

NAKLAD 31.500 EGZ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ/.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńkie.

ANTYKWARIAT MORSKI

„SEDINA”

ul. Jagiellońska 91

70-436 Szczecin

tel. 091 4340214



Mal. Cz. Nowocień.

GRUDZIEŃ

1930 r.

ZESZYT 12

ZRÓBMY PRÓBĘ WŁASNEGO SZCZĘŚCIA!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LOTERJA FANTOWA

LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

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 POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ PRZECZNEJ

Nr. 12.

Warszawa, grudzień 1930 r.

Rok VII

TREŚĆ NUMERU: 1. Dalsza realizacja naszego programu morskiego — Dr. W. Rosiński; 2. Z podróży „Iskry” — Olgierd Żukowski; 3. W noc wigilijną (Nowela) — K. M. Staniukowicz; 4. Uroczysty obchód dziesięciolecia Państwowej Szkoły Morskiej — H. T.; 5. Analogie i przeciwieństwa — II — Julian Ginsbert; 6. Udział floty w obronie Wisły w 1920 r. — Karol Taube, Kpt. mar. woj. w st. ep.; 7. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 8. I Zjazd absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej — K.; 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i R.; PIONIER KOLONIALNY; 11. Polska a mandaty nad koloniami — Hubert Sukiennicki; 12. Po rewolucji w Brazylii — Jawor; 13. Przyczynki do dziejów kolonialnych Francji — Protektoraty francuskie. — Bolesław Celiński; 14. Niezwykłe korespondencje z Anglii — Franciszek Łyp; 15. Przegląd Kolonialny; 16. Kronika Kolonialna.

28 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE

DALSZA REALIZACJA NASZEGO PROGRAMU MORSKIEGO

Wytyczne, jakie w ciągu 4 i pół lat swego urzędowania opracował b. minister Przemysłu i Handlu p. inż. Kwiatkowski — stały się początkiem własnego programu morskiego Polski. Przekształcenie Gdyni w ciągu paru ostatnich lat z mizernej wioszczyny rybackiej na nowoczesny handlowy port morski sprawiło, że dzisiaj możemy wykazać wobec siebie i obcych ten zasób pracy, jaki włożony został w wąski skrawek naszego dostępu do Bałtyku.

Wprowadzie budowa portu w Gdyni trwa jeszcze, wprowadzie port ten częściowo dopiero został oddany do użytku przeładunkowego i pasażerskiego, jednakże, jak wykazują liczby — jego zdolność przepustowa przekracza już trzecią część zdolności przeładunkowych Gdańska.

Jeżeli przy sposobności zważymy, że sześćdziesięciomilionowe Niemcy posiadają kilkanaście portów handlowych, a w tem kilka wielkich, jak: Hamburg, Brema, Szczecin, Królewiec — to zobaczymy, że trzydziestomilionowa Polska nie może się ograniczyć wyłącznie do korzystania tylko z wolnego portu gdańskiego, który w części zaledwie obsłużyć mógł potrzeby naszego życia gospodarczego. To też nakazem polskiego

życia ekonomicznego było: jak najspieszniejsze rozpoczęcie budowy portu w Gdyni i również śpieszne przystosowanie i rozbudowanie portu gdańskiego, który przed wojną był przez Niemcy całkowicie zaniedbany i służył raczej za bazę niemieckiej marynarki wojennej.

Nie wystarczy jednakże samo posiadanie własnych portów. Program morski wymaga również i odpowiedniej floty handlowej. Kadry ku temu istnieją. Musimy jednakże pamiętać, że jest to dopiero początek i że czeka nas jeszcze wielka praca i wysiłek, aby żegluga naszą postawić na takim poziomie, jakiego wymagają potrzeby naszego życia gospodarczego.

Trzydziestomilionowa Polska nie może być uzależniona w swoim transporcie morskim od obcych. Państwo nasze powinno proporcjonalnie do swych potrzeb posiadać odpowiedni tonaż.

Zerwać powinniśmy z polityką uprzejmości tam, gdzie wchodzi w grę najżywoźniejsze interesy ekonomiczne kraju. Każde państwo, prowadzące handel zamorski, stara się przewozić swoje towary przede wszystkim na własnych statkach (np. Niemcy). Każde państwo, które posiada liczną,

jak my, emigrację — przewozi obywateli swoich na własnych okrętach.

Dla możliwie największego opanowania naszego handlu i przewozu własnych obywateli — dążyć musimy zdecydowanie do systematycznego wyeliminowania wpływu obcych przedsiębiorstw okrętowych, które poza bogaceniem się na nas — nic konkretnego nam w zamian za to nie dają.

W Polsce tylko polskie linie okrętowe mieć powinny największe uprzywilejowanie, ponieważ w ten sposób umożliwiamy wzrost naszego tonażu, a tem samem korzyści z żeglugi pozostawiamy w kraju, a nie w kieszeniach zagranicznych towarzystw okrętowych.

W miarę rozwoju Gdyni, a także i portu gdańskiego, (który się wciąż rozbudowywa), żegluga nasza powinna wzrastać. Statki polskie, a nie inne użyte być muszą do przewozu towarów z Polski i do Polski idących. O frachtach i pasażerach dla polskich okrętów decydować może tylko i wyłącznie Polska, czyli regulatorzy Jej życia gospodarczego. Obecne linie okrętowe mogą natomiast sprawować jedynie funkcje pomocnicze, inaczej mówiąc czasowo ślepe.

ANTYKWARIAT MORSKI
"SEDINA"
ul. Jagiellońska 91
70-436 Szczecin
tel. 091 4340214

Istnieje jednakże u nas w kraju zagadnienie, kto właściwie powinien wziąć inicjatywę dalszej rozbudowy floty handlowej. Początek dało, jak wiadomo Państwo. Nie kto inny, tylko Rząd, zapoczątkował naszą flotę handlową morską, tworząc państwowe przedsiębiorstwo żegluga pod firmą „Żegluga Polska”. Trudno wymagać więcej nawet od własnego rządu. Wszyscy, ci, którzy ze sceptycyzmem przyglądali się akcji wyzyskania skrawku polskiego dostępu do morza, celem stworzenia własnej niezależnej polityki morskiej Państwa, muszą stwierdzić, że w tej dziedzinie zrobiono niezmiernie wiele.

Natomiast dalsza rozbudowa portu i rozwoju żegluga morskiej należy teraz do sfer gospodarczych naszego kraju.

Jasną jest rzeczą, że nie odrazu da się przeprowadzić mobilizację odpowiedniego zainteresowania naszych kół gospodarczych do pracy na morzu. Zbyt bowiem jesteśmy jeszcze „lądowcami”, aby odrazu dostrzec te korzyści, jakie gospodarczo daje krajowi posiadanie własnego wybrzeża. Nie mniej jednakże pomogą nam tutaj liczby, które mówią same za siebie. W roku ubiegłym zgórą $\frac{1}{3}$ obrotów naszych z zagranicą przeszło drogą morską. Jest to tem ważniejsze, że mimo braku całkowitych warunków ku wyzyskaniu portów polskich (niedostateczna przepu-

szczalność Gdańska i częściowa dopiero przepuszczalność Gdyni), handel nasz wykazuje wybitne tendencje do kierowania się przez morze, jako naturalne, niezależne nasze wyjście na świat.

W naszym handlu zamorskim w przyszłości odgrywać będą rolę nie tylko artykuły masowe, jak: węgiel, rudy, zboże i nawozy, ale także i t. zw. artykuły drobnicowe, jak tkaniny, odzież, maszyny i ich części, towary kolonialne etc. i że dzięki temu ruch statków w portach naszych wzrastać będzie z roku na rok. Rzeczą zrozumiałą jest więc, że o wiele racjonalniejsze i korzystniejsze będzie dla naszego życia gospodarczego, jeśli handel polski odbywać się będzie za pośrednictwem własnych linii okrętowych, aniżeli miałby się on odbywać w zależności od linii obcych.

A musimy przecież mieć także na uwadze i ten fakt, że poza granicami kraju naszego żyje i pracuje przeszło siedem milionów Polaków.

Niepodobna wyobrazić sobie, abyśmy mogli nie współpracować z naszymi braćmi zza oceanu. Zarówno bowiem w interesie kraju, jak i naszego wychodźstwa ścisła wzajemna współpraca jest konieczna, przyczem współpraca ta polegać powinna na współdziałaniu przedewszystkiem ekonomicznem.

Znacznie większe rezultaty osiągniemy zarówno dla kraju, jak i dla osiadłego na poszczególnych terenach wychodźstwa, jeżeli jak najszybciej wysuwamy odpowiedni program gospodarczej współpracy, i jeżeli zamiast rozsiewania żywotnych, emigrujących sił Narodu po całym świecie — przeprowadzimy ostatecznie zasadę koncentracji wychodźstwa w warunkach możliwie najlepszych.

Wszystko to pociąga za sobą jednocześnie konieczność odpowiedniego przygotowania się na morzu. Polskie linie okrętowe łączyć powinny emigranta z krajem, ułatwiać mu łączność z krajem ojczystym, a także przewozić produkowane przez niego produkty do kraju, jak i zaopatrywać go w artykuły ojczystego pochodzenia.

Prace nasze w I kierunku jak największego wyzyskania dostępu do morza i rozbudowa stanu posiadania naszej floty handlowej muszą postępować obok siebie zarówno dla względów naszej ekspansji gospodarczej, jak i interesów emigracji polskiej.

To też uważa całe go społeczeństwo polskiego skutec się powinna na wielkim celu, jakim jest praca dla morza.

A więc na morze i za morze, Polacy!

Dr. W. ROSINSKI.

Z PODRÓŻY „ISKRY”

Poranek wstawał szary, mglisty i wietrzny. Zapowiadał się smutny, jesienny dzień. Niebawem jednak rzeźki wiatr jął czynić porządek w zwartych zastępach szarych chmur; tu i tam błysnęło błękitem jesiennie niebo, a po pewnym czasie ciepłe promienie słońca zalały morze i port Gdyni, złocąc siwe czubki fal, stojące w porcie okręty i gromadkę oczekujących na molo marynarzy.

— „Iskra” idzie! — rozległ się radosny okrzyk.

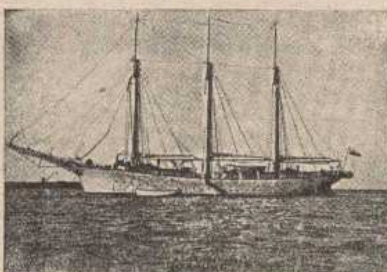
Nie omyliło się wprawne oko marynarskie. Już wynurzyły się z poza horyzontu polskiego morza koniuszki masztów, ubranych w białe żagle, wydęte wiatrem, już widać reje, dziobak, a wkrótce i cała „Iskra” ukazała się oczom oczekujących.

Oto szczęśliwy koniec podróży. „Iskra” staje spokojnie przy ścianie mola portu Gdyni, gdzie,

odpoczywając po przebytych trudach.

Lotem błyskawicy przeleciała po piaszczystym wybrzeżu wieść o przybyciu naszego dzielnego żaglowca. Głośnem echem odbiła się o mury miasta i dalej powędrowała... do kraju.

Pięć miesięcy minęło od dnia, w którym po tradycyjnem odprawieniu mszy świętej, śniadaniu na pokładzie okrętu oraz po serdecz-



O. R. P. „Iskra” żaglowiec szkolny polskiej marynarki wojennej.

nem pożegnaniu ze strony pozostających kolegów i zaproszonych gości, szkolny okręt wojenny „Iskra” rozwinął żagle i wyszedł w swą daleką i trudną podróż.

Postanowiono odwiedzić naszych rodaków za oceanem, mieszkających na ziemi amerykańskiej, którzy dotąd nigdy jeszcze żadnego z naszych okrętów wojennych u siebie nie widzieli.

★

O.R.P. „Iskra” jest to trzymasztowy szkuner żaglowy o wyporności 450 ton. Posiada on także motor, używany do przejść w kanałach, do wejścia i wyjścia z portów lub przy silnych prądach przeciwnych. Okręt ten przeznaczony jest wyłącznie do podróży szkolnych podchorążych ze Szkoły Marynarki Wojennej, znajdując się w Toruniu.

Załoga O.R.P. „Iskry” składa się z: 6 oficerów, w tej liczbie dowódca, 2 oficerów okrętowych,

2 oficerów kursowych ze Szkoły Podchorążych, prowadzących zajęcia szkolne z podchorążymi i 1 lekarz, oraz z 49 ludzi załogi, w której skład wchodzi 21 podchorążych z drugiego kursu Szkoły. Właściwą załogę okrętową stanowią podchorążowie. Podnoszą oni i zwijają żagle, manewrują niemi, robią różne obliczenia, potrzebne w żegludze morskiej, wreszcie utrzymują okręt w czystości. Poza nimi jest tylko kilku specjalistów marynarzy, kilku ordynansów — reszta zaś — to podoficerowie. Dowódcą okrętu jest kapitan Stefan De Walden.

Podróż ostatnia była już trzecią podróżą szkolną „Iskry”. W r. 1928 odbyła ona wyprawę do: Libawy na Łotwie, zatoki Tağalahti w Estonji, Hangö i Helsingforsu w Finlandji oraz Visby, stolicy wyspy Gotland. Celem drugiej podróży „Iskry” w 1929 roku były wyspy Kanaryjskie na oceanie Atlantycznym. W drodze powrotnej zawinęła ona na wyspy Azorskie, by wziąć na swój pokład zwłoki majora Idzikowskiego, który zginął tragicznie przy lądowaniu samolotu „Marszałek Piłsudski” na wyspie Graciosa, podczas przelotu przez Atlantyk.

W bieżącym roku „Iskra” zaprezentowała polską banderę wo-



Oficerowie O. R. P. „Iskra”. Pierwszy od lewej dowódca okrętu kpt. mar. S. De Walden.

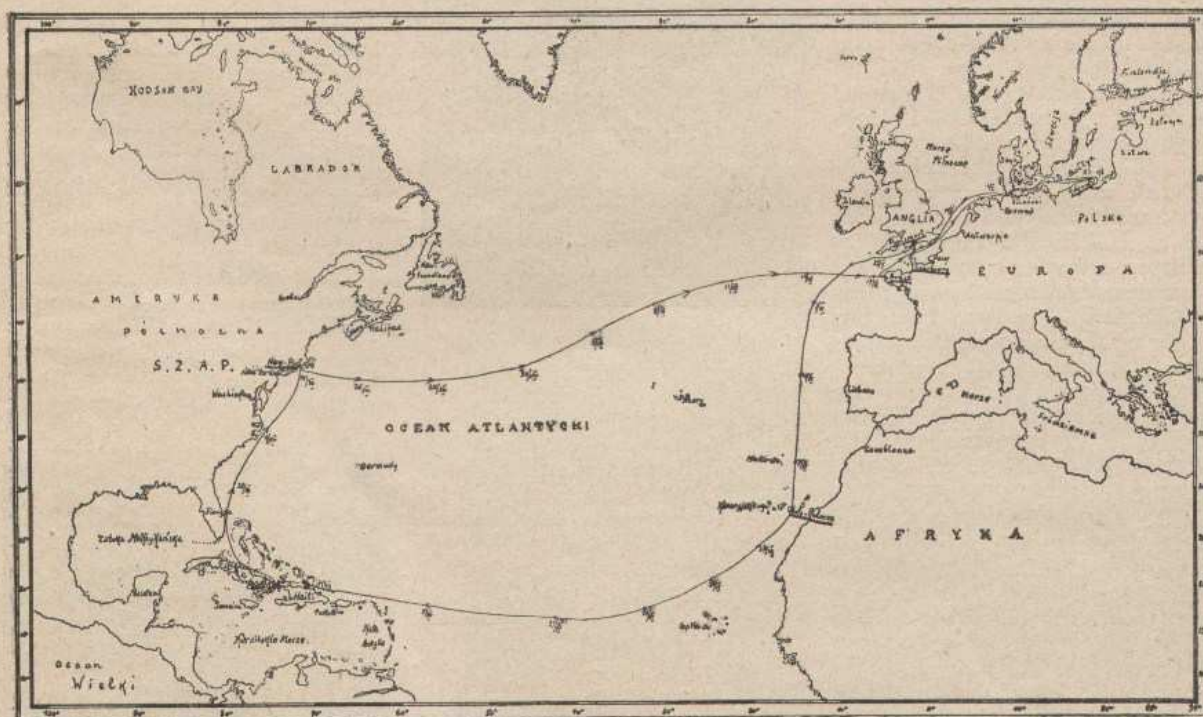
jenną w kraju, gdzie jej jeszcze nie było. To też podróż ta ma doniosłe znaczenie zarówno pod względem reprezentacyjnym, propagandowym i politycznym, jak i pod względem wyszkolenia naszych przyszłych oficerów Marynarki Wojennej.

Jest powszechnie wiadome, że najlepsze wyszkolenie marynarzy

osiąga się na okrętach żaglowych. Dają one, poza wyszkoleniem nawigacyjnym i astronomicznym, wyrobienie w uczestnikach podróży: siły, zmysłu orientacyjnego, energii, zabiegliwości i t. d. To też wszystkie państwa, posiadające marynarkę wojenną, używają okrętów żaglowych do szkolenia swych przyszłych oficerów.

Pozatem wizyta małego okrętu żaglowego, który przebywa samotnie wielkie przestrzenie morskie, imponuje prawdziwym marynarzom daleko więcej, niż nawet wizyta wielkich nowoczesnych okrętów wojennych. To też nawet tacy marynarze, jak Angli- cy, lub Amerykanie, uznając dzielność załogi, starają się przyjąć ją jak najlepiej i traktują całkowicie, jak członków wielkiej rodziny morskiej. Dowodem tego jest choćby owacyjne przyjęcie „Iskry” w Portsmouth i New-Port.

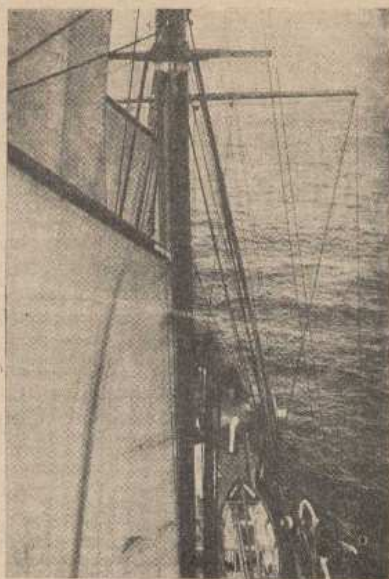
Dzienniki amerykańskie i francuskie, w opisach podróży „Iskry”, podnoszą z podziwem odwagę, wytrzymałość i wiedzę praktyczną naszych marynarzy. Nic w tem dziwnego, „Iskra” jest bowiem okręcikiem bardzo małym, a więc dużo trzeba umiejętności, by żeglować na niej po oceanach.



Wykres drogi, jaką przebyła „Iskra” pod czas tegorocznej swej podróży.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

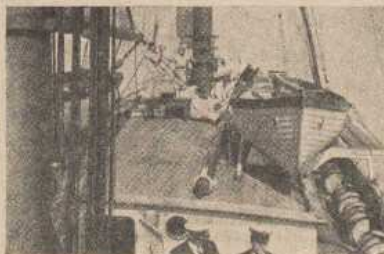




Widok z masztu na pokład „Iskry”.

Oto, jak opowiedział mi przebieg tej podróży jeden z jej uczestników:

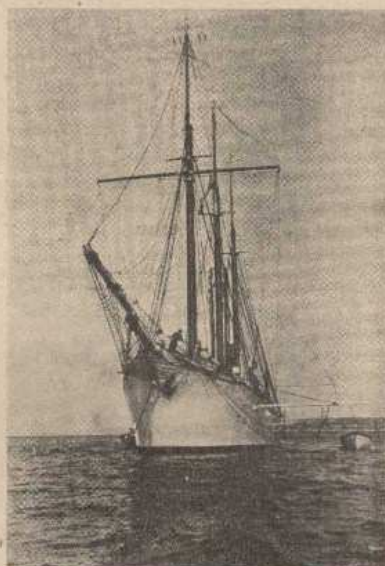
„Dnia 7-go maja r. b. po południu wyszliśmy z portu Gdynskiego i wzięliśmy kurs na zachód. Pogoda była narazie sprzyjająca. Rano, dnia 9-go maja „Iskra” przeszła w pobliżu wyspy Bornholm, a 11 maja przybyła do kanału Kilońskiego. Po wyjściu z kanału do morza Północnego zmagaliśmy się przez parę dni ze sztormową pogodą i przeciwnymi wiatrami, wreszcie dnia 17 maja pod wieczór zarzuciliśmy kotwicę w Cherbourg (Francja). Tu „Iskra” miała możność przywitania naszego nowego kontrtorpedowca O.R.P. „Wicher”, który odbywał ostatnie próby przed wyruszeniem do Gdyni. Przyjęto nas w Cherbourg bardzo gościnnie. Mieliliśmy dużo znajomych z marynarki francuskiej, którzy starali się, jak mogli, uprzyjemnić nam pobyt w ich ojczyźnie. Oficjalne wizyty, złożone przez dowódcę



Cwiczenia z astronomią.

„Iskry”, uzupełnienie zapasów prowiantu, słodkiej wody i t. p. potrwały do 22 maja, w którym to dniu „Iskra” odkotwiczyła z Cherbourg i wzięła kurs na Portsmouth (Anglia), dokąd po dwudniowej walce z przeciwnymi wiatrami, przyszła 24 maja, entuzjastycznie witana przez Anglików.

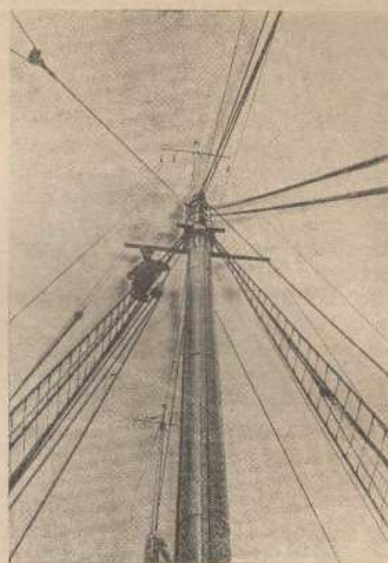
W Portsmouth na całej drodze z redy (gdzie „Iskra” stanęła po przyjeździe), aż do portu, wszędzie na lądzie, ustawione były specjalne warty honorowe. „Iskrę” po wprowadzeniu do portu — postawiono przy moście w miejscu, gdzie zwykle staje jacht króla angielskiego. Natychmiast został zainstalowany na niej telefon. Dowódca otrzymał (na czas postoju w Portsmouth) do własnej dyspozycji auto osobowe, oprócz tego przydzielono mu specjalnego oficera celem łatwiejszego porozumiewania się z miejscową władzą,



O.R.P. „Iskra” w zatoce Santiago de Cuba.

Kilka miejscowych klubów przysłało oficerom okrętowym zawiadomienia, że na czas postoju mianują ich swymi członkami honorowymi, a dla podchorążych i załogi zaproponowano bilety wolnego wstępu na koncerty w kasynie miejskim, jak również wydano wszystkim karty, upoważniające do darmowych przejazdów w autobusach i w tramwajach. Karty te, z napisem „Iskra”, zostały specjalnie wydrukowane.

Podchorążowie zwiedzali port, muzea i okręty angielskie, w tej liczbie i słynny okręt „Victory”,



Na wianac’.

który był okrętem flagowym admirała Nelsona w bitwie morskiej w roku 1805 pod Trafalgarem (przylątkiem u wejścia do morza Śródziemnego). W bitwie tej — jak wiadomo — admirał Nelson został zabity. Na pamiątkę tej sławnej bitwy i bohaterskiego admirała, flagowy jego okręt „Victory” jest starannie przez Anglików przechowywany.

Podobnie, jak w Cherbourg, dowódca „Iskry” składał wizyty oficjalne wszystkim miejscowym władzom i był rewizytowany przez wszystkich z admirałem Roger Keyes'em na czele. Admirał zwiedzał szczegółowo „Iskrę” przez czas dłuższy, na każdym kroku okazując swe żywe zainteresowanie.

Miła i serdeczna gościna, jakiej doznała „Iskra” w Portsmouth, trwała do 27 maja. W dniu tym z żalem pożegnaliśmy Portsmouth i wyruszyliśmy do następnego etapu podróży — Las Palmas, znaj-



Spokojne popołudnie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Siesta pod palmami w Santiago de Cuba

dujących się na wyspach Kanaaryjskich. Do portu tego wpłynęła „Iskra” 10 czerwca. Cała dwutygodniowa podróż miała przebieg pomyślny, wiatry sprzyjały, pogoda była spokojna.

W Las Palmas przyjęcie oficjalne władz miejscowych, dzięki wpływowi niemieckim, było dość powściągliwe, jedynie miejscowa ludność odniosła się do załogi „Iskry” bardzo serdecznie i nader przyjaźnie.

Po paru dniach postoju „Iskra” ruszyła w drogę przez ocean do Nowego Świata. Cała ta podróż, aż do wysp Antylskich, trwająca 30 dni, przeszła przy idealnie pięknej pogodzie i pomyślnych wiatrach. Wreszcie dnia 10 lipca zobaczyliśmy wyspę Haiti, a 14 lipca zarzuciliśmy kotwicę w zatoce Santiago de Cuba.

