NAKŁAD 33.000 EGZ.

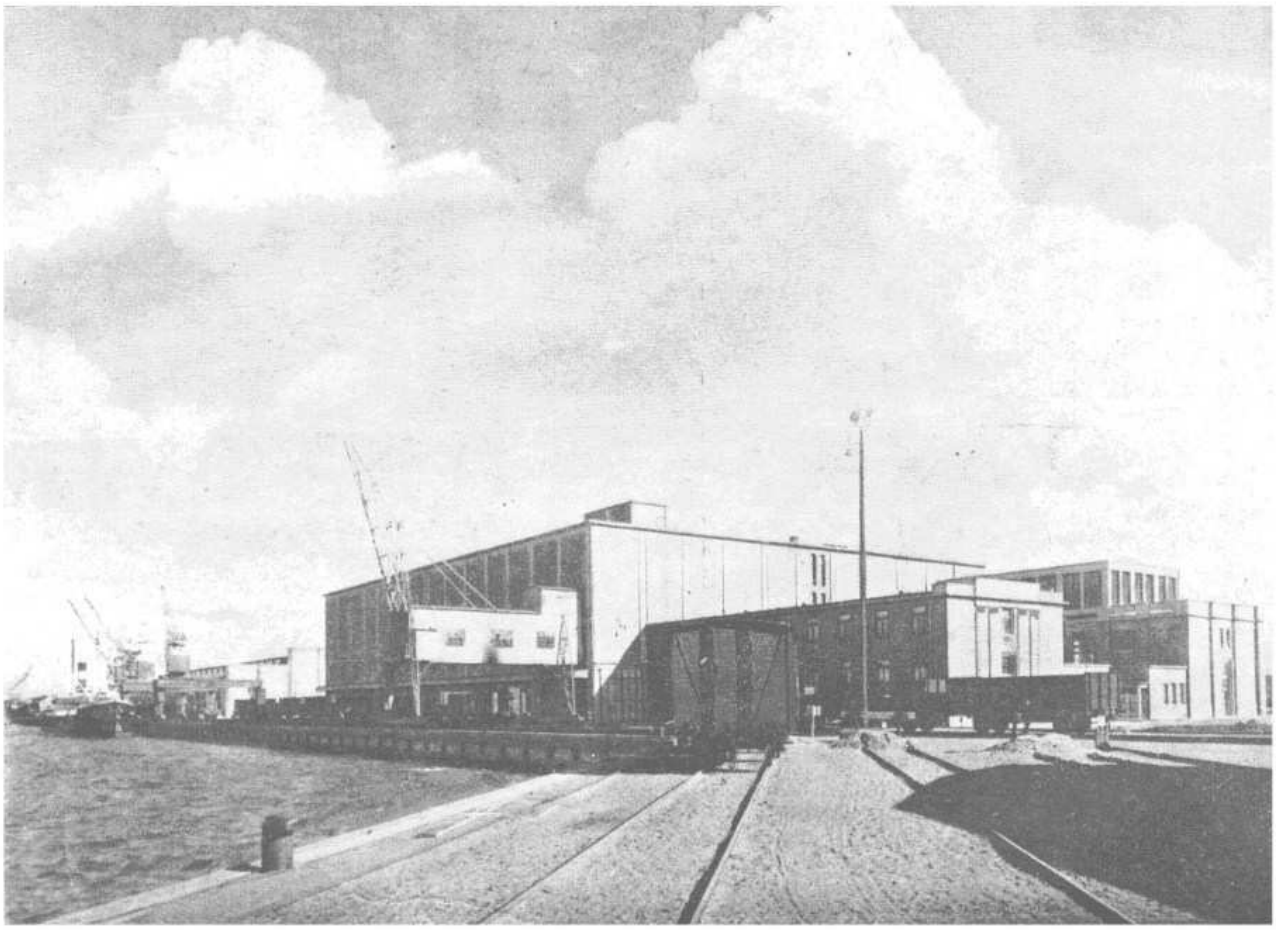
CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY" w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WIELKA CHŁODNIA PORTOWA W GDYNI, WYBUDOWANA W ROKU 1930.

KWIECIEŃ 1931 r. ZESZYT 4

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.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

XI.X.32

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

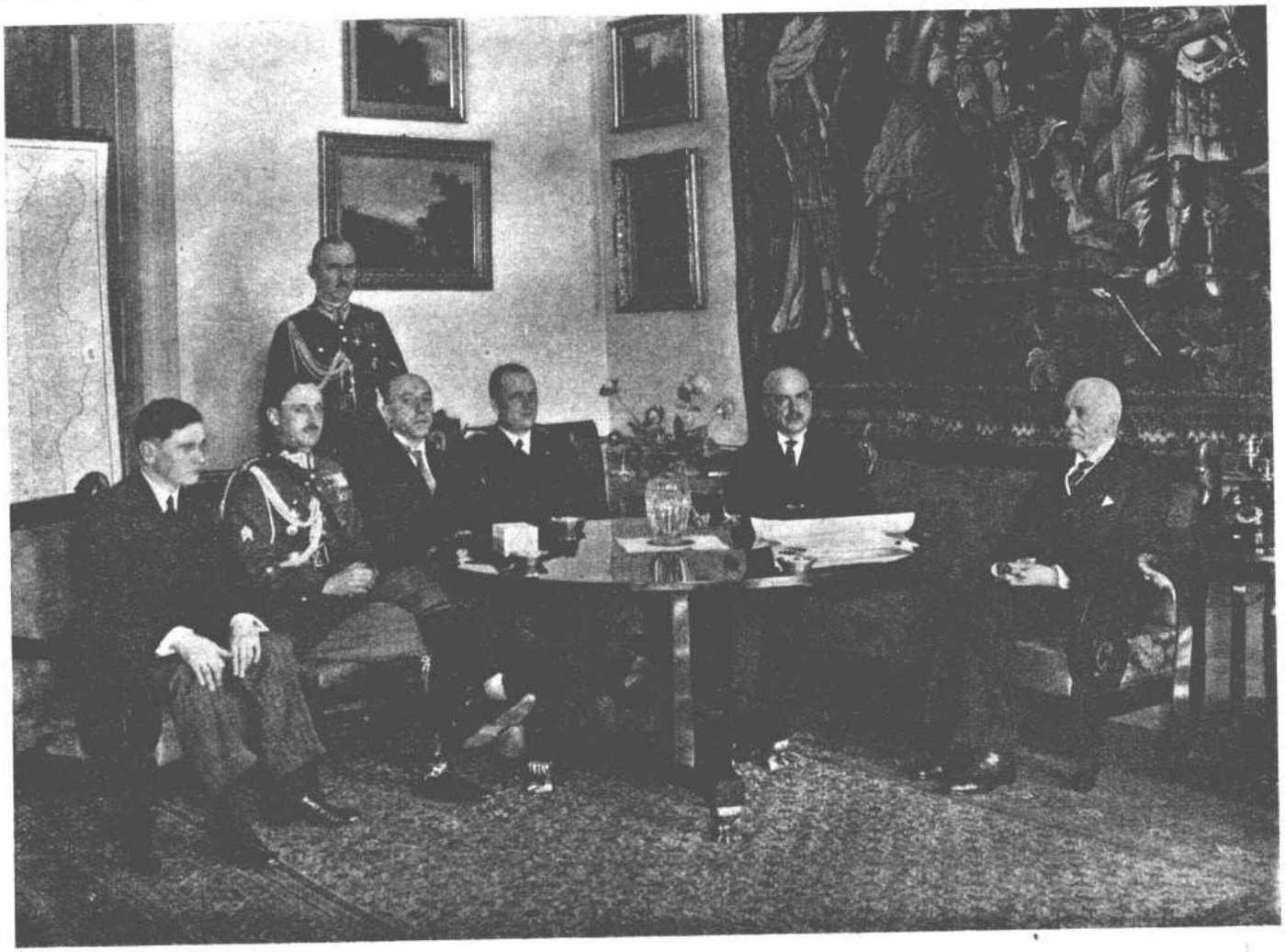
ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · I · KOLONJALNEJ

Nr. 4 Warszawa, kwiecień 1931 r. Rok VIII.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

TREŚĆ NUMERU: 1. O rozbudowę polskiej marynarki wojennej; 2. Powrót Marszałka Piłsudskiego do Polski na kontrtorpedowcu „Wicher"; 3. Rozbrojenie, czy porozumienie? — **Inż. Juljan Ginsbert;** 4. Historyczny przegląd stosunków gospodarczych między Polską a Królewcem — **M. Pogorzelski;** 5. W lodach zatoki Fińskiej — **J. Starbałła;** 6. Złośliwa plotka o polskich minach na Bałtyku; 7. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 8. Polski raid lotniczy dookoła Afryki; 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i K. — PIONIER KOLONJALNY; 11. Czyn zamiast bezwładu! — **Dr. W. Rosiński;** 12. „Eur — Afryka" — **Leon Radzikowski;** 13. Przyczynki do dziejów kolonjalnych Francji — Protektoraty indochińskie — Tonkin i Kambodża — **Bolesław Celiński;** 14. Rozwój handlu niemieckiego w kolonjach francuskich; 15. Na parańskiem Pomorzu — **Bohdan Lepecki;** 16 Przegląd Kolonjalny — **Fr. Łyp;** 17. Kronika Kolonjalna; 18. Książki i czasopisma nadesłane.

33 FOTOGRAFJE I RYSUNKI W TEKŚCIE.



Audjencja specjalnej delegacji Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na Zamku warszawskim. Siedzą od prawej: Pan Prezydent Rzeczypospolitej — Prof. Ignacy Mościcki, Prof. St. Niemczycki, Inż. W. Gierdziejewski, Inż. J. Ginsbert. Kpt. Dypl. M. Fularski i Mg. Praw B. Krzywiec, Stoi Szef Gabinetu Wojsk. Pułk. Dypl. J. Głogowski. Fot. W. Pikiel.

O ROZBUDOWĘ POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

W wykonaniu uchwały walnego zjazdu delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jaki odbył się jesienią roku ub. w Gdyni, udała się w dniu 25 marca r. b. do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej specjalna delegacja Rady Głównej Ligi, w osobach p. p.: prof. Stanisława Niemczyckiego ze Lwowa, Inż. Wacława Gierdziejewskiego z Ostrowca Kieleckiego, oraz Inż. Juljana Ginsberta, Kpt. Dypl. Mieczysława Fularskiego i Magistra Praw Benedykta Krzywca z Warszawy. Delegacja przedłożyła Panu Prezydentowi memorjał następującej treści:

Najdostojniejszy
Panie Prezydencie.

Z polecenia i na skutek uchwały Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbytego w Gdyni w dniu 25-27 października 1930 r. — stoimy oto przed Tobą, Najdostojniejszy Panie Prezydencie, w charakterze specjalnej delegacji Rady Głównej Ligi, wyłonionej dla spraw marynarki wojennej.

Mimo przeżywanego obecnie ciężkiego kryzysu gospodarczego, ofiarność społeczeństwa na cele floty wojennej nietylko nie zmalała, ale zwiększa się z każdą chwilą. Jest to dowód, że zrozumienie potrzeby posiadania silnej marynarki wojennej ogarnia coraz szersze kręgi społeczeństwa i że wszyscy uświadomieni obywatele pragną przyjść Państwu i Rządowi z pomocą.

Jest rzeczą bezsporną, że dzisiaj już cały kraj, jak długi i szeroki, uświadamia sobie iż „niema Polski bez morza i niema morza bez floty wojennej".

A jednak, mimo tego zrozumienia, pozostajemy w dalszym ciągu bezbronni na morzu i od strony morza. W obecnym momencie dziejowym jest rzeczą coraz bardziej oczywistą, iż dalsza rozbudowa naszej marynarki wojennej, tak szczęśliwie zainicjowana w roku 1926-ym, staje się szczególnie paląca.

To też, będąc upoważnionymi wyrazicielami opinji Walnego Zjazdu L.M.K., liczącej 35.000 członków, za którymi stoi niewątpliwie cała uświadomiona część narodu — najgoręcej ośmielamy się błagać:

1. o otoczenie naszej akcji, podjętej w celu zatwierdzenia programu wojenno - morskiego przez odnośne czynniki państwowe, opieką.

2. o przeprowadzenie specjalnej ustawy, dotyczącej potrzebnych, stałych kredytów na jego wykonanie.

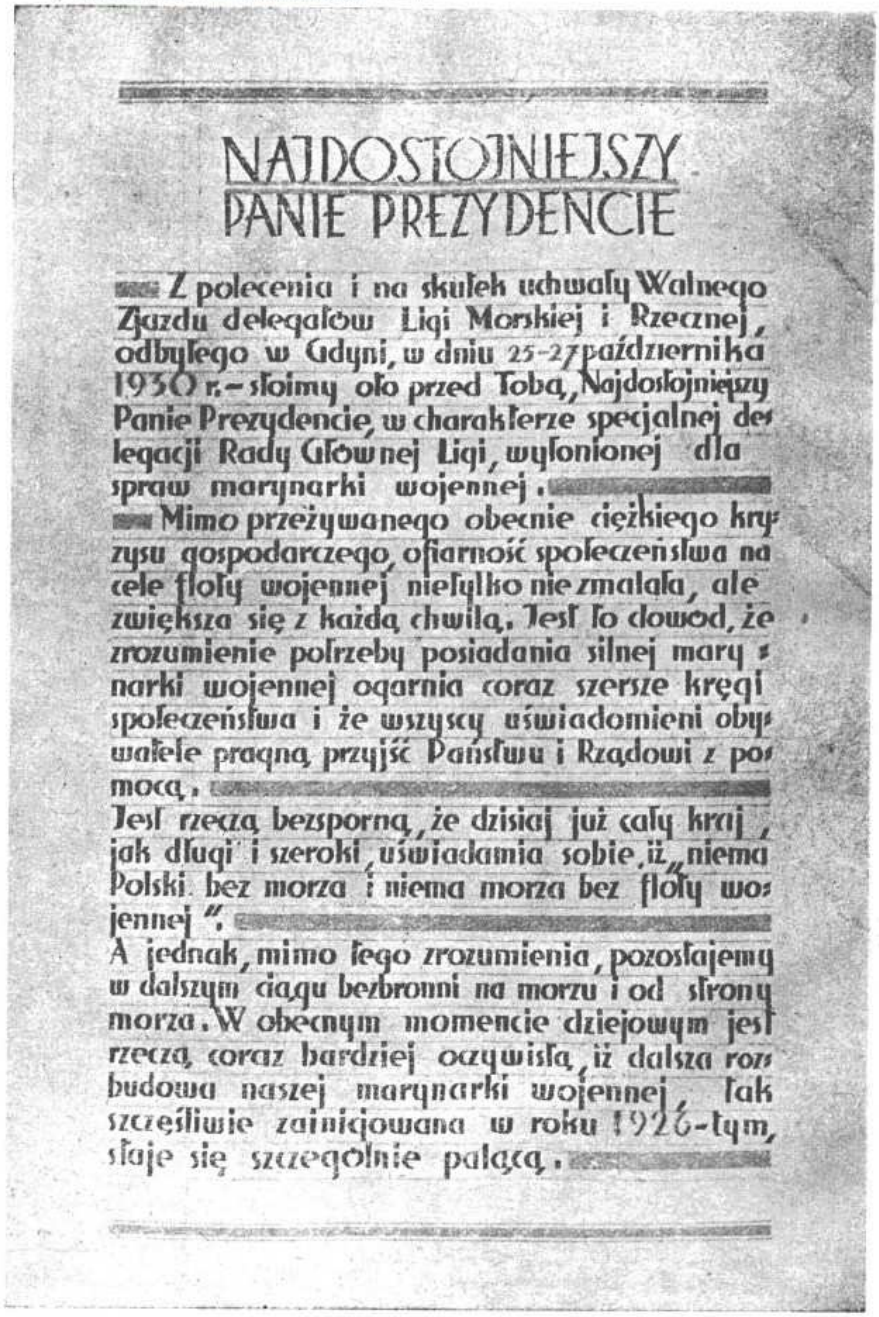
Powodowani troską o całość granic i byt Ojczyzny, ośmielamy się przedłożyć Ci, Dostojny Panie Prezydencie, tę prośbę o rozbudowę sił zbrojnych Polski na morzu do poziomu, utrwalającego dotychczasowy nasz dorobek nad Bałtyckiem i zabezpieczającego honor i prestiż mocarstwowy Rzeczypospolitej.

Obiecujemy Ci z naszej strony ofiarną pracę i poświęcenie, niecofające się przed żadnemi przeszkodami.

Pan Prezydent wysłuchał nader życzliwie przedstawionych Mu postulatów, poczem w dłuższej pogawędce z członkami delegacji dał wyraz swemu żywemu zainteresowaniu, jakie wogóle do spraw morskich przywiązuje, oraz wypytywał się o prace i zamierzenia Ligi.

