. około 190 milj. zł. Z tego rocznicie na opłatę procentów od długów zagrzypada 8 milj. bolivejanów (t. j. około 30 milionów złotych).

Rząd liczył na zwiększenie się dochodów, płynących głównie z kopalni

cyw. Tymczasem cena cyny od r. 1927 stała spadła. Z £. 325 za tonę obniżyła się w końcu 1930 r. do £. 130, wobec czego kopalnie zmniejszyły swą produkcję. Pomimo obniżenia płac urzędniczych o 30% i wstrzymania niektórych robót publicznych, rząd zmuszony był wysłać do Stanów Zjednoczonych specjalną delegację, któraby przeprowadziła pertraktacje z wierzytelcami — bankami w Nowym Jorku o udzielenie moratorium.

Na polityczkę wewnętrzną rząd nie może liczyć, ponieważ w Boliwii jest mało kapitalistów, a reszta społeczeństwa nie jest zamożna i dostatecznie oświeconiona, aby polityczka taka miała powodzenie.

### UNJA POŁUDNIOWA-AFRYKAŃSKA

Jakkolwiek Anglicy zawładnęli dawną republiką boerską, to jednak w nowym układzie sił Boerzy dzierżą rządy kraju przez swych dwu mężów zaufania: generałów Hertzoga i Smuta. Narodowy ruch boerski propaguje używanie wyłącznie języka „afrykanistów”, t. j. boerskiego, a tylko w ostateczności używanie języka angielskiego.

Boerski ruch nacjonalistyczny jest bardzo silny i zapewne w stosunku do Anglii przybrałby już znacznie ostrzejsze formy, gdyby sukcesji z pośród dominjów nie stawały na przeszkodzie sprawy ekonomiczne, wyrażające się w 55% eksportu Unii do Anglii, oraz specjalne ulgi celne na produkty Unii.

Eksport w r. 1929 wynosił prawie 98 milionów funtów szterli (poza 4

miljardy złotych). Z sumy tej przypadło na diamenty i złoto 45 milionów funtów szterli, a na węgiel 14 milionów. Jak z tego widać, Unia jest krajem diamentów, złota i węgla.

W ostatnich latach wzmożił się wywóz do Europy owoców świeżych, aszarynych i w konserwach.

Import do Unii wynosił prawie 8 milj. funtów szterli 3 i pół miljarda złotych, z czego na same wyroby żelazne i tekstylne, przypadło 45 milj. funtów szterli.

Wywóz z Polski do Unii wynosił 3 i pół milj. złotych, głównie drzewa, a przywóz 6 milionów, na co składa się prawie wyłącznie wełna.

### Z PERU.

Kurs waluty peruwiańskiej w ostatnich miesiącach, t. j. w okresie rewolucyjnym znacznie się obniżył. Jeden funt peruwiański, t. j. 10 solów, równający się w parytecie 4 dolarom spadł prawie na 3 dolary. Z powodu zastojów w przemyśle, a zwłaszcza w kopalniach miedzi, napłynęło do Limy duże bezrobocie. Rząd przeszedł owej 5-tysięcznej reszty bezrobotnych w stolicy z pomocą przez rozdzielanie pieniędzy, środków żywności oraz zaprowadzenie moratorium na czynsz mieszkaniowy ponad 30 solów na okres 60 dni.

Sytuacja ekonomiczna nie poprawia się i niema widoków poprawy w najbliższych miesiącach, tembardziej, że nowy rząd nie stworzył dotąd żadnej polityki gospodarczej.



## WŁOSKA EKSPEDYCJA BADAWCZA W AFRYCE.

Z Afryki powróciła włoska ekspedycja, która pod kierownictwem deputowanego Baragiolo'ego i Durini'ego zbadała część Angoli, Konga Belgijskiego (Katangę) Tanganyikę i Sumalię. Ekspedycja przebyła 17.000 km. częściowo koleją, stawkami rzecznoimi i samochodami, nie napotkawszy nigdzie żadnych przeszkód.