Na Kubie przyjęto „Iskrę” ogromnie serdecznie. Urządzono kilka wycieczek krajoznawczych (wspólnie z kadetami marynarki kubańskiej), zorganizowanych przez konsula francuskiego, który był proszony przez ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej w Waszyngtonie o objęcie opieki nad „Iskrą”.

Urządzano liczne przyjęcia oficjalne i prywatne, w mieście i na pokładzie „Iskry”.

Wreszcie dnia 21 lipca podziękowaliśmy za gościnne przyjęcie i wzięliśmy kurs do New - Port w Ameryce Północnej.

Przejsie to było dla „Iskry” bardzo pamiętne. Wogóle okolice wysp Antylskich są bardzo burzliwe, to też dnia 30 lipca spotkał „Iskrę” tornado^{*)}, który, pomimo pośpiesznego zwiłania, podarł w strzępy kilka żagli. Ten huraganowy wiatr trwał przeszło godzinę i jak raptownie się zaczął, tak się też skończył. „Egzamin” ten „Iskra” zdała jednak doskonale.

4 sierpnia „Iskra” przybyła do

^{*)} Tornado — przelotny huragan o wielkim napięciu.

New - Port (St. Zjeńdoczne), witana przez liczną kolonję polską. Przybyli tu Polacy ze wszystkich Stanów, pragnąc ujrzeć polski okręt wojenny i powitać w nim niejako część ziemi ojczystej. To też nie obeszło się bez łez i wzruszających scen. W mgnieniu oka cały pokład „Iskry” został zapelniony przez rodaków. Nikt nie chciał słyszeć o jakimkolwiek porządku, każdy śpieszył, aby przecisnąć się do dowódcy okrętu, by jak najprędzej uściskać mu dłoń. Entuzjazm był ogólny.



O. R. P. „Iskra” w Brest, w porcie handlowym.

W New - Port, podobnie jak w innych portach, dowódca „Iskry” składał wizyty oficjalne i przyjmował je u siebie. Przyjęcia prywatne w mieście i na okręcie na-



Wyjście „Iskry” z zatoki Santiago de Cuba.

stepowały po sobie wzajemnie. Podchorążowie zwiedzili w tym czasie Nowy York i okolice New Fortu, jak również niektóre urządzenia portu wojennego^{**)}.

Po dwutygodniowym pobycie w New Porcie, w atmosferze niekłamanej sympatii i prawdziwego podziwu dla okrętu i jego dzielnej załogi, zarówno ze strony Amerykanów, jak i miejscowych Polaków — „Iskra” wyruszyła w powrotną drogę.

Na czwarty dzień po wyjściu „Iskry” z New Portu, wpadliśmy w strefę cyklonu. Osiemnaście godzin wyczerpanej ofiarnej pracy oficerów i załogi, podczas których całe góry wody spadały na pokład „Iskry”, były świetną szkołą dla załogi żaglowca, zwłaszcza, że poza cyklonem mieliśmy jeszcze pożar, spowodowany dostaniem się wody do akumulatorów radiostacji. Ale wszystko zostało szczęśliwie przezwyciężone. Walkę z cyklonem wygraliśmy, przyczem, oprócz kilku podartych żagli, okręt nie poniósł żadnych większych uszkodzeń.

^{**)} New Port jest jedną z głównych baz marynarki amerykańskiej.



Przyjęcie załogi „Iskry” przez kolonję polską w New Bedford.

Po miesiącu zmagania się z oceanem, mając za sobą kilka sztormów i wspomniany cyklon, „Iskra” zawinęła do Brest (Francja), skąd po uzupełnieniu zapasów prowiantów i słodkiej wody,

przyjętych na pokład w ciągu paru dni, skierowała się do Gdyni. Znowu La Manche, kanał Kiloński, Bornholm i wreszcie po 5-miesięcznej podróży — ojczysty Hel,

a za nim Gdynia i prawdziwie zasłużony odpoczynek.

Podróż trwała 116 dni, podczas których „Iskra” przebyła 12.300 mil. (24.000 klm.).

OLGIERD ŻUKOWSKI.

W NOC WIGILIJNĄ

Nowela

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Czarująca noc tropikalna spadała na Batawję; dysząca orzeźwiający chłodem, dzięki powiewowi ciągnącemu od morza, zdała się być szczęściem po znojnym, upalnym dniu. Miljardy gwiazd zapłonęły na nieboskłonie, a okrągły pełny księżyc rozlewał hojnie srebrzystą poświatę z wysokości ciemnej jedwabistej kopuły, płynąc wolno, melancholijnie.

W tę cudną noc, w Wigilię Bożego Narodzenia, szalupa z kliperu „Zabijaka”, stojącego na redzie przystani, która przytykała do dolnej części miasta, oczekiwała oficerów, bawiących na wybrzeżu.

Ta dolna „pracowita” część miasta ze sklepami, składami, biurami, — stłoczonymi, nędznymi domkami, zamieszkała przez tuziemców — Malajczyków i Metyśów, oraz napływowych Chińczyków — rozpościerała się nad samym morzem, obfitującym w rekiny i kajmany, w niezdrowej błotnistej miejscowości. Prawdziwi zaś gospodarze i władcy wyspy Jawy — Holendrzy, mieszkali na wzgórzu, w europejskiej Batawji, pięknym czystym mieście o zbyt kochanych domach, willach i hotelach, tonących w gęstej zieleni ogrodów i parków.

Z brzaskiem dnia rozpoczynano wędrówkę do malajskiej dzielnicy, by o godzinie dziesiątej powrócić do swych chłodnych domostw. Piekielny upał nie pozwalał na dłuższe zajęcia; nadchodził czas odpoczynku, trwający do zachodu słońca; wówczas ruch budził się nanowo i trwał do późnego wieczora.

Sumne i barwne życie dnia ucichło w malajskiej dzielnicy. Pogasyły ognie w mizernych domkach i opustoszały wąskie błotniste, poprzecinane niebezpiecznymi kanałami, ulice „pracowitego” miasta. Nie widać było nawet w przystani malajskich czarodziejek, przyodzianych bardzo skąpo, kuszących dość swobodnymi pantominami, pachnących wstrętne kokosowym olejem, którym

smarują niemal całe ciało, — chętnie rozweselających życie marynarzy wszelkich ras i narodowości.

Pusto było wszędzie. Zrzadka zamigotała wielka papierowa latarnia spóźnionego Chińczyka — tego Żyda Wschodu — wracającego z górnego miasta barbarzyńców na odpoczynek do domu. Gdzieś na redzie, wybiła jedenasta godzina. W przystani panowała dokoła martwa cisza z jednostajnym tylko szeptem morskiego przypływu, który miękko liżał brudny piasek wybrzeża. Czasem tylko tę uroczystą, pełną niewysłowionej tajemniczości, ciszę tropikalnej nocy zakłócił plusk krokodyla, który po twardym dziennym śnie na mieliznach pod prostopadłymi promieniami słońca, zabawiał się teraz, łowiąc zdobycz.

I znów trwała cisza.

Marynarze z „Zabijaki”, wiosłarze szalupy, wyczekiwali przybycia oficerów. Światło księżyca padało na ich białe koszule, za-

glądając ciekawie do oczu. Kilku spało słodko. Młody czarniawy marynarz siedział zamyślony i pytając spoglądał to w górę ku migającym gwiazdom, to na mieniący się, przelewający jak rtec w świetle księżyca — pas morza i widać było, że oddał się, całkowicie marzeniu. W chwilach, gdy słychać było plusk — wzdrygał się i lekko odwracał ku towarzyszom. Sześciu czy siedmiu ich siedziało na burcie i wiodło rozmowę, cicho, prawie szeptem, jakby się bali naruszyć ciszę tej czarującej nocy, naruszyć jej trwożną tajemniczość. Ostry zapach machorki przyjemnie drażnił powonienie gwarzących wiosłarzy.

Prócz tej jednej, nie było dokoła żadnej innej szalupy.

Marynarze wspominali swój kraj, święta w rodzinnym kole, wyrażali życzenie jak najszybszego powrotu do domowych pieleszy, szczególnie ci, którzy mieli widoki na przejście do rezerwy, lub na bezterminowy urlop. Po trzech latach włóczęgi po „obcych” i „gorących” krajach mogli zatęsknić do swoich.

I, nie bacząc na to, że obchodzono się z nimi dobrze, karmiono dobrze (choć niejednokrotnie przejmowała ich trwoga przed niebezpieczeństwem), każdego marynarza coś ciągnęło tam, na daleką północ, do wioski rodzinnej, do pochylonej ze starości chałupy, do sosen, świerków, śniegu i mrozów, do biedy i niedostatku.

Umilkli. Przez kilkanaście minut nikt nie wyrzekł słowa.

— Spójrz... gwiazda spadła... o, i jeszcze... I doład one padają, bracia? — zapytał cicho czarniawy marynarzyk.

— Wiadomo, do oceanu. Dokądby zaś miała upaść?... — odrzekł zdrowy, rosły marynarz przekonującym tonem.

— A jeżeli na ziemię?

— Niewolno jej. Rozwaliłaby całą. Dla tej to przyczyny Bóg rzuca gwiazdę do morza... Tutaj, powiada, twoje miejsce..

Marynarzyk, niezadowolony z



Zrzadka zamigotała wielka papierowa latarnia spóźnionego Chińczyka...



Patrzajno, brachu, co za kanalja...

tego wyjaśnienia, znowu zaczął patrzeć w niebo.

Antoni zaś ciągnął dalej przyjemnym głębokim basem:

— Bóg tak karze grzeszną gwiazdę. Bo to gwiazdy buntują się także. A szczególnie dużo pada ich tej nocy...

— A to z jakiej racji?

— A z takiej, bracie, że tej nocy sprawiają się, jak należy, bo nocy tej narodził się Zbawiciel... Wielka to noc... Rozum nasz tego nie pojmie... A gdy pomyślisz, bracie, że ON narodził się w biedzie, cierpiął za podłych ludzi i za nich zawisnął na krzyżu — to naszego, bratku, cierpienia nie można porównać z Jego... I jeśli kto tej nocy ukrzywdziłby choćby dzieciątko, srodze za to odpokutuje. Mówił to pewien starsuszek — dobry — pobożny. — W książkach — powiadał — dużo o tem piszą...

— Patrzajno, brachu, co za kanalja. A jak mąci wodę. — Przerwał ktoś, usłyszawszy plusk.

— Może krokodyl...

— Któżby inny... O, widzisz, wystawił łeb z wody.

Wszyscy wyteżyli wzrok w jednym kierunku. Po oświetlonym paśmie wody sunęła czarna, wstrętna paszcza kajmana, płynącego ku brzegowi opodal szalupy.

— Licho wie ile potworów w tych morzach... i krokodyle i rekiny. Powiadają na brzegu, że w lasach są i tygrysy. A jednak

że zabawili się nasi oficerowie. Wkrótce już północ będzie. A ty, Hryciu, czemuś tak wybałuszył ślepią na gwiazdy? Ciekawi cię co tam, he? Nie dla nas to, bracie, nie nam jest pisać nie sięgać aż tam rozumem... — zagadywał do marynarzyka, krępy, rosty Antoni.

W tej chwili powietrze rozdarł krzyk trwożny, żałosny.

Marynarze umilkli nagle. Ktoś zaszeptał:

— Toć to dziecko beczy...

— I to może być... Gdzieś w pobliżu. Ale zanosi

się biedaczek... Zabłądził, czy co... — Ktoś chyba powinien być przy nim...

Żałosny bezradny płacz nie ustawał.

— Poszedłby kto zobaczyć... — zauważył rosty marynarz, nie ruszając się jednak z miejsca.

— Dokąd pójść? Wróć jeszcze oficerzy, a tu niema wiosłarza — surowo przemówił podoficer, najstarszy rangą na szalupie.

— I to prawda — dorzucił rosty.

— Ale co znowu? Nie pomóc dziecku w taką noc? — obruszył się Antoni. — A jeśli ono samo, bez pomocy? To coś... tego... niesprawiedliwie...

— Panie podoficerze. Skoczę na moment tylko okiem rzucić — napraszał się wzburzony marynarzyk.

— No, suszaj. Pamiętaj mi tylko, Hryć, nie zabłądź...

— I ja z nim, panie podoficerze — zaproponował Antoni.

Obaj marynarze, wykoczywszy z szalupy, biegiem ruszyli w kierunku płaczu dziecka.

Wkrótce spostrzegli malutkiego czarnego chłopaczka w jednej koszulinie, zapadającego się w lepki, błotnisty piasek. Dokoła nie było żywej duszy.

Zdumieni marynarze zamienili spojrzenia.

— Co za potwory, bezduszne bałwany... Rzucili dziecko...

— To nie jest takie proste, bracie Hryciu. Chcieli zgłodzić dzieciątko. Tu go pozariłby krokodyl. Popatrz, już płynie. Poczul, bestja...

Antoni wziął dziecko na ręce.

— Cóż z niem teraz zrobimy?

— Co zrobimy... Weźmiemy na szalupę. Tam się zobaczy... No, smarkaczu, nie rycz, — łaskawie przemówił Antoni, przyciskając dziecko do piersi. — Sam Bóg cię uratował.

Kiedy zjawili się po kilku minutach na szalupie z płaczącym dzieckiem na rękach i opowiedzieli, jak je znaleźli — zapanało powszechne oburzenie i zdziwienie.

Podoficer nie wiedział, co ma począć z tym fantem.

— Pociągcie go przyniesli? — nieswojo, choć ostro, przemówił. Pociągcie przyniesli...

— Tybys też przyniósł — miękko i wesoło odrzekł Antoni. — Chłopcy, nie macie tam który chleba? Może on głodny?

Wszyscy marynarze ze współczuciem spoglądali na chłopczy-



Wkrótce spostrzegli malutkiego czarnego chłopaczka w jednej koszulinie...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



nę. U któregoś w kieszeni znalazł się kawałek chleba i Antoni wpakował go dziecku do ust. Ten chciwie począł jeść.

— Ot, widzicie, głodny nieboraczek. Co za lotry są ludzie.

— Nie zdaje mi się, żeby nas pochwalili za tego chłopca. Znalazł też pasażera — mruknął niezadowolony podoficer.

— Zobaczmy, — spokojnie odparł Antoni, — może i pochwalą...

Otulony skrawkiem żagla dzieciak zasnął wkrótce na ręku Antoniego, którego brzydka, blada twarz jaśniała radością.

Wkrótce przybyli oficerowie. Weseli i zlekka podpici zajęli miejsca w szalupie.

— Odbijaj!

— Panie poruczniku — przemówił podoficer — melduję po-

stuszenie, że na szalupę został przyjęty z brzegu pasażer.

— Co za pasażer?

— Chłopak malajski... Czekam rozkazu, panie poruczniku.

— Co za chłopiec? Gdzież on jest?

— A tam, śpi pod ławką Antoniego, panie poruczniku. — i podoficer opowiedział krótko całą historję.

— No cóż... niech jedzie. Fok i grot podnieść. Zakomenderował porucznik.

Spełniono rozkaz i szalupa szparko ruszyła w pół wiatru w kierunku klipra.

Antoni ułożył podrzutka na swej koi i nie spał do rana; co chwila podchodził do malca, aby upewnić się, czy dobrze śpi.

Nazajutrz zameldowano o zdarzeniu kapitanowi, który pozwolił

zatrzymać małego na statku do chwili odjazdu, dając jednocześnie znać o nim gubernatorowi.

Tydzień cały przebywał chłopak na statku, piastowany przez Antoniego z troskliwością matki. Sprawiono mu ubranko i buciki. A kiedy w przeddzień odjazdu przybył policjant, aby zabrać go do przytułku, bosman za pośrednictwem starszego oficera poprosił kapitana o pozostawienie dziecka na statku.

Kapitan nie zgodził się.

Często wspominał później Antoni noc wigilijną, i małego, niemal cudownie wyratowanego chłopczyka, który zdążył w ciągu tak krótkiego czasu zdobyć serce marynarza.

K. M. STANIUKOWICZ.

(Wolny przekład z rosyjskiego).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

UROCZYSTY OBCHÓD DZIESIĘCIOLECIA PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

Dnia 8 grudnia r. b. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła potrójną uroczystość: poświęcenie nowego gmachu szkolnego, poświęcenie nowego sztandaru szkolnego, ofiarowanego przez władze miejskie m. Tczewa, gdzie szkoła przez lat dziesięć się mieściła i dziesięciolecie swego istnienia.

Uroczystość rozpoczęła Msza Św., celebrowana przez J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego z Pelplina w asyście dwóch księży, w nowej wspaniale prezentującej się, mimo niezakończenia jeszcze wszystkich robót budowlanych, auli szkolnej. Na Mszy Św. zgromadzili się licznie zaproszeni goście, przedstawiciele władz z wiceministrem Przemysłu i Handlu p. Józefem Koźuchowskim na czele, społeczeństwa i t. p. Wzdłuż ścian sali stały granatowe szeregi uczniów Szkoły. Honory domu czynili członkowie ciała pedagogicznego Szkoły z dyrektorem Komandorem A. Mohuczym i Inspektorem Kańskim na czele. Obecni na uroczystości byli m. inn. p. p.: Dr. Feliks Hilchen — Dyrektor Departamentu Morskiego Min. Przem. i Handlu, Feliks Rostkowski — Naczelnik Wydziału Żeglugowego M. P. i H., Kmdr. Józef Poznański — Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Komandor Józef Unrug — Dowódca Floty, Julian Rummel — Dyrektor P. P. „Żegluga Polska”, inż. Napoleon Korzón — Dyrektor „Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego” i inni.

Podczas Mszy Św. przygrywała orkiestra Marynarki Wojennej.

Po nabożeństwie J. E. Ks. Biskup Okoniewski dokonał poświęcenia nowego sztandaru.

Następnie sztandar ten wręczyła p. Wiceministrowi Koźuchowskiemu delegacja władz miejskich m. Tczewa z p. Hemplem na czele, który wygłosił przy tem krótkie przemówienie, dając wyraz szczeremu żalowi, z jakim miasto

Tczew żegna jedyną w Polsce Szkołę Morską, którą przez tak długi czas w swoich murach gościło.

Z kolei przemówił p. Wiceminister Koźuchowski, charakteryzując pokrótce dotychczasowe prace Szkoły i zasługi jej nad wychowaniem pierwszego polskiego pokolenia marynarzy, poczem udekorował sztandar złotym krzyżem zasługi za zasługi, położone zarówno przez Szkołę, jak i przez jej wychowanków dla rozwoju polskiej żeglugi morskiej i wręczył sztandar Dyrektorowi Szkoły Kmdr. Mohuczemu, który przemówił zwięźle do personelu nauczycielskiego i uczniów, wskazując na znaczenie tego symbolicznego aktu i wzywając do wiernej służby pod znakiem Orła Białego. Sztandar przejął poczet honorowy uczniów Szkoły.

Cykl przemówień rozpoczął podniosłem przemówieniem J. E. Ks. Biskup Okoniewski.

Następnie przemówienia gratulacyjne wygłosili kolejno p. p.: Radca Piotrowski w imieniu Pana Ministra Oświaty, Radca Lalicki w imieniu Min. Stasburgera, Generalnego Komisarza R. P. w Gdańsku, Starosta Grodzki płk. Pożerski w imieniu Wojewody Pomorskiego, Starosta Morski Henszel w imieniu władz i ludności powiatu morskiego, Komandor J. Unrug w imieniu Marynarki Wojennej, Gen. M. Zaruski w imieniu Komitetu Floty Narodowej, wręczając jednocześnie Dyrektorowi Szkoły piękny model starego polskiego okrętu wojennego, ufundowany przez personel urzędniczy Komitetu Floty Narodowej, red. H. Tetzlaff w imieniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych, Dyr. Rummel w imieniu Związku Armatorów Polskich, zawiadamiając, że Związek Armatorów z okazji dziesięciolecia istnienia Szkoły ufundował jedno stypendjum dla jej uczniów, Kapitan Ryncki w imieniu

Związku Kapitanów polskich statków handlowych, podnosząc w przemówieniu swoim wysokie kwalifikacje zawodowe, jakie cechują dotychczasowych wychowanków Szkoły. Po tem przemówieniu obecni zgłoszali serdeczną owację kpt. Rynckiemu, seniorowi polskich marynarzy, który w roku ubiegłym obchodził 50-lecie swej pracy na morzu i do dziś dowodzi statkiem „Wilno”.

Ostatnie przemówienie wygłosił w słowach szczerych i porywających za serce w imieniu absolwentów Szkoły p. Władysław Milewski, pierwszy mechanik statku „Kraków”, podnosząc historyczne zasługi, jakie położył dla polskiego morza b. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski i wznosząc okrzyk na jego cześć, podchwycony gorąco przez obecnych.

Wreszcie prelekcję o dziejach Szkoły wygłosił prof. Dr. Aleksy Majewski.

Następnie odbyła się na dziedzińcu szkolnym defilada hufca szkolnego oraz kilkudziesięciu b. wychowanków Szkoły, którzy zgromadzili się na uroczystości. Na zaimprovizowanej trybunie stanęli przedstawiciele władz z p. Wiceministrem Koźuchowskim na czele, dokoła ugrupowali się obecni na uroczystości, poczem przy dźwiękach marsza przedfilowali najpierw dawni wychowankowie Szkoły, następnie hufiec szkolny ze sztandarem, budząc wśród obecnych szczerą aplauz swą postawą.

Kompleks gmachów Szkoły Morskiej w Gdyni przedstawia się naprawdę imponująco. Wzniesione z szarej cegły, pociągają oko zarówno swą elewacją, jak i smakiem wewnętrznego urządzenia.

Uroczystość święta Szkoły wypadła jednym słowem imponująco. Szkoda tylko, że nie zostały odczytane na obchodzie, depesze gratulacyjne, które w pokaznej ilości nadeszły do Szkoły.

H. T.

MARYNARKA WOJENNA

ANALOGJE I PRZECIWIENSTWA II.

Dnia 1 marca 1872 niemieckie ministerstwo marynarki otrzymuje nazwę cesarskiej admiralicji. Bandera pruska zostaje zamieniona na starem godłem krzyżaków — czarnym krzyżem na białym polu. Specjalny dekret jednoczy w osobie szefa admiralicji dowództwo i administrację floty. Szefem tym zostaje generał piechoty von Stosch, w roku 1875 mianowany admirałem. Jak widać dla dobra sprawy poświęcano nawet przepisy i tradycje.

Osobistość Stoscha nasuwa szereg ciekawych objękcji. Był to człowiek twardy i gwałtowny. Oficerowie marynarki śmieli się czasem z jego ekscentrycznych wystąpień i gwałtownych wybuchów. Ale w potoku wymyślań i inwektyw znajdowano zwykle sedno prawdy. Generał — admirał, sprawy morskie ujmował wprawdzie po lądowemu i poddawał się wpływowi oficerów sztabu armii, ale wyprzedzał w każdym razie swemi poglądami całe pokolenie i w doniosłość idei morskiej wierzył niezłomnie. Wszędzie, gdzie chodziło o potęgę morską Niemiec, Stosch wykazywał wiele energii, interesował się przemysłem i handlem morskim, nawiązywał do tradycji dawnej Hanzy, rozpoczął budowę większych jednostek w kraju, udoskonalił szkolnictwo, stworzył sztab morski...

„Dzięki rozbudowie floty i wzrostowi potęgi Niemiec, ludność zwiększyła się nagle o kilka milionów. Albowiem poczuł się Niemcami wszyscy ci, których dotąd tylko luźne nici łączyły z matczyzną”.

Ale właściwe wykorzystanie bogactw morskich i owdziękanie morzem nie przyświecało jeszcze Stoschowi, jako cel ostateczny. Dawny generał operował wciąż kategoriami lądowymi, uważając flotę za organ pomocniczy armii. „Ten cel i środki, do niego prowadzące, — pisze von Mantey, — są do dziś dnia obce większości narodu niemieckiego”.

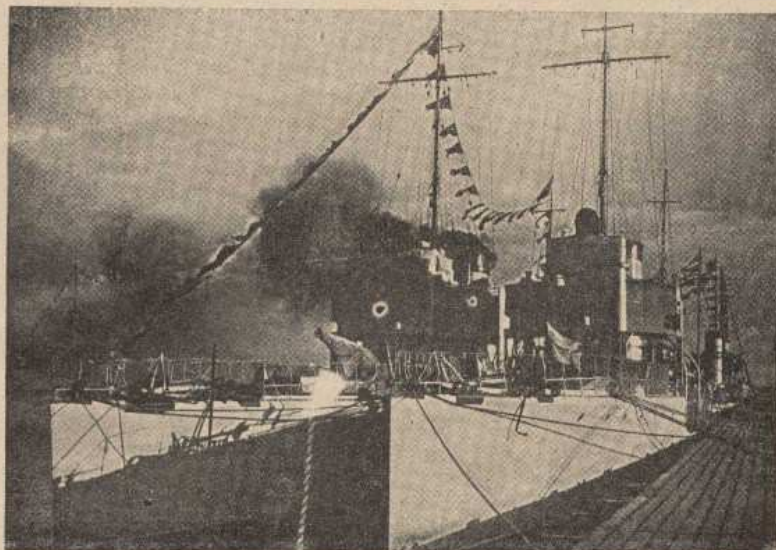
Nie wstydzimy się więc zabardzo naszej ignoracji morskiej, a raczej

pracujmy, aby uświadomić społeczeństwo polskie w tym kierunku. Nie jesteśmy znów tak bardzo w tyle, skoro sam niemiecki admirał przyznaje, iż jego ziomkowie dalecy są dziś jeszcze od zrozumienia doniosłości władania morzem. A że ten, czy ów rosyjski pułkownik liczył się łodzi podwodnych... w bagnietach, to oczywiście powód do śmiechu, ale także do... uświadamiania. W Rosji nikt o uświadamianie to nie dbał, oficerowie marynarki stanowili zbyt odrębną kastę (oczywiście znacznie przewyższającą poziomem inteligencji kolegów armii lądowej, i stąd wynikała pewnego rodzaju animozja, bardzo niepożądana między obydwojma organami siły zbrojnej. Animozja taka, związana z fałszywym pojęciem o „esprit de corps”, w dzisiejszych czasach może być tylko zgubna dla całokształtu spraw, z obroną państwa związanych).