Zagadnienie postawienia naszej marynarki wojennej na stopie, odpowiadającej z jednej strony pozycji, jaką zajmuje w Europie nasze Państwo, z drugiej zaś

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAJDOSTOJNIEJSZY
PANIE PREZYDENCIE

Z polecenia i na skutek uchwały Walnego Zjazdu delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbytego w Gdyni, w dniu 25-27 października 1930 r. – stoimy oto przed Tobą, Najdostojniejszy Panie Prezydencie, w charakterze specjalnej delegacji Rady Głównej Ligi, wyłonionej dla spraw marynarki wojennej.

Mimo przeżywanego obecnie ciężkiego kryzysu gospodarczego, ofiarność społeczeństwa na cele floty wojennej nietylko nie zmalała, ale zwiększa się z każdą chwilą. Jest to dowód, że zrozumienie potrzeby posiadania silnej marynarki wojennej ogarnia coraz szersze kręgi społeczeństwa i że wszyscy uświadomieni obywatele pragną przyjść Państwu i Rządowi z pomocą.

Jest rzeczą bezsporną, że dzisiaj już cały kraj, jak długi i szeroki, uświadamia sobie, iż „niema Polski bez morza i niema morza bez floty wojennej".

A jednak, mimo tego zrozumienia, pozostajemy w dalszym ciągu bezbronni na morzu i od strony morza. W obecnym momencie dziejowym jest rzeczą coraz bardziej oczywistą, iż dalsza rozbudowa naszej marynarki wojennej, tak szczęśliwie zainicjowana w roku 1926-tym, staje się szczególnie paląca.

Pierwsza strona petycji, wręczonej Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej przez specjalną delegację Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

potrzebom obrony odzyskanego dostępu do morza przed wszelkiemi wrogiemi zakusami, coraz bardziej i coraz gwałtowniej wysuwa się na czoło naszych zadań państwowych. W sytuacji politycznej, jaka układa się obecnie, coraz częściej Polska zwraca na siebie uwagę całego świata. Najżywotniejsze interesy Rzeczypospolitej domagają się zdecydowanej akcji na rzecz rozbudowy polskiej floty wojennej.

Takie państwa, jak Łotwa, Estonja, Finlandja mają oddawna ustalony program morski, który przystosowany jest do ich potrzeb i stopniowo, powoli realizowany. Tylko Polska, która ma cały szereg niewątpliwych interesów na morzu, która dostępu do morza powinna strzec, jak źrenicy oka, gdyż tutaj właśnie może być zadany najbardziej dotkliwy cios naszej niepodległości, nie wyszła dotychczas z okresu tymczasowości w swoich zarządzeniach w sprawach, dotyczących marynarki wojennej. Program morski, program rozbudowy naszej floty wojennej jest już od dość dawna opracowany przez kompetentne czynniki. Nie jest on jednak dotychczas ustawowo przyjęty, jak się to dzieje gdzieindziej w takich wypadkach. Ale co najważniejsza, nie ma on dotąd swego odzwierciadlenia w budżecie Państwa.

Rzecz oczywista, że na wykonanie takiego programu potrzebne są znaczne środki budżetowe. Musi się znaleźć dla nich specjalne pokrycie. Wskazanie źródeł tego pokrycia jest jednem z zadań Sekcji Marynarki Wojennej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Sekcja ta w najbliższym czasie przystąpi wespół z przedstawicielami odpowiednich czynników do specjalnych studjów tego tematu.

W pracy swej na rzecz marynarki wojennej Liga musi spotkać się z poparciem całego społeczeństwa. I nie wątpimy, że poparcia tego w jak najszerszym zakresie społeczeństwo jej udzieli.

POWRÓT MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO DO POLSKI NA KONTRTORPEDOWCU „WICHER".

W niedzielę, dnia 29 marca r. b., zawinął do portu wojennego w Gdyni kontrtorpedowiec „Wicher", na którym odbył drogę powrotną z Madery Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski.

Wódz, który nadługo jeszcze przed objęciem przez Polskę dostępu do morza, w kilkanaście dosłownie dni po uwolnieniu kraju od okupantów, powołał do życia swym historycznym rozkazem listopadowym z roku 1918 marynarkę wojenną, zetknął się bezpośrednio z jej pracą na morzu po raz pierwszy w dziejach odrodzonego Państwa Polskiego.

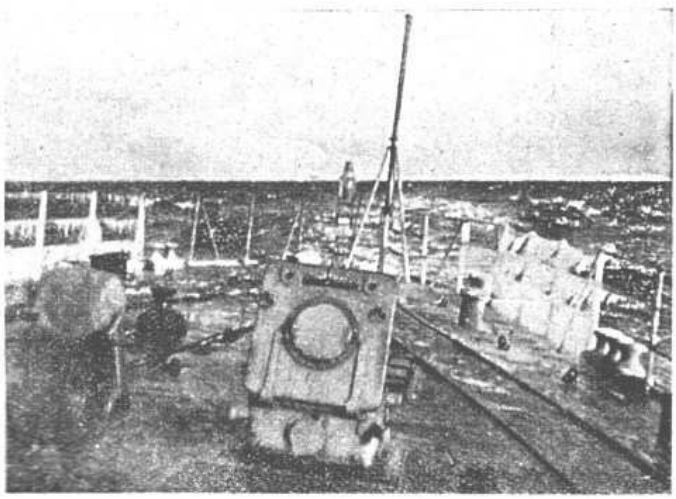
Tych kilka dni pobytu Marszałka Piłsudskiego na pokładzie okrętu wojennego będzie niewątpliwie węzłem, jeszcze serdeczniej i silniej zaciśniętym między Nim a wskrzeszoną po setkach lat armią morską Rzeczypospolitej.

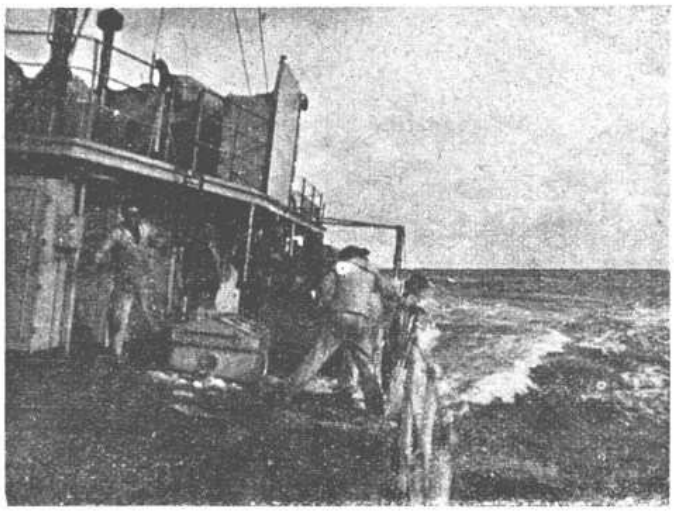
Kontrtorpedowiec „Wicher", od roku bezmała trzymający straż na wodach polskiego morza, opuścił Gdynię dnia 17 marca r. b. Nikt nie wiedział, poza bezpośrednią zwierzchnością dowódcy okrętu i jego załogi, dokąd okręt się udaje. Wiadome było tylko, że skierował się na zachód. Kiedy zaś „Wicher" przebył kanał Kiloński, rozeszły się pogłoski, że płynie on do Francji. Istotnie niebawem nadeszły wiadomości, że okręt zawinął do portu francuskiego Cherbourg. W porcie tym wszakże pozostawał niedługo. Wyszedł ponownie na morze i popłynął w stronę Lizbony. Stało się wówczas jasne, że celem jego podróży jest Madera, na której od kilku tygodni Marszałek Piłsudski przebywał na wypoczynku.

Po krótkim pobycie w Lizbonie, „Wicher" przybył w dniu 22 marca r. b. do portu Funchal na Maderze.

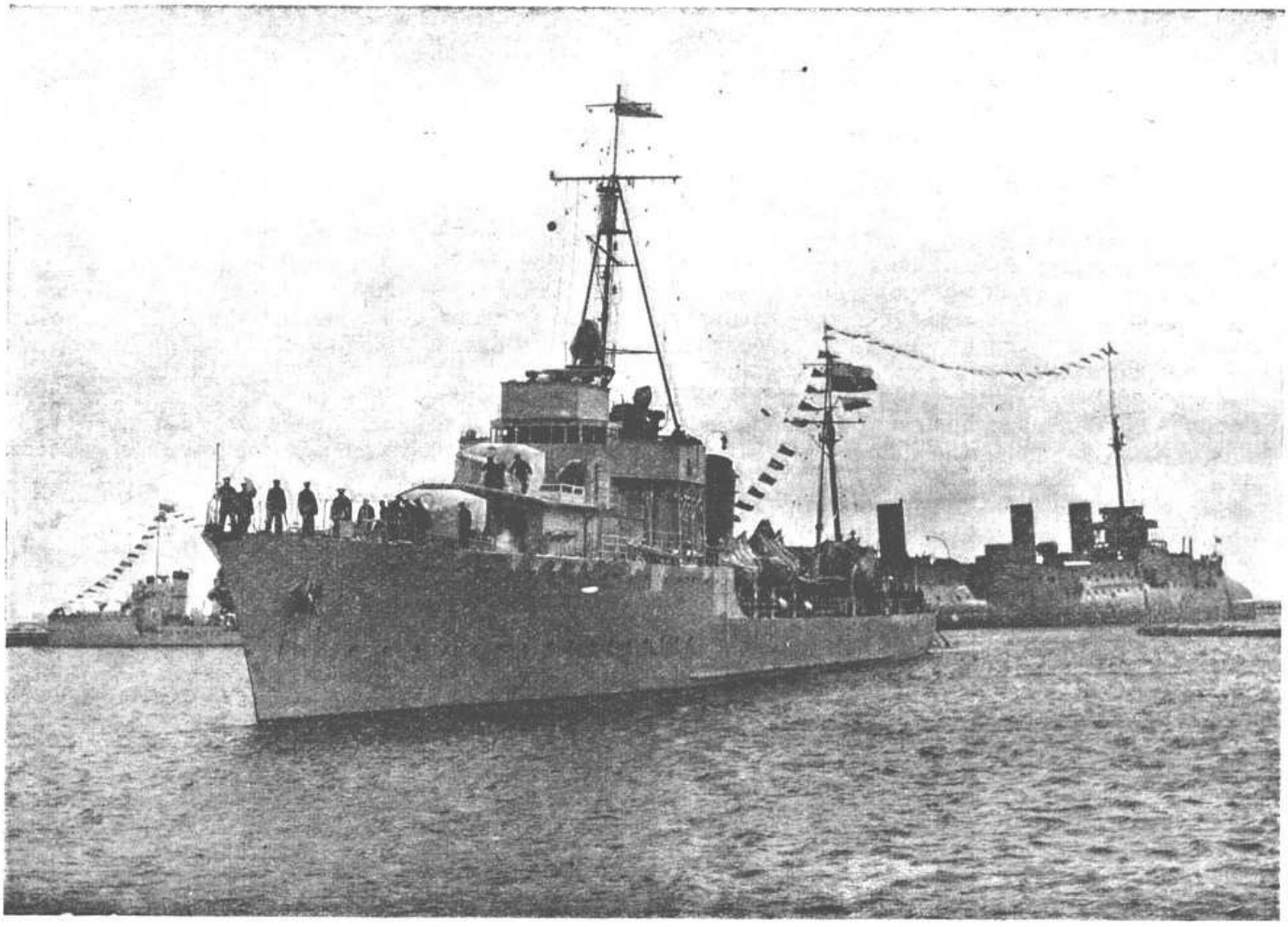
Dnia następnego Marszałek Piłsudski po uroczystem pożegnaniu go przez przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych wyspy oraz po oddaniu w porcie honorów wojskowych przez kompanję piechoty portugalskiej, przybył o godzinie 17 na pokład O. R. P. „Wicher" w towarzystwie swego lekarza, Płk. Dr. Woyczyńskiego i bawiącego na Maderze członka Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Kpt. Lepeckiego, poczem bezzwłocznie okręt wyszedł na morze.

W dniu 26 marca o godz. 15-ej „Wicher" przybył do Cherbourga. Na spotkanie okrętu wyleciała eskadra wodnopłatowców francuskich, która towarzyszyła mu aż do portu. Forty Cherbourga powitały przybycie Pierwszego Mar-





O.R.P. „Wicher" na Bałtyku w drodze na Maderę. „Firanki" z lodu na poręczy okrętu i uprzątanie lodu z pokładu.
Fot. inż. S. Załęski.



O.R.P. „Wicher" wchodzi do portu wojennego w Gdyni, kończąc swą podróż z Madery. Fot. W. Pikiel.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

szałka Polski przepisową ilością strzałów armatnich.

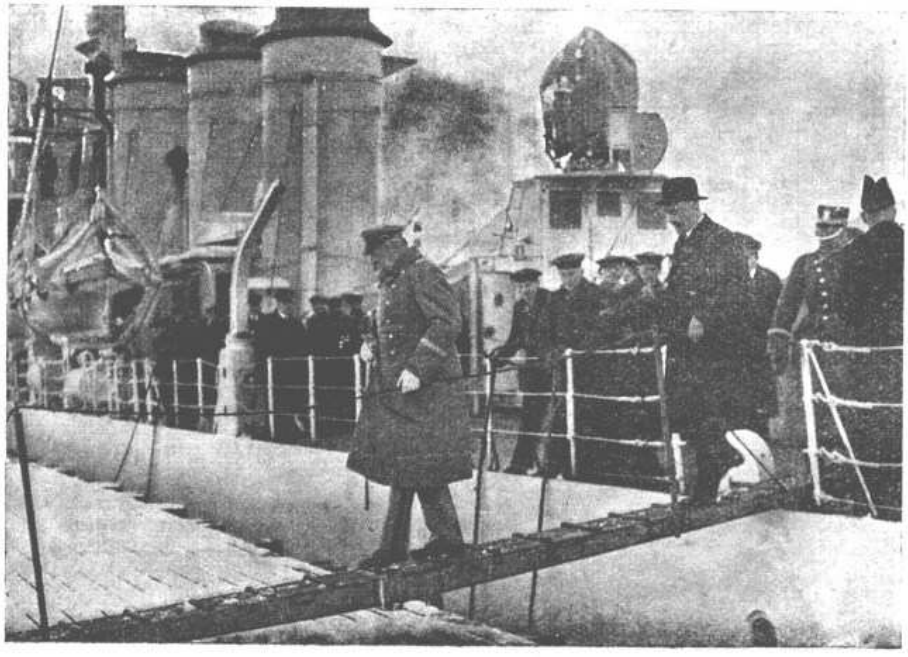
Pierwszy przybył na pokład O. R. P. „Wicher" oficer komplementacyjny komendanta portu oraz attaché wojskowy w Paryżu, Płk. Błeszyński. Następnie przybyli ambasador Chłapowski i prefekt morski admirał Berthelot który powitał Marszałka w imieniu ministra marynarki wojennej. Zameldowali się również komandor Cz. Petelenz, przewodniczący komisji odbiorczej budowanych we Francji okrętów dla polskiej marynarki wojennej oraz p. Wtorkowski, szef polskiej bazy morskiej w Cherbourgu.

O godz. 16 tegoż dnia pokazano Marszałkowi Piłsudskiemu pierwszą polską łódź podwodną O. R. P. „Wilk", która po wyjściu ze stoczni odbywa obecnie próby.

W dniu 27 marca w godzinach rannych „Wicher" opuścił Cherbourg i skierował się wprost do Gdyni.