Kierownicy tej ekspedycji opublikowali niektóre ze swych spostrzeżeń w „Corriere della Sera”. Jest w nich wiele ciekawych spostrzeżeń. Obok stwierdzenia, że Angolia najlepiej nadaje się na kolonizację włoską, deputowani podają pewne rewelacje i cyfry, niespotykane w żadnych statystykach, z których wynika, że Włosi w Afryce ekwatorialnej są poważnym liczebnie elementem osadniczym, i tak w Angoli ma być — według ich twierdzeń — aż 2500 (!) włoskich kolonistów; Katanga ma rozwój swój i znaczenie zawdzięczać (j) tylko tam osiadłym Włochom, a w Tanganyice Włosi właśnie są jedynymi rolnikami (!).

Nie ulega kwestji, że rewelacje te są w ścisłym związku z włoską akcją za uzyskaniem kolonii i mają cele wyłącznie propagandowe.

Jeden z uczestników ekspedycji, korespondent „Giornale d'Italia”, występuje nawet z dość głośnym zarzutem, że w wielu koloniach, zwłaszcza francuskich, administracja jest nieudolna i nie stoi na wysokości swego zadania, oraz spełniania obowiązku cywilizowania ras niższych.

Akcja, jaką prowadzi prasa włoska, jest zdecydowana i idzie do wpełnienia we włoskie społeczeństwo przekonania o konieczności uzyskania kolonii afrykańskich, zwłaszcza Kamerunu. Włosi zdolali dość do porozumienia z niektórymi stronictwami niemieckimi w sprawie rewizji mandatów i obecnie rozwijają poważną propagandę za tą rewizją.

## UJEMNE WYNIKI ANGIELSKIEGO SYSTEMU ZACHODNIO - AFRYKANSKIEGO W NIGERJI.

Anglia w swych koloniach afrykańskich zastosowała dwa odmienne systemy, a mianowicie: w koloniach Afryki Wschodniej popiera osadnictwo białe, a natomiast w Afryce Zachodniej krajowców, zwracając specjalną uwagę na produkcję murzynską, mniej dbając o rozwój plantacji, będących własnością Europejczyków. Dwa rodzaje tej polityki znane są pod nazwą systemu zachodnio-afrykańskiego.

W Nigerji, leżącej za zachodnich wybrzeżach Afryki, popierała Anglia głównie rolnictwo murzynskie, które w wytwórczości oleju palmowego wykazywało największą aktywność, dając na eksport poważne ilości tego produktu.

Tymczasem w innych koloniach plantacje białych tak się rozwinęły, że w produkcji oleju palmowego kolonie te zdystansowały Nigerję, dając produkt pierwszorzędną, z którym nie może konkurować wytwórczość murzynska, stosująca dawne, prymitywne sposoby produkcji. Produkt murzynski jest

zanieczyszczony i, jak się okazuje, nawet droższy w porównaniu z produkcją białych, zastosowujących najnowsze wynalazki. Na nowe prasy i maszyny murzynów nie stać.

Głównym odbiorcą oleju palmowego są Stany Zjednoczone. Olej ten sprowadzany był dawniej w beczkach. Od pewnego czasu Stany Zjednoczone czynią sprowadzać go w tankach okrętowych. Czystość więc produktu odgrywa tak ważną rolę, że musi nastąpić jego standaryzacja, do której produkcja murzynska nie będzie się mogła dostosować.

## POŁĄCZENIA SAMOLOTOWE W AFRYCE.

Komunikacyjne przedsiębiorstwa francuskie przystąpiły do przestudiowania projektu połączenia samolotowego Eurooy z Madagaskarem w łączności z już istniejącą siecią linii powietrznej w Unji Południowo Afrykańskiej. Wstępne przygotowania poczyniła już „Compagnie Transafricaine d'Aviation” w Johannesburgu, gdzie mają być założone główne aerodromy. W związku z temi poczynaniami przystąpiła „Société Portugaise d'Aviation” do przestudiowania połączenia częściowo samolotowego, a częściowo samochodowego pomiędzy Mozambikiem i Angolią.

## LASY W INDOCHINACH.

Kolonie francuskie w Indochinach posiadają największe lasy na świecie. Obejmują one około 32 milionów hektarów i dostarczają drewna meblowego,

budulcowego i opałowego, bambusów, trzciny, oraz produktów takich, jak: żywność, gumy i garbniki.