W r. 1876 w służbie niemieckiej jest 25 okrętów większych z 6850 ludźmi załogi. Nadto kilkanaście jednostek jest w rezerwie, w podróżach naukowych (czy tylko? — Niemcy doskonale umieli łączyć

naukę z... wiedzą i wywiadem woj-skowym), szkolnych i t. d. W roku 1877 książę Henryk Pruski zostaje zaokrętowany w charakterze aspiranta na żaglowiec „Niobe”. Pojawiają się pierwsze torpedowce. Okręty, stacjonowane zagranicą, mają kilkakrotnie okazję interwenjowania w obronie poddanych, czy interesów niemieckich. Gdyby nie one, o żadnym zakładaniu kolonii, czy faktoryj nie byłoby mowy. Albowiem, pominiąc wrodzoną niechęć tubylców, inne państwa, a między nimi głównie Wielka Brytania, czyniły, co mogły, aby nie dopuścić Niemców do stworzenia dominium kolonialnego. Gdyby nie działa różnych „Gazel”, „Hert”, „Ariadn”, „Greifów”, „Mew”, „Panter” i „Hyjen”, żadne z zapoczątkowanych zamorskich osiedli nie ostałoby się w ręku Niemców.

W roku 1883 szefem admiralicji zostaje inny generał — von Capri. Doskonali sztabowiec, zdolny oficer bojowy, a przede wszystkim wytrawny polityk. W jego ręku marynarka staje się narzędziem polityczno-militarnym. Przewidując niechybnie wojnę na dwa



Polskie torpedowce.

fronty (z Rosją i Francją) — światły ten człowiek pracuje w kierunku zabezpieczenia Niemiec od smutnych ewentualności zaskoczenia. On to — generał lądowy — dowodzi, że eskadry krążowników, przebywające za granicą i flotyle torpedowców, broniące wybrzeży, będą bezsilne, o ile za nimi nie staną potężne okręty pancerne. Oto, co w memorjale swoim, złożonym cesarzowi, pisze von Caprivi:

„Marynarka, która swój punkt ciężkości umieszcza na lądzie lub w bliskości lądu, nie zasługuje na miano marynarki. Morze przestało dzielić narody i kraj, który chce utrzymać swe światowe znaczenie, musi interesować się morzem. Jeżeli bandera niemiecka nie potrafi sama utrzymać się na oceanach i wzbudzić szacunek świata, to nie potrafi ona także posiadać pewnych i gotowych na wszystko sojuszników. **Obrona wybrzeży nie może się obyć bez okrętów linjowych.** Torpedowiec i jednostki lekkie nie podołają jej. **A prócz tego, jedynym i najlepszym sposobem obrony wybrzeży jest zawsze bitwa na morzu i unicestwienie przeciwnika...**”

Któryż admirał — marynarz mógłby się wyrazić inaczej?...

To też w roku 1888, w chwili ustąpienia Caprivięgo, którego zastąpił admirał von Monts, stan floty niemieckiej przedstawiał się jak następuje: pancerników 13, fregat pancernych 8, monitorów i kanonierek 27, korwet 10, krążowników 5, okrętów lekkich 11, okrętów szkolnych 10, torpedowców 17 i okrętów pomocniczych 19. Personel: 534 oficerów i 15.480 szeregowych.

Oto bilans pierwszych lat czterdziestu.

★

W latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia, pływające po egzotycznych wodach, okręty wojenne, miały wielokrotnie okazję do zawierania umów z różnymi królikami, czy kacykami, do zajmowania terytoriów, czy deklarowania protektoratów. Ale naród niemiecki daleki był od zrozumienia doniosłości kwestyj kolonialnych, albowiem jeszcze w roku 1880 Reichstag odrzuca projekt gwarancji dla faktoryj niemieckich na Samoa. Wówczas kolonisci, mając po cichu zapewnione poparcie floty rozpoczęli akcję na własną rękę. W ten sposób po-

wstaje powoli niemieckie dominium kolonialne.

I tak kapitan Deinhard na „Bismarcku” zdobywa Samoa, kapitan Hoffman na „Möwe” zajmuje Togo, a potem Kamerun, przy czym kanonierka angielska „Filt” spóźnia się o trzy dni... „Elisabeth” i „Leipzig” ogłaszają posiadłości kolonisty Lüderitza w Północno-Zachodniej Afryce, za własność państwa. Następują nowe zdobycze i „protektoraty” w Australji, Afryce, Azji. W roku 1885 terytoria kolonialne Niemiec przewyższają kilkakrotnie powierzchnię metropolji.

W roku 189 umiera adm. von Monts i admiralicja znów zostaje podzielona na dwa organy: dowództwo pod kierownictwem admirała i ministerstwo pod kierownictwem stanu. Podział ten trwa do r. 1918 i jest zdaniem von Manteya jedną z przyczyn niepowodzenia w wojnie światowej. Albowiem dla stworzenia potęgi morskiej potrzeba było przede wszystkim jednolitej władzy.

Ale hasło nadane jest jedno: przyszłość Niemiec leży na wodzie. Mimo protestów i zbrojeń angielskich, rosyjskich, francuskich, mimo całego szeregu trudności politycznych i finansowych — budowa floty trwa programowo i niezmordowanie.

W styczniu 1892 roku szef sztabu floty bałtyckiej, kapitan von Tirpitz, przedkłada cesarzowi memorjał o „Nowej organizacji floty pancerniej Niemiec”. Memorjał ten stał się podstawą dalszej taktyki, stworzył dotkrynę morską i był przyczyną planowej i usilnej rozbudowy floty.

Idąc w ślad za jej rozwojem, można dostrzec jak marynarka niemiecka oderwała się od pojęcia „obrony wybrzeży”, jak wytepiła w sobie „defensywne, a zatem i defetystyczne tendencje”, jak zamiast tworzyć męczenników, tworzyła zwycięzców, jak jedynym jej zadaniem stawała się bitwa morska i unicestwienie przeciwnika.

A przecież szanse pobicia choćby samej tylko floty angielskiej były wówczas dla Niemiec tak samo znikome, jak dla nas dzisiaj pobicie floty niemieckiej.

W r. 1897 następuje okupacja Kiao-Czao, a jednocześnie Tirpitz zostaje mianowany ministrem marynarki. Godność tę piastuje przez lat 19, co jest swego rodzaju rekordem. Ale tylko w ten sposób

można zapewnić ciągłość pracy, ciągłość idei i owocny rezultat.

Pierwszym czynem Tirpitz'a było zażądanie zwiększenia budżetu morskiego, obracającego się dotychczas w ramach 90 milionów. Trzeba było wyrwać naród niemiecki z „sentymalizmu morskiego” i postawić w obliczu „prawdy morskiej”.

6 października kanclerz Hohenlohe i rada ministrów akceptują projekt ustawy o „utworzeniu floty”. Projekt ten zyskuje aprobatę w Reichstagu. Nic dziwnego — przemawiają bowiem za nim wszyscy mężowie stanu, ministrowie i większość deputowanych. Tak umiejętnie Tirpitz przygotował grunt.

„Czasy się skończyły, — mówi minister spraw zagranicznych Bülow, — kiedy Niemiec oddawał ziemię jednemu sąsiadowi, wodę drugiemu, a sobie zostawiał tylko niebo”. A Tirpitz dodaje: „Jeżeli zdecydujemy się na ten projekt, najsilniejsze państwo morskie namyśli się trzykrotnie, zanim ośmieli się nas zaczepić”.

Uchwała przewidywała następujący skład floty: 19 pancerników jowvch, 8 pancerników brzegowych, 12 wielkich krążowników i 30 małych krążowników. Do tego dochodzi odpowiednia ilość torpedowców i okrętów pomocniczych. Budżet miał wynosić 409 milionów marek i zwiększał się o 5 milionów rocznie.

„Kwestia żywotna dla cesarstwa jest bezpieczeństwo rozwoju ekonomicznego, w szczególności zaś światowego handlu. Aby to osiągnąć musimy być dość silni nie tylko na lądzie, ale i na morzu”. — brzmi motyw projektu ustawy z roku 1900, żądającego już 38 pancerników i 14 wielkich krążowników. I ten projekt przechodzi przez Reichstag, przeciw głosom socjał-demokratów, Hanowerczyków i oczywiście — Polaków.

Reszta jest wiadoma: szalony rozwój floty, budowa i rozszerzenie kanału Kilońskiego, własne wzniesienie stoczni, szybki rozkwit kolonii i handlu zamorskiego, wzrost dobrobytu, rozwój przemysłu, mocarstwowe znaczenie Niemiec. Sytuacja ta poprawia się jeszcze po przegranej wojnie rosyko-japońskiej, kiedy to Rosja, tracąc flotę, traci wiele ze swego mocarstwowego znaczenia. Niemcy stają się wówczas trzecim mocarstwem świata. Personel floty liczy w roku 1906 prawie 40.000 ludzi, w roku 1908 z górą 50.000, w roku 1912 — 73.000.

W chwili wybuchu wojny Niemcy są na drugim miejscu wśród potęg świata. Flota ich, prócz jednostek, znajdujących się w budowie, liczy: 47 pancerników, 13 wielkich krążowników, 28 małych krążowników, 8 krążowników minowych, 88 wielkich torpedowców, 40 małych torpedowców, 4 okręty szkolne, 30 łodzi podwodnych, 45 trawlerów i kilkadziesiąt okrętów pomocniczych, kanonierek, awizo i t. p. Personel wynosi zgóra 100.000 ludzi.

Oto, co potrafiła stworzyć silna wola kilku świadomych celu jednostek, za którymi poszedł dopiero cały, stosunkowo dla sprawy obojętny, naród niemiecki.

A teraz — powie czytelnik, — na co to wszystko się zdało? Przecież Niemcy i tak zostali pobici, a ich zbrojenia morskie stały się tylko zarzewiem wojny. Przepraszam, — odpowie na to każdy przeciętny znawca spraw morskich. — Tu tkwi głębokie nieporozumienie.

Niemcy wywołały wojnę nie flotą, a polityką agresywną, prowadzoną przez genialnego megalomana, któremu się przyśniło, że będzie imperatorem świata. Zgubiła ich agresywna polityka, a nie chęć zabezpieczenia wolności morskiej. Wojnę przegrała nie flota niemiecka, nie armia nawet a niemiecka dyplomacja.

Flota niemiecka pozostała niezwyciężona. Falklandy to był zewnętrzny teatr operacyjny. Doggerbank — to epizod. Ale Jutland — największa z bitew morskich świata, był bezwarunkowo zwycięstwem niemieckim, powiedzmy taktycznym, ale bądź co bądź zwycięstwem. Dumny Albion musiał się ugiąć przed banderą czarnego krzyża.

Gdyby nie owo katastrofalne rozdwojenie władzy i chęć Wilhelma II dowodzenia całością sił zbrojnych, gdyby nie stałe krępowanie dowodzących marynarzy przez kanclerza i innych polity-

ków, historia wojny mogłaby pójść zupełnie innymi drogami.

Na jesieni 1914 roku flota niemiecka mogła być za pewne szansami spróbować zmierzyć się z angielską. Druga okazja pomyślna trafiła się w roku następnym. Jednakże dowództwu nie pozwolono flotą ryzykować. Zastosowano fałszywie zasadę „fleet in being”. Zasada ta — doskonała dla floty silniejszej, okazuje się zwykle zgubna dla słabszej, albowiem kto, będąc słabszym, chce zwyciężyć, ten musi ryzykować. Kto zaś nie ryzykuje, ten nie może marzyć o zwycięstwie, tembardziej, że bezczynność jest najlepszym sprzymierzeńcem wroga. Niezdecydowana polityka, sprzeczne rozkazy, demoralizująca bezczynność wielkich jednostek, — wszystko to odbiło się niekorzystnie na przebiegu wojny. Ale studiując dokładnie jej historię, dochodzimy do wniosku, że niewiele było brak, aby sama flota niemiecka wywalczyła owo zwycięstwo, które od bitwy nad Marną zaczęło wymykać się z rąk armii.

Straty angielskie w bitwie pod Jutlandem były dwa razy większe od niemieckich. Jeszcze dwie bitwy i przewaga nie tylko taktyczna, ale i strategiczna przechodziła na stronę Niemiec. Łodzie podwodne dokonałyby reszty. I „dominium maris” przeszłoby wraz ze zwycięstwem ostatecznym w ręce Niemiec.

Szczęście, że się tak nie stało. Ale nauka pozostaje nauka. Szczególnie dla nas, którzy tak mało dotąd w sprawach morskich umiemy.

Nie wmawiajmy w siebie, że Niemcy w warunkach lepszych od nas tworzyli flotę. Nie bierzmy za przyczynę, to, co było skutkiem. Naród w Niemczech był równie obojętny, jak u nas i dopiero z rozbudową floty wzrastało się zainteresowanie i rósł zapal. Dzięki flocie zdobyto kolonie, rozszerzono granice, wzmocniono prze-

mysł i handel, a co za tem idzie dobrobyt. Jeśli przed wojną każdy Niemiec miał swą „kurę w rosole” zasługa to czyja, jak nie tych kilku pionierów floty, którzy niezmordowanie przez dziesiątki lat budowali „Niemcy na morzu”.

W zaraniu rozbudowy floty Niemcy byli uwikłani w rewolucję i trzy wojny — prawda że zwycięskie. Ale czy nasze dwie wojny ostatnie nie były zwycięskie? Czy zamiast cudzoziemskich najmitów, nie posiadaliśmy odrazu wspaniałej wprost kadry morskiej? Przecież między oficerami — Polakami z marynarek zaborczych był wybitny instruktor w dziedzinie łodzi podwodnych, wychowany w szkole Tirpitzów i Scheerów, był inżynier — konstruktor, był dowódca głównej radiostacji marynarki austro-węgierskiej, było kilku świetnych sztabowców i linjowców, wielu doskonale wyszkolonych podoficerów. Jest błędem nie do darowania, że ludziom tym nie dano odpowiedniego materiału bojowego, rewindykowanego na zaborcach, że nie umieszczono ich odrazu we właściwym elemencie, zamiast kazać im krwawić się na froncie lądowym. Inaczej wyglądałyby wówczas granice Polski, a i wojna 1919 — 1920 roku miałyby zupełnie inny przebieg, gdyby choć jeden dywizjon morski stanął pod Kronsztadem.

Dziś, zniszczona w Scape Flow flota niemiecka, odradza się, jak feniks z popiołów. Tymczasem u nas dyskutuje się wciąż nad potrzebą i celowością marynarki wojennej. Zaiste wiele analogii do naszych dziejów znaleźć można w historii morskiej Niemiec, ale więcej jeszcze znajdziemy przeciwnieństw i rozbieżności.

W naszej to mocy przeciwnieństwa te zatrzeć i stać się Narodem godnym wolności, sumienności i dobrobytu. Czas najwyższy. Jeszcze dwa, trzy lata i będzie zapóźno.

JULIAN GINSBERT

UDZIAŁ FLOTYLLI W OBRONIE WISŁY W 1920 R.

Flotylla wiślana powstała w 1918 roku, zaraz po rozbrojeniu okupantów. Składała się ona z kilku małych statków i motorówek, uzbrojonych w karabiny maszynowe oraz w działka 37 mm. Nie mając jednak, sama przez się, żadnego znaczenia bojowego i nie mogąc dostarczyć silnych jednostek linjowych, któreby mogły operować na Polesiu — w składzie

floty Pińskiej, z powodu fatalnego stanu kanału Królewskiego — nie rozwijała się wcale, chociaż tabor Wisły był dość bogaty.

Dopiero ofenzywa sowiecka w sierpniu 1920 roku wysuwa flotyllę wiślana na arenę bojową. Przyjawszy w swój skład personalny załogę floty pińskiej, flotylla wiślana wstępuje w okres gorączkowej organizacji. Departament do

spraw morskich dąży przede wszystkim do zorganizowania jak największej siły bojowej, by móc dobrze obsadzić Wisłę.

Warsztaty portu wojennego w Modlinie, gdzie była baza operacyjna flotylli, pracowały dzień i noc, szybko opancerzając oraz uzbrajając zarekwirowane holowniki i inne statki. Przewo w końcu pierwszej połowy sierpnia były

już gotowe do boju 4 statki opancerzone: „Sobieski” — 2 działa 75 mm., 4 k. m., „Batory” — 2 działa 75 mm., 5 k. m., „Minister” — 2 działa 75 mm., 4 k. m., „Wawel” — 2 działa 80 mm., 4 k. m. i kilka motorówek, uzbrojonych w karabiny maszynowe i działka 37 mm.

Flotylla wisłana została podporządkowana operacyjnie dowódcy 5 armii, gen. Sikorskiemu.

Sowiecka armia szybko zbliżała się ku Wiśle, zajmując na przedpolu 5 armii Nasielsk, Sierpc i zagrożając mostem pod Wyszogrodem, Płockiem i Włocławkiem.

14 sierpnia, 5 armia polska przechodzi do natarcia. Łącznie z tem gros sił flotylli wisłanej (3 statki oraz 6 motorówek) zostają przydzielone do grupy gen. Osikowskiego, której zadaniem jest obrona przepraw przez Wisłę od Wyszogrodu do Włocławka.

Dowódca flotylli wisłanej kieruje 14 sierpnia statek opancerzony „Sobieski” w górę Wisły, zaś statki „Batory”, „Minister”, „Wawel”, oraz motorówki do Płocka. Parę dni przedtem zostały wysłane uzbrojone statki „Moniuszko” i „Neptun” do Torunia. Pierwsze spotkanie flotylli wisłanej z nieprzyjacielem nastąpiło 14 sierpnia.

Opancerzony statek „Sobieski”, patrolując Wisłę w rejonie Góra Kalwarja, kilkakrotnie rozpędził swym ogniem oddziały bolszewickie, zbierające się na brzegu w celu przeprawy.

Dnia 15 sierpnia statek wojenny „Moniuszko” stoczył śmiertelny bój z oddziałem nieprzyjaciela, przeprawiającym się pod Bobrownikami. Dowódca statku ppor. marynarki, Jerzy Pieszkowski, zginął w bitwie, większość załogi była ranna. Statek, podziurawiony kulami, osiadł na mieliźnie.

Dnia 16 sierpnia statek uzbrojony „Neptun” zmusił ogniem swych karabinów maszynowych do odwrotu oddział nieprzyjacielski, przeprawiający się w rejonie Bobrownik na zachodni brzeg. Tego samego dnia oddział flotylli wisłanej w składzie statków „Batory”, „Wawel”, oraz motorówek 3, 6 i 15 stoczył bój z kozakami, zajmującymi Dobrzyń, zmuszając ich do opuszczenia miasta.

Najważniejszym wszakże epizodem w działaniach flotylli były walki, stoczone w obronie Płocka.

Dnia 18 sierpnia o świcie opancerzone statki „Wawel”, „Bato-

ry”, oraz dwie motorówki 3 i 6, poszły na patrol do Dobrzynia, „Minister” i motorówka 15 zaś odeszły w górę Wisły. Nie stwierdziliśmy nieprzyjaciela w rejonie Wyszogrodu, drugi oddział flotylli wrócił na 12 godzinę do Płocka. Po nawiązaniu łączności z dowództwem grupy dowiedziano się, że część garnizonu płockiego została wysłana na wypad pod Bielsk. Naraz koło godziny 14-ej rozległy się strzały armatnie, a po pewnym czasie gęste strzały karabinów maszynowych i ręcznych od północnej strony miasta. Po chwili dowódca oddziału bojowego flotylli otrzymał rozkaz zaatakowania wawozu, znajdującego się pod miastem, gdzie usadowiła się nieprzyjacielska piechota. Pociski zaczęły się rwać już w pobliżu mostu, gdzie stał „Minister”, ładujący węgiel.

Motorówka Nr. 15 wyszła na środek rzeki i poczęła się zbliżać do wawozu. Tyraljera bolszewicka była dobrze widoczna. Piętnastka otworzyła silny ogień z dwóch swoich karabinów maszynowych oraz armatki 37 mm. W tej samej chwili bateria nieprzyjacielska, stojąca na wzgórzu po drugiej stronie wawozu, poczęła ostrzeliwać motorówkę. Lecz tu „Minister” stanął w obronie swej towarzyszki, kierując ogień swych dział na otwartą pozycję baterii nieprzyjacielskiej. Bateria umilkła, „Minister” i piętnastka zaś, ostrzeliwane z karabinów maszynowych i ręcznych, manewrowały, kierując wciąż ogień na wawóz. Tymczasem znowu odezwała się bateria bolszewicka, lecz z innej, zakrytej pozycji, w rejonie wzgórza. Fontanny mułu i wody poczęły wytryskiwać z rzeki. Ogień był coraz bardziej celny. Kilka fontann wytrysło już koło burt „Ministra”. Statek cofnął się za most, gdzie, manewrując, prowadził dalej pojedynek z baterią bolszewicką.

Na wzgórzu od południowej strony miasta pokazała się kawaleria bolszewicka. „Minister” z drugiego działka przywitał zbliżających się kozaków, zmuszając ich do ucieczki. Będąc jednak zupełnie odkryty, wycofał się o kilometr mniej więcej za most, gdzie stanął przy zalesionym brzegu i nadal ostrzeliwał okolicę wzgórza od północnej strony Płocka, skąd wciąż nieprzyjacielska bateria prażyła rzekę.

Tymczasem bolszewicy zajęli północną część miasta. Jeden z

ich oddziałów, zajmując stanowisko w rejonie klasztoru Marjawińskiego, wziął pod silny ostrzał motorówkę. Deszcz kul uderzył w wodę przed jej dziobem. Piętnastka rzuciła się całą mocą w tył, chowając się pod most. W tej chwili na moście pokazała się bateria konnej artylerji, zdążająca na zachodni brzeg rzeki. Karabin maszynowy bolszewicki zaczął bić po moście. Piętnastka znowu całą siłą rzuciła się naprzód, biorąc pod ostrzał swych karabinów maszynowych ogrodzenie klasztoru, pod którym spostrzeżono nieprzyjacielski karabin maszynowy, po chwili zaś obróciła się rufą i zaczęła wspomagać gęstym ogniem działka działanie swoich karabinów maszynowych. Jeden z pocisków rozbił wreszcie gniazdo karabinu maszynowego. Uciło jego zajadłe terkotanie, tylko bateria bolszewicka wciąż ostrzeliwała gęsto Wisłę. Lecz oto odezwały się karabiny ręczne nad brzegiem rzeki w rejonie sądu. Nieprzyjacieli widocznie zbliżył się brzegiem Wisły do mostu. Motorówka znowu przycisła się pod mostem, obserwując pilnie brzeg, po kilku zaś minutach wysunęła się z pod mostu i wzięła pod ogień swych karabinów maszynowych i armatki wybrzeże w rejonie sądu, skąd odpowiadały natychmiast karabiny ręczne.

W tej chwili w dole rzeki pokazał się „Batory” i „Wawel”. Statki zbliżały się do mostu całą szybkością. Piętnastka, chcąc nawiązać łączność ze statkami, starała się przedrzeć do nich przez ogień zaporowy artylerji oraz karabinów maszynowych, ustawionych na brzegu rzeki od strony północnej klasztoru, w pobliżu zbiornika nafty, lecz, nie mając żadnego zabezpieczenia od kul, dokonać tego nie mogła. Statki zbliżyły się szybko, ostrzeliwując wzgórza. „Batory” otrzymał postrzał granatem, który zniszczył dziobowe działko, zabijając artylerzystę, bosmata Nitkę; następny pocisk trafił w mostek kapitański, zabijając marynarzy: Krawczyńskiego, Jóźwiaka i Kondrackiego. Dowódca statku sam ujął za ster i, widząc, że statek zaczyna tonąć, skierował go ku brzegowi zachodniemu. Następnie pociski zniszczyły urządzenia sterowe, lecz statek był już przy brzegu.

„Wawel”, który już dotarł do motorówki, skierował ogień swych dział na brzeg północnej części miasta.

„Minister” otrzeliwał wciąż baterję, to też znowu zmieniła ona pozycję i strzały jej rozległy się na północy we wschodniej części miasta.