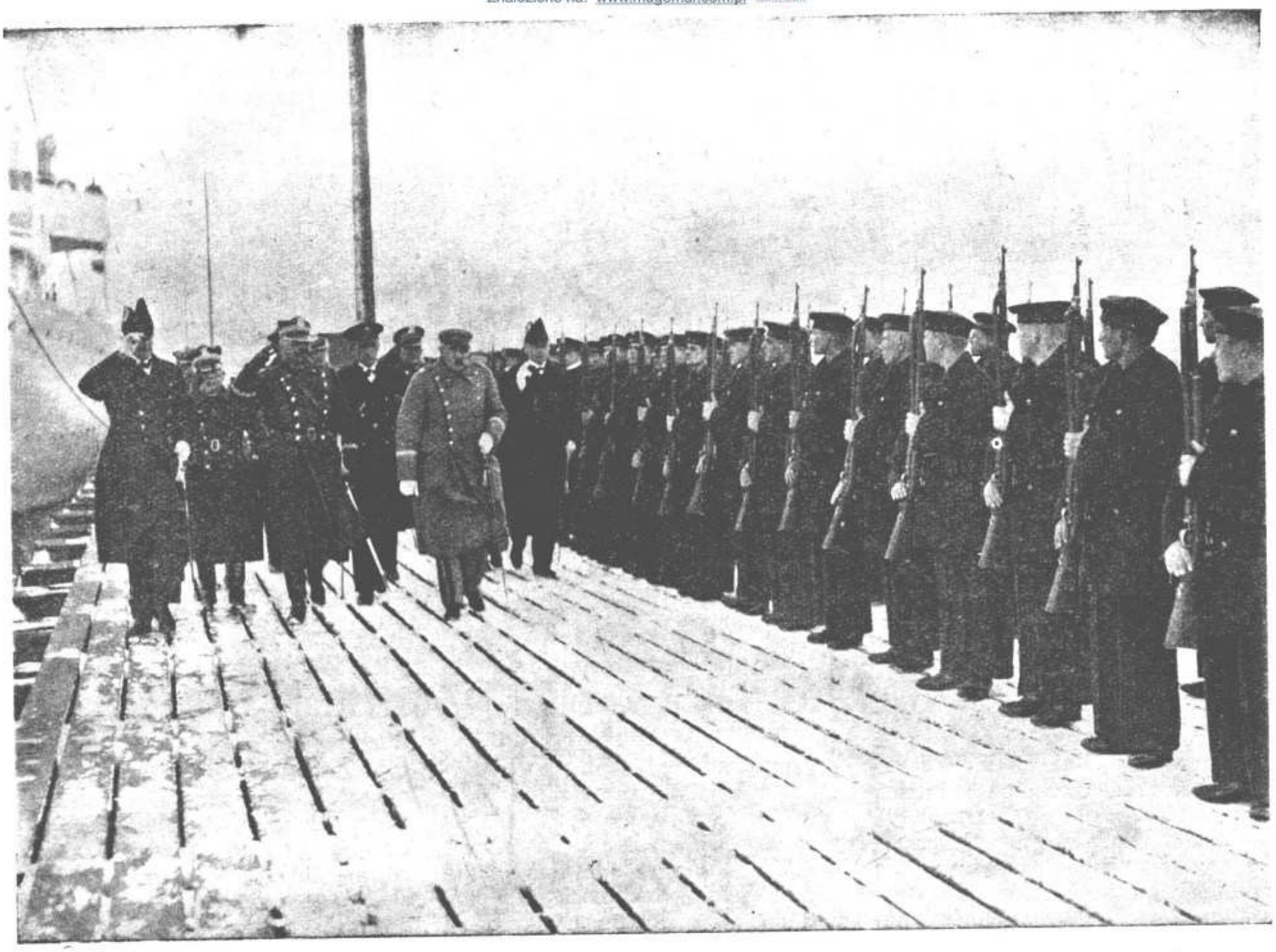
Kanał Kiloński „Wicher" przebył w sobotę 28 marca.

Już w niedzielę nad ranem okręt zbliżył się do polskich wybrzeży. O godzinie 7 rano minął latarnię morską w Rozewiu, a o godz. 8.40 przeszedł obok latarni w Helu. Na spotkanie mu wyszedł na morze dywizjon torpedowców: „Kujawiak", „Krakowiak" i „Podhalanin" pod dowództwem Komandora Stankiewicza, które oddały pierwsze honory powitalne, dowódca dywizjonu zaś zameldował się Panu Marszałkowi, jako asysta.



Marszałek Piłsudski opuszcza pokład „Wichru". Fot. W. Pikiel.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Marszałek Piłsudski przechodzi przed frontem kompanji honorowej marynarzy, ustawionej na molo portu wojennego w Gdyni. Obok idą: Kierownik Min. Spraw Wojskowych — Gen. Konarzewski, Dowódca O. K. Pomorze — Gen. Pasławski, Dowódca Floty — Komandor Unrug. Fot. W. Pikiel.

O godz. 9.45 O. R. P. „Wicher" pod flagą ministra Spraw Wojskowych przybył na redę Gdyni. Z chwilą ukazania się O. R. P. „Wicher", O. R. P. „Bałtyk" z proporczykiem dowódcy floty na maszcie, a za nim wszystkie inne okręty wojenne, stojące w porcie, podniosły galę flagową. Flota powitała Pierwszego Marszałka Polski salutem armatnim, oddając na Jego cześć, jako Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, 19 strzałów armatnich.



Marszałek Piłsudski z córkami, Wandą i Jadwigą, opuszcza port wojenny. Fot. W. Pikiel.

O godz. 9.45 O. R. P. „Wicher" przybił do molo w porcie wojennym. P. Marszałka powitał na okręcie p. prezes Rady Ministrów Walery Sławek, szef marynarki wojennej admirał Świrski, kierownik Ministerstwa Spraw Wojskowych, gen. dyw. Konarzewski i dowódca floty komandor Unrug. Marszałek Piłsudski przeszedł przed frontem kompanji honorowej, poczem serdecznie przywitał się z oczekującą go rodziną i członkami Rządu.

Na powitanie Pana Marszałka przybyli do portu wojennego poza tem p. p.: Minister Przemysłu i Handlu — A. Prystor, Minister Komunikacji — A. Kühn, Wiceminister Spraw Zagranicznych — J. Beck, Dowódca O. K. Pomorze — Gen. Pasławski, Wojewoda Pomorski — W. Lamot, Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku — Min. H. Strassburger i szereg innych osób.

Po powitaniach Marszałek Piłsudski udał się wraz z rodziną sa-

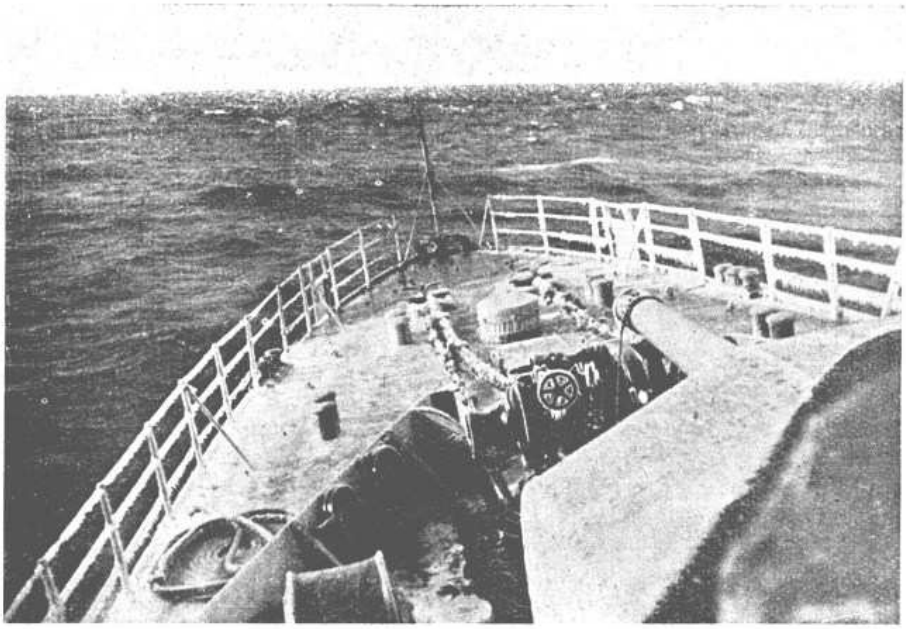


„Wicher" w Lizbonie. Poseł R. P. p. Jan Perłowski, konsul honorowy Polski w Lizbonie p. Rene Touzet, konsul Polski w Oporto p. F. Lima i dowódca O.R.P. „Wicher" — Kmdr. ppor. Tadeusz Morgenstern.

mochodem do pociągu w Oksywiu. O godz. 11-ej pociąg odjechał przy dźwiękach hymnu narodowego na dworzec gdyński.

Na dworcu ustawione były kompanje honorowe Straży Granicznej, Kolejowego Przysposobienia Wojskowego i Strzelca oraz orkiestra, która powitała Marszałka Piłsudskiego hymnem narodowym. P. Prezes Rady Ministrów W. Sławek w otoczeniu ministra Kühna i gen. Konarzewskiego, kierownika Ministerstwa Spraw Wojskowych, dowódcy floty komandora Unruga, dowódcy O. K. gen. Pasławskiego, wojewody pomorskiego Lamota, dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Poznańskiego, dyrektora Okręgowej Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku, inż. Dobrzyckiego i innych dokonał przeglądu kompanij honorowych, ustawionych frontem przed pociągiem. W czasie odmarszu kompanij honorowych, Marszałek Piłsudski przyglądał się im z okna wagonu, salutując przechodzące oddziały. O godz. 12.37 wśród okrzyków i owacyj zgromadzonej na dworcu publiczności, Marszałek Piłsudski odjechał wraz z rodziną i członkami rządu do Warszawy.

Pociąg, wiozący Pana Marszałka, na specjalne Jego życzenie ominął Gdańsk i udał się do Warszawy nowozbudowaną linją kolejową wielkiej magistrali węglowej przez Kościerzynę i Czersk, a następnie przez Laskowice, Jabłonowo, Działdowo i Mławę przybył tego samego dnia o godz. 24 do stolicy.



Dziób O.R.P. „Wicher". Zdjęcie, zrobione na Bałtyku — w drodze na Maderę. Fot. inż. S. Zaleski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Pomimo nieoficjalnego charakteru przyjazdu Marszałka Piłsudskiego do portu gdyńskiego na pierwszą wiadomość o zawinięciu O. R. P. „Wicher" do Gdyni całe miasto udekorowało się flagami, a tłumy mieszkańców przybyły na dworzec, aby powitać Marszałka Piłsudskiego.

O. R. P. „Wicher" przebył całą odległość z Madery do Gdyni, wynoszącą 2210 mil morskich (4100 klm.) w ciągu 122 godzin. Świadczy to o wielkich zaletach tego nowoczesnego okrętu wojennego.

Po przybyciu O. R. P. „Wicher" do Gdyni admirał Świrski udekorował załogę krzyżami zasługi: złotym — dowódcę okrętu komandora Morgensterna, srebrnemi — oficerów i bronzowemi — marynarzy.

ROZBROJENIE, CZY POROZUMIENIE?

„Europa odetchnęła, — piszą dzienniki.—Pakt rzymski stworzył pomost porozumienia między dwiema skłóconemi łacińskiemi siostrzycami. Sprawa rozbrojenia posunęła się znacznie naprzód i nie ulega wątpliwości, że na drodze do powszechnego pokoju zyskaliśmy etap więcej. Panowie Briand, Henderson, Grandi i Alexander mogą sobie pogratulować wzajemnie".

Czyż tak jest w istocie? — *That is the question,* — odpowiedziałby niejeden z rodaków Macdonalda. Albowiem pakt rzymski ma tyleż wspólnego z rozbrojeniem na morzu, co zaprzestanie budowy nowych koszar z likwidacją armji lądowej, albo zmniejszenie ilości koni ze zniesieniem artylerji polowej.

Musimy sobie jasno uprzytomnić, że nie chodzi tu o żadne rozbrojenie, a jedynie o zahamowanie wyścigu zbrojeń między dwoma państwami — Francją i Włochami, które nie położyły swego podpisu pod umową londyńską i zarezerwowały sobie wolną rękę. W rezultacie oba te państwa, mając szereg sprzecznych interesów (morze jest dziś platformą, na której rozstrzyga się interesy handlowe i polityczne narodów) tak w metropoljach, jak i w kolonjach, przystąpiły do wzmożonej budowy okrętów wojennych.

Bo oto Włochy zaraz po Londynie rozpoczęły budowę krążownika „Pola" o wyporności 10.000 ton, dwóch po 5600 ton, czterech wielkich kontrtorpedowców i niebywałej od czasu wojny światowej jednorazowej transzy 22 łodzi podwodnych. Budżet marynarki włoskiej skoczył na półtora miljarda lirów, wzrastając o ćwierć miljarda, przyczem 600 miljonów lirów stanowiło jednoroczną ratę na nowe konstrukcje.

Oczywiście, że Francja nie pozostała w tyle. A że do tego admiralicję francuską zaniepokoiły także zbrojenia niemieckie (pancerniki „A" i „B"), więc i tu budżet przekroczył trzy miljardy franków, czyli o 280 miljonów więcej, niż w roku poprzednim. Rozpoczęto budowę krążownika „Algerie" 10.000 ton, jedenastu łodzi podwodnych, dwu kanonierek i sześciu kontrtorpedowców. Nadto — co najważniejsze, sztab morski opracował plany trzech pancerników po 23.000 ton, mających być z jednej strony odpowiedzią na niemieckie „abecadłowe" okręty i zabezpieczeniem północnych wybrzeży Francji, z drugiej zaś pozwalających sześciu pozostałym pancernikom francuskim skoncentrować się na morzu Śródziemnem, z pominięciem innych celów.

I tu naraz — jak zawsze w takich wypadkach bywa — znalazł

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

się ktoś trzeci — niezadowolony. Acz pozornie rywalizacja francusko-włoska miała charakter lokalny, jednakże budowa nowych okrętów zaniepokoiła poważnie stary Albion. Więcej — zmusiła go do interwencji.

Jak wiadomo, od czasów królowej Elżbiety, każdy Anglik bardzo niechętnie patrzy na budowę okrętów wojennych w innych krajach. Polityka morska Wielkiej Brytanji kierowała się długi czas zasadą *„two powers st ndart"*. To też opinja angielska bardzo nieprzychylnie przyjęła układ londyński, sprowadzający Anglję do jednego rzędu ze Stanami Zjednoczonemi. Ba, nawet — jeśli chodzi o ścisłość — oddający pierwszeństwo na morzu gwiaździstej banderze.

Zachwiało to poważnie popularnością brytyjskiego premjera i jego zwolenników.

W Anglji — kraju tradycji — trudno wojować z zasadą *„Britania rule the waves"*. Niepowodzenie konferencji londyńskiej też nie przyczyniło się do wzmożenia tej popularności. A tu na az Francja i Włochy wzmagają zbrojenia, wówczas, kiedy właśnie Anglja je redukuje. I pierwsza buduje trzy nowoczesne okręty, mające być stacjonowane w Kanale.

Tego było zawiele. Premjer angielski musiał ratować swój zagrożony prestiż — ba prestiż partji, dalej jeszcze — prestiż ojczyzny. Dlatego też poszedł do Canossy, a właściwie wysłał do Paryża i do Rzymu swoich dwóch przedstawicieli — Hendersona i Alexandra.

Więc przedewszystkiem cofnięto się z negatywnej pozycji, zajętej na konferencji londyńskiej w sprawie gwarancyj morskich. Już podobno Wielka Brytanja podejmuje się, jak dawniej, bronić wód francuskich przed atakiem ze wschodu. Oczywiście za cenę powstrzymania budowy nowych jednostek we Francji.

Wobec tego Francja ma ręce wolne od północy i może skoncentrować swą uwagę na południu. Tu leżało sedno sprawy w przekonaniu dyktatora Włoch o bezcelowości dalszego wyścigu zbrojeń. Udało się — tem lepiej.

Włochy powstrzymają więc nieco swój rozpęd wojenno - morski, a Francja nie będzie już potrzebowała nań odpowiadać. Wielka Brytanja będzie mogła być spokojna, zatrzymując tak zazdrośnie pielęgnowaną supremację na wodach europejskich. Ale gdzie tu jest rozbrojenie?.

Bo, że ten, czy ów kraj opóźni założenie na stoczni nowego krążownika, albo nawet zrezygnuje chwilowo z niektórych, jeszcze nierozpoczętych konstrukcyj, — to nie dowód jeszcze, aby świat się rozbrajał, a zbliżała się era powszechnego pokoju. Porozumienie osiągnięto — i oczywiście narody kulturalne winny z tego powodu być zadowolone. Ale to porozumienie nie uchyla niebezpieczeństwa wojny, ani nie przyspiesza kwestji powszechnego rozbrojenia.

Dalej klauzule tego „rozbrojeniowego" paktu brzmią conajmniej dziwnie. Z jednej strony tonaż wielkich jednostek został dla Francji i Włoch podniesiony o 12.000 ton. Z drugiej Anglja zastrzega sobie prawo powiększenia tonażu kontrtorpedowców, których liczba jest zamała w porównaniu z francuskiemi łodziami podwodnemi. Potem zezwala się na budowę nowych lotniskowców po 34.000 ton. Wreszcie zaint resowane trzy państwa stwierdzają, że obecny układ nie ustala żadnej stałej proporcji w jakiejkolwiek kategorji okrętów, ani też kwestji zastąpienia przestarzałego tonażu.

A teraz, co przez ten czas robi nasz zachodni sąsiad, którego uchwały konferencji rzymskiej zupełnie nie dotyczą.

Po pięciu nowoczesnych krążownikach i dwunastu kontrtorpedowcach, przyszła w Niemczech kolej na pancernik „A" („Ersatz Preussen"), a w ostatniej chwili parlament Rzeszy uchwalił, prawie jednogłośnie, potrzebne kredyty na budowę drugiego pancernika „B" („Ersatz Lothringen"). To wszystko gwoli „utrzymania pokoju, równowagi na Bałtyku i zapewnienia pracy bezroboczym, oraz celem obrony Prus Wschodnich zagrożonych najazdem polskim".

Minister Reichswehry, Groener, generał wojsk lądowych, na posiedzeniu komisji parlamentu powiedział wyraźnie, że program morski musi być uchwalony, że dla obrony Prus Wschodnich nie cofnie się on (Groener) przed najjaskrawszemi środkami i że, wrazie nieuchwalenia tych postulatów, będzie zmuszony wyciągnąć stąd odpowiednie dla siebie konsekwencje (podać się do dymisji). Jest to bodajże **jedyny wypadek w historji, kiedy generał armji lądowej grozi dymisją w wypadku nieuchwalenia kredytów na flotę.**

Co na to mówią socjaliści niemieccy, którzy wszak powinni z zasady być przeciwni wszelkim zbrojeniom?