Lasy te są największym bogactwem Francji w jej koloniach azjatyckich i dotychczas są mało eksploatowane.

## ZABURZENIA W CYRENAICE.

W kolonii włoskiej, Cyrenaika, wybuchła rewolucja. Władze wojskowe, chcąc zlokalizować rozruchy, zarządziły przeniesienie 80.000 Arabów wraz ze stadami bydła z okolic górzystych na północny pustyni libijskiej do części nadmorskiej. Celem tego zarządzenia jest nie tylko izolowanie ludności od środowisk rozruchów, ale także chęć zamieszczenia koczujących Beduinów na ludność osiadłą.

Eksperyment ten jest ciekawym pościąganiem we włoskiej polityce kolonialnej.

## ZABURZENIA KOMUNISTYCZNE W INDOCHINACH.

W ostatnich miesiącach ubiegłego roku wybuchły w kolonii francuskiej, Annam, zaburzenia o podłożu socjalnym. Agitatorzy komunistyczni, przeszkoleni w szkołach 3-ciej międzynarodówki w Kantonie, rozpoczęli działalność swą początkowo w północnej części kolonii. Fodburzony tłum spalił szkołę w Nam Dan, zburzył budynek starostwa, poniszczył mosty na drogach i wrogo wystąpił przeciwko mandarynom.

Wysłany samochodami batalion Legji cudzoziemskiej zdolał częściowo zaprowadzić porządek.

# KRONIKA KOLONJALNA

## WYJAZD GENERALA DRESZERA DO PARYŻA.

Dnia 4 stycznia r. b. wyjechał do Paryża Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer, wydelegowany przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w charakterze reprezentanta armii polskiej na pogrzeb marszałka Joffre'a.

## WYJAZD SEKRETARZA ZARZĄDU GŁ. LIGI M. I K. DO PARYŻA.

W związku ze sprawami kolonialnymi udał się do Paryża dnia 6 stycznia r. b. sekretarz Zarz. Gł. Ligi M. i K., Dr. Wiktor Rosiński, który zabawi tam przez kilka dni.

## PRZYJAZD PP. WOJEWÓDZKIEGO I RUDZIŃSKIEGO.

Po kilkuletnim pobycie w Kongo Belgijskim przybyli na krótki czas do Polski pp.: Wojewódzki i Rudziński, którzy ostatnio przebywali we Francuskiej Afryce Ekwatorialnej, gdzie w dystrykcie Oubangui-Chari posiadają plantacje.

## KONFERENCJA W SPRAWIE PERU.

W Urzędzie Emigracyjnym, dnia 5 ubiegłego m. odbyła się konferencja w sprawie kolonizacji w Peru, w której z ramienia Wydziału Kolonialnego Ligi M. i K. wziął udział kpt. Kopyziński. Konferencja miała na celu omówienie pewnych spraw finansowych Syndykatu Polsko-amerykańskiego, działającego na te-

renie Peru, oraz jego ewentualną reorganizację.

## KONFERENCJA W SPRAWACH KOLONJALNYCH.

Przewodniczący Wydziału Kolonialnego Ligi M. i K., generał Głuchowski odbył konferencję z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej, p. gen. Hubickim w sprawach emigracyjno - kolonialnych. Jest to jedna z wielu konferencji, jakie mają się odbyć z różnymi Ministerstwami w sprawach kolonialnych.

## KONKURS NA PRACĘ LITERACKĄ O EMIGRACJI POLSKIEJ.

Komitet Funduszu im. Stanisława Gawrońskiego rozpiął konkurs na pracę z zakresu twórczości literackiej na tematy związane z życiem emigracji polskiej. Rozmiar pracy wynosić winien co najmniej 2 arkusze druku. Dwie wybrane prace będą nagrodzone: pierwsza sumą 700 zł., druga sumą 500 zł. Prace nagrodzone stają się własnością Komitetu.

Sąd konkursowy stanowią pp.: Antoni Bogusławski, Stanisław Gawroński i Marja Biskupska. Rękopisy winny być czytelnie napisane — z wymiennieniem godła. Nazwisko autora ma być napisane na kartce w kopercie zakleionej i zaopatrzonej godłem, znajdującem się na rękopisie.