Po moście przebiegały ku miastu oddziały piechoty. W centrum miasta bój był coraz gorętszy. Za to nieprzyjaciół został chwilowo rzekę w spokoju. „Minister” odszedł w górę rzeki i, obrawszy stanowisko, z którego mógł skutecznie ostrzeliwać most, zarzucił kotwicę. „Wawel” z rannymi odszedł do Modlina. Tymczasem na wzgórzu od południowej strony miasta pokazała się znowu nieprzyjacielska, kawaler-

ja. Piętnastka wycofała się za most i obserwowała nieprzyjaciela, a po chwili przystanęła przy brzegu, aby zabrać oddziały cofającej się piechoty i przewieźć je na brzeg zachodni. Kozacy, ujrawszy motorówkę przy brzegu, rzucili się ku niej galopem, lecz ostrzelani z karabinów maszynowych, wycofali się w popłochu. Nastął zmrok, motorówka przystanęła przy „Ministrze”.

Bojem w dniu 18 sierpnia pod Płockiem flotylla wiślana zakończyła swoje działania.

KAROL TAUBE.

Kpt mar. woj. w st. sp.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

STANY ZJEDNOCZONE.

Organizacja floty. Jak już pisaliśmy, z pośród nowych 10.000-tonowych krążowników, t. zw. typu waszyngtońskiego, krążownik „Chicago” został okrętem flagowym naczelnego dowódcy floty, dalej krążownik „Augusta” okrętem flagowym dowódcy floty zwiadowczej, „Houston” okrętem flagowym dowódcy floty azjatyckiej. „Army and Navy Journal” wnioskuje z tego, że skończą się długotrwałe spory o stanowisko naczelnego dowódcy floty, ponieważ na wypadek wojny nie będzie on dowodził flotą bezpośrednio.

Krążownik „Indianapolis”, który ma być wykonany w sierpniu 1932 r., będzie rezerwowym okrętem flagowym naczelnego dowódcy floty.

Znajdujące się obecnie w przebudowie pancerniki „Arizona” i „Pennsylvania”, będą prawdopodobnie po zakończeniu modernizacji przydzielone ponownie do dywizji pancerników, która chwilowo składa się z pancerników: „New York”, „Oklahoma” i „Nevada”. „New York” ma być jednak ze składu tej dywizji wycofany i ma utworzyć łącznie z pancernikami „Texas” i „Arkansas”, dywizję pancerników floty zwiadowczej.

Plan operacyjny floty na rok bieżący przewiduje utrzymanie w kampanji 8 krążowników o wyporności 7.000 ton, zgrupowanych w dywizji krążowników floty zwiadowczej, i 2 krążowników tej samej wyporności, jako okręty flagowe flotylli kontrtorpedowców. Pięć krążowników o wyporności 10.000 ton — „Pensacola”, „Salt Lake City”, „Northampton”, „Chester” i „Louisville” — będzie pełniło służbę w dywizji krążowników floty zwiadowczej. Poza tem 3 krążowniki tego typu — „Chicago”, „Houston” i „Augusta” — będą okrętami flagowymi. Wreszcie w kampanji będą krążowniki „Pittsburg” i „Rochester”, które chwilowo są okrętami flagowymi eskadry azjatyckiej i eskadry specjalnej, dalej 3 lotniskowce, 2 stawiacze min, 100 kontrtorpedowców, 6 lekkich stawiaczy min, 71 łodzi podwodnych I klasy, 15 okrętów strażniczych, 3 przebudowane yachty, 6 okrętów materiałowych dla kontrtorpedow-

ców, 6 podobnych okrętów dla łodzi podwodnych, 3 okręty materiałowe dla lotniskowców, 2 okręty warsztatowe, 8 okrętów-cystern, 1 okręt szpitalny, 6 holowników morskich, 26 trawlerów, 10 okrętów ratowniczych dla łodzi podwodnych, 4 okręty pomocnicze i 2 okręty prowiantowe. Do tego dochodzą siły lotnicze marynarki. Razem więc będzie w kampanji w tym roku jednostek wojennych 294.

Personel floty obejmuje 84.500 ludzi, z czego 62.270 w służbie na okrętach wojennych (łącznie z siłami lotniczymi), 22.230 zaś w służbie na lądzie (łącznie z obsługą lotnisk). Okręty pływają przeważnie z załogą niekompletną. Średnio obsada okrętów wynosi 87,7% stanu normalnego.

FRANCJA.

„Foch”. Nowy francuski krążownik „Foch”, którego dowódcą jest komandor Richard, były szef francuskiej misji morskiej w Warszawie, — odbył pomyślnie pierwszą próbę. Mimo dość wzburzonego morza, krążownik na sześciogodzinnej próbie rozwinął szybkość

stałą 25 węzłów i wszystko na pokładzie działało, jak należy. W próbie wziął udział generał Weygand, szef sztabu armji francuskiej.

NIEMCY.

„Rozbrojenie” na morzu. — Program zbrojeń morskich Niemiec, który figuruje, jako załącznik do budżetu Rzeszy niemieckiej na rok 1931, a który obejmuje okres czasu od 1931 do 1936 r., przewiduje budowę następujących jednostek morskich:

1. Pancernik „A”, który ma być wybudowany na miejsce pancernika „Preussen”, mającego ulec wycofaniu ze służby; rata w budżecie obecnym na budowę pancernika „A” wynosi 75 milionów marek; ukończenie budowy nastąpi w r. 1932.

2. Pancernik „B” na miejsce pancernika „Lothringen”; rata w obecnym budżecie — 73 milj. marek; budowa rozpoczęta będzie w r. 1931, skończona w r. 1934.

3. Pancernik „C” na miejsce pancernika „Braunschweig”; budowa rozpoczęta będzie w r. 1932, skończona w r. 1936.

4. Pancernik „D” na miejsce pancernika „Elsass”; budowa rozpoczęta będzie w roku 1934.

5. Lekki krążownik „Leipzig”; znajduje się obecnie w budowie; budowa ukończona będzie w r. 1931 kosztem 42 milj. mk.

Ponadto w czasie od 1934 do 1936 r. rozpoczęta zostanie budowa 4 kontrtorpedowców i 24 jednostek pomocniczych. Średnia rata, przewidziana dla budowy jednostek morskich, wynosić będzie w ciągu najbliższych sześciu lat po 50 milionów mk. rocznie.

Kredyty, przewidziane w budżecie Rzeszy na rok 1931 na budowę nowych jednostek morskich i uzbrojenie okrętów wojennych, są o 9,2 milj. mk. wyższe od kredytów, preliminowanych na te same cele w bieżącym roku budżetowym, obejmują bowiem, oprócz 34.770.000 mk., poświęconych na budowę nowych jednostek, również pierwszą ratę w wysokości 10.800.000 mk. na nowy pancernik „D” i 4.400.000 mk. na budowę 12 jednostek pomocniczych.

WESOŁA HISTORIA W 4 OBRAZKACH



ZJAZD ABSOLWENTÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

W dniu 7 grudnia r. b. odbył się w Gdyni I Walny Zjazd Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej.

Zjazd rozpoczęto nabożeństwem w nowym kościele. Zjazd zgromadził 40 absolwentów z pośród zgórą 200, wypuszczonych przez Szkołę Morską. Tak stosunkowo niewielką ilość obecnych tłumaczyła okoliczność, że ogromna większość przebywała w tym czasie na morzu i w obcych portach. Zainteresowanie jednak Zjazdem było wielkie, o czym świadczą depeze, nadesłane ze wszystkich polskich statków handlowych.

Porządek obrad Zjazdu objął: 1) Przemówienie przedstawiciela Komitetu Organizacyjnego; 2) wybór prezydium; 3) przemówienia powitalne oraz odczytanie depeze; 4) referat S. Kosko p. t. Sprawy morskie i zamorskie Polski; 5) sprawy organizacyjne Związku Absolwentów; 6) referat R. Piłsudskiego p. t. Aktualne zagadnienia polskiej rzeczywistości; 7) referat W. Fedorowicza p. t. Osiedle oficerów marynarki handlowej; 8) referat Z. Cedro p. t. Polskie ustawodawstwo morskie; 9) referat Z. Kislewskiego p. t. Tytuły oficerów-mechaników; 10) wolne wnioski.

Po przemówieniu p. Z. Cedro w imieniu Komitetu Organizacyjnego, dokonano wyboru prezydium w składzie: przewodniczący p. S. Kosko, członkowie p. p.: W. Milewski, R. Piłsudski, sekretarz G. Meissner. Z ramienia Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych Zjazd powitał p. redaktor H. Tetzlaff; depeze i pisma powitalne nadeszły ze wszystkich polskich statków handlowych, od szeregu osób, niemożących przybyć na Zjazd z ładu oraz od absolwentów, przebywających w Stanach Zjednoczonych.

Po uczczeniu pamięci zmarłych kolegów, Zjazd w podniosłym nastroju uchwalił wysłanie depeze hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego, Ministra Przemysłu i Handlu płk. Aleksandra Prystora, oraz do b. Ministra inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego.

W wyniku dyskusji nad referatami

Zjazd między innymi postanowił: uchwalić rezolucję, wyrażającą uznanie dla prac, podjętych przez Ligę Morską i Kolonjalną w zakresie polityki morskiej i zamorskiej, deklarując jednocześnie gotowość służenia na swym odcinku pracy wszelkiego rodzaju pomocą, — zwrócić się do kompetentnych władz o przesyłanie Związkowi Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej do wiadomości i wypowiedzenia się projektów ustaw, dotyczących interesów personelu statkowego — kontynuować akcję w sprawie zmiany tytułu mechaników okrętowych, — rozpocząć akcję, zmierzającą do uzyskania tanich mieszkań, umożliwiających zakładanie i sprowadzanie z głębi kraju rodzin personelu pływającego.

Ponadto dokonano wyboru nowych

władz Związku w składzie p. p.: W. Fedorowicz — Prezes Zarządu i J. Pawłowski, T. Meissner, S. Kosko, W. Milewski, Z. Cedro, T. Dębicki — członkowie.

Do Komisji Rewizyjnej weszli p. p.: A. Cieñciała, Cz. Antkowiak i T. Cieślak.

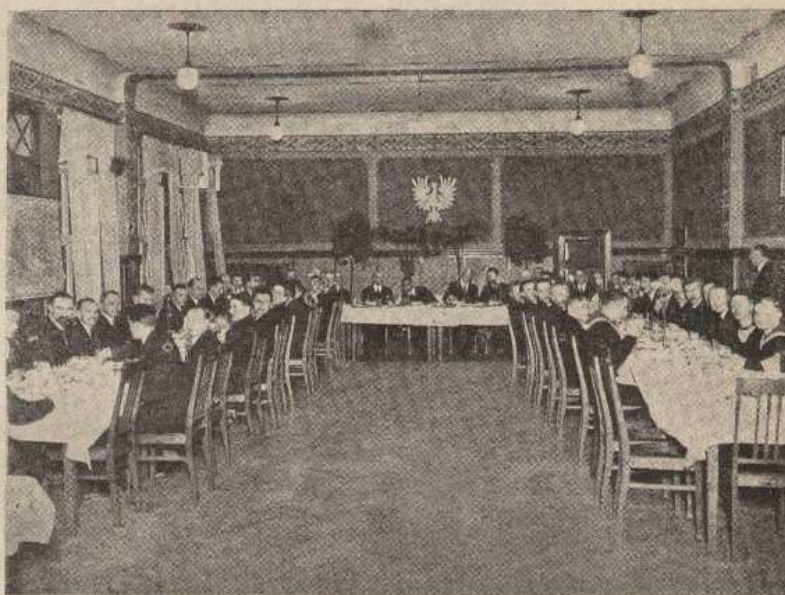
Wykonanie postulatów Zjazdu zostało powierzzone nowemu Zarządowi.

Obrady Zjazdu charakteryzowała troska zarówno o interesy członków Związku, jak i o interesy morskie Państwa.

Wieczorem z okazji Zjazdu odbył się w hotelu Centralnym bankiet przy udziale licznej gromady zaproszonych gości z pośród pracowników morza.

Przemówienia uczestników bankietu cechowała nuta serdeczności, świadcząca o dużym zżyciu się i silnie zadzierżgniętych węzłach pomiędzy starszymi i młodszymi członkami naszej rodziny morskiej.

K.



Ze zjazdu Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Bankiet w sali Hotelu Centralnego.

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego 1931 Roku wszystkim czytelnikom i przyjaciołom pisma najlepsze życzenia przesyła

*Redakcja i Administracja
„MORZA”*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA

GDYNIA, GDANSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY GDYNI W LISTOPADZIE.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu 192 statki o pojemności 170.202 ton rej. netto, przywożąc 345 pasażerów i 34.246,3 ton ładunku. (W poprzednim miesiącu 222 statki o pojemności 186.644 ton rej. netto, 301 pasażerów i 34.785 ton ładunku). Ładunek przywieziony składał się z: 32.032 ton złomu żelaznego z Londynu i Gandawy, 1.026 ton ryżu surowego z Hamburga, 202 ton bawełny z Nowego Yorku, oraz mniejszych ilości wina, owoców, olejów, szmat, skóry, części samochodowych i 262 ton drobnicy.

Opuściło port 193 statki morskie o pojemności 167.019 ton rej. netto, wywożąc 1375 pasażerów i 253.219 różnych ładunków, a między innymi: 226.551 ton węgla eksportowego, 11.510 ton węgla bunkrowego, 1.430 t. koksu, 200 t. ryżu łuszczonego (do Hamburga), 4.387 t. cukru (do Abo), 842 t. maki ryżowej (do Kambo, Oslo), 3.298 ton bekoni, 246,5 t. szynki, 18 t. masła, 216 t. jaj, 83 tony bławatów (do Londynu i Hull), 112 ton spirytusu (do Rotterdamu), 1.407 t. żyta (do Korsör i Holbeck), 50 t. sody (do Vasa), 275 t. siarczanu amonu (do Jacksonville), 1.885 t. wtyłków brzoźnych, 17 t. mebli wiklinowych (do New Yorku), 153 t. makuchy słonecznikowej (do Kjöge), 93 t. nasion, 101 ton drzewa (do Rotterdamu), oraz pewne ilości drobiu białego, kawy, rur żelaznych, radiatorów i drobnicy.

Obrót ogólny wyniósł w listopadzie 35 statków o pojemności 337.221 t. rej. netto, 1720 pasażerów i 287.365,5 t. towarów.

Obrót ogólny za 11 miesięcy r. b. wyrządził się liczbą 4094 statków o pojemności 3.694.873 ton. rej. netto, 23.105 pasażerów i 3.315.549 ton ładunku, w czym na wejściu 6505 pasażerów i 484.387,4 t. ładunku, na wyjściu zaś —

16.600 pasażerów i 2.831.161,7 ton ładunku, w czym 2.546.056 węgla eksportowego i 134.195,2 t. węgla bunkrowego.

WYCIECZKA CZESKA W GDYNI.

Dnia 14 listopada r. b. bawiła w Gdyni wycieczka przedstawicieli sfer gospodarczych z Czechosłowacji, podejmowana gościnnie przez Urząd Morski. W skład wycieczki wchodził p. p.: Dr. Franciszek Samek — dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Pradze, Dr. Bogumił Zivansky — generalny sekretarz Związku Czechosł. Izby Przemysłowo-Handlowych, Otto Weisberger — wiceprezydent Izby Przem.-Handl. w Pilźnie, Dr. Jan Trebický — przedstawiciel Izby Przem.-Handl. w Bratisławie, Dr. Władysław Sverak — dyrektor Izby Przem.-Handl. w Ołomuńcu, Milan Mazon — prezydent Izby Przem.-Handl. w Koszycach, Dr. Jaromir Tobias — dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Kralovicach, Karol Richter — spedytor, Dr. Inż. Mirko Hlavka — sekretarz Centralnego Związku Przemysłowców Czechosłowackich.

Goście czechosłowaccy zwiedzili szczegółowo port i jego urządzenia, żywo interesując się wszystkimi sprawami, związanymi z ewentualnym skierowaniem tranzytu towarowego z i do Czechosłowacji przez Gdynię. W czasie śniadania w Domu Zdrojowym w licznie wygłoszonych przemówieniach podkreślano zarówno ze strony czeskiej, jak i polskiej, istniejące możliwości zbliżenia gospodarczego między obu krajami.

KASA SAMOPOMOCY RYBAKÓW.

W drugiej połowie listopada odbyło się w Gdyni w Morskim Urzędzie Rybackim organizacyjne zebranie Towarzystwa Samopomocy Rybaków morskich wybrzeża. Na zebraniu byli delegaci z poszczególnych wiosek wybrzeża. Uchwalono składki i powołano zarząd w osobach: 1) Augustyn Plichta, 2) Bolesław Kuźmiński, 3) Jakób Muza, 4) Jan Niecel i 5) Augustyn Schmidtke. Towarzystwo ma na celu zapewnienie ryba-

kom wsparcia na wypadek śmierci, choroby i starości. Świadczenia wynoszą przy składkach 1 zł. miesięcznie: 1) na wypadek śmierci 500 zł., pośmiertnego dla rodziny i po 30 — 50 zł. miesięcznie w ciągu 3-ich lat dla wdowy po rybaku, 2) na wypadek choroby otrzymuje chory po 75 zł. w ciągu 3-ich miesięcy. Po przekroczeniu 70 roku życia każdy członek otrzymuje rentę starczą w wysokości 30 zł. miesięcznie.

NOWE TOWARY W OBROcie GDYNI.

Ostatnio nadeszły do Gdyni pierwsze partje cynku, kierowanego dotychczas na Szczecin, oraz pojawiły się pierwsze tranzytowe partje rumuńskich makuchów słonecznikowych, wywożonych do Danii.

PORT GDYŃSKI JAKO NOWA DROGA POCZTOWA.

Z dniem 1 listopada r. b. została otwarta dla obrotu pocztowego między Polską a Brazylią i Argentyną nowa droga przewoźowa przez port w Gdyni. Dla obrotu powyższą drogą dopuszczane są paczki zwykłe i z podaną wartością.

Urzędami wymiany dla obrotu paczek z Argentyną i Brazylią przez port w Gdyni są: ze strony Polski — Urząd pocztowy Gdynia I; ze strony Brazylii — Urząd pocztowy Rio de Janeiro; ze strony Argentyny — Urząd pocztowy Buenos Aires.

Ze względu na odległy i nieregularny bieg statków z portu w Gdyni droga ta dla paczek do Argentyny i Brazylii będzie używana tylko na życzenie nadawców, dlatego też drogę przewoźową do powyższych krajów nadawca musi sam oznaczyć i wypisać ją na paczce oraz na adresie pomocniczym.

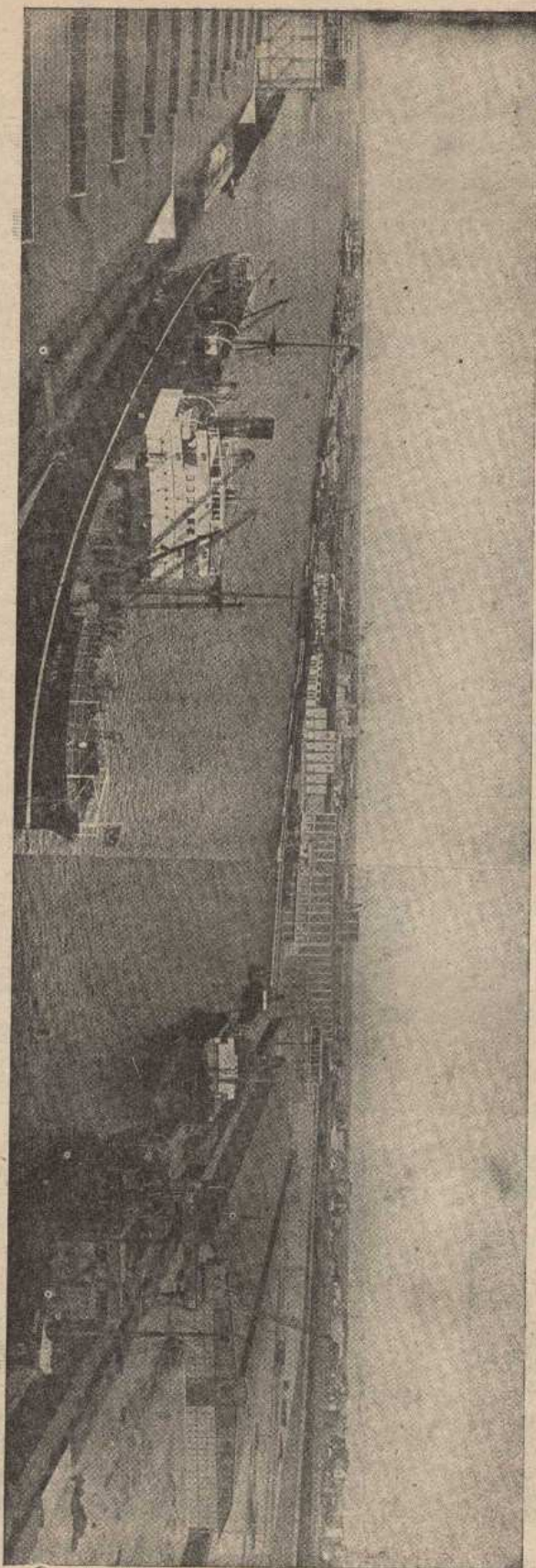
KONFERENCJA W SPRAWACH BAWELNIANYCH.

W ostatniej dekadzie listopada z inicjatywy łódzkiej Izby Przemysłowo-Handlowej odbyła się w Łodzi konferencja w sprawach bawełnianych, na której omawiano warunki i widoki rozpoczynającego się importu bawełny przez Gdynię.



Z pobytu statku szkolnego „Dar Pomorza” w Antwerpii, w czasie tegorocznego pływania szkolnego. Złożenie wieńca pod pomnikiem poległych.

Basen im. Marszałka J. Piłsudskiego w porcie gdynskim.



CZEŚĆ I A POLSKIE PORTY.

Dowodem coraz szerszego zainteresowania się Czechóworskimi portami polskimi jest fakt, że w najbliższym czasie pojawi się w druku pisma w języku czeskim osobna książka na ten temat. Tymczasowo wydrukowano w pismach codziennych, głównie w praskich „Narodnich Listach”, dwa pierwsze rozdziały części zatytułowanej: „Znaczenie portów polskich dla Czechosłowacji”. Artykuły te wywarły duże wrażenie w kraju, który sam nie posiada dostępu do morza i jest po większej części skazany na eksport słych wyrobów przemysłowych.

ZBIOROWE WAGONY DROBNICOWE.

Ministerstwo Komunikacji uruchomiło ze stacji w Warszawie, Łodzi, Katowicach i Bielsku specjalne zbiorowe wagony drobnicowe dla przesyłek, przeznaczonych na statki Linji Bałtyckiej P. P. „Złota Polska”, odchodzące z Gdyni 4 razy miesięcznie: 2 razy do Tallina i Helsingforsu oraz 2 razy do Rygi i Lipawy.

LĄDOWO - MORSKA TARYFA TOWAROWA.

Chcąc ułatwić nadawanie przesyłek ze stacji P. K. P., wprost do Tallina, Helsingforsu, Rygi i Lipawy, Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do opracowania bezpośredniej lądowo - morskiej taryfy towarowej, na której podstawie pomiędzy stacjami P. K. P., a wyżej wymienionymi portami przesyłki będą przewożone za jednym listem przewozowym — konosamentem, wystawianym na stacji kolejowej, względnie w porcie nadania przesyłki.

Inowacja ta ułatwi szłom handlowym kalkulację kosztów przewozu i niewątpliwie przyczyni się do korzystnego rozwoju przewozów pomiędzy Polską a Łotwą, Estonją i Finlandją.

WYCIECZKI AMERYKANSKIE W ROKU 1931.

Zarządy szeregu poważniejszych stowarzyszeń polskich w Stanach Zjednoczonych A. P. uchwaliły zorganizować na rok przyszły wycieczki do Polski. Poniżej wymienione stowarzyszenia zawarły już nawet odpowiednie umowy z przedstawicielstwem Linji Gdynia — Ameryka w New Yorku. W przyszłym sezonie letnim przybędzie więc do Polski wycieczka Sokołów Polskich w Ameryce. Sokoli przybędą do „starego kraju” już poraz czwarty, zachęćeni dobrymi rezultatami wycieczek z lat ubiegłych. Na czele wycieczki staje dr. Starzyński i sekretarz generalny, p. Kłosowicz. Następnie przybędzie wycieczka Zjednoczenia Polskich Towarzystw z Cleveland (Ohio), w którego skład wchodzi towarzystwa: Zjednoczenie Polaków w Ameryce, Polska Rzymsko-Katolicka Unja w Ameryce, Polskie Zjednoczenie Kobiet w Ameryce, Polskie Stowarzyszenie Śpiewacze w Cleveland, poszczególne parafie i wiele innych. Ponadto przybędzie wycieczka Polskiego Związku Narodowego z Brooklyn (N. Y.), jednego z najbardziej popularnych we wschodnich stanach stowarzyszeń, oraz Stowarzyszenie Synów Polski z Jersey City (N. J.) i Koło Wzajemnej Pomocy Kobiet z Wilkes-Barre (Pa). Podkreślić należy, że wszystkie wyżej wymienione stowarzyszenia, zgodnie z uchwałami naszego wychodźstwa w Stanach Zjednoczonych A. P., wysyłają swoje wycieczki do Polski wyłącznie polskimi okrętami.