Oświadczyli oni, co następuje:

Jeżeli rząd uzna żądania socjalistów w dziedzinie socjalno - politycznej, to ze względów wewnętrzno - politycznych, ze względu na konieczność utrzymania demokratycznego sposobu rządzenia i ochrony republiki przed „faszyzmem", ze względu na konieczność obrony Prus — socjaliści umożliwią rządowi przeprowadzenie tego wniosku. Więcej, przyczynią się do uchwalenia specjalnego podatku na flotę wojenną.

Co na to nasi socjaliści? Jakże teraz oni wyglądają?

Przecież jeszcze nie tak dawno socjaliści, rządzący miastem Łodzią, odrzucili w łódzkiej radzie miejskiej wniosek o przyznanie 50.000 złotych na budowę łodzi podwodnej pod hasłem „Odpowiedź Treviranusowi". A stanowisko swoje motywowali chęcią „niedrażnienia sąsiadów" i „koniecznością pokojowego współżycia z nimi". Ładne pokojowe współżycie, gdzie jedna strona nie chce się zbroić, a druga buduje pancerniki!

Podczas gdy socjaliści polscy uniemożliwiają patrjotycznie usposobionemu ogółowi doprowadzenie do skutku budowy jednej łodzi podwodnej, która to inicjatywa wyszła zresztą z pośród robotników i inwalidów łódzkich, ich „towarzysze" z tamtej strony kordonu uchwalają już nie dziesiątki, ale setki miljonów marek na budowę floty, której działa mają być w pierwszym rzędzie zwrócone na Polskę.

Czy wówczas socjaliści nasi zechcą wziąć na siebie odpowiedzialność za pożogę wojny, za Gdynię w gruzach, za uderzenie na Warszawę poprzez Prusy Wschodnie, o których obronę Niemcom nie chodzi, (bo w agresywność Polski sam generał Groener z pewnością nie wierzy), ale o możność swobodnego przerzucania wojsk ze Świnoujścia do Piławy w celu łatwiejszego ataku na stolicę Polski? Czy może są na tyle naiwni i myślą, że ich niemieccy koledzy nie dopuszczą do wojny, tak, jak to myśleli arcynaiwnie socjaliści francuscy w przededniu wielkiej wojny?

A jakże wyglądają owe sofistyczne motywy niemieckie „poparcia budowy floty dla ochrony republikańskich rządów i walki z faszyzmem". Czy i tu czasem na-

si domorośli „marksiści" nie popracowali trochę „pour le roi de Prusse"?

Nie dość na tem. Socjaliści niemieccy uchwalają specjalny podatek na flotę wojenną, podczas, gdy u nas wciąż zbiera się na ten cel grosze z ofiarności publicznej. Grosze te dają wciąż ci sami, częstokroć najmniej zamożni, ale za to najbardziej patrjotycznie usposobieni obywatele. Tymczasem floty wojennej dla zabezpieczenia naszej wolności morskiej i powstrzymania zakusów wroga na nasze granice morskie, ze składek samych zbudować nie można. Trzeba na to osobnej ustawy, programu i kredytów.

Danina na Flotę Wojenną, rozłożona ustawowo, równomiernie i sprawiedliwie na całe społeczeństwo jest tu jedynem wyjściem Należy ją jak najrychlej przeprowadzić. Nie zapominajmy, że kiedy Sejm Czteroletni uchwalił stutysięczną armję, było już **zapóźno.** Obyśmy teraz nie popełnili podobnego błędu w stosunku do floty. *INŻ. JULJAN GINSBERT.*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

HISTORYCZNY PRZEGLĄD STOSUNKÓW GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A KRÓLEWCEM

Zainteresowanie sprawami wschodnio-pruskiemi w Polsce od dłuższego czasu znajduje się raczej w stadjum pewnego zaniku, do czego zapewne w dużym stopniu przyczyniać się musi nastawienie myślowe, jakie wyrobiło się po obu stronach granicy polsko-wschodnio-pruskiej, nastawienie, które mimowoli powoduje, że każdy przejaw zainteresowania się wzajemnego, choćby to były sprawy jak najbardziej rzeczowe, tu i tam traktuje się z mniejszą lub większą domieszką niechęci, goryczy, nieufności i podejrzliwości. Gdy w Prusach Wschodnich mówi i pisze się o Polsce, to jest rzeczą należącą do pewnego rodzaju dobrego tonu, aby przy najbardziej rzeczowem traktowaniu sprawy dodać choć trochę uszczypliwości — mówiąc delikatnie, w Polsce zaś albo o Prusach Wschodnich nie mówi się wcale, albo też mówi się, jak o kraju, leżącym za górami, za lasami, względnie, jako o twierdzy hakatyzmu pruskiego najczystszej wody lub o warownym obozie, skąd mają wyjść nowożytne zastępy krzyżackie na nowy podbój Polski.

Takie psychologiczne nastawienie się ku sobie obu stron, urobione zresztą gruntownie przez prasę codzienną polega w dużej mierze na obopólnej nieznajomości przeszłości oraz na niezrozumieniu wzgl. przejaskrawieniu stosunków dzisiejszych. Jeśli chodzi o ostatnie czasy, to w Prusach Wschodnich panuje ciągle poczucie niepewności i nietrwałości obecnego stanu rzeczy, podsycane i utrzymywane celowo przez prasę i enuncjacje polityków niemieckich, którzy przypisują Polsce wszelką winę za nie tak zresztą groźne położenie gospodarcze prowincji. O ile w Prusach Wschodnich każdą sprawę pod tym kątem widzenia wentyluje się bardzo starannie i szeroko, o tyle w Polsce sprawy wschodnio-pruskie traktuje się na ostatnim planie i prawie nikt o nie się nie troszczy.

A przeszłość? Kto o nią pyta i kto ją zna? Przeciętny obywatel polski ma niejasne pojęcie o Prusach Książęcych, że były jakieś polskie, niepolskie, coś wie o Krzyżakach, Grunwaldzie i pogańskich Prusakach. W Prusach Wschodnich o dawnej Polsce mówi się, jako o kraju, pełnym rozgardjaszu, jakichś rozpasanych swobód szlacheckich, które zostały wreszcie przez Niemców opanowane, że Polacy zawdzięczają Niemcom porządek i kulturę. A przecież dwa, obok siebie o miedzę leżące kraje nie mogły wiekami całemi być dla siebie obojętne i nie pozostawać ze sobą w stosunkach politycznych, które mogły kształtować się tak, czy owak, oraz w ściślejszych związkach gospodarczych, które musiały przybierać trwalsze i konkretniejsze formy. Zapewne, że natężenie tych wzajemnych relacyj i wymiany dóbr gospodarczych i duchowych mogło ulegać wahaniom, w zależności od natężenia rozwoju gospodarczego i kulturalnego w obu krajach. To jedno stwierdzić jednak wypada, że okres intensywnego rozwoju gospodarczego Polski jest jednocześnie okresem rozwoju Prus, niemożliwe jest bowiem, aby przy tak bliskiem sąsiedztwie działo się inaczej dla krajów, położonych geograficznie w ten sposób, jak Polska i Prusy. Upadek gospodarczy Polski w XVIII w. jest również upadkiem Prus. Rozbiory Polski wpłynęły na handel morski Królewca katastrofalnie. Dopiero koniec XIX w. już w innych warunkach i na innych przesłankach dał Prusom, a w pierwszej linji Królewcowi nowy okres rozwoju, ale też w oparciu o analogiczny rozwój zaplecza. Królewiec też zdołał z początkiem bieżącego stulecia stać się najpoważniejszem miastem wśród miast, położonych nad południowo-wschodnim Bałtykiem. Co do wielkości — jest on trzeciem miastem na ziemiach od Karpat do Bałtyku (po Warszawie i Łodzi). Jako port przewyższył przed wojną Gdańsk, ten Gdańsk, który długie wieki stanowił wyjście na morze dla ziem polskich. Już te dwa fakty dobitnie świadczą o poważnem znaczeniu Królewca. I z tak wielkiego grodu, leżącego o około 200 km. od granicy polskiej (granicy w niepamiętnych ustalonej czasach) musiały i muszą płynąć pewne fale wpływów na rozległe ziemie aż po Karpaty i stepy ukraińskie, podobnie jak i on musiał przejmować się tętnem życia tych ziem, wchłaniać w siebie ich oddech. To był naturalny bieg rzeczy, którego żadne granice i żadne animozje obalić nie są w stanie.

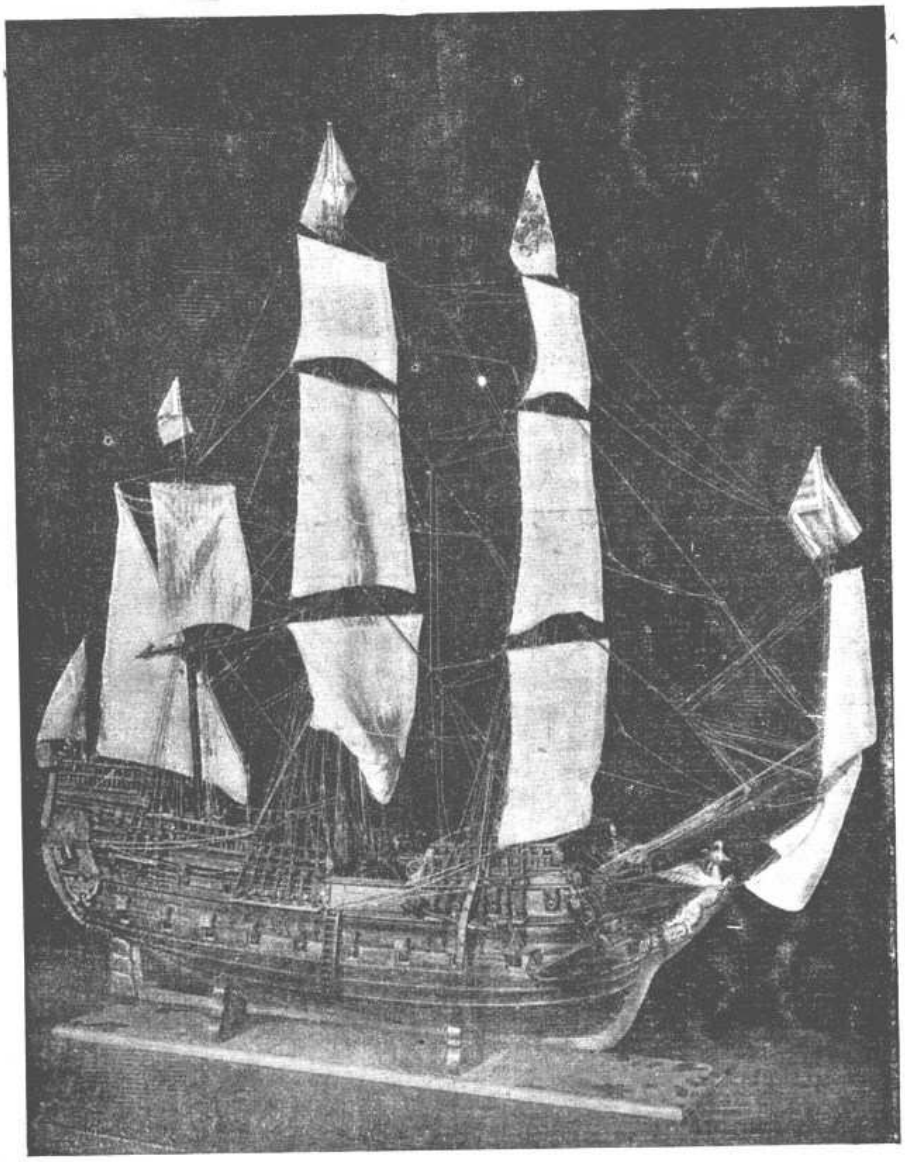
Owo znaczenie Królewca, jakiego świadkami do niedawna byliśmy, nieodrazu się wytworzyło. Przechodziło ono ewolucję powolną i nawet żmudną, bowiem z trudem musiało się wyłaniać z pośród sprzecznych i skłóconych ze sobą tendencyj, jakich terenem były tamtejsze ziemie nadbałtyckie. Z jednej strony „Drang nach Osten", z drugiej strony lot ku morzu. Właśnie tutaj, przy ujściu Wisły i Pregoły, najczęściej ze sobą się ścierały przez długie wieki, nietylko dzisiaj, dwa prądy.

Królewiec był właśnie wytworem „Drangu nach Osten", dzieckiem ideologji niemieckiej. Stworzyła go wojna dla wojny. Że stoi w dzisiejszem miejscu, zawdzięcza nie jakimś odwiecznym zwyczajom, skłaniającym naród do osiedlania się w danej właśnie miejscowości, lecz założeniom dobrze wyrachowanej strategji.

Było to w styczniu roku 1255. Od paru lat kusili się Krzyżacy o opanowanie ujścia Pregoły, w swym pochodzie na wschód od Wisły. Posuwali się oni wzdłuż zatoki Fryskiej, lecz przychodziło im to z trudnością. Spotykali się

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

z ludem bitnym i licznym, szczepem Sambów, mieszkających na prawym, północnym brzegu Pregoły, musieli przebywać błota Natangji, zdradliwe i bezdrożne. Już od dziesięciu lat, gdy o dostępie wojsk jeszcze wogóle nie można było marzyć, sugerowali mistrze Krzyżaccy lubeczanom osiedlenie się u ujścia Pregoły. Sambja była krajem bogatym, ale też i dzielnie broniła dostępu. Tu przecież przypłacił życiem próbę nawiązania stosunków Św. Wojciech. I lubeczanie nie kwapili się jakoś do osiedlenia się nad Pregołą. Wyprawa wojenna komtura Krzysztofa Stange z Christburga zakończyła się kompletną klęską (1250 r.) pod German. Dopiero te nieudałe próby spowodowały wielką krucjatę, na którą wezwał całą Europę papież Aleksander IV, a na której czele stanął król czeski Przemysław III. Już nie brzegiem morza ruszyła wyprawa, ale zimą, i to mierzeją Fryską. Stąd rycerze krzyżowi wpadli do Sambji, spalili szereg miejscowości, doszli zapewne aż do rzeki Dejmy i po zniszczeniu kraju posuwali się z powrotem wzdłuż Pregoły. Pregoła nie ma delty przy ujściu do zatoki, ale nieco w górze posiada szereg dość szeroko rozlewających się ramion, tworzących wyspy, przyczem prawy brzeg jest pagórkowaty, lewy zaś nizinny i bagnisty. Przy ostatniem takiem wzgórzu ramiona Pregoły zlewają się w jedno koryto, które wpada do zatoki. Wzgórze to ma jeszcze jedną charakterystyczną cechę, mianowicie blisko od rzeki znajduje się wielkie jezioro, połączone z Pregołą rzeczką, wartko z góry spływającą. Słowem było to miejsce bardzo obronne, bo z trzech stron otoczone wodą, oraz panujące nad rzeką i nad ostatnią bagnistą wyspą, jak również nad nizinną Natangją na lewym brzegu Pregoły. Może być, że i Prusacy doceniali już strategiczne znaczenie tego miejsca i mieli tu jakieś umocnienia. W każdym razie był tu święty gaj, Twangste zwany. Miejsce to upatrzył sobie król Przemysław III i kazał zbudować tu zamek dla pozostawionej załogi. Na pamiątkę nazwano zamek ten „Królewską Górą" — Königsberg. Krzyżacy zakrzątnęli się zaraz koło dalszych umocnień. Na drugi rok rozpoczęli już budowę zamku murowanego, przy którym powstała naturalnie już pewna kolonja robotników. Zbudowali również młyn na strumieniu, łączącym



Fotografja modelu konwojowego okrętu polskiego z drugiej połowy w. 17-go, skonstruowanego przez kapitana Schneehagena na podstawie współczesnego sztychu Willema van de Velde. Model ten znajduje się na zamku w Malborgu. (Ze zbiorów prof. A. Kleczkowskiego).

jezioro z Pregołą, zwanym Lebe, później Katzbach (dziś już zasypany). Jednocześnie nastąpił w myśl umowy chełmińskiej podział ziemi między Zakon a biskupa, którego zaraz dla Sambji kreowano, (pierwszy biskup Henryk z Brna, Czech). Biskup dostał ⅓ ziem i dochodów, oraz stary zamek drewniany. Nie zamieszkał jednak w Królewcu, lecz w Rybakach (Fischhausen).

Królewiec był więc początkowo fortecą, trzymającą w szachu Sambję i Natangję. Niebawem zamek wytrzymać musiał ciężkie czasy wskutek powstania pruskiego (1260 — 1262 r.), był kilkakrotnie oblegany, przyczem nieliczne domostwa kolonistów zostały przez Prusaków zniszczone. Zamek przetrwał jednak ruchawkę i dopiero po jej stłumieniu zaczął się normalny rozwój Królewca.