Termin nadsyłania prac upływa z końcem czerwca 1931 r. Adres Komitetu: Warszawa, Krakowskie Przedmieście 6 m. 11-a.

## DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-  
przyjemniejsza linja okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”,  
pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią:  
„POLONIA” i „VIRGINIE”

Częste połączenia między Ha-  
wrem i Gdynią — Rygą/Kłajpedą.  
W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpla-  
tnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informację zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Huber  
oraz do Oddziałów

'88 XI-LI-X

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ  
I KOLONJALNEJ!

Fabryka Drożdżowa-Gorzeńska  
„HENRYKOW”, Warszawa, Elektoralna 5.  
607-757-1.



Uniwersalny aparat leczniczy  
niezbędny w każdym domu.

Leczy promieniami elektrycznymi wszelkie cho-  
roby jak reumatyzm, ischias i t.d. — Wzmocnia  
ośrodki nerwowe i usuwa ślady postarzenia się.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę:

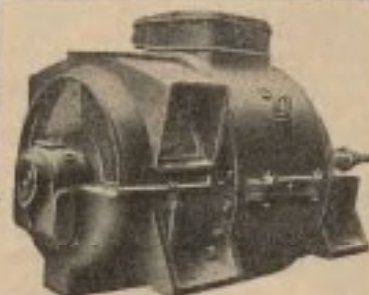
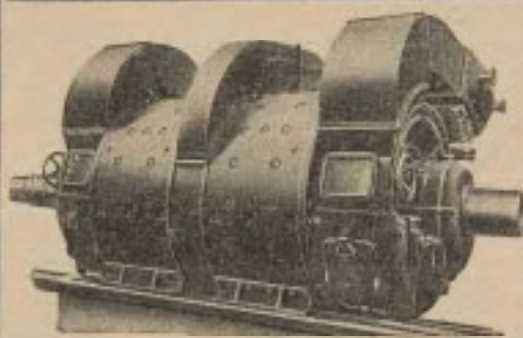
KOSIEL i S-ka, Bielska, ul. Piastowska 3. Tel. 29-32 i 20-29.  
732-23-1.

## Napęd elektryczny do łodzi podwodnych

Balastowa pom-  
pa Poczoga dla  
łodzi podwodnej.  
Marzec 1930.

◆  
Silnik prądu sta-  
łego. Moc 1200 H  
P. 300 obrotów  
na minutę, 220 V.  
przeznaczony  
dla łodzi podwo-  
dnej o wyporno-  
ści 120 t. wg. pro-  
gramu morskie-  
go

Marzec 1930.



# ALS-THOM

DZIAŁ HANLOWY, 173, BOULEVARD HAUSMANN, PARIS (8e)

CHANTIERS & ATELIERS  
**AUGUSTIN-  
 -NORMAND**  
 LE HAVRE (FRANCJA)



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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH  
 I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych.  
 Wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.  
**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

585-IV-X.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE  
**MARCHANDE”**



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE  
 POSWIECONE ROZWOJOWI  
 MIĘDZYNARODOWEJ  
 ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 180, Boulevard Haussmann.

I—XII.

**Ważne dla wszystkich:** p. p. Wojskowych, Inteligencji, Samouków, Nauczycieli,  
 Bibliotek, Związków, Szkół, Domów prywatnych i t. p.

Wkrótce przestaniemy przyjmować zgłoszenia na prenumeratę i rozpoczynamy druk wielkiego, zbiorowego, bogato ilustrowanego, informacyjno-opisowego dzieła najlepszych polskich pisarzy-fachowców

p. t.

**ŻYCIE MORZA I OCEANU**

w 12-tu książkach — około 3000 ilustracji, rysunków i reprodukcji.  
 pod Redakcją ADAMA UZIEMBY

**TYLKO W PRENUMERACIE** co 6 tygodni książka bogato ilustrowana

TREŚĆ KSIĄŻEK:

Książka I — Praca wody — Powstanie Świata — Woda w atmosferze — Woda na ziemi — Morze i ocean — Geografia Morza — Głębia wód — Praca Morza — Niszczenie — Walka człowieka o brzoź — Walka kamienia i żelaziny — Morze buduje — Wyrównanie.