ECHA WYCIEZKI CZESKIEJ WISŁĄ DO GDANSKA I DO GDYNŁ

Dnia 15 października r. b. w wielkiej sali biblioteki miejskiej w Pradze Czeskiej odbył się wieczór sprawozdawczy połączony z odczytem z wycieczki czeskich kanoistów Wisłą, poczynając niemal od jej źródeł, do polskiego morza. Odczyt ilustrowany był licznymi zdjęciami. Na odczyt przybyło zgórą 300 osób przeważnie młodzieży z kół sportowych, wśród której przeważała młodzież akademicka. Wszystkie przemówienia nacechowane były szczerą i wielką sympatią dla Polski, której mówcy dawali wyraz w sposób niezwykle stanowczy, przyczem specjalnie mocno podkreślano polski charakter Pomorza i imponującą rozbudowę Gdyni. Wśród zebranych rozdano szereg materiałów propagandowych dostarczonych przez Konsulat Polski w Pradze Czeskiej.

Podobny wieczór sprawozdawczy ma się odbyć w Kole Przyjaciół Polski, przyczem wyświetlany będzie film z pobytu wycieczki w Warszawie.

Poza tem szereg kin praskich wyświetla film, zdjęty w czasie drogi Wisłą do Gdańska.

NIEZWYKLI GOŚCIE W ZATOCE PUCKIEJ.

W pierwszych dniach grudnia rybacy pobrzeża morskiego zauważyli w pobliżu zatoki Puckiej w dwa wieloryby, które widocznie w pogoni za śledziami przywędrowały drogą przez Sund aż na Bałtyk. Podobny wypadek zdarzył się również przed czterdziestu laty.

ZE STOCZNI GDANSKIEJ.

Stocznia Gdańska, której współwłaścicielem w jednej trzeciej jest, jak wiadomo, Rząd Polski, buduje obecnie dwa statki dla Norwegii, typu „Nordvangeln”, przeznaczone do utrzymywania komunikacji towarowej między Ameryką Północną a Południową. Oba statki mają być specjalnie przystosowane do przewozu ładunków droższych gatunków drzewa. Wymiary ich są następujące: długość 290 stóp, szerokość 45,6, zanurzenie 17,6 st., nośność 3.400 ton. Statki będą miały po 3 ładownie. Napęd stanowią maszyny Lencia o sile 1.200 HP, która będzie pozwalała statkom rozwijać szybkość 10 węzłów. Cztery statki tego samego typu, zamówione dawniej, zostały już dostarczone przez Stocznice Gdańską właścicielowi.

LOTWA.

LAMACZ LODÓW DLA PORTU W LIBAWIE.

Libawski Komitet Giełdowy zwrócił się do Departamentu Morskiego w Ry-



Nowy dzwon dla kościoła parafjalnego w Radonie na Pomorzu, projektu artysty-rzeźbiarza Aleksandra Borawskiego z Warszawy.

dze z prośbą o przekazanie do Libawy jednego silniejszego łamacza lodów z Rygi. Departament Morski wyraził swą zgodę na przejście z Rygi do Libawy łamacza lodów „Sibens”, pod warunkiem jednak, że port libawski odda Rydze holownik portowy „Austra”.

DANJA.

NAJSZYBSZY STATEK MOTOROWY NA MORZU PÓŁNOCNEM.

Na stoczni w Helsingör w Danji znajduje się obecnie w budowie pasażerski statek motorowy, który będzie najszybszym statkiem na morzu Północnem. Statek ten, który ma nosić nazwę „Venus”, budowany jest na zamówienie Tow. Zegl. Det Bergenske Dampskibsselskab w Bergen. Kursować on będzie między Norwegią a Anglią na linii Bergen - Newcastle. Wymiary jego będą następujące: długość 395 stóp, szerokość 54 st. i zanurzenie 24 st. Napęd jego stanowią dwa dziesięciocylindrowe motory Diesla systemu Burmeister i Wain, o mocy 9.000 HP, które pozwolą statkowi rozwijać szybkość 19 węzłów (zgórą 35 klm. na godzinę). Czas przejazdu z Bergen do Newcastle zostanie w ten sposób skrócony z 26 i pół do 20 i pół godziny. Statek ten zostanie spuszczone jeszcze przed końcem bież. roku.

ANGLJA.

RACJONALIZACJA ŻEGLUGI ATLANTYCKIEJ.

Sześć wielkich przedsiębiorstw, uprawiających żeglugę atlantycką, wśród których figurują White Star, Cunard, i Canadian Pacific, zawarło porozumienie, w myśl którego ilość statków, zatrudnionych na tych liniach, ulegnie ograniczeniu.

Posunięcie powyższe ma znaczenie podwyższyć rentowność żeglugi angielskiej; zostało ono powzięte pod wpływem analogicznej akcji, przeprowadzonej przez niemieckie towarzystwo żeglugowe.

Z MARYNARKI ANGIELSKIEJ.

W roku 1929 na statkach floty handlowej angielskiej było zatrudnionych 587.679 osób, z czego 13.927 (2,4%) cudzoziemców i 15.528 (2,6%) marynarzy kolorowych.

WŁOCHY.

UDOGODNIENIA DLA TURYSTÓW AMERYKANSKICH.

Włoskie towarzystwa okrętowe, utrzymujące komunikację pasażerską między Ameryką Północną a Włochami, a mianowicie Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudo i Cosulich, ogłosiły, że pasażerowie, odbywający na statkach tych towarzystw podróż z Nowego Jorku do Europy, będą mogli wysiadać ze statku po drodze w Lizbonie, albo w Gibraltarze i następnie w ciągu trzech miesięcy w dowolnym terminie kontynuować podróż do Włoch na którymkolwiek ze statków tych towarzystw bez żadnej dopłaty. Wiadomość o tem wywołała duże zainteresowanie w różnych organizacjach turystycznych za oceanem, które już obecnie umawiają się z wymienionymi wyżej liniami okrętowymi, aby już w najbliższym czasie turyści mogli korzystać z tego udogodnienia.

JUGOSŁAWIA.

TONAŻ JUGOSŁOWIAŃSKI.

Flota jugosłowiańska liczy obecnie 11.464 jednostki o pojemności 216.800 ton rej. netto. Liczba załogi wynosi 30.200 osób.

RUMUNJA.

NOWA LINIA OKRĘTOWA.

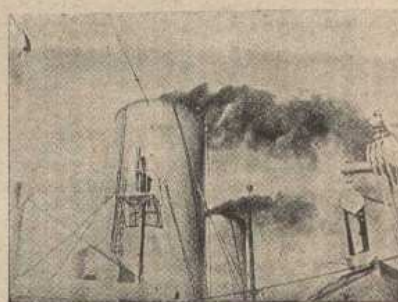
Rumuńskie rządowe przedsiębiorstwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman” uruchomiło w dniu 4 października r. b. nową linię okrętową p. n. „Ligne Commerciale Danube/Levant”, między portami rumuńskimi a Bliskim Wschodem. Na linie tę postawiono 3 statki: „Iasy” — 2.480 t., „Constanta” — 2.213 t. i „Durostor” — 1.309 t.

Statki będą odchodziły regularnie 2 razy na miesiąc z Braili i Galacu, zawiązując do następujących portów: Sulina, Constanza, Stambul, Smyrna (warunkowo), Beyrut, Haifa, Port Said, Aleksandria.

W drodze powrotnej z Aleksandrii statki nowej linii będą zachodziły do następujących portów: Trypolis (Syria), Cypr (Famagusta, Larnaca, Limassol),



Z pobytu „Daru Pomorza” w Antwerpii. Pluton uczniów Szkoły Morskiej na ulicach miasta.



„Cała naprzód”. Kominy s/s „Polonia”.

Pireus, Stambuł, Burgas, Warna (warunkowo), Constanza, Sulina, Galac, Braila. Statki posiadają kajuty pasażerskie II klasy.

CZECHOSŁOWACJA.

CZESI NA MORZU.

W ostatnim czasie pojawiły się w zagranicznej prasie wiadomości o przekształceniu czeskiego towarzystwa okrętowego w Pradze, będącego własnością Legio-Banku, na towarzystwo akcyjne ze znacznie powiększonym kapitałem. Grupa finansowa ma się składać z przedstawicieli czeskiego rządu i Legio-Banku, członków dwóch wielkich czeskich fabryk stali i Hamburg - America Line, względnie Nord German Lloyd (Lloyd Południowo - Niemiecki). Niemieckie towarzystwa mają podobno przejąć 30 procent udziału. Z powyższych wiadomości wynika, że niemieckie kapitały starają się rozszerzyć swe wpływy na jaknajwiększą liczbę przedsiębiorstw komunikacji morskich.

LLOYD CZARNOMORSKI.

Rząd czechosłowacki wystąpił z projektem utworzenia przez wszystkie trzy państwa małej ententy wspólnego przedsiębiorstwa żeglugowego pod nazwą „Lloyd Czarnomorski”. Projekt zmierza do uniezależnienia połączeń komunikacyjnych państw małej ententy ze wschodem od obcej żeglugi. Będzie on omawiany na najbliższej konferencji małej ententy.

JAPONIA.

SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI JAPONSKIEJ.

Mimo ciężkiej sytuacji finansowej Japonia czyni duże wysiłki, by utrzymać i rozszerzyć swe stanowisko w żegludze światowej. Dla tych celów w pierwszym rzędzie mają służyć świeżo uchwalone subwencje dla żeglugi i tanie kredyty na budowę statków. Budżet na rok 1930/31 przewiduje 11.165.044 yen na subwencjonowanie żeglugi.

RÓŻNE.

AWANSE W KORPUSIE OFICERÓW

Ostatni „Dziennik Personalny” M. S. Wojsk przynosi następujące awanse w korpusie oficerów Marynarki Wojen-

nej: kontradmirałem mianowany został komandor Świrski Jerzy, szef Kierownictwa Mar. Woj., nominacje na komandora-porucznika otrzymał komandor-porucznik Durski K. — d-ca morską dyonu lotniczego, komandorami-porucznikami mianowanych zostało 6 kapitanów, kapitanami 9 poruczników i porucznikami 22 podporuczników.

WYSTAWA WYROBÓW POLSKICH W SPICIE.

Na podstawie uchwały walnego zgromadzenia spółdzielni budowlano-mieszkaniowej „Dom Polski nad Adriatykiem” utworzono przy zarządzie tegoż domu komitet organizacyjny stałej wystawy wyrobów polskich w Splicie; będzie ona zawierała próbki tych dziedzin wytwórczości polskiej, które mogą liczyć na zbyty w Jugosławii. W skład tego komitetu wchodzi: przedstawiciele zarządu Domu Polskiego nad Adriatykiem, Ligi Stowarzyszeń Polsko - Jugosłowiańskich (prezes Ligi ks. W. Kneblewski), Izby Handlowej Polsko-Jugosłowiańskiej (dyrektor Izby p. T. Garczyński i sekretarz p. Neuberger) i Polsko-Jugosłowiańskiego Instytutu Nauk Administracyjnych, Społecznych i Gospodarczych. Przewodniczącym komitetu jest prezes zarządu Domu Polskiego nad Adriatykiem, członek Izby handlowej polsko-jugosłowiańskiej, prof. dr. Tadeusz Hilarowicz. Sekretarzem p. Neuberger, skarbnikiem prof. Kwiatkowski. Wystawa na początek będzie zorganizowana w formie gablot, umieszczonych w odpowiednim miejscu w Splicie. Komitet działa w ścisłym porozumieniu z Izłą Handlową Polsko-Jugosłowiańską, w szczególności, o ile chodzi o wybór eksponatów.

POŁOWY ŚLEDZI NA BAŁTYKU.

Według statystyki niemieckiej w roku 1929 wszystkie kraje, uczestniczące w połowach ryb na Bałtyku, złowiły ogółem 62 miliony kilogramów śledzi o łącznej wartości 15 milionów marek. Procentowy udział poszczególnych krajów w tych połowach był następujący: Szwecja 38%, Finlandia 19%, Estonia 16%, Łotwa 10%, Niemcy 8%, Danja 5%, Rosja 3%, Polska 1%, Gdańsk 0,5%, Litwa 0,2% i Klaipėda 0,2%.

A więc zaledwie 1% wszystkich śledzi, złowionych na Bałtyku, przypada na Polskę, licząc zaś nawet razem z

Gdańskiem, otrzymamy tylko 1,5%. A tymczasem Polska sprowadza corocznie śledzi z zagranicy za kilkadziesiąt milionów złotych rocznie! W tych warunkach, jak najszybsze powołanie do życia dużych polskich przedsiębiorstw rybackich na morzu jest pilną koniecznością gospodarczą.

II-GI ROK POLARNY.

We wrześniu 1929 r. obradowała w Kopenhadze międzynarodowa Konferencja Meteorologiczna, która zaproponowała zorganizowanie w r. 1932 — 33 całego szeregu równoczesnych wypraw naukowych w rozmaite punkty obu półkul, co zdaniem jej byłoby najlepszym sposobem uczczenia 1-go roku polarnego, którego 50-lecie przypada właśnie na lata 1932 — 33.

Inicjatorem i niezmordowanym organizatorem I-go roku polarnego 1882—83 był Karol Weyprecht, który w r. 1875 na Zjeździe przyrodników niemieckich rzucił myśl zorganizowania szeregu wypraw w okolicie okołobiegunowej, w celu dokonania równoczesnych obserwacji meteorologicznych i magnetycznych.

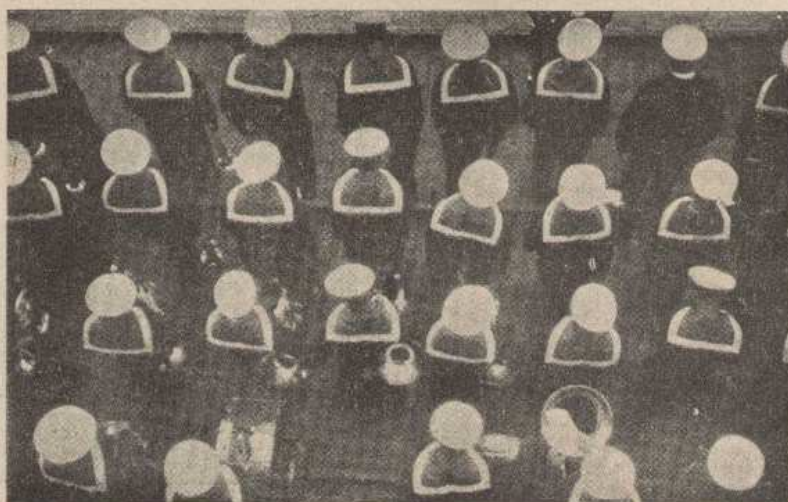
Wielką pracą, usilnymi staraniami i zabiegami zdołał Weyprecht myśl swoją urzeczywistnić. Dla planu swego pozyskał nie tylko poparcie świata naukowego, ale także współpracę całego szeregu państw europejskich i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Szczegółowo opracowany program prac, obejmujący obserwacje obowiązkowe i dobrowolne, został zatwierdzony przez Międzynarodowy Komitet Meteorologiczny, a poszczególnym ekspedycjom rozdzielono obszary, na których dokonywać miały swych zadań. Obowiązkiem każdej ekspedycji było robienie przez cały rok codziennych obserwacji meteorologicznych i magnetycznych, a prócz tego dnia 1-go i 15-go każdego miesiąca tych samych obserwacji, ściśle równoczesnych na wszystkich stacjach. Do dobrowolnych prac należały studia nad różnicami temperatur, pomiary ciepłoty ziemi, śniegu, lodu na powierzchni i w różnych głębokościach, parowanie, nasłonecznienie, analizy powietrza, skład chemiczny i własności fizyczne wody morskiej, prądy morskie i t. p., wreszcie zbieranie okazów przyrodniczych.

Mniej lub więcej znane są dzieje poszczególnych ekspedycji, mniej lub więcej były one głośnie. Lecz wszystkie dostarczyły całych tomów obserwacji naukowych, które stanowią do dziś dnia cenne źródło dla prac naukowych w dziedzinie meteorologii i magnetyzmu ziemskiego.

Ale mimo wszystko nie przyniosły one ostatecznego wyjaśnienia wielu zagadek naszej wiedzy, chociażby dlatego tylko, że wiele problemów, dziś aktualnych, wówczas opinie naukowej nie interesowało. Przyczyna tego leżała także częściowo i w pewnych błędach organizacyjnych, które zresztą są usprawiedliwione tem, że była to pierwsza tego rodzaju współpraca międzynarodowego świata naukowego.

Lecz teraz, kiedy Międzynarodowa Konferencja meteorologiczna uchwaliła dla uczczenia 50-lecia tego pierwszego, międzynarodowego roku polarnego, zorganizowanie nowego systemu wypraw arktycznych, opartych również na współpracy całego świata kulturalnego, nadeszła chwila na dokończenie i wykorzystanie dzieła, zainicjowanego przez Weyprechta.



Oryginalne zdjęcie orkiestry Marynarki Wojennej w porcie gdynskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

WYDAWCA: ZWIĄZEK PIONIERÓW KOLONIALNYCH

POLSKA A MANDATY NAD KOLONJAMI

W programie polskiej polityki kolonialnej, jako jeden z naczynych punktów naszego aktywnego stanowiska, co do rozwiązania sprawy posiadania przez Polskę własnych kolonii, stanowiska, które, jak to już niejednokrotnie udowodnialiśmy, podyktowane jest nie dążeniami imperialistycznymi, lecz wymaganiami gospodarczymi państwa, wysunąć należy zbadanie i ustosunkowanie się nasze do instytucji międzynarodowych mandatów nad koloniami.

Źródłem powstania instytucji międzynarodowych mandatów kolonialnych, pokrywającym się w założeniu z ideologią, reprezentowaną przez Związek Pionierów Kolonialnych, był punkt 5-ty programu prezydenta Wilsona z dnia 8 stycznia 1918r., formułujący zasadę rozwiązania całości kształtu zagadnień kolonialnych, zarówno pod kątem widzenia interesów ludności tubylczej, jak też państw kontaktujących z terytoriami kolonialnymi i mających specjalne zainteresowanie w rozwiązaniu tegoż zagadnienia ze wzglę-

du na swe populacji no-gospodarcze warunki.

Projektodawcą utworzenia instytucji mandatów był generał Smuts, delegat Unji Południowo-Afrykańskiej na Konferencję międzyaljancką, która projekt ten w dniu 30 stycznia 1919 r. aprobowala. Idea mandatu znalazła swe prawne sformułowanie w art. 22 Paktu Ligi Narodów, dającym podstawę nieznanym dotąd w prawnych stosunkach międzynarodowych zasadom władania koloniami. Na mocy Traktatu Wersalskiego Lidze Narodów powierzono zostało prawo kontroli nad działalnością mandatarjuszów. Pierwszym zasadniczym aktem prawnym, wynikającym z prawa kontroli, było aprobowanie i sprecyzowanie przez Ligę Narodów ustalonych poprzednio mandatów oraz utworzenie specjalnej Komisji Mandatowej (Commission permanente des mandats), której mandatarjusze obowiązani są przedkładać corocznie sprawozdania z działalności na terytorjach, objętych mandatami.

Należy jednak stwierdzić, że kardynalnym błędem organizacyjnym w zakresie działalności Ko-

misji Mandatowej jest brak szczegółowego sprecyzowania jej kompetencji.

Próby w kierunku ustalenia i sformułowania charakteru prawnego mandatów wytworzyły dokoła tego zagadnienia szereg nawzajem ze sobą sprzecznych teorii, niedających zdecydowanego na tę sprawę prawnego punktu widzenia. Trudności tkwią w braku odpowiedniego precedensu w krótkości istnienia tej instytucji, oraz w różnorodności charakterów poszczególnych terytoriów mandatowych.

Międzynarodowe mandaty kolonialne podzieleno zostały na kategorie: „A”, „B” i „C”.

Na mandaty kategorii „A” złożyły się terytoria, przynależne przed wojną do państwa romańskiego.

Na mocy art. 16 Traktatu Lozańskiego z dnia 24 lipca 1923 r. oraz na mocy art. 94 i 95 nieratyfikowanego Traktatu w Sévres niektóre terytoria przedwojennej Turcji od państwa tego odpadły i wobec tego, że nie były przyłączone do żadnego z państw zwyciężczych, stały się państwami o charakterze niezależnym; były to: Irak, Syria i Palestyna.

Wobec ukazania się w niektórych dziennikach stołecznych i prowincjonalnych różnych korespondencji z Angoli, aczkolwiek niejednokrotnie ciekawych i niepozbawionych szeregu trafnych uwag i spostrzeżeń, jednak utrzymanych w tonie mocno przesadnego optymizmu, co do możliwości szybkiego dorobienia się w tej kolonii, Liga Morska i Kolonialna jak najusilniej przestrzega zamierzających wyjechać do Angoli przed dosłownym braniem poszczególnych informacji, zamieszczonych w tych korespondencjach. Informacje te bowiem są w wielu punktach przesadzone, niecisłe i nieoparte na bezpośrednim doświadczeniu, czy obserwacji autorów.

Bliższe szczegóły w artykule p. Franciszka Łypa, kierownika ekspedycji Ligi Morskiej i Rzeźnej do Angoli w r. 1929. p. t. „Niezwyczajna korespondencja z Angoli”, zamieszczonym w tymże numerze „Morza”

Dziś na usługach ekspedycji stana nie tylko ludzie o pełnym zrozumieniu doniosłości naukowych i praktycznych zamierzonych badań, lecz także wspaniałe udoskonalone środki lokomocji, przyrządy do pomiarów, radiotelegrafia, no i cenne doświadczenia wypraw z roku 1882 — 83. Jak wielce będzie przez to praca ułatwiona, jak dalece stanie się przez to owocniejsza, nie trudno pojąć. Po drugim roku polarnym spodziewać się należy rozwiązania całego szeregu zagadnień, odnoszących się do zjawisk meteorologicznych i magnetyzmu ziemskiego, udoskonalenie przewidywania pogody dla celów żeglugi oceanicznej i powietrznej, rolnictwa oraz wyjaśnienia

wielu kwestyj, związanych z radiotelegraphią.

Od Prof. Arctowskiego ze Lwowa dowiadujemy się, że do współpracy w wykonaniu tego wielkiego dzieła zgłosiło już swe przystąpienie wiele państw. Nie ulega wątpliwości, że w szeregu ich znajdzie się również i Państwo Polskie, o czym świadczy zresztą następująca uchwała Komitetu Geodezyjno-Geofizycznego Polskiej Akademii Umiejętności:

„Narodowy Komitet Geodezyjno-Geofizyczny A. U. uważa w zasadzie za rzecz pożądaną, aby Polska wzięła udział w międzynarodowych pracach w roku 1932 — 33, organizowanych w związku z badaniem regionów polarnych”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE

GROSVENOR M. JONES — „**POMOC RZĄDOWA DLA ŻEGLUGI HANDLOWEJ**”. Str. 778. Warszawa, 1930. Nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza”, w serii wydawnictw, poświęconych zagadnieniom morskim, ukazał się przekład polski pracy amerykańskiego znawcy stosunków żeglugowych, Grosvenora Jones'a, p. t. „Pomoc rządowa dla żeglugi handlowej”. Jak podaje na główce, książka zajmuje się zagadnieniem, w jaki sposób państwa popierają ojczystą marynarkę handlową, ową dzwignię współczesnej ekonomii narodowej. Dzieło Jones'a nie stanowi naukowego podręcznika, badającego sprawy pomocy żegludze morskiej, udzielanej przez państwo, pod kątem widzenia przesłanek prawnych, politycznych, czy ekonomicznych. Jest ono natomiast szczegółowym i wyczerpującym opraco-

waniem, które zawiera wszelkie wiadomości o tem, jakiego rodzaju taka pomoc bywa, jak ją różne państwa stosują i na jakich ustawach się ta pomoc opiera. Jak widać z tego, przeczytanie takiej książki może przynieść wielką korzyść nie tylko armatorowi, finansistcie, publicyście czy parlamentarzystcie, lecz również każdemu inteligentnemu czytelnikowi, którego obchodzą sprawy morskie. Tem większe znaczenie ma dzieło Jones'a u nas, w Polsce, gdzie każda kwestja morska jest jeszcze rzeczą nową i wzbudza ogólne zainteresowanie. Dodać przytem należy, że praca amerykańskiego specjalisty jest jedną z bardzo nielicznych prac w dziedzinie popierania marynarki handlowej przez rządy, tembardziej zatem zasługuje na rozpowszechnienie.

Przechodząc do układu i treści dzie-

ła Jones'a, powinno się przede wszystkim podkreślić, że układ jest bardzo logiczny, a treść wyrażona jasno. Książka składa się z dwóch części. Pierwsza zajmuje się opisem rodzajów pomocy i stanem żeglugi morskiej w poszczególnych państwach przed wielką wojną światową, a druga traktuje o zmianach, jakie powstały po zawarciu pokoju Wersalskiego. Opisując rodzaje pomocy, autor dzieli je na dwie grupy zasadnicze: bezpośrednią i pośrednią. Do pierwszej należą zasilki, dawane bądź na budowę statków, bądź na rozwój żeglugi wogóle, bądź na popieranie specjalnej żeglugi, i subwencje, składające się z subwencji pocztowych i subwencji, związanych z marynarką wojenną. Pomoc pośrednia bywa udzielana w formie: wyłączności żeglugi przybrzeżnej dla danej bandery, zwolnienia od cła statków, sprowadzanych z zagranicy, lub zagranicznych materiałów do budownictwa okrętowego, ulgowych taryf na towary, które idą drogą morską, pożyczek dla armatorów i zwrotu opłat kanałowych, portowych i podatkowych. Opisując rodzaje pomocy, stosowanej w różnych państwach, autor podaje kolejność ustaw, stan flot handlowych i poszczególnych towarzystw żeglugowych oraz politykę morską danego państwa. Szczególnie są ciekawe wiadomości pod tym względem o Niemczech, Stanach Zjednoczonych i Włoszech.