Długi czas żyć musiał Królewiec życiem własnem, zamkniętem. Ośrodkiem życia był zamek i jego załoga.

Coraz częściej powtarzały się zbrojne wyprawy wgłąb kraju, dla których zamek królewiecki stał się punktem wyjściowym. Przybywający coraz liczniej bogaci rycerze zachodnio-europejscy stanowili odpowiedni objekt dla ciągnięcia zysków przez napływających jednocześnie kolonistów. Łupy, zdobyte na wyprawach miały również pewną atrakcję dla osiedlających się. Koloniści ci rządzili się prawem chełmińskiem, które też potwierdzone zostało w pierwszym przywileju dla Królewca, a właściwie Starego Miasta (Altstadt), wydanym 28 lutego 1286 r. przez Konrada v. Thierberg, ówczesnego mistrza krajowego. Pierwszym sołtysem Starego Miasta, zbudowanego nie-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

dzy zamkiem a Pregołą, był Gerko z Dobrzynia, zapewne Polak. Wśród ówczesnych mieszkańców miasta figurują przeważnie płatnerze, tkacze i piwowarzy, co wskazuje właśnie na ścisły związek kolonistów z rezydującą załogą. Zawody te otaczane były też specjalną opieką Zakonu, który niebawem wydał dla tkaczy i piwowarów nowy przywilej z 12 marca 1299 r., na którego mocy powstało drugie miasto za strumieniem, na wschód od zamku. Miasto to zwane przez najdawniejsze akta Lipnik, potem Löbenicht, słynęło długie czasy z piwowarstwa. W tymże czasie rozpoczyna się budowa katedry na Starem Mieście (dziś już nieistniejącej), co znów ściągnąć musiało nowe rzesze robotników. Widocznie ludność tych dwuch miast — Starego Miasta i Lipnika — nie była już wówczas tak mała, skoro przy katedrze utworzono szkołę.

Strategiczne znaczenie Królewca wzrosło jeszcze bardziej, gdy w 1312 r. osiadł na zamku na stałe marszałek Zakonu, czyli główny wódz wojsk. W owym czasie punkt ciężkości przenosi się rzeczywiście nad Pregołę, albowiem linję Wisły Krzyżacy opanowali już zupełnie, zdobywając w 1308 r. Pomorze, a w 1310 r. Gdańsk, którego nie był w stanie obronić Władysław Łokietek. Podczas gdy na Zachodzie Krzyżacy militarnie i politycznie byli zabezpieczeni, bo Polska w tym czasie nie przedstawiała dla nich poważniejszego niebezpieczeństwa wobec walk z Czechami i ogólnych rozruchów w kraju, z czem porał się Władysław Łokietek, to na Wschodzie wyrastało dla nich groźne państwo Gedymina, rosnące w potęgę. Wielki Mistrz Zakonu, który teraz przybył na stałe z Wenecji do Malborga, dokąd przeniósł stolicę Krzyżactwa, osadził celem ochrony wschodniej granicy i dla wypraw na Litwę, gros wojsk zakonnych w Królewcu, który staje się odtąd prawdziwym obozem warownym. Wojna sama zaczęła się jednak przenosić dalej na wschód, na linję Niemna.

Po powstaniu pruskiem Herkusa Monte, Nałaby i Glandego kraj w okolicy Królewca zaczął się powoli podnosić z ruiny, stosunki zaczynały być normalniejsze, stwarzały się pewne możliwości rozpoczęcia działalności kupieckiej. Znamiennym dla rozwoju Królewca faktem jest powstanie trzeciego miasta na niezaludnionej dotychczas, bagnistej wyspie, na Pregole, dla którego wydany został przywilej z dnia 6 kwietnia 1327 r. Wysepka ta — insula advocati zwana w akcie — w jednej trzeciej oddana była biskupowi sambijskiemu i stąd zapewne popularnie zwano ją Knypab (abgeknipft— odcięta). Nazwa ta została następnie zmienioną na Kneiphof (po polsku Knypawa) i do dziś zatrzymana. Wielki Mistrz Luther v. Braunschweig zakazał nawet używania trochę wulgarnej nazwy Knypab, wprowadzając oficjalną nazwę Pregormünde, która jednak nie mogła się jakoś zakorzenić. Knypawa, zbudowana na palach, wbijanych w bagno, rozwijała się bardzo szybko, tembardziej, że biskup sambijski zbudował na swej działce katedrę (w 1333 r. — podobno na pamiątkę bitwy pod Płowcami). W Knypawie mieszkali głównie kupcy, rzeźnicy i sukiennicy, a więc element zupełnie inny, niż panujący w Starem Mieście i Lipniku.

Charakterystyczne jest tworzenie przez Zakon szachownicy trzech miast, posiadłości Zakonu i biskupa nad Pregołą, tembardziej, że grody te nie były wówczas wielkie. Podczas gdy Gdańsk i Elbląg, a nawet Braunsberg, posiadają już bardzo rozwinięte stosunki handlowe z zagranicą, obdarzane są przywilejami obcych monarchów, utrzymują własne statki i składy, to trzy miasta Królewieckie w handlu na większą skalę długi czas jeszcze nie biorą udziału. Powstanie Knypawy z elementem kupieckim jest pierwszą oznaką, że zaczyna się w Królewcu jakiś handel, zapewne jeszcze lokalny tylko, opierający się na wymianie towarów z przejezdnymi rycerzami lub ich knechtami. Ogólne położenie polityczne i gospodarcze nad Wisłą i Niemnem zbyt dużo jeszcze nastręczało niebezpieczeństw wskutek ciągłych najazdów, aby kupcy zapuszczali się nad mało znaną i nieco na uboczu od głównych szlaków handlowych położoną Pregołę. Jednocześnie rozpoczynająca się etatystyczna polityka handlowa Zakonu krępowała inicjatywę prywatną w nowych, niemających wyrobionych stosunków miastach.

Dopiero układ Kaliski z 1343 r. między Zakonem a Królem Kazimierzem Wielkim, ustabilizował stosunki od południa, a następnie rządy Wielkiego Mistrza Winricha v. Kniprode (1351 — 1382) podniosły gospodarczy stan kraju podczas szeregu lat spokoju i celowej gospodarki, zrzadka przeplatanych zwycięskiemi przeważnie pochodami (zdobycie Kowna 1362 r.), bez których Zakon Krzyżowy nie miał właściwego celu istnienia. Utworzenie wielkiej pustyni od Niemna do jezior mazurskich chroniło Sambję i Natangję przed nagłemi napadami Litwinów, umożliwiając jednocześnie przygotowywanie wypadów krzyżackich. Linji Niemna strzegły już zamki w Tylży, Ragnecie i Jurburgu. Winrych v. Kniprode zezwala już Królewcowi na składowanie towarów, z czego skwapliwie korzystali kupcy knypawscy. Nie były to zapewne jeszcze przywileje oficjalne, raczej milcząca zgoda Zakonu, potrzebna i dla niego samego, tembardziej, że i Zakon zakłada w Królewcu swój główny urząd handlowy (Haupthandelsamt) w 1360 r., celem prowadzenia własnego handlu naturaljami, zbieranemi od ludności za podatki.

W tymże czasie Królewiec pod przewodnictwem Starego Miasta zaczyna brać udział w zjazdach miast pruskich oraz wymieniany jest, jako członek Hanzy, aczkolwiek ani w zjazdach miast pruskich, ani w Hanzie nie odgrywa poważnej roli. Nazwa jego wymieniana jest zwykle po Gdańsku, Elblągu, Chełmnie i Toruniu, a nawet i Braunsberdze. Dają się w tym okresie zauważyć pewne stosunki handlowe z Anglją i Flandrją. W handlu ze wschodem Królewiec udziału zdaje się nie bierze, gdyż panuje tu niepodzielnie Gdańsk, który ma swe kantory w Kownie i w Wilnie. Królewiec odgrywa wówczas rolę punktu przeładunkowego dla kupców gdańskich, wysyłających na Litwę głównie sól, która była ważnym objektem handlu wymiennego.

Stosunki gospodarcze Królewca z ziemiami polskiemi podówczas zapewne nie istniały, gdyż handel z Polską opanowany był przez miasta nadwiślańskie, posiadające wygodne wyjście na morze. Od Polski odgrodzony był Królewiec niemal pustynią i nie posiadał dogodnej komunikacji wodnej. Główne zainteresowanie Królewca kierowało się raczej na zachód, skąd otrzymywał towary, potrzebne do zaopatrzenia rycerstwa i dokąd mógł zbywać pewne artykuły okolicznych ziem, jak futra, miód, wosk, drzewo, potaż i t. p. To też zainteresowanie Królewca w spra-

wach zachodnio-europejskich występuje w XIV w. daleko wyraźniej, niż w kwestjach wschodnich. Niestety i na Zachodzie zaczęły się układać stosunki mniej pomyślnie z końcem XIV w.

Potęga Hanzy zaczynała się chwiać. Pierwsza Anglja wstąpiła na drogę uniezależnienia się od wpływów hanzeatyckich. Wypędzenie z Londynu kupców hanzeatyckich i obłożenie aresztem towarów, należących do kantoru Hanzy w Londynie dotknęło częściowo i kupiectwo królewieckie. Zakon broni coprawda w Anglji interesów swych miast, ale doprowadza to do stanu wojny handlowej z Anglją. Unja kalmarska Danji i Norwegji z 1397 r. grozi obaleniem Hanzy, w każdym razie powoduje pewną zmianę stosunków na Bałtyku, uzależniając handel krajow nadbałtyckich od Kopenhagi. Rozwielmożnione w tych czasach rozbójnictwo morskie na Bałtyku, stanowiące proceder Vitaljanów, wymaga też pewnych, stanowczych kroków. Królewiec jest tu tem bardziej zainteresowany, że w 1392 r. otrzymuje prawo połowu śledzi na Bornholmie. Zakon w obronie interesów miejskich zmuszony jest zamknąć przywóz towarów z Anglji oraz zakazać pobytu kupcom angielskim w Prusach. Z Danją, Szwecją i Vitaljanami prowadzi Zakon regularną wojnę morską, na którą od miast ściągać musi podatki. Po raz pierwszy wprowadza Zakon Pfundzoll w 1389 r., i powtarza go w r. 1395.

M. POGORZELSKI.

D. c. n.

W LODACH ZATOKI FIŃSKIEJ

Wyjeżdżamy z Gdańska wieczorem dnia 31 stycznia i jak zwykle, kierujemy się do Tallina i Helsinek. Ładunku mamy 927,5 ton, z czego trochę sody i trochę drobnicy; do Helsinek 105 ton, przeważnie artykuły spożywcze, jak mąka, groch, oraz także trochę sody i drobnicy.

Na Bałtyku pogoda dopisuje, wiatry słabe O—SO, barometr wysoko (772 mm.), idziemy z szybkością 8 mil. Lodu ani śladu. Zbliżamy się do wyspy Dagö, gdzie od latarni Dagerort kierujemy się do zatoki Fińskiej. Jednakże 5 mil na zachód od latarni spotykamy już krę, którą wiatry wschodnie wypierają z zatoki. Początkowo jest to drobna kasza i narazie zbytnio nie utrudnia nam posuwania się. Sytuacja taka trzyma się do wyspy Odensholm. Jednakże za trawersem latarni tejże nazwy kra staje się gęstsza i miejscami napotykamy twardy lód, w którym statek ledwo się posuwa i od czasu do czasu staje. Zaczynamy manewrować maszyną w tył i naprzód, by nabrać rozpędu i siłą maszyny łamać lód. Miejscami idzie dobrze, ale już o godz. 4-ej dnia 3 lutego stajemy, gdyż dalsze forsowanie maszyny nie nawiele się przydaje. Statek się nie rusza, trzymany silnie w okowach przez napierany wiatrem lód. Tak stoimy do 18 godziny, pilnie śledząc poruszanie się lodu, z którym jesteśmy dryfowani w kierunku lądu. Ponieważ wiatry od kilku dni utrzymują się z kierunku SO, słusznie też kapitan przypuszcza, iż przy brzegach estońskich wody będą wolne od lodu. To też, jak tylko przy statku zrobiło się trochę przestronniej, całą siłą kierujemy się na S — do brzegów. Przypuszczenia nasze okazują się trafne, gdyż już po przebyciu kilku mil, spotykamy przestrzenie, wolne od lodu.

Trzymając się brzegów, kierujemy się do Tallina, nie napotykając, poza drobną krą, na żadne przeszkody. Do Tallina przybywamy rankiem, 4 lutego r. b. Tu następuje wyładowanie przywiezionego ładunku, następnego dnia zaś ładujemy jeszcze do Helsinek 75 ton pszenicy i do Gdyni około 65 ton złomu. Dnia 6 lutego opuszczamy Tallin. Przedtem jeszcze kapitan informuje się o sytuacji lodowej. Okazuje się, że prawie cała zatoka Fińska jest pokryta lodem, który, pchany wiatrami, przesuwa się na północny zachód. Jedynie przy brzegach estońskich wody pozostają wolne, gdyż lód, który się tworzy, jest natychmiast spychany na NW. Wiatry SO — OSO, umiarkowane, barometr nadal ponad 770 mm. i mróz trzyma stale około —25° C.

Z portu wyprowadza nas lodołamacz estoński „Tasuja". Prowadzi nas wzdłuż północnego wybrzeża Estonji w nieprzebitej mgle. Na 50 metrów nic nie widać. Syreny pracują. „Tasuja" ryczy co chwila, my odpowiadamy i szukamy jego śladu. Zabawa w „ślepą babkę". Nareszcie wpadamy w krę, mgła rozrzedza się, okazuje się, żeśmy się trochę zgubili. Poprawiamy kurs i wchodzimy w kanał, przebity przez „Tasuję". Prowadzi nas on tak jeszcze z 5 mil, znów w wolnej przestrzeni, w końcu lodołamacz staje i gdy się zbliżamy, kapitan jego przez megafon mówi po rosyjsku, że lodu teraz niema, a zaczyna się dopiero o 7 mil na południe od latarni „Porkkala Kalbada".

Decydujemy się jechać wolno, by zaczekać na fiński statek „Posejdon", który zaraz z nami miał wyjść z Tallina, a który również udaje się do Helsinek. Jest to statek przystosowany bardziej do jazdy w lodzie, mocniej zbudowany i o daleko silniejszej maszynie. Spostrzegamy z daleka jego sylwetkę i kierujemy się ku niemu. Idziemy za nim i staramy się „deptać mu po piętach", gdyż inaczej kanał przez niego przebity, zostaje prędko ściskany przez wiatr. Póki lód jest cienki, jakoś idzie nieźle, jednak im dalej na północ, tem bardziej pozostajemy w tyle za „Posejdonem", aż wkońcu stop, dalej ani rusz, a „Posejdon" już o milę w przodzie. Ruchomy lód ściska nas z trzaskiem. Manewry maszyną nic nie pomagają. Zaczynamy szarpać gwizdek, by przywołać „Tasuję", który jeszcze dostrzegamy na horyzoncie.

W niespełna pół godziny „Tasuja" już tańczy koło nas, oswobadza nas z lodu i prowadzi. Staramy się iść za nią jak najbliżej, jednak wiatr, który w tym czasie wzmógł się, prędko drogę przebitą zaciska i nasza maszyna o 480 HP nie może nic wskórać. Stajemy. Zaczynamy manewrować. Statek nie rusza się ani naprzód, ani w tył. Wraca „Tasuja", przebija lód z jednej strony, następnie z drugiej i prowadzi nas w dalszym ciągu.

Dochodzimy tak z przestankami do fińskiego lodołamacza „Tarmo", który oczekuje na statki z morza. „Tasuja" żegna się z nami. Dajemy 3 gwizdki długie i dziękujemy za pomoc. „Tasuja" odchodzi. Chcemy zbliżyć się do „Tarmo", lecz bezskutecznie. Czekamy, sądząc, że „Tarmo" ani myśli się fatygować, zabiera ze sobą „Posejdona" i kieruje się z nim do Helsinek. Ze złością przyglądamy

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



s/s „Chorzów".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kapitan s/s „Chorzów" S. Ciundziewicki (w środku), i oficerowie pokładowi: J. Starbałła — I ot. (z prawej) i H. Lipkowski —II ot. (z lewej).

my się, jak oba statki znikają za horyzontem.

Pocieszamy się jeszcze, że może odprowadzi go tylko do kanału, wyżłobionego w stałym lodzie między wyspami i wróci po nas. Nadzieje nasze okazują się płonne. Okazało się później, że jakoby „Tarmo" nie mógł nas znaleźć, chociaż my jego reflektory widzieliśmy. Stanęliśmy na dobre 6 lutego o godzinie 16 minut 50 i zaczęliśmy dryfować z lodem na zachód. O godz. 20 m. 15 zapisano w Dzienniku Okrętowym: „Lód zaczyna ściskać statek; kadłub drży, lód z trzaskiem łamie się obok burt". O godz. 21 m. 30 zapisano: „Zauważono reflektor lodołamacza w pelengu kompasowym NNO; zapalono światło pilotowe i dawano sygnały syreną. Lodołamacz nie zbliżył się".