Książki następne: Książka II — Przyptyw — III — Morze i atmosfera — IV — Życie w słabinach — V — Rybactwo morskie — VI — Zwycięstwo żeglugi — VII — Handel morski — VIII — Żegluga współczesna — IX — Polityka kolonialna — X — Marynarka wojenna — XI — Bohaterskie wiedzy — XII — Polska na morzu.

**Żądajcie bezpłatnych prospektów**

Przedpłatę za każdą książkę oddzielnie kierować do P. K. O. konto Nr. 22.199.

**Cena prenumeraty**

**za każdą książkę:**

- 1) bruzdowane na zwykłym papierze . . . zł. 8.50
- 2) w oprawie w płótno ang. na satynow. papierze zł. 12.—
- 3) luksusowe na kred. papierze oprawne w skórę zł. 25.—

**WYDAWNICTWO POWSZECHNE**

W WARSZAWIE, PANKIEWICZA 4.

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące prace:

<p>J. Borowik — Trzeba rozmyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego. Zł. — 30</p> <p>Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym? „ — 20</p> <p>Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb. „ — 93</p> <p>F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polaki na morzu. „ — 30</p> <p>F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej. „ — 3—</p> <p>Edward Słonski — Zastubiny Polski z morzem. zł. 1.— w opr. „ 1,50</p> <p>Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk. „ — 30</p> <p>H. Bagliński — Zagrożenie dostępu Polski do morza. „ 10.—</p> <p>J. Rummel — Gdynia Port Polski. „ 5—</p> <p>W. Sieroszewski — Urok Morza. „ 1—</p> <p>E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. „ — 50</p> <p>G. Zalecki — Studja kolonialne t. I, II i III łącznie. „ 13,50</p>	<p>Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. Zł. — 50</p> <p>Adam Uszembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. „ — 50</p> <p>Adam Uszembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927. „ — 50</p> <p>St. Wejciechowski — Flota handlowa w Polsce. „ — 30</p> <p>Program kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej. „ — 50</p> <p>Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uszembły. „ 4—</p> <p>K. Giechowcki — Wśród pionierów polskich na Antypodach. „ 15—</p> <p>A. Ryłko — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. „ — 20</p> <p>Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce. „ — 20</p> <p>Grz. towarzyska „Bitwa morska”. 6— (dla członków L. M. i Rz. — zł. 3.—)</p> <p>Z. J. Tyszał — „Pod ojczyzną banderą”. „ 5—</p>
--	--

Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie, po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 12.—, rocznik 1929 — zł. 30.—.

Do nabycia w księgarni oraz w Zarządzie Głównym L. M. i Rz.  
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i Rz. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki. Przy większych zamówieniach — rabat.

## WYDAWNICTWA MORSKIE

K. Bielaki — Turbiny parowe	Zł. 19.—
„ — Mechanika teoretyczna	„ 16—
„ — Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1—
St. Dłuski — Deviacja kompasu.	„ 5,20
A. Garnuszcwski — Budowa okrętu I.	„ 4,55
„ — Teoria okrętu.	„ 4,25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	„ 5,20
G. Kański — Opisy kursu Looji.	„ 6,50
T. Koldaszi — Gospodarka maszynowa na statkach.	„ 14—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 6,50
„ — Astronomia żeglarska	„ 7—

## NAKLADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI — WYSZLI Y. —

Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	„ 15—
„ — Monografia 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 uniiformy dla uczniów Szkoły Morskiej	„ 0,30
Nadto Instytut Wydawniczy poleca:	
F. A. Osowski — Na skrzyżowaniu dróg	Zł. 6,50
J. Słowacki — Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	„ 3,80

Podrozdziało te można nabycić w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni (Konta czekowe P.K.O. Nr. 39602) oraz we wszystkich księgarniach. Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopiśmie 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 i Administracji 315-88.

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Flehicytowa 1. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ul. Portowa, dom PP. Sudańców. W Dowzarowicz. Na Łódź i wojew. łódzkie, T. Pingot, Łódź, ul. Piotrowska 85. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 groszy tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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