O Polsce wspomina Jones ogólnikowo, co znajduje swoje objaśnienie we wcześniejszym ukazaniu się wydania angielskiego, które opuściło prasę w 1924 roku.

Tłumaczenie poprawne, szata zewnętrzna i druk — dobre.

Inż. Witold Hubert.

DZIAŁ OFICJALNY L.M. i RZ.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Oddział w Gwoźdźcu. Na Walnem Zebraniu w dniu 2 listopada r. b. Zarząd Oddziału ukonstytuował się, jak następuje p. p.: Dr. Henryk Gawecki — Prezes, A. Rosołowa — wiceprezes, M. Bohosiewicz — sekretarz, J. Zborowska — zastępca sekretarza, Józef Girzejowski — skarbnik, M. Girzejewska — zast. skarbnika, członkowie Zarządu pp.: M. Bohdanowicz, I. Lagstein, Ks. Niemczycki, K. Stusik, M. Swiszcowska, Józef Zielski i Szczepan Żurowski.

Komisja Rewizyjna pp.: Jan Majerowski, Stanisław Sroka i Michał Zwirzyński.

Za zasługi położone w rozwoju Oddziału i szerzeniu idei Ligi, wśród miejscowego społeczeństwa i szkolicy ustępującego p. Dyr. Światalskiego mianowano honorowym członkiem Oddziału L. M. i R. w Gwoźdźcu.

Oddział w Grudziądzu. Na zebraniu w dniu 21 listopada r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Dyr. Henryk Krupski — prezes, mjr. Henryk Gąsiorowski — wiceprezes, Kierownik Alojzy Ożga — sekretarz, Józef Grzywacz — skarbnik, członkowie Zarządu pp.: Dyr. Jan Puppel, dr. Stanisław Bisztyga, Irena Bołoz-Antoniewicz, inż. Jan



Z życia Oddziału L. M. i R. przy Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie. Uroczysty obchód 10-lecia morza polskiego w auli szkolnej.

Wrotnowski, insp. Ossowski, prof. Wacław Piórczyński, prof. Antoni Dudzik, Kierownik Lucjan Krzewski, Wiesław Erenkrauz, Józef Kossowski i redaktor Łydko.

Komisja Rewizyjna pp.: Wacław Korzeniowski, Kazimierz Bażański i Antoni Felski.

Oddział przy IV-ym Gimnazjum Magistratu m. st. Warszawy. Na zebraniu w dniu 6 grudnia r. b. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Zdzisław Kordzialek — prezes, Jerzy Hesselbusch — skarbnik, Stanisław Podraszka — sekretarz. Na delegatów klasowych wybrano: w klasie IV-ej — Tadeusza Morawskiego i Aleksandra Wasia, w klasie V-ej — Jana Sztajerwalda i Henryka Bańkowskiego, w klasie VII-ej — Czesława Gadkowskiego i Stanisława Gajewskiego, w klasie VII-ej — Stanisława Sniadowskiego i Marjana Szopińskiego.

Opiekę nad Oddziałem przyjął p. Dyr. Henryk Mondschein.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 28/XI 1930 r. został zalegalizowany II-gi Oddział Warszawski im. Jana z Kolna. Zarząd Oddziału ukonstytuował się, jak następuje pp.: Ziółek Aleksander — prezes, Kotowicz Zygmunt — wiceprezes, Ostachnowicz Romuald — sekretarz, Miśiarek Czesław — skarbnik. Na przewodniczącego Komisji Rewizyjnej wybrano p. Borowskiego Feliksa.

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 3/XII. 1930 r. został zalegalizowany Oddział w Chałupkach. Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje pp.: Jęka Ksawery — prezes, Jetka Ludwik — zast. prezesa, Netzel Franciszek — sekretarz, Skwiercz Józef — skarbnik. Komisja Rewizyjna pp.: Pliński Andrzej, Gójka Paweł, Bolda Teofil.

WYSTAWA „POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA” W WARSZAWIE.

W czasie od 18 kwietnia do 8 czerwca 1931 r. Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej organizuje w Warszawie, w Dolinie Szwajcarskiej, wystawę propagandową „Polskie Morze i Zie-

mia Pomorska”, która będzie miała na celu popularyzację spraw morskich w jak najszerzych sferach polskiego społeczeństwa.

50-LECIE ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA.

Pan Franciszek Szymański znany działacz, prezes i założyciel Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznicy w Wełnowcu



P. FRANCISZEK SZYMAŃSKI,
Prezes i założyciel Oddziału L. M. i R.
w Wełnowcu na Śląsku.

oraz prezes i prezes honorowy wielu innych towarzystw miejscowych, człowiek dużych zasług i nieskazitelnie prawego charakteru w dniu 2 grudnia skończył 50 rok życia. Zaczemu i kochanemu solenizantowi, wszystkie organizacje społeczne, w których od wielu lat jest czynny, złożyły najserdeczniejsze życzenia, do których przyłącza się w komplecie Oddział L. M. i R. w Wełnowcu, Rada Okręgowa na Śląsku i Redakcja „Morza”.
Ad multos annos!

AKADEMJA MORSKA W LUBLINIE.

W niedzielę, dnia 14 grudnia r. b., staraniem akademickiej korporacji „Korabia” odbyła się w Lublinie w gmachu Uniwersytetu Lubelskiego akademja morska, z której całkowity dochód przeznaczony został na Ligę Morską i Kolonjalną.

Na akademję przybyli m. inn.: J. E. Ks. Biskup Fulman, Gen. Dobrodzicki, Dowódca Okręgu Korpusu Lubelskiego, oraz kilkaset osób z pośród miejscowego społeczeństwa, w tem znaczna liczba młodzieży szkolnej.

Zagaił akademję prezes korporacji „Korobia” p. Józef Bryda, przemówienie wstępne zaś wygłosił prezes miejscowego Oddziału L. M. i K. p. meż. Fr. Stoch. Następnie dłuższy referat p. Ł. „Morze, jako teren ekspansji polskiej” wygłosił przybyły z Warszawy redaktor „Morza”, p. Henryk Tetzlaff.

W części koncertowej akademji wzięli udział p. p.: prof. Anita Romanowska (skrzypce), Eugenia Kopciowa (śpiew) i chór T-wa Śpiewaczego „Lutnia” pod dyrekcją p. St. Koszowskiego. Akompanjament—p. p.: H. Bryłowa i prof. Turalski.

MŁODZIEŻ SZKOLNA LUBLINA NA BUDOWĘ ŁÓDZI PODWODNEJ.

Oddział L. M. i R. w Lublinie prosi nas o zamieszczenie następujących notatek:

„Samopomoc uczenie Państw. Szkoły Przem. Handl. w Lublinie ofiarowała 5 zł. na łódź podwodną — jako odpowiedź Treviranusowi — składając do dyspozycji Komitetu Floty Narodowej.

Szkoła Lubelska z inicjatywy ucznia Jonke Henryka — ofiarowała 301 zł. 50 gr. na łódź podwodną — jako odpowiedź Treviranusowi — składając do dyspozycji Komitetu Floty Narodowej.

Kolo Historyczne przy Gimnazjum W.Pani Czarnieckiej ofiarowało 10 zł. na łódź podwodną, jako odpowiedź Treviranusowi — składając do dyspozycji Komitetu Floty Narodowej.

KREDYT OGRODNICZY

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością
w WARSZAWIE.

Warszawa, ul. Kopernika Nr. 36.

6486-732-XII.

Spółdzielnia Rolnicza Warszawska

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością
W WARSZAWIE.

Warszawa, Kopernika 36.

6485-731-XII.

„Stock Brandy Medicinal“

Czysty Destylat Winny



uzyskany z najszlachetniejszych gatunków win.

8371-542-VIII-XI.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ



Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę
RISIEL i S-ka, Bielsko, ul. Piastowska 3. Tel. 29-32 i 20-29.
733-XII.

mułowanie aktu powierzenia mandatu należy do kompetencji Głównych Mocarstw Sprzymierzonych (zatwierdzenie do Ligi Narodów).

4) Istnieje zdecydowany pogląd w kołach prawniczych,

a) że terytoria, objęte mandata-
mi „A” z biegiem czasu staną się

państwami suwerennymi i że mandaty te ipso facto wygasną;

b) że część terytoriów, objętych mandata-
mi „B”, po przejściu ewolu-
cji kulturalnej, może uzyskać
charakter, jaki posiadają obecnie
mandaty „A”, co w następstwie
może pociągnąć za sobą całkowi-

tą emancypację państwową tych
terytoriów;

c) że pozostała część terytor-
iów, objętych mandata-
mi „B”, jak
również terytoria, objęte manda-
tami „C” staną się własnością
mandatarjusza.

HUBERT SUKIENNICKI

PO REWOLUCJI W BRAZYLII

Hasło separatyzmu — Udział Polaków Znalezione na: www.magemar.com.pl



Jak wiadomo — w październiku i listopadzie r. b. rozegrał się w Brazylii jeden z dramatów narodowych, jakie od czasu do czasu wybuchają w tym olbrzymim i pięknym kraju.

Zwyciężyła rewolucja, t. j. stronnictwo opozycyjne. Bezpośrednim powodem wybuchu rewolucji było niezadowolenie z wyniku wyborów na prezydenta Unii Brazylijskiej i upadek kandydata opozycji, D-ra Vargasa, pochodzącego z Rio Grande do Sul.

W koncercie stanów brazylijskich, z których każdy ma swego stanowego prezydenta i jest do pewnego stopnia państwem udziałem, batutę uchwycił przed paru laty Sao Paulo, bogaty, zasobny, najlepiej urządzone, silny gospodarczo, z produkcją na wywóz ponad 50% eksportu całej Brazylii, jakkolwiek terytorjalnie obejmuje tylko 3% całej republiki, a ludnościowo niespełna 13%.

Wybory na prezydenta Unii w 1926 r. dały władzę w ręce kandydata Sao Paulo. W r. b. również zwyciężył w wyborach stan Sao Paulo i pokonał swego rywala kandydata stanu Rio Grande, rządzącego ongiś „rodziną brazylijską”. Z walki tej o hegemonię nad Unią, którą przez wiele, wiele lat dzierżyli dawniej Riograndeńczycy, ci ostatni wyszli pokonani.

Zarzut, że wybory przeprowadzone były stronnictwo, oraz ambicje społeczeństwa riograndeńskiego, mającego tradycje kresowców, zaprawionych w ubiegłych stuleciach w walkach z Indianami, Urugwajczykami i Argentyńczykami, oraz dawne tradycje walk o oderwanie się od Brazylii, skłoniły Riograndeńczyków do zbrojnego wystąpienia przeciw partii rządzącej i przeciw rządowi Unii.

Zbuntowane riograndeńskie pułki wojska federacyjnego ruszyły w kierunku północnym przeciwko Sao Paulo. Przyłączyły się do

nich pułki parańskie, oraz chwyciła za oręż parańska ludność.

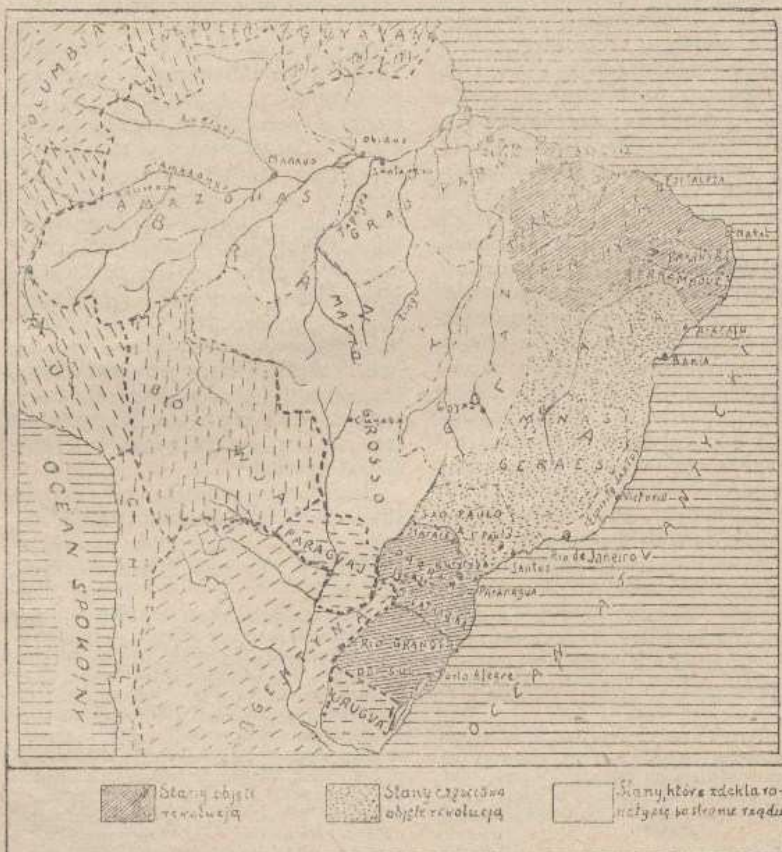
Cała masa rewolucyjna stanęła wkrótce pod Itarare na granicy Sao Paulo. Tutaj przyszło do walnej rozprawy, w której wojska rządowe zostały rozbite i zwycięska rewolucja zajęła stolicę stanu Sao Paulo. Rio de Janeiro zostało następnie opanowane i Dr. Vargas objął rządy, jako prezydent Brazylii.

Jest to krótkie ujęcie przebiegu ruchu rewolucyjnego. Ale o wiele ciekawsze jest hasło, pod jakim walczyli rewolucjoniści i rola, jaką w tej zawierusze brazylijskiej odegrali tamtejsi Polacy.

Riograndeńczycy rzucili hasło oderwania od Brazylii stanów po-

łudniowych, t. j. Rio Grande do Sul, Santa Catharina i Parana, oraz utworzenie z nich osobnej republiki. Stało to hasło dla Riograndeńczyków, liczy prawie 100 lat swego istnienia. Pierwszy raz zerwali się z niem na ustach za czasów cesarstwa brazylijskiego. Wojna domowa, t. zw. „Farra-
pos” (Łachmaniarze) została zakończona w 1835 r. Przeciwno Riograndeńczykom została wtedy zmobilizowana cała Brazylia, a dowodził armią sam cesarz Don Pedro I. Wprawdzie odniósł zwycięstwo, ale Riograndeńczycy nie porzucili swego hasła.

Stan Rio Grande do Sul zawsze uważał się za jednostkę państwową, samodzielną, o ile przez



Mapka Brazylii.

mężów politycznych nie dzierzył władzy nad całą Unją, oraz zawsze zaznaczał swój separatyzm i w herbie stanowym nosi nazwę: „Republica do Rio Grande do Sul”.

Ludność parańska w ostatniej rewolucji również stanęła zbrojnie pod tem samem hasłem. W Kurytybie został utworzony specjalny oddział wojska, wyłącznie z Polaków. Do szeregu stanęli nie tylko koloniści, ale także robotnicy, inteligenci i kształcąca się młodzież polska.

Znając skład narodowościowy parańskich pułków, mających częstokroć do 80% Polaków, synów

kolonistów polskich, uważanych za Brazylijan według prawa brazylijskiego, można śmiało twierdzić, że do walnego i szybkiego zwycięstwa pod Itarare, Polacy przyczynili się poważnie. Niektóre pułki parańskie przeszły przez Sao Paulo i dotarły aż do Rio de Janeiro.

Zwycięska rewolucja objęła rządy. Jednak do odłączenia się stanów południowych nie doszło. Hasło odłączenia się rzucone zostało w tem przeświadczeniu, że po stronie Sao Paulo staną inne stany brazylijskie. Tymczasem w walce przeciw Sao Paulo, oprócz 3 stanów południowych wzięło u-

dział ponadto 10 stanów. Władza nad Unją została oddana Riograndczykom, w których interesie, przy takim obrocie sprawy, nie leży narazie odrywanie się od Brazylii.

Podjęte jednak stare i zawsze żywotne hasło separacji, oraz entuzjastyczne podchwycenie go przez ludność, świadczy o jego popularności. Zapewne zakorzeni się głęboko i rozwijać się będzie aż do odpowiedniej chwili, gdy dostatecznie pogłębią się różnice, istniejące pomiędzy południem a północną Brazylią i gdy nadejdzie odpowiedni moment jego realizacji. JAWOR.

PRZYCZYNNY DO DZIEJÓW KOLONIALNYCH FRANCJI

Protokraty francuskie Znalezione na: www.magemar.com.pl



Każde wielkie imperjum kolonialne obejmuje zazwyczaj dwa rodzaje posiadłości — kolonie i protektoraty. Różnica między niemi polega na ustroju prawnym danej prowincji: kiedy pewne terytorjum zatracza wszelkie cechy odrębności państwowej, przechodząc pod bezpośrednią administrację metropolii, mamy do czynienia z kolonią. Kiedy natomiast zachowuje ono, przynajmniej w zasadzie, autonomję wewnętrzną, tracąc jedynie na rzecz państwa innego prawo prowadzenia samodzielnej polityki zagranicznej i wypływające zeń prerogatywy, staje się krajem protektoratu. Stosunek protektoratu przejawiał się w dziejach od najdawniejszych czasów w rozmaitych formach, począwszy od t. zw. protekcji, rozpowszechnionej w średniowieczu, a skończywszy na współczesnym protektoracie kolonialnym, który w ciągu XIX wieku nabrał wielkiego znaczenia, stając się w ręku mocarstw środkiem rozszerzania ich wpływów w krajach zamorskich. Państwo europejskie dąży do uzyskania protektoratu nie tylko wtedy, gdy ze względu na opór danego kraju, czy też ewentualny sprzeciw innych państw anektowanie terytorjum w formie kolonii byłoby niemożliwe, ale również w tych wszystkich wypadkach, gdy, nie chcąc brać na siebie ciężarów, wynika-

jących z bezpośredniej administracji kolonii, zadawała się korzyściami, płynącymi z rozszerzania swych wpływów oraz uniemożliwiania rywalom ekspansji w danym kraju.

Jaką wagę państwa współczesne przywiązują do tej formy władania kolonialnego, stwierdzimy na podstawie sumarycznego z konieczności przeglądu etapów procesu ustalania się kolonialnych protektoratów Francji. Jej polityka kolonialna nabrała szczególnego rozmachu, począwszy od lat siedemdziesiątych ostatniego stulecia. Zapoczątkowana przez Juliusza Ferry, odniosła ona poważne sukcesy, pozyskując szereg kolonii i protektoratów. Znaczenie tej polityki dla Francji uwydatniają najlepiej słowa jej inicjatora, wypowiedziane w 1882 r.: „Francja potrzebuje polityki kolonialnej. Wszystkie części jej imperjum kolonialnego, jego najmniejsze szczątki winny być dla nas święte. Nie chodzi o najbliższe jutro, ale o przyszłe wieki, o przyszłość ojczyzny”.

Rezultatem polityki, tak szczególnie zapoczątkowanej przez Juliusza Ferry, było, obok zdobycia kolonii,¹⁾ uznanie protektoratu

francuskiego przez Tunis, Madagaskar, Annam, Tonkin i Kambodzę. Z krajów tych Madagaskar został z czasem anektowany, cztery zaś pozostałe korzystają do dziś z protektoratu francuskiego. W pierwszym dziesiętku XX stulecia Francja usiłuje zdobyć protektorat nad Marokkiem, który został jej ostatecznie przyznany w konwencjach z 1911 i 1912 r. Rozpatrzmy teraz kolejno proces ustalania się protektoratu francuskiego we wszystkich powyższych krajach, najpierw afrykańskich, potem zaś azjatyckich.

TUNIS

Tunis, niegdyś kraj wasalny Turcji, stał się z czasem prowincją autonomiczną, zależną pod względem finansowym od Francji i Włoch. O miarze tej zależności świadczy okoliczność, że gdy w roku 1870 komisja międzynarodowa dokonała konsolidacji długu zagranicznego Tunisu, okazało się, iż zadłużenie wynosiło 125 milionów franków, z tych 100 milionów wierzytelności francuskich, reszta zaś włoskich. Wobec tego Niemcy przyszli do przekonania, że Tunis doszedł już do tego stanu, w którym winna nastąpić jego infeudacja do Włoch lub Francji.

Propozycje zrobione w imieniu Bismarcka we włoskim ministerstwie spraw zagranicznych, spotkały się z odpowiedzią odmowną. Włochy nie chciały narażać się na Francję.

Ministerstwo francuskie nato-

Oceanji — wyspy Nowa Kaledonia, Tahiti, Markizy, Loyalty, Tuamotou, Wallis oraz kondominjum angielsko-francuskie nad Nowemi Hbrydami.

¹⁾ Artykuł niniejszy, jak i następne, poświęcone protektoratom francuskim, które ukazały się na łamach „Morza”, stanowią skrót niedrukowanej w całości rozprawy z dziedziny prawa międzynarodowego i historii dyplomacji p. t. „Protektoraty francuskie w Afryce i w Indochinach”.

²⁾ Na kolonie francuskie składają się następujące kraje: w Afryce — Algier z przyległościami (Sahara), t. zw. Afryka Zachodnia Francuska, części Togo i Kamerunu, przejęte, jako mandaty, po Niemczech w wyniku wojny światowej, wyspa Réunion, wyspy Komory, wybrzeża Somalisu; w Azji — Indie Francuskie (Pondichéry, Mahé, Chandernagor, Karikal, Yanam) i Syryja, jako kraj, administrowany przez Francję z tytułu mandatu Ligi Narodów; w Ameryce — wyspy St. Pierre, Miquelon, Martynika, Gwadelupa, oraz Guyana Francuska; w

W przeświadczeniu twórców mandatów „A” leżało powierzenie pewnych terytoriów uprawionej opiece mandatarjuszków, w celu stopniowego usamodzielnienia państwowego tych terytoriów. Mandat miał być tylko etapem emancypacji kolonii. Najbardziej zawarty został w Bagdadzie 10-go mandat angielski nad Mezopotamią, przemianowaną następnie na królestwo Iraku.

Między Anglią, a królem Iraku zawarty został w Bagdadzie 10-go października 1922 r. traktat przyjaźni, przyjęty do wiadomości przez Radę Ligi Narodów na sesji we wrześniu 1924 r., przy jednocześnie aprobowaniu mandatu angielskiego nad Irakiem. Poza traktatem przyjaźni między Anglią a Irakiem zawarte zostało pięć układów uzupełniających, które mają obowiązującą moc prawną od grudnia 1925 r. na okres czasu 25 lat, o ile przed upływem tego terminu Irak nie wejdzie w charakterze członka do Ligi Narodów. Ten ostatni moment będzie stwierdzeniem emancypacji państwowej Iraku, który od tej pory stanie się bez ograniczenia państwem suwerennym.

Jak wiadomo, czynione są w obecnej chwili starania o przyjęcie państwa Iraku do Ligi Narodów, co będzie ipso facto wygaśnięciem mandatu.

Wcześniejszym mandatem kategorii „A” był mandat francuski, otrzymany od Ligi Narodów dnia 24 lipca 1922 r., powierzający Francji dawniejsze terytoria tureckie Syrii i Libanu; terytoria te, zgodnie z życzeniami miejscowej ludności, podzielone zostały na szereg państw: Wielki Liban, Federacja Syryjska, Dżebel-Druze i okrag dawnego Sandżaku Alexandretty. Każde z przytoczonych państw posiada własną konstytucję i odrębną administrację; na czele administracji stoi gubernator miejscowy, przedstawicielem zaś Francji, a więc mandatarjusza, jest Wysoki Komisarz mianowany przez francuskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Mandat francuski w Libanie i Syrii ma za zadanie pomoc i radę w zakresie prac organizacyjnych administracji oraz ustawodawstwa miejscowego, przyczem pomoc ta sięga tak głęboko w podstawowe normy życia tych terytoriów, że z punktu widzenia teoretycznego, kraje te należy uważać za nieposiadające suwerenności.

Trzecim mandatem „A” jest mandat angielski w Palestynie, posiadający charakter odrębny od mandatu w Iraku. Mandatarjuszowi Palestyny powierzono całkowity zarząd terytorium i kierownictwo sprawami zagranicznymi; policja miejscowa jest zależna od administracji angielskiej; mandatarjusz nie ma obowiązku wydawania ustaw konstytucyjnych, ma jednak prawo wydawania ustaw w zakresie obywatelstwa; fakt ten świadczy, że suwerenność nad terytorjum Palestyny należy do Anglii.

Mandat nad Palestyną, Rada Ligi Narodów powierzyła Anglii na sesji wrześniowej w 1923 r. w Londynie. Przedtem na mocy deklaracji lorda Balfoura z 8 listopada 1917 r., której nadano formę międzynarodową na sesji Rady Najwyższej w San Remo w dniu 25 kwietnia 1920 r., przyrzeczono Żydom uznanie Palestyny za ich siedzibę narodową. Polityka jednak angielska, szczególnie w ostatnich czasach, w odniesieniu do mandatu palestyńskiego i deklaracji Balfoura napotyka na poważne trudności, które wzbudziły już nawet przypuszczenia o konieczności zerwania się przez Anglię tego mandatu. Przypuszczenia te jednak spotkały się ze zdecydowanym sprzeciwem oficjalnych czynników angielskich.