7-go lutego posuwamy się z lodem na zachód; o godz. 23 m. 20 zapisano w Dz. Okr.: „dostrzeżono światło latarni „Jussarö w pelengu komp. NW¼N w odległości około 6 mil. Zapalono ognie pilotowe".

8 lutego

O 4-ej „Jussarö" widoczna w pelengu N¼W. Dryfujemy. O 9 przestajemy widzieć „Jussarö", a dostrzegamy na wysepce bakę „Segelskär", od której odległość szacujemy na 2,5 mile. Studjując mapę, konstatujemy, że jeżeli nadal będziemy dryfowali na zachód, to akurat nadziejemy się na skałę, która jest w odległości 0,5 mili od nas na zachód na głębokości 1,8 metra *). Kapitan każe na wszelki wypadek przygotować szalupę **). W Dzienniku Okrętowym zapisano lakonicznie: „Z powodu małych głębokości i dna kamiennego, przygotowano szalupę. Manewrowano maszynami, lecz statek ściśnięty lodem ani się ruszył. Zapalono rakietę ratunkową."

Na szczęście wiatr słabnie, a już o 12 godz. przechodzi na S, a następnie SSW. Przybliżyliśmy się jeszcze trochę do „Segelskär Bake" i stanęliśmy o 2 mile od baki „Segelskär" i 5 mil od „Jussarö".

Sytuacja nie jest dobra, bo nikt nie wie, gdzie jesteśmy, a my nie mamy radja, by kogokolwiek o naszem położeniu zawiadomić. Na sygnały, dawane przez nas rakietami i syreną, nikt nie zwrócił uwagi. Lodołamacz długo musiałby nas szukać, nimby nas znalazł.

Wobec tego, kapitan decyduje się wysłać ekspedycję na ląd, by zawiadomić lodołamacz w porcie Hangö o ciężkiem położeniu okrętu. Kapitan poleca II oficerowi Henrykowi Lipkowskiemu, by dobrał sobie jednego marynarza na ochotnika, udał się na latarnię „Jussarö" i stamtąd dał znać o położeniu okrętu. Gdyby „Jussarö" była niezamieszkana — udać się na starą latarnię, na drugiej wyspie, gdzie ma być wioska rybacka, skąd prawdopodobnie telegraficznie będzie można połączyć się z Hangö.

Marynarze chcą iść wszyscy, kapitan więc wybiera doświadczonego „lodołaza" marynarza Kiwałę Stanisława, który swego czasu wraz ze mną spędził 6 tygodni w lodach na „Tczewie" w 1929 r. Wyekwipowani w prowiant, w butelkę koniaku, lornetkę, latarkę i bosak, wyruszają o godz. 14. Omijają zwały kry i wymacują bosakiem miejsca najpewniejsze. Tracimy ich prędko z oczu.

Ekspedycja ma zawiadomić, kogo należy o położeniu statku i nazajutrz, jeżeli widzialność i warunki lodowe pozwolą — wrócić. Gdyby zaś zdobyli pewność, że wcześniej, to znaczy jeszcze dziś w nocy, wyjdzie po nas lodołamacz, mieli udać się drogą lądową do portu.

Wachty pełnimy teraz razem z kapitanem. Gdy go zmieniam o godz. 18 kapitan oświadcza, iż nie jest pewny, czy ekspedycja doszła do lądu, gdyż widział przez lornetkę, że kilka razy jakby zapadli się nogami w lodzie. Uważam, że lód obecnie nie jest pewny, gdyż w wielu miejscach jest połamany i popękany. Uspakajam go i pocieszam, że jutro ostatecznie sytuacja się wyjaśni, ale trzeba cierpliwie czekać przynajmniej do południa.

9 lutego. Wiatr przeszedł na SW, statek stoi jednak w miejscu, gdyż lód przy wysepkach nie pozwala mu się przesuwać. O godz. 1 zobaczyliśmy łamacz lodu w kierunku S w odległ. około 5 mil.; zapalono 3 światła pilotowe, dawano sygnały gwizdkiem, lodołamacz jednak nie zbliżył się.

Nad ranem, kapitan coraz więcej niepokoi się o losy ekspedycji. Jestem zdania, że trzeba czekać do południa i schodzę na śniadanie. Podczas śniadania przychodzi kapitan do messy i powiada, że pójdzie sam na ląd, gdyż nie jest pewny, czy ludzie, wysłani wczoraj, doszli do brzegu. Oświadczam na to, że, jako więcej obyty z lodem, pójdę ja i wkońcu udaje mi się go przekonać.

Idę ja i mój bosman, warszawianin, Kazimierz Grodzicki. Kapitan nas ekwipuje: 2 bochny chleba, 3 pęta kiełbasy, 2 butelki krupniku, bosak, lornetka, linka i pasy ratunkowe. Ja oponuję przeciwko pasom, gdyż uważam, że w pasach prędzej nas „szlag trafi", bo się ruszać nie będziemy mogli. Pasa nie biorę, a mój bosman „gubi" go na pierwszym kilometrze.

Kierujemy się prosto na latarnię „Jussarö" i idziemy na przełaj przez kry i zwały połamanego lodu. Bosakiem od czasu do czasu próbujemy lód. Wybieramy przestrzenie najrówniejsze, ale zadaleko nie zbaczamy, staramy się bowiem iść drogą jak najkrótszą. W dwie godziny jesteśmy przy latarni.

Najgorzej było tuż przy lądzie; gładkich powierzchni już się nie spotyka, a tylko spiętrzone zwały kry. Musieliśmy zwolnić. Wreszcie dotarliśmy do wysepki, na której stoi latarnia.

Wysepka — to kamień granitowy, pokryty lodem Przy pomocy bosaka udaje się nam na nią wdrapać. Grodzicki tłucze sobie przy tem łokiec, ja zaś trafiam nogą w jakąś szczelinę, kładę



Rufa „Chorzowa". — z tyłu w przebitej w lodzie rynnie widać s/s „Poseidon".

*) Co pół godziny pelengujemy więc „Segelskär" i konstatujemy, że stale zbliżamy się do zdradzieckiej skały.

**) Budzę wszystkich ludzi i za 20 minut mam lekką szalupę, wywieszoną za burtę. Każę jeszcze wyposażyć ją we wszelkie przyrządy ratownicze, znieść prowiant, i wodę, gdyż ta, jako szalupa robocza, nie jest w nie zaopatrzona.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

się, jak długi i tracę jedną podeszwę. Latarnię zastajemy zamkniętą, pustą i niestrzeżoną przez nikogo, świeci sama mechanicznie.

Dajemy sygnał na statek, że doszliśmy do latarni. Po krótkim posiłku idziemy do starej latarni, na drugiej wyspie, o 2 mile odległej, by znaleźć tę zamieszkałą wioskę rybacką. Konstatujemy poza tem, że poprzednia ekspedycja była przy latarni, o czem świadczą ślady, jeszcze śniegiem nieprzysypane. Stwierdzamy jeszcze, że w latarni jest wybite okno i pod niem stoi drabina. Jak się później okazało, wszedł tędy Kiwała na szczyt latarni, by się rozejrzeć w sytuacji.

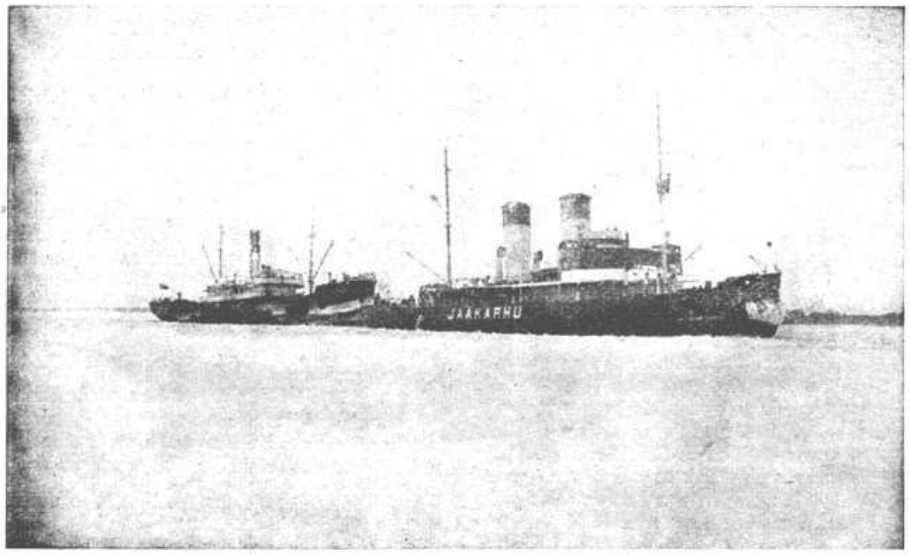
Idziemy do starej latarni — po lodzie gładkim, jak stół. Wreszcie dochodzimy do wyspy „Stora Jussarö", skąd do latarni mamy już ćwierć kilometra. Te ostatnie ćwierć kilometra idziemy chyba z pół godziny. Kamienie gładkie, ze szczelinami, pełnemi śniegu, w który zapadamy po pas i ledwo się możemy wygramolić.

Nareszcie jesteśmy przy latarni. Dostrzegamy obok kilka domków i cieszymy się, że wkońcu złapiemy jakąś żywą istotę i zasięgniemy od niej języka. Tymczasem spotyka nas rozczarowanie. Latarnię zastajemy pustą, budynki obok — to pomieszczenia dla strażników latarni — także puste. Wchodzimy na szczyt latarni, by rozejrzeć się i poszukać owej wioski, o której w locji pisze, iż jest zamieszkała przez rybaków. Ze szczytu dostrzegamy istotnie kilka domków, ale bez śladu życia. Poza tem wyspa składa się z pagórków kamienistych, pokrytych lasem sosnowym i dolin wypełnionych śniegiem. Na dalszy dystans nie widzimy, bo wyspę zakrywa las. Jesteśmy wściekli i klniemy, jak dorożkarze warszawscy. W końcu mówię Grodzickiemu, że trzeba będzie zejść z latarni, poszukać obok śladów i skierować się za niemi, gdyż poprzednicy nasi musieli także być tutaj. Jeszczem nie skończył zdania, gdy dostrzegam z góry pomiędzy dwoma pagórkami człowieka na nartach, zdążającego do latarni. Zbliża się on do nas prędko. Zbiegamy na dół i próbujemy wypytać go o los poprzedniej ekspedycji. Ale przychodzi nam to niełatwo, gdyż przybysz mówi tylko po szwedzku. Przypominam sobie pojedyńcze wyrazy, jakie znam w tym języku i udaje mi się natyle porozumieć, że wiem, iż II oficer i jeden marynarz z polskiego statku przyszli wczoraj wieczorem i są na wyspie „Stora Jussarö". Ale gdzie? — nie mogę od niego wydobyć. Trochę poirytowany, mówię już po polsku, żeby prowadził i sam pierwszy kieruję się śladami nart, skąd on dopiero co przyjechał. Zrozumiał zaraz, wziął od Grodzickiego worek z prowizją i zaczął nas prowadzić.

Droga okropna. Wszędzie pełno śniegu, zapadamy się po kolana i po pas. Pagórki i las na nich przeszkadzają wiatrowi hulać i wszystek śnieg leży grubą warstwą w dolinach. Szwed co chwila przystaje, by nas nie zgubić i patrzy na nas z politowaniem.

Wreszcie po godzinie, Szwed pokazuje nam za pagórkiem dom, który, jak go mogę zrozumieć, ma być celem naszej podróży. Rzeczywiście widzimy dym, snujący się z komina.

Okazuje się, że z całej wioski na „Stora Jussarö" na zimę pozostała tylko jedna rodzina szwedzka, składająca się z około 10 osób. Latem zajmuje się



Łamacz lodu „Jääkarhu" toruje drogę w lodzie „Chorzowowi".

rybołówstwem, zimą reperacją sprzętu rybackiego i robieniem beczułek na ryby i t. p. Głowa rodziny jest pilotem pobliskiego małego portu Ekänäs. Jako taki posiada telefon, niektóre mapy morskie i zna dobrze język angielski, oraz rosyjski. Łatwo więc możemy się z nim porozumieć. W wielkiej izbie zastajemy ojca z synami przy robieniu beczułek na kilki, a przy stole II oficera Lipkowskiego z marynarzem Kiwałą zdrowych i całych, z czego wszyscy się cieszymy.

Zapytuję Lipkowskiego, jak im się ich ekspedycja udała? Okazuje się, że mieli mniej szczęścia od nas i rzeczywiście kilka razy obaj nogi sobie zamoczyli, poważniejszych jednak wypadków nie mieli. Najgorzej było im kierować się na wyspie od starej latarni. Było już ciemno, poza tem zaspy śniegu i nigdzie żywej duszy. Szczęście, że do obowiązków owego pilota należało codzienne obserwowanie stanu lodu na morzu i że w tym celu wysyłał na nartach jednego ze swych synów na starą „Jussarö". Ślady nart zaprowadziły ich do chaty pilota, gdzie stanęli około godz. 20 m. 30 i zaczęli natychmiast telefonować do Hangö. W odpowiedzi usłyszeli, że jest tylko lodołamacz „Sampo", który ma wiele pracy w porcie i narazie przybyć nie może. Zatelefonowali wówczas do Helsinek. Kapitan portu odpowiedział, że port został wczoraj oficjalnie zamknięty z powodu konjunktury lodowej, oba zaś lodołamacze „Jääkarhu" i „Tarmo" pracują przy wyprowadzaniu pozostałych w porcie statków na morze. Obiecuje jednak, że jeżeli który z nich będzie swobodniejszy, to wyśle go na pomoc. Poza tem kapitan portu pocieszał telefonujących, że z powodu wiatru SW „Chorzowowi" narazie wyrzucenie na kamienie nie grozi. To było wszystko, co Lipkowski mógł zdziałać, zaraz po dostaniu się na ląd.

Dziś znowu telefonował do Helsinek, skąd odpowiedziano mu, że „Tarmo" wyprowadza na morze jednego Norwega i że około 10-ej powinien już być przy „Chorzowie". Wobec tego naradzamy się, co robić i dochodzimy do wniosku, że niema co wracać na statek, gdyż może go już nie być w poprzednim miejscu.

Wreszcie postanowiliśmy, że pojedziemy koleją do Hangö. Pilot zatelefonował po podwodę. Wszyscy czterej wsiedliśmy do małych sanek i po przebyciu około 20 kilometrów przybyliśmy do małego miasteczka, stacji kolejowej Ekänäs. Zameldowaliśmy się w policji, a o godz. 18 byliśmy już w Hangö. Tu okazuje się, że „Tarmo" był dzisiaj u „Chorzowa", ale sam nie mógł dać sobie rady z lodem, jest bowiem za słaby, wrócił więc do pracy w porcie, który przepełniony jest statkami. Hangö obecnie jest jedynym portem Finlandji, otwartym dla żeglugi. Kapitan portu oświadczył, że jutro rano pójdzie do „Chorzowa" „Jääkarhu" — najsilniejszy lodołamacz Finlandji. Dziś w nocy przybędzie on z Helsinek, skąd prowadzi statek niemiecki do Hangö, a rankiem wyruszy po „Chorzów".

Nazajutrz z samego rana idę do portu i zapytuję o „Chorzów". Nareszcie pomoc została wysłana. Krótko przed 8-ą wyszedł lodołamacz „Jääkarhu"". Jestem uspokojony, bo nie wątpię, że ten „niedźwiedź północny", jak brzmi jego nazwa po polsku, ze swojemi trzema śrubami (2 z tyłu i 1 z przodu) o sile maszyn 10000 HP. da sobie radę w lodach.

Tegoż dnia o godz. 16-ej „Jääkarhu" przyprowadził „Chorzów" do Hangö na holu, gdyż 480 HP „Chorzowa" na nic się nie zdały; mowy nie było, żeby się mógł ruszać w lodzie.

Na zakończenie trzeba zaznaczyć, że w portach okolicznych, nikt nie wiedział, gdzie „Chorzów" się znajduje. W Helsinkach wiedziano tylko dzień opuszczenia przez nas Tallina i chwilę przyjścia naszego do lodołamacza „Tarmo" w pobliżu latarni „Porkkala Kalbada" wraz z s/s „Posejdon". Później wszelki nasz ślad zaginął. Nie mając radja, dawaliśmy sygnały syreną, rakietami, ogniami pilotowemi. Wszystko to nie na wiele się zdało z powodu słabej widzialności w tym czasie i dużej odległości od stałego lądu, gdyż południowa Finlandja jest otoczona mnóstwem niezamieszkałych wysepek granitowych i płyciznami o dnie kamiennem. Oczywiście kursy statków przechodzą daleko od tych niebardzo przyjemnych dla bezpiecznej nawigacji objektów.

Naszemi rozmowami telefonicznemi do portów Helsinki i Hangö poruszyliśmy kogo tylko było można, podając dokładną pozycję statku i jego niebezpieczne położenie.