Mandaty kategorii „B” poddane zostały całkowicie administracji mandatarjusza z zastrzeżeniami jednak, przewidzianymi w art. 22 Paktu Ligi Narodów. Na mandaty te złożyła się część terytoriów kolonialnych b. Cesarstwa Niemieckiego. Są to mianowicie: Togo, Kamerun i Tanganyika.

Terytoria, objęte mandatami kategorii „B”, zatwierdzonymi przez Ligę Narodów w lipcu 1922 r., podzielone zostały, jak następuje: Kamerun i Togo podzielono na mandaty angielski i francuski, co zaś do Tanganyiki — to część wschodnią oddano Anglii, okęgi zaś Ruenda i Urundi oddano Belgii. Pozatem z obszarów tych na mocy decyzji Rady Najwyższej wydzielone zostały: 1) terytorjum Kionga, oddane na własność Portugalii, która inkorporowała je do swej kolonii Mozambiku, oraz 2) terytorjum Jubalanda, oddane Włochom, również na własność i przyłączone do kraju Somalisów.

Wreszcie należy podkreślić, że część mandatu belgijskiego nad Ruendą i Urundi Belgia odstąpiła Anglii. Jest to klasyczny przy-

kład retrocesji części powierzonego mandatu innemu mandatarjuszowi, który to przykład uważany może być za precedens przy ewentualnym wysunięciu nowych żądań w odniesieniu do podziału mandatów.

Na mandaty kategorii „C” złożyły się pozostałe terytoria kolonialne przedwojennych Niemiec. Mandaty te powierzone zostały mandatarjuszom bez żadnych zastrzeżeń. Podzielono je w sposób następujący: niemiecką Afrykę Południowo-Zachodnią oddano Unii Południowo-Afrykańskiej, wyspę Samoa — Nowej Zelandii, posiadłości niemieckie, położone na Oceanie Spokojnym, na południe od równika — Australii, posiadłości na Oceanie Spokojnym na północ od równika, jak również wyspę Yap — Japonii.

Wreszcie należy stwierdzić, że Stany Zjednoczone Am. Północnej, jakkolwiek nie otrzymały żadnego mandatu, to jednak na podstawie specjalnych układów zapewniły sobie od mandatarjuszków wszelkie przywileje w zakresie handlu na terytoriach mandatowych, chociaż nie podpisały Traktatu Wersalskiego i nie są członkiem Ligi Narodów.

Przy podziale mandatów nie uzyskała dotychczas absolutnie nie Polska, chociaż, jako członek Ligi Narodów, ma zapewnione prawo, choćby do przywilejów handlowych na terytoriach mandatowych, **prawo, które dotychczas przez nas nie zostało wyzyskane.**

Ustalając pewne fakty w zakresie sytuacji prawnej międzynarodowych mandatów, musimy się do nich ustosunkować pozytywnie, mając na uwadze możliwości zrealizowania nowych wysuwanych przez nas koncepcji. Badania nad instytucją mandatu kolonialnego koncepcji tych nasunąć nam muszą dostateczną ilość. Przy rozważaniach tych należy wychodzić z następujących założeń:

1) mandat, powierzany mandatarjuszowi na termin nieograniczony, może ustać i może być retrocedowany. Stanowisko takie zajęła Komisja Mandatowa przy zaciąganiu pożyczek przez terytorjum mandatowe pod gwarancją mandatarjusza.

2) Mandaty prawnie zapewniają równość gospodarczą dla wszystkich członków Ligi Narodów.

3) Wybór mandatarjusza i sfor-

miast okazało się bardziej czułe na propozycje, przedstawione mu z inspiracji Niemiec przez lorda Salisbury i oświadczyło gotowość wzmocnienia wpływów francuskich w Tunisie ze względu na mnogość interesów Francji w tym kraju. Upewniszy się co do przychylności Anglii, która zostawiała jej wolną rękę w Tunisie, Francja musiała jeszcze tylko zjednać sobie gabinet berliński.

Nie było to trudne, gdyż Bismarckowi chodziło o odwrócenie uwagi Francji od spraw kontynentalnych i skierowanie jej ku przedsięwzięciom kolonialnym, które przynajmniej czasowo kazałyby jej zapomnieć o rewanzu i odzyskaniu Alzacji i Lotaryngji. A nadto spodziewał się Bismarck, że, zachęcając Francję do akcji w Tunisie, wywoła napięcie stosunków między nią a Włochami, które tem łatwiej wejdą do aliansu niemiecko - austriackiego.

Z ewentualności tej wszakże zdawał sobie sprawę rząd francuski i dlatego nie spieszył się wcale z przyjęciem propozycji niemieckich. Gabinet de Freycinet'a wstrzymywał się od wszelkiej akcji i nie reagował nawet na wyraźne prowokacyjne stanowisko Włochów w Tunisie. Ale skoro gabinet ten upadł, a do władzy doszedł Juljusz Ferry, zdecydował się on dokonać okupacji Tunisu. Pretekstem rozpoczęcia akcji były napady plemion tunetańskich na granicę Algieru, których to napadów naliczono w ostatnich 10 — 12 latach 2300. Skoro ekspedycja francuska wkroczyła do tego kraju, bey Tunisu zaapelował do sułtana tureckiego, a następnie odwołał się do mocarstw, które w traktacie berlińskim z 1878 r. zagwarantowały nienaruszalność Tunisu. Nie odniosło to jednak żadnego skutku.

Tymczasem Forgemol ujaźniał zbuntowanych Khrumirów, a drugi generał francuski, Bréart, wkroczywszy do Tunisu, podyktował beyowi ultimatum, na którego podstawie podpisany został 12.V.1881 r. traktat w Kassasaid czyli Bardo.

Badając ten traktat, nie spotkamy w nim wyraźnego oświadczenia, że Tunis przyjmuje protektorat francuski. Wynika to jednak przedewszystkiem z art. 6, na mocy którego Tunis traci na rzecz Francji prawo wykonywania funkcji udzielnosci zewnętrznej, t. j. prowadzenia samodzielnie polityki zagranicznej. Art. 3 zawiera gwarancję rządu francuskiego, co do nienaruszalności terytorjum oraz obrony interesów dynastji i osoby władcy. W dalszym ciągu traktat wprowadza okupację wojskową pewnych miejscowości, nadaje protektorowi prawo ingerowania w stosunki wewnętrzne protegowanego, o ile panuje w nich nieład, marnotrawienie na niebezpieczeństwo przebywających w kraju cudzoziemców, przysądza wreszcie rządowi francuskiemu uprawnienia finansowe w kierunku zagwarantowania interesów wierzycieli zagranicznych Tunisu.

Traktat w Bardo został uzupełniony traktatem w La Marsa (8.VI. 1883), który miał na celu ulepszenie wewnętrznej administracji Tunisu.

Późniejsze dekrety uregulowały stosunki administracyjne Tunisu oraz atrybucje rezydenta generalnego. Jest on zarówno reprezentantem Republiki francuskiej jak i pierwszym ministrem. Przewodniczy „radzie ministrów”, do której wchodzi oprócz niego dwaj członkowie tubylcy, dwaj ministrowie francuscy, dyrektorowie departamentów finansów, robót publicznych, rolnictwa, handlu, o-

światy oraz poczt i telegrafów, a wreszcie t. zw. sekretarz generalny rządu (francuz), do którego należy kontrola administracji cywilnej tubylców.

Tunis podzielono na okręgi; na czele każdego z nich stoi cywilny kontroler francuski, zależny od generalnego sekretarza rządu. Funkcyj jego należy jedynie kontrola administracji wykonywanej przez władze tubylcze.

W dziedzinie sądownictwa rząd francuski miał do spełnienia potrójne zadanie: 1) ograniczenie kompetencji jurysdykcji lokalnej, 2) wprowadzenie jurysdykcji francuskiej, 3) usunięcie kapitulacji. Jurysdykcja lokalna, której oprócz spraw między tubylcami podlegały także sprawy o nieruchomości między Europejczykami, została ściśle ograniczona. W 1893 roku ustanowiono dwa sądy pierwszej instancji i 16 sądów pokoju. Pewnego rodzaju sądy przysięgłych zostały ustanowione przy obu sądach dla spraw karnych.

Co do kapitulacji, to zostały one usunięte od 1.VIII.1887 r. po przeprowadzeniu szeregu negocjacji z państwami, którym przysługiwało prawo kapitulacji w Tunisie. Dzięki tym wszystkim reformom Tunis wkroczył na drogę pomyślności i rozwoju. Stworzono wiele instytucji, mających zapewnić podniesienie kultury w kraju, zastosowanie systemu Torrensa przyczyniło się do podniesienia rolnictwa, o ożywieniu zaś życia gospodarczego świadczy choćby sześciokrotne powiększenie się sumy bilansu handlowego.

Widać stąd, jak zbawienne mogą być skutki protektoratu w krajach o niskiej cywilizacji, choćby przyjęły one protektorat nawet pod pewnego rodzaju przymusem.

BOLESŁAW CELINSKI

NIEZWYKŁE KORESPONDENCJE Z ANGOLI

Na łamach naszych pism codziennych coraz częściej pojawiają się nadsyłane artykuły o Angoli. Pisane oraz utrzymane są one w tonie entuzjastycznym i wywołują wrażenie, jakoby Angola była krajem, płynącym mlekiem i miodem. Takie artykuły działają na umysły naszych kandydatów na plantatorów w Angoli, jak haszysz, który stwarza im jakieś niezwykle wizje krainy czarownej, gdzie wystarczy tylko pojawić się, aby zebrać hojne dary przyrody, wymienić je na

mile szeleszczący plik banknotów i powrócić wkrótce bogaczem w ojczyste pielesze.

Ze artykuły te są pisane w dobrej wierze — nie ulega żadnej wątpliwości, podobnie jak i to, że nie odzwierciedlają one prawdziwego stanu rzeczy, oraz że ukazują tylko jakiś miraż legendarnego Eldorado. Jest w nich wiele trafnych uwag i te też tylko mogą pochodzić z osobistych spostrzeżeń autorów. Natomiast wielka przesada w opisywaniu nadzwyczajnych możliwości, łat-

wości urządzenia się i niezwyklej rentowności kultur plantacyjnych, przy użyciu małego kapitału, nie może pochodzić z własnych spostrzeżeń autorów, lecz jedynie z informacji osób trzecich, które w Angoli — jak to miałem sposobność stwierdzić — chętnie temi niezgodnymi z rzeczywistością wiadomościami służą. Prawdopodobnie osobom tym chodzi o wywołanie wzmózonego ruchu przychodzącego, aby przy jego kapitale załatwić swe osobiste interesy, bez względu na to, czy in-

teresy te odpowiadają interesom przychodzący.

Taka np. informacja (patrz „Kurjer Warszawski” z dn. 3.XII b. r. artykuł p. t. „Z Angoli”) brzmi dosłownie:

„Największy dochód dają plantacje kawy, tytoniu, sisalu, owoców, (ananas, banany, pomarańcze, winogrona, mandarynki i t. d.), palm oleistych, drzew eukaliptusowych. Z hektara tych plantacji łatwo osiągnąć można po 2 — 3 latach tysiące dolarów czystego rocznego zysku”.

Podobnych informacji i mnie udzielano, gdy byłem w Angoli w charakterze kierownika polskiej ekspedycji badawczej w 1929 r., która to ekspedycja miała ustalić: czy i jakie części Angoli nadają się na osadnictwo polskie, oraz jak daleko sięgają możliwości osadnicze.

Ekspedycja ustaliła, że tylko wysoki płaskowyż Angoli nadaje się na polską kolonizację, gdzie nie rosną już palmy oleiste, uprawa kawy i tytoniu dopiero jest w zaczątkach, a winogrona (po kilka krzewów) spotkała ekspedycja tylko na dwóch plantacjach.

Stwierdziła wtedy ekspedycja, że czystego zysku rocznie z jednego hektara (przy tej cenie, którą otrzyma osadnik, a nie cenie giełdowej) można osiągnąć: z uprawy kawy około 100 dolarów, sisalu 60 — 90 dol. Rentowności innych kultur nie można było ustalić.

Należy tu wziąć pod uwagę spadek cen produktów kolonialnych, a zwłaszcza kawy, w ostatnim czasie, wobec czego i powyżej wymieniony czysty zysk należy nieco zredukować.

Ale i to jest znaczny zysk przy uprawie kilkudziesięciu hektarów. Każdy rolnik to przyzna w dzisiejszych ciężkich czasach. Po co ukazywać mu tysiące dolarów z jednego hektara?

Duży dochód mogą dać eukaliptusy, ale dopiero po 10 — 12 latach, oraz palmy oleiste, których eksploatacja jest trudna, gdyż palmy te rosną w okolicach gorących, częstokroć malarycznych.

Dalszy cytat:

„Gospodarstwo 300-hektarowe dostanie się za 3,000 zł., wliczając w to koszt ziemi i wydatki niezbędne do zagospodarowania się. Takie gospodarstwo z rak prywatnych (przy warunkach zakupna większego terenu i rozparcelowania na mniejsze gospodarstwa) kosztować będzie około 5.000 zł.”.

I tu sprawa przedstawia się iraczej. Według rozporządzeń oficjalnych w taki teren winien osadnik po uzyskaniu koncesji inwe-

stować kapitał około 2,400 zł., oraz wpłacić czynsz ok. 1,500 zł. To jest jednak teoria. Praktyka wykazała, że dla otrzymania koncesji na teren potrzeba tyle, ile przewiduje rząd portugalski w projektowanej kolonizacji, a mianowicie około 3,000 dolarów na każdą rodzinę na działce 300 ha. Wtedy dopiero osadnik może racjonalnie gospodarować.

Kupując ziemię prywatnie trzeba zapłacić około 5 dolarów za 1 ha. t. j. 1,500 dol. za 300 ha. pozatem trzeba zakupić narzędzia rolnicze i t. p., na co znów dojdzie do 3,000 dolarów.

Dalszy cytat: „

„Właściciel 300-hektarowej „fazendy” ma prawo otworzyć sklep dla wymiennego handlu z Murzynami. Handel ten daje zwykle o wiele więcej, niż osiągnąć można z najlepszych nawet plantacji”.

Wynikałoby z tego, że w Angoli lepiej jest handlować, aniżeli uprawiać jeden, czy dwa hektary ziemi. Otóż z handlem nie jest tak prosta sprawa. Handel ten daje obecnie więcej, aniżeli plantacje takie, jakie urządzają obecnie ich właściciele. Gospodarstwo takie jest obecnie raczej parodią rolnictwa i dlatego też mniej się opłaca od handlu. Dobrze urządzona plantacja jest o wiele rentowniejsza od handlu, który ma ograniczoną klientelę murzyńską, mało produkującą i o małych potrzebach. Ekspedycja widziała wielu kupców w głębi kraju, zaledwie wegetujących, nie mówiąc już o dorabianiu się.

Dalszy cytat:

„Rząd portugalski daje specjalne koncesje, przyczem przedsiębiorca łatwo może otrzymać tereny hodowlane, wielkości do 250.000 hektarów”.

Tyle podaje autor korespondencji. Ustawa odnośna natomiast dodaje: „o ile wykaże się odpowiednim kapitałem”, co należy rozumieć, jako kilka milionów dolarów. Ponadto przedsiębiorca zmuszony jest koncesję odnawiać co 15 lat, oraz pewną część terenu skolonizować Portugalczykami na swój własny koszt i to jeszcze opłacić rodzinom portugalskim koszty przejazdu do Angoli w wysokości 50%, oraz w ciągu lat 3-ch powinien mieć już 15,000 sztuk bydła selekcyjonowanego, oraz tyleż samo świń, owiec i t. p.

Dalszy cytat:

„Można hodować tu jeszcze zebry, które wbrew opinii, jaka panuje w Europie, dają się oswajać (widziałem wielu Murzynów, jadących konno na zebkach), strusie, antylopy, małpy o futerkach wysokiej wartości i wiele innych zwierząt”.

Autora proszę o podanie mi ceny i ilości zebra oswojonych. Można je doskonale sprzedawać do cyrków w St. Zjednoczonych, gdzie dotąd nie zdołano dostarczyć zebra na tyle oswojonych, aby je można było w zaprzęgu lub pod wierzchem pokazywać publiczności. Podobno — jak niesie legenda — pewnego razu jeden z cyrków amerykańskich za wielkie pieniądze nabył parę oswojonych zebra, ale pokazywał je publiczności tylko w czasie galowych produkcji.

Czy nareszcie skończymy z egzotykiem w artykułach o krajach egzotycznych? Czy mamy być stale dużymi dziećmi, wyciągającymi ręce do jakiejś fantastycznej hodowli strusi, którą inni już zarzucili, gdyż dzisiaj nikt się nie stroi w strusie piórka? Czy mamy „jeździć konno na zebkach”, aby osadnicy nasi, zwiędzeni tym mirażem, gdy wyruszą z niedostatecznym kapitałem i wskutek tego wszystko, co posiadają, utracą, mieli potem „chodzić pieszo po zebkach”? Czy nie stać nas na szczytę rozsądku, aby na rzeczywistość spojrzeć bez różowych okularów?

Dość tych bredni o raju angolskim.

Wysoki płaskowyż Angoli posiada dobry dla naszego osadnictwa klimat, posiada urodzajną ziemię i wiele, możliwości, ale tak, jak każdy inny kraj, ma swe dodatnie i ujemne strony. W Angoli potrzebny jest duży kapitał na zagospodarowanie się — tak przedstawia się to w chwili obecnej, później może się zmienić. Osadnik powinien posiadać praktykę rolną w kraju o klimacie ciepłym i powinien być przygotowany na twardą i ciężką pracę w warunkach mu obcych.

Gdyby Angola dawała fantastyczne dochody, to napewno już dzisiaj byłaby w całości skolonizowana. Nie my Polacy bylibyśmy „odkrywcami Angoli w Angoli”, ale byliby inni, którzy poszukują odpowiednich terenów i odpowiednich zysków za swą pracę i wysiłek.

Kto liczy na „tysiące dolarów czystego rocznego zysku z 1 ha”, kogo pociąga „jeżdżenie konno na zebkach”, ten niechaj lepiej pozostanie w Polsce, niech nie traci swego kapitału i nie stwarza liczby malkontentów, jakich w ubiegłych stuleciach i ostatnich dzie-

siatkach lat dość powróciło z różnych „hodowli strusi”.

Kto natomiast nie buja w obłokach i daje się bujać, ale przygotowany jest na twarde życie, ten w Angoli znajdzie wdzięczne pole do pracy, a, posiadając odpowiedni kapitał, osiągnąć może

przy poważnym wysiłku poważne rezultaty. Pamiętać jednak musi, że nic nie osiąga się w terenach nowych bez pracy, pracy i jeszcze raz pracy, a to, co się osiąga, nie przekracza przeciętnej rentowności.

FRANCISZEK ŁYP.

PRZEGLĄD KOLONIALNY

zestawiony przez Fr. Łypa

KOMUNIKACJA POWIETRZNA W BRAZYLII

Ponieważ ludność Brazylii domagała się zaprowadzenia stałej komunikacji powietrznej z szeregiem stanów, położonych w głębi kraju — w ten sam sposób, jak jest to już z liniami lotniczymi wzdłuż wybrzeża — przeto został podjęty lot próbny aż do Boliwii, skąd samoloty brazylijskie zabierały korespondencje, przeznaczoną do Brazylii i Europy.

Okazało się, przeto, że w Matto Grosso na linii Corumba-Cuyaba nie mogą kursować zwykłe samoloty, lecz wyłącznie hydroplany, które mogą osiadać na moczarach w Matto Grosso.

Przeprowadzono i taką próbę we wrześniu r. b. Hydroplan „Iguassu” i „Piraja”, po przełocie do Buenos Aires, odbyły lot powrotny wzdłuż rzeki Parany aż do Cuyaby, stolicy Matto Grosso. W drodze przelatywały hydroplany przez pasy, nawiedzane częstymi burzami, gdzie natknęły się na tropikalne ulewę i burze gradowe. „Piraja” wyszedł z poważnymi uszkodzeniami, natomiast „Iguassu”, zbudowany z metalu, wytrzymał lot doskonały.

Wobec tego postanowiono na linii tej używać tylko hydroplanów, zbudowanych z metalu.

Nowa linia powietrzna będzie prowadzić z La Paz, stolicy Boliwii, z przeładowaniem poczty w Corumba (Brazylia — Matto Grosso) do Santos, następnie do Pernambuco, skąd poczta będzie zabierana do Europy pośpiesznie statkami.

NOWA ORIENTACJA ANGIELSKA W PALESTYNIE.

Z powodu zeszłorocznych zaburzeń w Palestynie polityka angielska została poddana krytyce w specjalnej Komisji Ligi Narodów. Na skutek tej krytyki Anglia w październiku r. b. ogłosiła swój program polityczny odnośnie do Palestyny, wskazujący, że ustosunkowanie się jej do kraju mandatowego i do ludności arabskiej oprze na innych, niż dotąd, podśawach.

Komisja w badaniach swych doszła do przekonania, że dotychczasowa polityka angielska popierała wybitnie kolonizację żydowską, co u ludności miejscowej, tak arabskiej, jak i chrześcijańskiej, utrzymywało przekonanie, że, gdy Palestyna uzyska z czasem niepodległość, to wtedy właśnie stanie się już niezależnym państwem żydowskim. Wobec takiej perspektywy ludność miejscowa zaczęła w sierpniu 1929 r. stanowisko wrogie, przedewszystkiem wobec rządu angielskiego, a zbrojnie wystąpiła przeciw elementowi żydowskiemu, uderzając w ten sposób w sam rząd. Zdaniem Komisji, rząd angielski powinien był brać pod uwagę życzenia i aspiracje ludności miejscowej, jakoteż dopuścić ją do u-

działu w opracowaniu ustawodawstwa, oraz w zarządzie krajem.

Nowa orientacja, oparta na wnioskach Komisji, jakkolwiek nie przesądza losów kolonizacji żydowskiej w Palestynie, to jednak wywołała silne wrażenie w sferach żydowskich, zajmujących się czynnie kolonizacją, a wyrazem wywołanego nastroju jest ustąpienie D-ra Weirmanna i D-ra F. Warburga ze stanowisk kierowniczych Jewish Agency, oraz wycofanie wydanych przez agencję pozwoleń na osadnictwo.

Wykresy, załączone do orzeczenia Komisji, ilustrują obecny stan ludności Palestyny, oraz przypuszczalny jej liczebny stosunek narodowościowy. Obecnie jest w Palestynie 682.000 Arabów, 154.000 Żydów i 82.000 Chrześcijań. Gdyby imigracja żydowska wynosiła rocznie po 25.000 osób, to przy 10-procentowym przyroście naturalnym już w r. 1948 ludność żydowska zrównałaby się liczebnie z ludnością arabską. Przy mniejszej liczbie przychodźców wyrównanie nastąpiłoby później, jednak w obliczeniach brano pod uwagę minimum 10.000 przychodźców rocznie do r. 1978. Tymczasem w latach ostatnich imigracja żydowska wykazuje liczby poniżej owego minimum. W r. 1929 liczba imigrantów żydowskich wynosiła 6.600, a równocześnie wyemigrowało z Palestyny 2.800 Żydów, co wpływa ujemnie na kombinację żydowskie odnośnie liczebnego opanowania kraju, oraz świadczy o załamaniu się żydowskich wysiłków w kierunku skolonizowania Palestyny w pewnym określonym terminie.

ROZWÓJ ALGIERU.

Algier, przed opanowaniem go przez Francję, nie posiadał ani dróg, ani poważniejszego portu, a ludność jego zaledwie 1-miljonowa, dziesiętkowana była licznymi chorobami, zwłaszcza malarją. Pod rządami francuskimi kolonia rozwinęła się wspaniale. Posiada obecnie dróg 25.000 klm., kolei 5.000 klm., doskonałe porty: Algier, Oran i Bone, oraz ziemi uprawnej 4 milj. ha. Z bogactw naturalnych eksportowane są: żelazo, miedź, ołów, węgiel i fosfaty.

Ludność tubylcza wzrosła do 6 milionów, a osadnicza europejska do 900.000; malarja została opanowana.

Produkcja rolna Algieru dostarcza na wywóz pszenicy i jęczmienia, pomarańczy, mandarynek, cytryn, daktyli, win, oliwek, tytoniu i bawełny, a hodowla dostarcza głównie wełny ze stad, liczących 6.200.000 owiec.

Ilość oaz została poważnie zwiększona, okazało się bowiem, że wody zasłornej jest dosyć, konieczne jest tylko wybudowanie odpowiednich studzien.

Handel zagraniczny kolonii wynosił w 1929 roku prawie 10 miliardów franków.

W czasie wojny europejskiej Francja otrzymała z Algieru 173.000 żołnierzy.

Wśród francuskich kolonii Algier pod względem produkcji i handlu zagranicznego zajmuje 3 miejsce.

POŻYCZKI INWESTYCYJNE DLA KOLONII FRANCUSKICH.

W parlamencie francuskim toczą się rozprawy nad wnioskami pożyczek dla kolonii. Według projektów mają być udzielone pożyczki dla następujących kolonii na ich gospodarczą rozbudowę:

Martynika	150.000.000 fr.
Kamerun	130.000.000 „
Guadelupa	125.000.000 „
Algier (teryt. połudn.)	100.000.000 „
Réunion	63.000.000 „
Guyana	21.000.000 „
Somalis	44.000.000 „
Francuska Oceanja	23.000.000 „

Ponadto projektowana jest znaczna pożyczka dla Algieru (terytorja północnej), oraz dla Francuskiej Afryki Ekwatorialnej na budowę kolei Brazzaville-Ocean 747 milionów i na budowę portu Pointe-Noire 300 milionów fr.

Wydatki na roboty publiczne w ciągu najbliższych lat 15 w Algierze mają wynieść 6.300.000.000 fr.

KOLEJ PRZESAHARĘ.

Projekt budowy kolei-przez-Saharę został już przez Francję w ogólnych zarysach przygotowany i nawet odpowiedni wniosek został już przedłożony parlamentowi do uchwalenia.

Kolej ta ma dwójakie zadanie: a) połączyć francuskie kolonie północnej Afryki z koloniami poza Saharą, oraz b) z kolejami angielskimi, belgijskimi i portugalskimi w kolonjach pod równikiem.

Długość całej linii z Bou-Arfa do Segon i dalej do Niamy wynosi 3.450 km., z czego 1.900 przez Saharę, a 1.550 wzdłuż Nigru. Prace przygotowawcze będą trwały 2 lata, a sama budowa 8 lat. Robotników będzie zatrudnionych przy budowie kolei w Algierze 2.000, w Sudanie 1.500. Koszty całej kolei wyniosą 3 miljardy franków.

Pociągi osobowe będą kursowały z szybkością 60 km. na godzinę, towarowe 40 km. Bilet kolejowy z Segon, aż do portu Morza Śródziemnego będzie kosztował w przedziale luksusowym, ochładzanym lub ogrzewanym, zależnie od sezonu, z wentylatorem, aparatem radio i t. p. 4.000 franków, w I klasie 3.000 fr., w II kl. 2.000 fr. Opłata za 1 tonę towaru wyniesie 350 — 1.000 fr., zależnie od jakości towaru. Koszty te są takie same, jak koszty przejazdu i transportu morzem. Przy tych cenach inwestowany kapitał będzie przynosił zyski, budowa bowiem kolei nie będzie droga, gdyż nie napotka ona na specjalne trudności terenowe, a w samej budowie będą zastosowane najnowsze środki techniczne, jak np. automatyczne układanie szyn i t. p.

Podróż z Paryża do kolonii nad zatoką Gwinejską będzie trwała 6 dni, zamiast, jak dotąd 15 dni. Obecnie pasażerski ruch wynosi do tych kolonii 50.000 osób rocznie, jednak wkrótce może powiększyć się do 75.000.

Kolej ta połączy szereg kolonii francuskich, które tworzą terytorjum, obejmujące 70 milionów mieszkańców.

KRONIKA KOLONJALNA

ODCZYTU O NASZYM PROGRAMIE KOLONJALNYM.

W ciągu miesiąca listopada i pierwszej połowy grudnia r. b. członek Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, p. Franciszek Lyp, autor prac o Brazylii i Angoli — wygłosił szereg odczytów w różnych miastach kraju na temat programu kolonjalnego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Podobne odczyty w tymże czasie wygłosili pp.: inż. Ginsbert i red. Tetzlaff.

Odczyty te wszędzie cieszyły się wielkim powodzeniem i dużym udziałem słuchaczy.

PRZYJAZD P. R. KANNEWISZERA Z ANGOLI

Przed kilku tygodniami przyjechał na pewien czas z Angoli do Polski p. R. Kannewischer, który wspólnie z pp. Jesionowskim, Kłobukowskim i Paszkowiczem udał się w czerwcu r. b. do Angoli w charakterze udziałowca w fabryce wyrobów pustaków cementowych, a jednocześnie celem zajęcia się rolnictwem i hodowlą. Pan Kannewischer przyjechał do kraju celem zlikwidowania swych interesów w Polsce i zabrania rodziny do Angoli. Powtórny swój wyjazd do Angoli p. Kannewischer ustalił na koniec stycznia roku bieżącego.

Przy sposobności należy zaznaczyć, że do Angoli powinni udawać się tylko ci osadnicy, którzy mogą na ten cel asygnować przynajmniej 50 tys. złotych. O tem, aby wyjechać do Angoli w charakterze pośrednika handlowego, względnie w celu poszukiwania pracy na miejscu nie może być oczywiście mowy. Jedyną siłą ludzkiej pracy fizycznej są murzyńcy. Biali pracy otrzymać tam nie mogą.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA DLA DZIAŁY WYCHODZCZEJ.

Korzystając z pobytu w Warszawie sekretarza generalnego Związku Robotników Polskich we Francji i członka Stowarzyszenia Przyjaciół Ligi Morskiej i Kolonjalnej wśród Wychodźstwa we Francji, p. Piotra Kalinowskiego — Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej wręczył p. Kalinowskiemu 2500 książek, jako gwiazdkę dla dzieci emigrantów polskich we Francji.

W tymże czasie Zarząd Główny wysłał 1000 egzemplarzy tychże książek dla dzieci wychodźców okręgu paryskiego. Książki te przesłał na ręce przewodniczącego Związku Stowarzyszeń Polskich w Paryżu, p. inż. Sierakowskiego.

WYJAZD P. KAPITANA M. B. LEPECKIEGO DO BRAZYLII

Członek Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, p. Kpt. M. B. Lepecki wyjechał w dniu 15 b. m. do Ameryki Południowej (Brazylja) na okres czterech miesięcy. Podróż tę p. Lepecki odbywa z ramienia Urzędu Emigracyjnego.

ZE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH

Biuro Związku Pionierów Kolonjalnych i biuro Wydziału Kolonjalnego Ligi Morskiej i Kolonjalnej czynne jest codziennie w godzinach od 6 do 8 wieczorem — tel. 615-63 w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy ulicy Nowy Świat Nr. 35.

INFORMACJE O ANGOLI

Wobec licznych zwracań się do Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sprawie u-

dzielania informacji o Angoli, zawiadamia się niniejszem, że wyczerpujące dane ogólnie — informacyjne znajdują się w książce p. Fr. Lypa p. t. „Wysoki-Plaskowyż Angoli”. Książkę tę nabyć można w cenie 8 zł. za egzemplarz w biurze Ligi, Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 35, III piętro.

UTWORZENIE WYDZIAŁU KOLONJALNEGO PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM.

Na skutek przyjętego przez Zarząd Główny programu prac na okres kadencji — podział pracy Ligi został dokonany w ten sposób, że Zarząd utworzył trzy zasadnicze Wydziały: Morski, Kolonjalny i Rzecznym. Niezależnie od Wydziałów, Zarząd Główny powołał do życia specjalną Komisję Organizacyjno-Propagandową, która ma za zadanie kierowanie propagandą Ligi i rozszerzenie sieci Oddziałów, oraz organizowanie nowych okręgów. Skład Komisji przedstawia się następująco: pp. Kpt. M. Fularski, jako przewodniczący i Kpt. T. Cybulski i Dr. W. Rosiński, jako członkowie.

Kierownikami poszczególnych wydziałów wybrani zostali pp. Dr. M. Wyrostek — Wydział Morski; Gen. J. Głuchowski — Wydział Kolonjalny i Gen. St. Kwaśniewski — Wydział Rzecznym.

Wydział Kolonjalny, którego sekretarzem wybrano p. Fr. Lypa, dzieli się na następujące Sekcje:

1. Sekcja Ekonomiczna — przewodniczący p. radca T. Geppert, sekr. p. Z. Łopieński.

2. Sekcja badań terenowych i rolnictwa kolonjalnego — przewodniczący p. prof. Roszkowski, Sekr. p. Stan. Lenartowicz.

3. Sekcja Higieny Tropikalnej — przewodniczący p. Dr. Al. Freyd.

4. Sekcja Mandatowa — przewodniczący p. Dr. Rosiński, zastępca p. H. Sukiennicki, sekretarz p. B. Celiński.

Kierownicy sekcji, względnie ich zastępcy urzędują we wtorki w godzinach od 6 do 7 wieczorem, w biurze Wydziału przy ul. Nowy Świat 35, tel. 315-88, lokal Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Z DELEGACJI POROZUMIEWAWCZEJ POLSKICH ORGANIZACJI EMIGRACYJNYCH, KOLONJALNYCH I MNIEJSZOŚCIOWYCH.

W dniu 5 listopada r. b. odbyło się 6 posiedzenie Delegacji Porozumiewawczej Polskich Organizacji Emigracyjnych, Kolonjalnych i Mniejszościowych.

Na zabranii byli obecni p. p.: Stanisław Kosko — z ramienia Związku Pionierów Kolonjalnych, St. Gawroński — Stow. „Opieka Polskiej nad Rodakami na Obczyźnie”, M. Świechowski — Instytut Badań Spraw Narodowościowych, St. Szwedowski — Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy i Komitet Pomocy Polakom na Litwie, M. Zaleski — Związek Obrony Kresów Zachodnich, kpt. T. Cybulski — Liga Morska i Kolonjalna, J. Różycki — Tow. im. Adama Mickiewicza, M. Biskupska — Tow. im. J. Okołowicza, St. Lenartowicz — Rada Organizacyjna Polaków z zagranicy.

Porządek obrad obejmował następujące sprawy:

1) Zagadnienie wzajemnego informowania i uzgodnienia międzyorganizacyjnego w sprawach zakresu, terenu i charakteru prac poszczególnych organizacyi.

2) Sprawa wydawnictwa wspólnego kalendarza rocznika organizacji emigracyjno-kolonjalnych i mniejszościowych.

3) Sprawa zbiórki gwiazdkowej dla dzieci polskich zagranicą.

4) Wolne wnioski.

Sprawę wzajemnego informowania i uzgadniania pracy poszczególnych organizacji referował p. dyr. Lenartowicz. W rzeczowej i obszernej dyskusji zabierali głos p. p.: Gawroński, Szwedowski, kpt. Cybulski, Różycki, Kosko i Zaleski. W rezultacie tej dyskusji przyjęto następujące wnioski:

1) Wezwać wszystkie organizacje, wchodzące w skład Delegacji Porozumiewawczej do złożenia w ciągu miesiąca listopada możliwe szczegółowych i dokładnych sprawozdań z działalności w r. 1930 w zakresie pomocy i opieki nad Polakami zagranicą.

Sekretariat Delegacji Porozumiewawczej opracować ma te sprawozdania i ogłosić w specjalnym numerze czasopiśma „Polacy Zagranicą”.

2) Wezwać wszystkie organizacje do corocznego, ewentualnie częstszego przysyłania sobie wzajemnie sprawozdań i informacji o pracach poszczególnych organizacji. Uznać za godne zalecenia jak najczęstsze wzajemne porozumienie i uzgadnianie międzyorganizacyjne w sprawach zakresu prac i kompetencji.

3) Najbliższe posiedzenie Delegacji Porozumiewawczej poświęcone ma być omówieniu planu prac organizacji, wchodzących w skład Delegacji na rok 1931 w celu jak największego szarmonizowania akcji w kraju.

Sprawę wydawnictwa wspólnego kalendarza-rocznika organizacji emigracyjno-kolonjalnych i mniejszościowych odłożono do następnego posiedzenia z powodu nieobecności referenta tej sprawy p. kpt. M. Fularskiego.

Sprawę zbiórki gwiazdkowej dla dzieci polskich zagranicą referował także p. dyr. Lenartowicz. W dyskusji nad tą sprawą zabierali głos p. p.: Gawroński, Różycki, kpt. Cybulski (który w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej zadeklarował pomoc organizacjom przez oddanie im do dyspozycji szeregu wydawnictw Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jak również gier dziecięcych), Zaleski i Świechowski.

W rezultacie dyskusji postanowiono w roku bieżącym nie wyłaniać specjalnego międzyorganizacyjnego komitetu do zbiórki gwiazdkowej. W roku bież. postanowiono przeprowadzić następujący podział pomocy gwiazdkowej:

Polskie Tow. Emigracyjne urządzi gwiazdkę dla dzieci polskich w Danii. Tow. „Opieka Polska nad Rodakami na obczyźnie” urządzi gwiazdkę dla dzieci polskich w Rumunii, w Belgii i na Lotwie (ewent. przy pomocy Tow. im. A. Mickiewicza).

Tow. im. A. Mickiewicza urządzi gwiazdkę dla dzieci polskich na Śląsku Cieszyńskim, w Gdańsku i w Holandji. Związek Obrony Kresów Zachodnich urządzi gwiazdkę dla dzieci polskich w Niemczech.

W wolnych wnioskach p. kpt. Cybulski zawiadomił zebranych o zmianie nazwy instytucji przez niego reprezentowanej na „Liga Morska i Kolonjalna”.

W zakończeniu p. dyr. Lenartowicz wyraził radość z harmonijnych i wydatnych rezultatów obrad i zaapelował do przedstawicieli wszystkich organizacji, aby utrzymywały one możliwie najbliższy kontakt z sekretariatem Delegacji.

ELEKTRO - INDUSTRIA

TELEFON Nr. 1334 ALFONS SPIKA TELEFON Nr. 1334

WYKONYWANIE

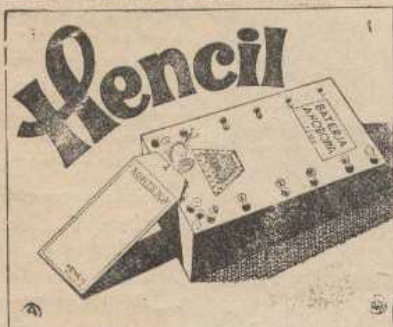
urządzeń oświetlających i wszelkiego rodzaju słabo- i silnoprądowych. Dzwonki alarmowe przeciwko kradzieży. Telefony domowe i t. d.

REPERACJE

wszelkich aparatów do gotowania i ogrzewania elektrycznych żelazek, poduszek ogrzewających i t. d.

Konto bankowe: Śląski Bank Ludowy-Królewska Huta,
P. K. C. Katowice Nr. 306154/Skrzinka pocztowa Nr. 143.
Firma sądowo rejestrowana.

8359-523-IV-VII-X-XII.



BEZKONKURENCYJNA BATERIA ANODOWA MOD. 1931¹.
F. bryka Elektrotechniczna „HENCIL” Warszawa, Żelazna 67, tel. 789-14.

PRACUJ I ZARABIAJ

200.— do 300.— złotych zarobi każdy, pracując na maszynie pończoszniczej „REKORD”

Wyroby na tej maszynie towar SKUPUJEMY I DOSTARCZAMY SUROWCÓW

Maszynę pończoszniczą „REKORD” można nabyć tylko w firmie

„REKORD” K. GŁOWACKI

KRÓLEWSKA-HUTA, ul. Sobieskiego 14.

8428-622-X-X.II

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bieński — Turbiny parowe	Zł. 19.—
„ — Mechanika teoretyczna	„ 16.—
„ — Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu I	„ 4.55
„ — Teoria okrętu	„ 4.25
A. Hryniewiecki — Zarys meteorologii	„ 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Loci	„ 6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	„ 14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 6.50
„ — Astronomia żeglarska	„ 7.—
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 uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej	„ 0.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:
F. A. Ossendowski — Na skrzyżowaniu dróg Zł. 6.50
J. Słowacki — Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich). „ 3.80
Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawniczym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. (Konto czekowe P. K. O. Nr. 39.602). oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE

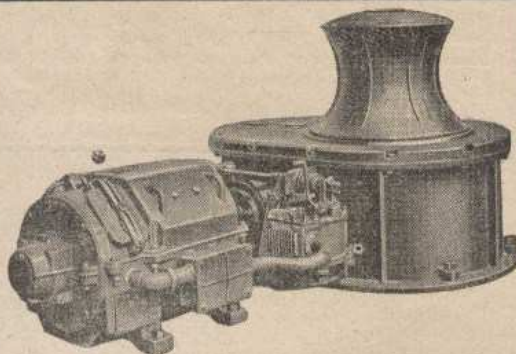


JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

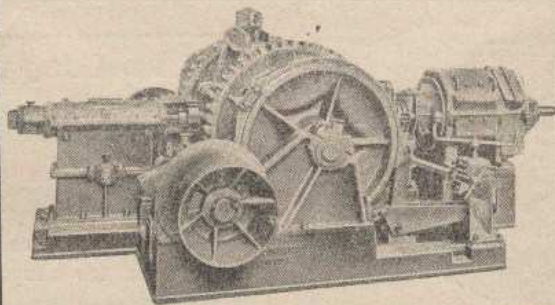
I—XII.

POMOCNICZE WYPOSAŻENIE POKŁADOWE O USTALONEJ WYTRZY- MAŁOŚCI I WYDAJNOŚCI



Elektryczna winda kot-
wiczna do łańcucha
70 mm., zbudowana
w r. 1929 — La Clotat
dla s/s „Jean Laborde”. — Ta sama ma-
synerja, lecz z prze-
ciwnym wyjściem do-
sarczona była dla s/s
„Félix Roussel” do
Chantiers de la Loire.

Zbudowana przez
ALS-THOM-DUCLOS

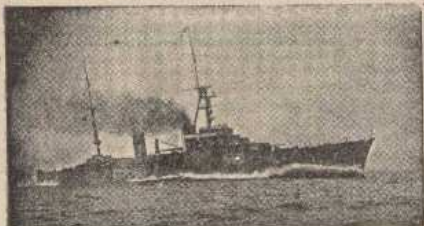


Kabestan elektryczny
o udźwigu 15 t., zbu-
dowany w r. 1929 — La
Clotat „Jean Laborde”
— 4 komplety; Chan-
tiers de la Loire „Félix
Roussel” — 4 komplety,
zbudowany przez
ALS-THOM-DUCLOS.

ALS-THOM

590-VII-XII

DZIAŁ HANDLOWY: PARIS — 173, BOULEVARD HAUSSMANN, — PARIS (8^e)



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

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

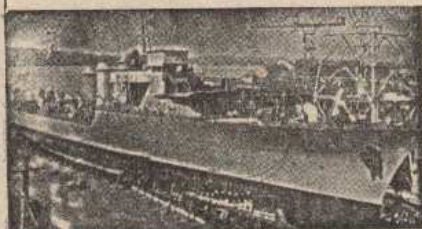


KONTORTOPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) —
NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE
(Atel. et Chant. de Bretagne).

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

Do nie Zast. dy E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty — bateau.

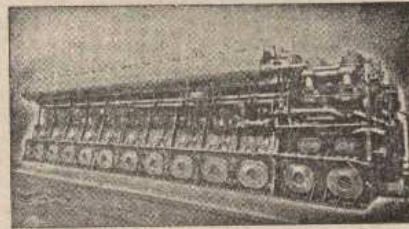
Krążowniki, Kontortopedowce, Torpedowce, Awizy, Mononierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, ogłębniarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M.A.N.



Torpedowiec „BASQUIN”, 1405 ton, zbudowany przez
Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie)
dla francuskiej floty wojennej.

ZARZĄD GŁÓWNY:
PARIS (8^e)
55,
BOULEVARD
HAUSSMANN.

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM.



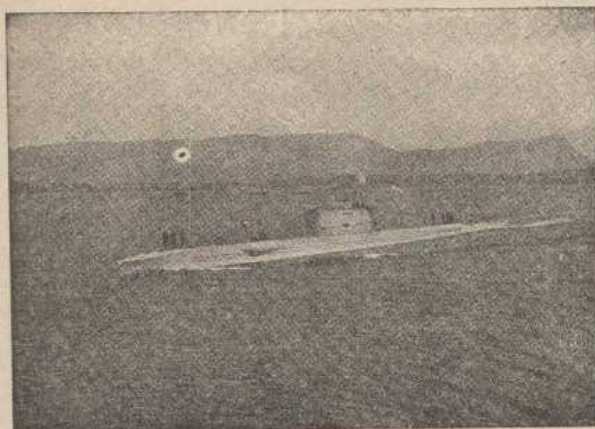
Motor typu M. A. N. o sile 3000 HP.
do łodzi podwodnych.
Wylączność na Francję; Ste. Gle. de Constr.-Mécan.

432-IL-XII

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja morska.
Wieże. Płyty pan-
cerne. Rury torpe-
dowe. Urządzenia
portowe i wyposa-
żenie. Rezerwoary
:- dla planów. :-



Maszyny morskie
i turbiny. Kompre-
sory powietrzne.
Śruby okrętowe
Motory elektrycz-
ne i osprzęt. Spe-
cjalne odlewy że-
:- :- liwne :- :-

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

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

1-II-XII.

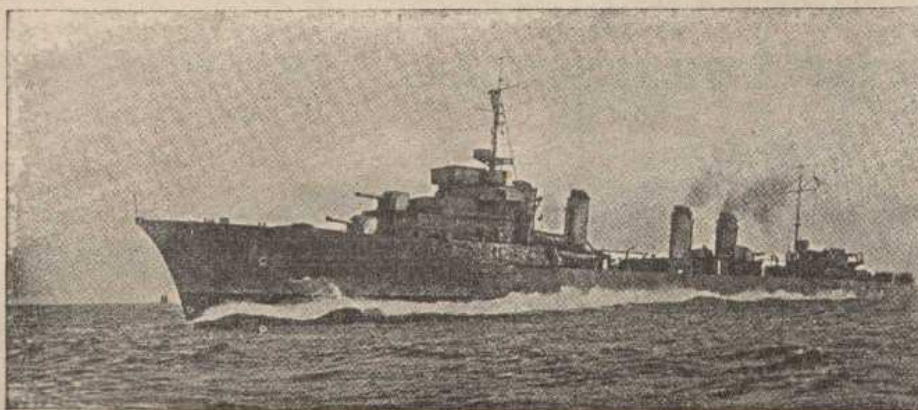
Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

A TEL I E R S ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Kontrotorpedowiec „Verdun” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,2 węzłów.

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

Budowa maszynowni dla kontrotorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”
31-IV-X

Société Provençale de Constructions Navales

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8^e)

Adres telegr.: PROVENAVA-47-PARIS, R.C. Seine 55.020,
Telef.: Elysées 58-84 i 96-01.

Stocznie: LA CIOTAT (B. du R.)

Warsztaty: MARSEILLE
67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA i NAPRAWA:

STATKÓW PASAŻERSKICH, TOWAROWYCH,
LICHTUG, BERLINEK, HOLOWNIKÓW,
YACHTÓW, STATKÓW CYSTERNOWYCH,
STRAŻNICZYCH, SZALUP, MASZYN OKRĘ-
TOWYCH, WIND OKRĘTOWYCH, ŻÓRAWI,
ZBIORNIKÓW, SZKIELETÓW STATKÓW.

Basen Radoub w LA CIOTAT

456-I-XII

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnem, w Kanale La Man-
che, na Atlantyku i na morzu Śródziemnem

6 bis, RUE AUBER PARIS

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

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

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

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

STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZAIRE, Socié-
té des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

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

721-XII-X

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Spółka Akcyjna
Do Eksploatacji

Państwowego Monopolu Zapałczanego w Polsce

POLECA:

Zapałki książeczkowe
oraz impregnowane

Format $\frac{1}{2}$ i $\frac{1}{4}$

BIURA:

Warszawa, ulica Królewska Nr. 3.

6483-729-XII

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA“

„Adres telegr. POLMORSK“

Scott's Bentley's The Code

GDYNIA

Konta bankowe:
Bank Gospodarstwa Krajow. w Gdyni
P. K. O. Warszawa Nr. 39.605.

Flota Przedsiębiorstwa składa się z 10 statków towarowych o łącznej nośności 30,420 t. D. W. i z 5 statków pasażerskich o łącznej pojemności 1,763 G. R. T. Statki Przedsiębiorstwa utrzymują stałą, comiesięczną komunikację z portami Afryki Północnej.

Od 1 kwietnia 1939 r. Przedsiębiorstwo zaprowadziło regularną linię co 2 tygodnie do portów Łotwy, Estonji i Finlandji.

Statki pasażerskie Przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację między Gdańskiem, Sopotami, Gdynią, Helem, Jastarnią i Orłowem.

W sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyka laksasowo arządzonym statkiem Gdynia.

**Telefony w Gdyni — Centrala: 1030, 1031, 1032, 1033.
Magazyn: 1613
Przystań pasażerska: 1610**

52a.VII-XII.

NA GWIAZDKĘ!

NA GWIAZDKĘ!

GRA

„BITWA MORSKA“

Najodpowiedniejszy podarek dla młodzieży (również i dla starszych), zaznajamiający w formie miłej rozrywki ze szczegółami organizacji morskich sił zbrojnych, taktyką walki i t. p.

CENA 6 ZŁ. DLA CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ: 5 ZŁ.

PRZY WIĘKSZYCH ZAMÓWIENIACH — ODPOWIEDNI KABAT.

Wydawnictwo i Skład Główny:

Liga Morska i Rzeczna: Warszawa, Nowy Świat 35 III p., tel. 315-88.

Spieszcie się z zamówieniami!!!

Wysyłkę uskutecznią się natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia o wpłaceniu odpowiedniej kwoty na konto P. K. O. Nr. 367, względnie po otrzymaniu należności przekazem pocztowym.



INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące prace:

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

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

Do nabycia w księgarniach oraz w Zarządzie Głównym L. M. i R.

Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro

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

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

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

INSTYTUCJA PUPIŁARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40.000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodniej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dol-rach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

4307-61-1V XII

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.
Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

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

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Plebiscytowa 1. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ulica Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. Na Łódź i wojew. łódzkie: T. Pingot, Łódź, ul. Piotrkowska 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

21. 22