Tak się skończyła tegoroczna przygoda „Chorzowa" w lodach zatoki Fińskiej.

J. STARBAŁŁA.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

ZŁOŚLIWA PLOTKA O POLSKICH MINACH NA BAŁTYKU

Hamburska „Hansa", czasopismo poświęcone sprawom żeglugowym, drukuje w N-rze 11 z dnia 14 marca r. b. pod alarmującym tytułem „Polskie miny pływające w zatoce Gdańskiej" następującą, niezwykłą, zarówno pod względem treści jak i niezręcznie ukrytej tendencji, wiadomość:

„Wychodzące w Berlinie „Grüne Briefe" podały ostatnio do wiadomości następującą notatkę:

„Według meldunku szwedzkiego parowca „Kongsholmen", złożonego w Urzędzie Morskim w Rydze, zauważył ten statek w dniu 9 lutego r. b. w zatoce Gdańskiej dwie pływające miny, z któremi o mały włos parowiec się nie zderzył. Kapitan statku spuścił na morze łódź i stwierdził, że były to dwie polskie miny, które, jak należy wnioskować z napisu „Gdynia", należą do zagrody minowej przed polskim portem Gdynia. Prawdopodobnie miny te zostały wskutek ostatniej niepogody zerwane z pól minowych i błąkają się obecnie po morzu Bałtyckiem, narażając całą żeglugę na ciągłe niebezpieczeństwo. Meldunek szwedzkiego kapitana potwierdzają wiadomości, podane przez „Kurjer Gdyński" z dnia 26 stycznia 1931 r., który tryumfalnie donosi, że już nareszcie przy pomocy francuskich inżynierów ustawione zostały „wspaniała sieć zagrodowa i pola minowe" celem ochrony portu przed wszelką napaścią nieprzyjacielską od strony morza".

Na zapytanie o źródło tej niezwykłej wiadomości wydawca „Grüne Briefe" zakomunikował redakcji naszego pisma, że „omawiana notatka o polskich minach pływających przedrukowana została z „Freie Presse" w Łodzi."

Tyle „Hansa". Niewiadomo, co więcej podziwiać. Czy naiwny styl samej notatki, czy też bijącą w oczy tendencję tej wiadomości. „Hansa" znana jest z tego, że nie od dzisiaj za wszelką cenę (choćby za cenę uczciwości) usiłuje szkodzić polskiej pracy na morzu. Najpierw, kiedy Polska rozpoczynała pierwsze prace przy budowie portu w Gdyni, czasopismo to, przy każdej okazji deklamujące o swoim „objektywiźmie", próbowało zlekceważyć nasze wysiłki i ośmieszyć je, wmawiając w opinję świata, że przecież tego, co Polska robi na morzu, poważnie brać niepodobna. Kiedy zaś Gdynia zaczęła rozwijać się w tempie amerykańskiem i kiedy Niemcy, jeżdżący pociągami tranzytowemi obok Gdyni, poczęli ze zdumieniem przecierać sobie oczy na widok tego nowego miasta i portu, wyrastającego na dawnem pustkowiu, redakcja „Hansy" zmieniła radykalnie swą taktykę. Gdynia przestała już być przedsięwzięciem niepoważnem i stała się nagle groźnem niebezpieczeństwem „dla Gdańska", a usiłowania stworzenia przez Polskę własnej floty handlowej stały się ni stąd, ni zowąd „próbą podważania równowagi gospodarczej świata", „nierozsądnem mieszaniem się do nieswoich spraw" i t. p. i t. p.

Od tej pory niema takiej bredni na temat Gdyni, czy polskiej floty handlowej, którejby „Hansa" skwapliwie na swych „objektywnych" łamach nie wydrukowała. Nastąpi kolizja w kanale Kilońskim polskiego statku z jakimś innym statkiem — wypadek, jakich notuje się setkami na całym świecie — „Hansa" pisze zaraz, że polskie statki handlowe stanowią pływające niebezpieczeństwo dla wszystkich statków na morzu, ponieważ prowadzone są przez „niefachowy" personel. Zanotowany zostanie w Gdyni przeładunek jakiejś nowej grupy towarów, rzecz normalna w nowym porcie, rozszerzającym coraz bardziej orbitę swoich wpływów — „Hansa" natychmiast podnosi alarm, że Polska „rujnuje" Gdańsk. I tego rodzaju inwektywy, napaści i t. p. idą co tydzień w świat, ich autorzy zaś liczą na to, że większość czytelników „Hansy" ma mętne pojęcie o Gdyni i o Polsce wogóle i nie sprawdzi tych „rzeczowych" informacyj.

To samo jest z sensacyjną wiadomością o rzekomych zagrodach minowych przed portem gdyńskim, o urywaniu się tych min i o grożącem wskutek tego niebezpieczeństwie dla statków handlowych na całem morzu Bałtyckiem. Redakcja „Hansy" drukuje tę notatkę z pewnością bez dobrej wiary, byle tylko szkodzić Polsce i Gdyni. A że jednocześnie w tym wypadku szkodzi także Gdańskowi, w którego rzekomo obronie przed urojonem polskiem niebezpieczeństwem nieraz występuje, to ją niewiele obchodzi, boć przecie sedno sprawy tkwi gdzieindziej.

Aby całej sprawie nadać pozory informacji źródłowej, „Hansa" powołuje się aż na trzy inne czasopisma, w tej liczbie na dwa wychodzące w Polsce: jedno polskie, drugie niemieckie. Gdyby istotnie owe dwa pisma miały być źródłem tej niesłychanej wiadomości, to nie wątpimy, że zostaną one pociągnięte do surowej odpowiedzialności za szerzenie fałszywych, szkodliwych interesom Państwa wiadomości.

•

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że — jak wyjaśnia Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie—rzekome miny, które grożą żegludze na Bałtyku, okazały się... zwykłemi pławami, jakiemi wytyka się szlaki żeglowne na wodach przybrzeżnych. Stąd napis „Gdynia", który stwierdza tylko, że pławy te należą do zarządu portu gdyńskiego.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

FRANCJA.

Nazwy nowych jednostek. Ministerstwo Marynarki postanowiło budowanym okrętom dać następujące nazwy:

Leadery flotylli — stawiacze min w liczbie 6, o wyporności 2.700 ton każdy, będą nazwane „Vauquelin", „Kersaint", „Cassard", „Tartu", „Brézé" i „Chevalier-Paul".

Sześć łodzi podwodnych, o wyporności 1.600 ton każda, otrzymują nazwy: „Glorieux", „Conquérant", „Tonnant", „Héros", „Espoir" i „Centaure".

Podwodny stawiacz min o wyporności 900 ton nazwany będzie „Diamant".

Cztery łodzie podwodne obrony wybrzeży, o wyporności 640 ton każda, będą się nazywały: „Vestale", „Psyché", „Sultane" i „Sybille".

Dwie kanonierki o wyporności 2.500 ton otrzymują nazwy: „D'Entrecasteaux" (dawna nazwa zdeklasowanego krążownika, zakupionego przez polską marynarkę wojenną, przemianowanego na „Bałtyk" i stojącego obecnie na uwięzi w porcie Gdyńskim) i „Savorgnan-de-Brazza".

Wreszcie nowy krążownik-stawiacz min ma otrzymać nazwę „Emile Bertin".

ARGENTYNA.

Krążownik „Vintecinco de Mayo", zbudowany ostatnio we Włoszech, przekroczył w podróży próbnej umowną szybkość 32 węzłów.

CHINY.

Kanonierki. Na stoczni Kiangnan w Kaochangmiao spuszczona została na wodę nowa kanonierka chińska, która otrzymała nazwę „Yat-sen". Wymiary jej są następujące: długość 82.3 m., szerokość 10.4 m., wyporność 1.550 ton. Siła maszyn wynosi 4.000 HP. Maszyny zasilane są parą z 3 kotłów. Zapas węgla bunkrowego wynosi 300 ton i wystarcza do przebycia odległości 2.000 mil morskich. Szybkość okrętu wynosi 20 węzłów. Uzbrojenie jego stanowią: 1 działo dziobowe o kalibrze 15 cm., 1 działo rufowe 15 cm., 4 działa przeciwlotnicze o kalibrze 7.5 cm., 2 działa burtowe małego kalibru i 12 karabinów maszynowych. Załoga kanonierki będzie się składała ze 160 ludzi. Działa zakupione zostały w Japonji.

POLSKI RAID LOTNICZY DOOKOŁA AFRYKI

W numerze lutowym „Morza" podaliśmy wiadomość o wystartowaniu do lotu dookoła Afryki, na samolocie polskiej konstrukcji „Ł 2", dwóch lotników kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego i por. obser. inż. Andrzeja Markiewicza.

Obecnie podajemy niektóre szczegóły dalszego ich lotu.

Po przymusowem lądowaniu, spowodowanem mgłą, w okolicach Szegedu (na Węgrzech), — lot do Aten odbył się zupełnie pomyślnie. Po przejrzeniu i sprawdzeniu silnika piloci odlecieli do Kairu. Następne etapy, przebywane w przewidzianym czasie, zapowiadały pomyślny przebieg raidu. W odległości trzystu kilometrów od Khartumu zaczął jednak szwankować silnik, co zmusiło do lądowania na lotnisku wojskowem angielskiem.

Po pobieżnym przeglądzie silnika, zdawało się, że niedomagania uda się

usunąć własnemi siłami. Dopiero po bardziej szczegółowem badaniu przekonali się nasi lotnicy, że defekt jest poważny, wymagający pomocy specjalisty.

Zawezwany został telegraficznie mechanik i po kilkudniowej przerwie lot został podjęty nanowo.

17 marca rano lotnicy wystartowali z Khartumu, kierując się do Kiseumu, gdzie wylądowali tegoż dnia w godzinach wieczornych. Dla skrócenia drogi stolica Abisynji — Addis Abeba — została pominięta. Etap Khartum — Kiseum był najdłuższy z całej trasy i wynosił 2200 klm., które zostały przebyte bez lądowania.

20 marca nastąpił start do miejscowości Tabora, na drodze do Elisabethville.

22 marca lotnicy nasi wylądowali w Elisabethville, stolicy prowincji Katanga w Kongo belgijskiem. Osiągnięty ostatnio punkt był najbardziej wysuniętym na południe punktem trasy lotu. Od tego miejsca rozpoczął się lot powrotny na północ. Następnym etapem był Brazzaville, stolica Afryki Równikowej francuskiej, położona na prawym brzegu rzeki Kongo.

Miejscowość Huambo, oznaczona poprzednio jako etap lotu, położona w kolonji portugalskiej Angoli, została pominięta z powodu odmówienia przez rząd portugalski pozwolenia na przelot nad Angolą lotników polskich.

W dniu 25 marca „Ł. 2" wylądował w miejscowości Luebo, odległej od Elisabethville o 1200 km. Początkowo lotnicy zamierzali lądować w Luluaburgu, położonym o 900 km. od Elisabethville, — mając jednak pomyślne warunki atmosferyczne wykonali etap dłuższy od zamierzonego.

W dniu 26 marca lotnicy wystartowali do Leopoldville, stolicy prowincji Kongo — Kassi, leżącej na lewym brzegu rzeki Kongo, która oddziela ją od Brazzaville, stolicy francuskiej Afryki Równikowej. W tym samym dniu „Ł. 2" ladował w Leopoldville, skąd 28-go nastąpił start do Duala, głównego portu Kamerunu.

Lotnicy nasi przebyli dotychczas przestrzeń zgórą 10.000 km. w linji powietrznej, a zatem więcej niż połowę trasy po jej skróceniu.

KRONIKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY GDYNI W LUTYM.

Jakkolwiek absolutne cyfry obrotów portu gdyńskiego w porównaniu do obrotów w miesiącu styczniu nieco zmalały, to jednak intensywność pracy pozostała bez zmian. Tłumaczy się to ilością dni roboczych, mniejszą o 3, niż w miesiącu poprzednim.

W lutym zawinęło do portu 175 statków o pojemności 157.423 ton rej. netto, przywożąc 30.866.7 ton różnych towarów, w czem: 1.441 ton tytoniu (głównie z Włoch), 3.810 t. tomasyny, 21.574 t. złomu żelaznego, 2.800 t. rudy żelaznej, 380 t. bawełny, oraz w mniejszych ilościach — śledzie, skóry, korek, żywicę, miedź, maszyny i samochody. Pasażerów przyjechało 126. (W miesiącu poprzednim: 189 statków o pojemności 175.268 n. t. r., 30.752.4 t. towarów i 111 pasażerów).

Wyszło z portu 167 statków o pojemności 151.884 ton rej. netto, wywożąc 260.437.2 ton towarów i 560 pasażerów. (W miesiącu poprzednim: 194 statki o pojemności 181.776 t. r. n., 292.569.2 ton towarów i 1.881 pasażerów). Na ładunek wywieziony złożyły się głównie: węgiel eksportowy 230.669.8 t., węgiel bunkrowy 11.342.8 t., koks 1.125 t., żyto 5.611 t., ryż łuszczony 384.8 t. (głównie do Anglji), cukier 4.429.7 t. (do Holandji), bekony 3.493 t., wędliny 454 t., wytłoki buraczane 1.302 t., materjały i przetwory chemiczne 976 t., cynk 203 t., oraz mniejsze ilości tkanin, papieru, dykty, korka, desek dębowych, obuwia, jaj, masła, drobiu bitego i spirytusu.

Obrót ogólny w lutym wyniósł: 342 statki o pojemności 309.307 ton rej. netto, 291.304 t. towarów i 686 pasażerów.

(W styczniu: 383 statki o pojemności 357.044 ton rej. netto, 323.321.6 t. towarów i 1892 pasażerów).

W ruchu statków bandera polska zajmowała miejsce drugie (62.844 n. t. r.) za banderą szwedzką (70.433 n. t. r.).

REKORD PRZEŁADUNKU W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 17 marca r. b. przeładowano w ciągu doby ze statków i na statki 18.750 ton towarów, co stanowi obecny rekord przeładunku w porcie Gdyńskim.

Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

Rok szkolny w Państwowej Szkole Morskiej kończy się zaraz po świętach Wielkiejnocy. W dniu 8 kwietnia r. b. rozpoczynają się egzaminy maturalne dla kursu II-go, w dniu zaś 13 kwietnia — państwowe egzaminy teoretyczne, które na wydziale mechanicznym zostaną ukończone 17, a na wydziale nawigacyjnym 21 kwietnia. Do egzaminów państwowych staje w tym roku 43 uczniów.

Letnią praktykę uczniowie rozpoczną w pierwszych dniach maja, przyczem nawigatorzy zostaną zaokrętowani na statek szkolny „Dar Pomorza", który prawdopodobnie odbędzie podróż na Małe Antyle i do Nowego Jorku.

ALEJA MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO W GDYNI.

Celem uczczenia dnia imienin Marszałka Piłsudskiego, Rada Miejska Gdyni uchwaliła nazwać ulicę, łączącą morze z Szosą Gdańską, Aleją Marszałka Piłsudskiego.

WICEKONSULAT ANGIELSKI W GDYNI.

Jak donoszą dzienniki rząd angielski zawiadomił rząd polski, iż zamierza otworzyć wicekonsulat w Gdyni.

Na stanowisko wicekonsula ma być mianowany dyrektor handlowy Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego p. Jeffrey.

NOWA LINJA ŻEGLUGOWA.

Ostatnio port Gdyński pozyskał nową linję regularną — tym razem do Rotterdamu i do portów reńskich.

Linję tę uruchamia firma Edmund Halm z Kolonji. Statki będą ładowały w Gdyni co 2 tygodnie, przyczem pierwszy statek zawinął do Gdyni 14 marca, zabierając większą partję cynku oraz trochę drobnicy. Następne statki zawijać będą do Gdyni we środy pierwszego i trzeciego tygodnia każdego miesiąca. Z Gdyni statki idą wprost do Rotterdamu, a stąd Renem aż do Kolonji, zatrzymując się po drodze w Duisburgu, Düsseldorfie, Neuss, Ruhrort i innych portach nadreńskich. Statki posiadają specjalną konstrukcję, dostosowaną do żeglugi po Renie. Przedstawicielem nowej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska, która też przyjmuje zgłoszenia ładunków dla linji.

TRANSPORTY BAWEŁNY DLA CZECHOSŁOWACJI PRZEZ PORTY POLSKIE.

W sferach przemysłu włókienniczego duże zainteresowanie wywołała wiadomość o mających nastąpić rokowaniach czynników miarodajnych w sprawie skierowania transportów bawełny dla włókiennictwa czeskiego przez port gdyński lub gdański.

BUDOWA RZEŹNI DLA DROBIU.

W pobliżu Chłodni Portowej w Gdyni rozpoczyna się wkrótce budowa rzeźni dla drobiu, obliczonej na ubój 200.000 sztuk drobiu z przeznaczeniem eksportowem przeważnie do Anglji. Prowadzenie przedsiębiorstwa przejmie założone specjalnie w tym celu towarzystwo „Polski Export Drobiu".

S/S „NIEMEN" NA MADERZE.

Dyrekcja P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni otrzymała raport od kapitana statku „Niemen", p. Leona Rusieckiego, o pobycie tego statku na Maderze, w drodze do portu Colon na rzece La Plata (Urugwaj) z ładunkiem węgla.

W dniu 13 lutego r. b. statek „Niemen" zawinął do portu Funchal na Maderze celem uzupełnienia zapasów prowizji i węgla bunkrowego przed przejściem przez Atlantyk. Niezwłocznie po przybyciu statku do portu podniesiona została na statku gala flagowa, kapitan Rusiecki zaś zameldował się u bawiącego na wywczasach w Funchalu Marszałka Piłsudskiego.

Statek odwiedził płk. Dr. Woyczyński. Następnego dnia zostało wydane na statku przyjęcie dla gości z lądu.

Po opuszczeniu portu Funchal została nadana ze statku depesza od kapitana i załogi do p. Marszałka z wyrazami czci i hołdu.

DYŻURY HOLOWNIKÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Ostatnio zostały zaprowadzone w porcie gdyńskim 24-godzinne dyżury dużych holowników portowych. Dotychczas w nocy dyżurował w Gdyni tylko jeden mały holownik.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W SPRAWIE WYKOŃCZENIA DOMU MARYNARZA W GDYNI.

W Gdyni odbyło się w tych dniach walne zebranie komitetu budowy Domu Marynarza. Dom już jest całkowicie ukończony nazewnątrz, urządzenia wewnętrzne jednak wymagają jeszcze 165.000 złotych.

Stale rozwijający się ruch portowy, oraz bezrobocie, które dotknęło również część polskich marynarzy wymagają szybszego ukończenia domu. Brak Domu Marynarza tembardziej się odczuwa, że we wszystkich portach tej wielkości, co Gdynia, zagranicą istnieją oddawna Domy Marynarzy.

SPIS LUDNOŚCI RYBACKIEJ.

W chwili obecnej przeprowadzany jest z ramienia Morskiego Urzędu Rybackiego ogólny spis ludności rybackiej na wybrzeżu. Spis obejmuje nietylko samą ludność, lecz także narzędzia połowu, inwentarz żywy i martwy, oraz stan gospodarczy rybaków.

SZOSA PUCK - HEL.

Budowa szosy Puck-Hel ma być rozpoczęta już w czasie najbliższym. Szosa ta będzie miała 31 kilometrów długości. Trasa jej będzie biegła wzdłuż całego półwyspu Helskiego aż do osady Hel na krańcu tego półwyspu. Będzie to obok linji kolejowej druga ważna dla rozwoju letnisk na wybrzeżu arterja komunikacyjna. Koszty jej budowy wyniosą około 25 miljonów złotych. Dodać należy, że za czasów niemieckich półwysep Helski pozbawiony był wszelkiej komunikacji, poza morską.

UROCZYSTOŚCI NADMORSKIE ZWIĄZKU DRUŻYN LUDOWYCH MOCARSTWOWEJ POLSKI.

W dniu 15 marca r. b., jako w 11-tą rocznicę powrotu Polski na Bałtyk, odbyła się w Helu uroczysta akademja, zorganizowana przez Obóz Mocarstwowy w Gdyni. Uroczystość tę połączono z poświęceniem I świetlicy rybackiej, oraz orkiestry Związku Drużyn Ludowych Mocarstwowej Polski na Helu. Na uroczystość przybyły liczne delegacje z Jastarni, Wielkiej Wsi, Rewy i innych miejscowości nadmorskich.

Po nabożeństwie, podczas którego podniosłe kazanie wygłosił ks. proboszcz Grzenia, nastąpiło poświęcenie świetlicy rybackiej, potem zaś w wielkiej sali „Morskiego Oka" — akademja.

W części muzykalno - wokalnej wystąpiły: chór helski Z.D.L.M.P., córki miejscowych rybaków, Talarówna Margot, Lisakowska Wisia i Kiwitówna Wisia, deklamując szereg utworów, oraz najmłodsi śpiewacy helscy — „dueciści": Albin Kohnke i Klemens Kohnke.

W akademji, po której odbyło się skromne śniadanie rybackie, wzięło udział zgórą 700 osób.

WYCIECZKI TURYSTYCZNE LINJI GDYNIA — AMERYKA.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe „Linja Gdynia — Ameryka" organizuje w lecie roku bieżącego następujące wycieczki morskie:

1) wycieczka po Morzu Bałtyckiem: Ryga — Tallin — Helsingfors — Stockholm — Visby. Odjazd z Gdyni dn. 1.VI r. b. o godz. 14-ej, powrót do Gdyni dn. 10.VI r. b. o godz. 14-ej. Wycieczka ta ogółem trwać będzie 9 dni.

Ceny biletów okrętowych od zł. 325 do zł. 950.

2) wycieczka na Fiordy Norweskie i do Nordkapu: Odjazd z Gdyni dn. 18.VII w południe, powrót do Gdyni dn. 2.VIII o godz. 6-ej. Ogółem wycieczka będzie trwać 14 dni i 18 godzin.

Ceny biletów okrętowych od zł. 500 do zł. 1.500.

3) Wycieczka na Morze Północne. Odjazd z Gdyni dn. 6.VIII w południe, powrót do Gdyni dn. 17.VIII o godz. 16-ej. Ogółem wycieczka trwać będzie 11 dni i 4 godz.

Ceny biletów okrętowych od zł. 375 do zł. 1.100.

4) Wycieczka po Atlantyku: New-York, Niagara Falls, Finger Lake, Buffalo. Wyjazd z Gdyni dn. 29 lipca.

Cena biletów zł. 1.975 i zł. 2.200.

5) Wycieczki do Kopenhagi i z powrotem, a) Pierwsza wycieczka wyrusza na okręcie „Kościuszko", który odpłynie z Gdyni dn. 20 maja i zawinie do Kopenhagi dn. 21 maja. Podróż powrotna nastąpi okrętem „Pułaski", dn. 29 maja, który przybije do Gdyni dn. 30 maja.

b) następna wycieczka na okręcie „Kościuszko" odpłynie z Gdyni w dn. 24 czerwca i przybędzie do Kopenhagi 25 czerwca, skąd powróci na okręcie „Pułaski", odpływającym z Kopenhagi dn. 3 lipca i zawinie do portu w Gdyni dn. 4 lipca.

c) ostatnia wycieczka na okręcie „Pułaski", odpływającym z Gdyni dn. 16 września, przybędzie do Kopenhagi dn. 17 września. Ta wycieczka powróci okrętem „Polonia", odpływającym z Kopenhagi dn. 20 września i przybywającym do Gdyni dn. 21 września.

Ceny biletów okrętowych:

Na podróż okrężną w klasie kabinowej zł. 250, na podróż w jedną stronę zł. 165, na podróż okrężną w III klasie zł. 150, na podróż w jedną stronę zł. 100.

Bliższych informacyj oraz prospektów udziela Biuro Linji „Gdynia — Ameryka" w Warszawie, ul. Marszałkowska 116, we Lwowie, ul. Na Błonia 2; w Krakowie, ul. Lubicz 3; w Gdyni, ul. Nadbrzeżna; w Rzeszowie, ul. Grottgiera, w Tarnopolu, ul. Piłsudskiego 19; w Równem, ul. 3-go Maja 87, w Kowlu, ul. Kolejowa 65, w Łucku, ul. Jagiellońska 91a, w Gdańsku, Hundegasse 67/68.

ŁOTWA.

ZAJĘCIE PAROWCA ŁOTEWSKIEGO.

W połowie lutego r. b. został w porcie londyńskim sądownie zajęty parowiec łotewski „Gaisma", który zderzył się na Tamizie z duńskim parowcem „Lileborg". Żądanej przez sąd morski do czasu wydania wyroku kaucji w wysokości 6.000 funtów szterlingów kapitan statku „Gaisma" nie mógł złożyć. Ponieważ wyrok w sprawie tej kolizji ma zapaść w ciągu 3 — 4 miesięcy, przeto załoga statku powróciła na Łotwę.

ESTONJA.

CHŁODNIA PORTOWA W TALLINIE.

Ministerstwo Rolnictwa opracowało plany budowy w porcie tallińskim chłodni portowej i przesłało plany te do opinji Ministerstwu Komunikacji. Koszty tej budowy wynieść mają 1.320.000 koron. Termin wybudowania chłodni będzie zależał od możliwości finansowych Państwa.

SZWECJA.

ZYSKI SZWEDZKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

Towarzystwo żeglugowe „Svenska Amerika Linien" podaje w swym bilansie za rok 1930 czysty zysk w wysokości 4.190.000 koron szw. (5.130.000 kor. w roku 1929). Wypłacona ma być dywidenda dla akcjonarjuszów w wysokości 5% (w 1929 roku 6%).

Towarzystwo żeglugowe Stockholms Rederi Aktiebolaget „Svea" wykazuje w bilansie za rok 1930 czysty zysk w wysokości 2.070.000 kor. (2.880.000 kor. w r. 1929). Towarzystwo wypłaca 3% dywidendy (w 1929 r. 5%).

RÓŻNE.

AKADEMJA POMORSKA W ŁOWICZU.

W dniu 4 marca odbyła się w Łowiczu akademja ku uczczeniu 11 rocznicy odzyskania przez Polskę wybrzeża morskiego. Akademji przewodniczył Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gen. G. Orlicz - Dreszer, który skreślił historję Pomorza i walk staczanych przez Niemców o odsunięcie Słowian od Bałtyku. Następnie wygłosił odczyt kpt. M. Fularski, poruszając doniosłość spraw kolonjalnych i emigracyjnych, które stanowią jedno z najbardziej doniosłych zagadnień współczesnej Polski.

Na część drugą akademji złożyły się deklamacje, pieśń, wykonana przez chór wychowańców gimnazjum im. ks. Józefa Poniatowskiego, oraz koncert orkiestry 10 p. p.

W akademji wziął udział również Sekretarz Generalny Ligi p. kpt. T. Cybulski.

PAŃSTWOWA RADA TECHNICZNA DO SPRAW MORSKICH.

W tych dniach ukaże się zarządzenie p. ministra przemysłu i handlu o utworzeniu Rady Technicznej do Spraw Morskich, jako organu opinjodawczego i doradczego w sprawach, dotyczących rozbudowy portu urządzeń portowych i rozbudowy wybrzeża morskiego. Przewodniczącego Rady zamianuje minister przemysłu i handlu na wniosek dyrektora departamentu morskiego.

W skład Rady wejdą: dyr. Urzędu Morskiego, delegat departamentu morskiego Min. Przemysłu i Handlu, 2 delegatów Urzędu Morskiego, oraz dwaj przedstawiciele sfer naukowo - technicznych. Urzędnicy, delegowani przez Urząd Morski, obeznani będą dokładnie ze sprawami techniczno-morskiemi.

POLICJA NA POMNIK ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI.

W dniu 17 marca r. b. Pan Wiceminister Przemysłu i Handlu J. Kożuchowski, skarbnik komitetu Budowy Pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni, przyjął przedstawicieli komitetu Głównego Policji Państwowej dla uczczenia Imienin Pierwszego Marszałka Polski, w osobach pp.: inspektora Fr. Kaufmana i nadkomisarza B. Kusińskiego, którzy złożyli ofiarę 3000 zł. na budowę pomnika w celu uczczenia Imienin Marszałka J. Piłsudskiego.

ZACIĄG OCHOTNICZY DO MARYNARKI WOJENNEJ.

Kierownictwo marynarki wojennej, ogłasza, iż do czynnej służby wojskowej w charakterze ochotników mogą być przyjmowani do marynarki wojennej w roku 1931-ym mężczyźni urodzeni w latach: 1911, 1912, i 1913. Termin wnoszenia podań do PKU. upływa dnia 1-go maja 1931 r. Szczegółowych informacyj, jakie dokumenty należy złożyć w PKU. udzielają Powiatowe Komendy Uzupeł-

nień. Ochotnicy służą w marynarce wojennej 4 lata i 3 miesiące, z czego dwa lata i 3 miesiące przypada na obowiązkową służbę wojskową, a dwa lata na służbę nadterminową.

Głównym warunkiem wstąpienia do marynarki wojennej jest ogólne wykształcenie w zakresie conajmniej dwóch klas szkoły powszechnej, posiadanie warunków fizycznych do tej służby; pożądana jest również znajomość rzemio-

NARODOWY KONGRES ŻEGLUGI.

Stowarzyszenie Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce urządza w styczniu przyszłego 1932 r. pierwszą konferencję, poświęconą sprawom naszej komunikacji wodnej. Konferencja ta będzie nosiła nazwę Narodowego Kongresu Żeglugi i zostanie poprzedzona wycieczką na Niemen lub Polesie, urządzoną jesienią r. b. we wrześniu. Program zajęć kongresu będą stanowiły aktualne zagadnienia, omawiające stan obecny i możność rozwoju żeglugi na polskiej sieci dróg wodnych naturalnych i sztucznych, tudzież polskich portów i żeglugi morskiej.

Wszelkich informacyj udziela Komisja Organizacyjna Kongresu (Warszawa, ul. Jasna 10, I-sze piętro, Dyrekcja Dróg Wodnych).

RADA MIĘDZYNARODOWA DO BADAŃ MORZA.

W dniach od 23 do 30 marca odbywała się w Kopenhadze tegoroczna sesja Rady Międzynarodowej do Badań Morza. W charakterze delegatów Rządu Polskiego udział w sesji brali prof. M. Siedlecki i p. J. Borowik. Na posiedzeniu Komisji Bałtyckiej referowane były wyniki badań przeprowadzonych na polskim statku badawczym „Ewa". W komisji Limnologicznej zostały zreferowane prace p. B. Dixona co do wzrostu łososi i troci rzek polskich, zaś w Komisji Statystycznej — statystyka polskiego rybołówstwa morskiego za ubiegłe 10 lat, opracowana przez p. J. Borowika.

ZE ZWIĄZKU POLSKICH MARYNARZY REZERWY, ODDZIAŁ W POZNANIU.

Dnia 15 marca b. r. odbyło się zebranie organizacyjne Związku Polskich Marynarzy Rezerwy, oddział Poznan.

Zebranie zagaił z ramienia Zarządu Głównego ppor. mar. rez. L. Juracz, motywując w słowie wstępnem cel i zadania nowotworzącej się organizacji. Po odczytaniu porządku obrad, na przewodniczącego powołano jednogłośnie p. J. Nowaka, na sekretarza dr. St. Radla i na ławników W. Jagielskiego i St. Paclewskiego. Przewodniczący odczytał statut, który przedyskutowano i jednogłośnie przyjęto, poczem nastąpił wybór zarządu oddziału Poznańskiego, w którego skład weszli p.p.: jako prezes W. Jagielski, sekretarz J. Frąszczak, skarbnik S. Iwański. Jednocześnie postanowiono utworzyć przy oddziale poznańskim kadrę młodzieży przysposobienia wojenno-morskiego, której kierownictwo powierzone zostało zastępcy mar. rez. A. Michalakowi.

PIERWSZY ZJAZD DELEGATÓW YACHT-KLUBU POLSKI.

W dniu 22 marca r. b. obradował w Warszawie I zjazd delegatów Yacht-Klubu Polski.

W zjeździe, prócz członków tymczasowego zarządu głównego YKP. i delegatów oddziałów YKP.-śródlądowego i morskiego, wzięli również dość liczny udział członkowie klubu, co świadczy o dużem zainteresowaniu sprawami klubu.

Nowoprzyjęty i zatwierdzony obecnie statut ustala następującą organizację Yacht-Klubu Polski.

Na czele klubu stoi zarząd główny, składający się z komandora głównego, wicekomandora, skarbnika i sekretarza, wybieranych na przeciąg roku przez zjazd delegatów, oraz z wchodzących do zarządu ex officio-komandorów poszczególnych oddziałów kubu, które w chwili obecnej znajdują się w Warszawie i w Gdyni.

Na czele oddziałów stoją zarządy, wybierane przez walne zebranie oddziałów.

Zjazd delegatów, między innemi, ma za zadanie ustalanie budżetu klubu oraz repartycję dochodów i wydatków między poszczególne oddziały, zarząd główny zaś — kontrolę finansowej działalności oddziałów, organizowanie imprez, przekraczających ramy możliwości poszczególnych oddziałów, reprezentowanie klubu nazewnątrz i t. p.

W wyniku wyborów do zarządu głównego weszli p.p.: Janusz Radziwiłł — komandor główny, Antoni Aleksandrowicz — wicekomandor, Bronisław Barylski — sekretarz, Kmdr. Józef Unrug — jako komandor oddziału morskiego w Gdyni i mec. W. Szadurski — jako komandor oddziału śródlądowego w Warszawie.

Do komisji rewizyjnej wybrano p.p.: M. Szydłowskiego, F. Hilchena, N. Korzona, S. Ołtarzewskiego i Cz. Klotta.

Sąd Honorowy składa się z pp.: wicemarszałka Boguckiego, inż. E. Fryzendorfa, kmdra J. Unruga, dyr. J. Rummla, gen. Zaruskiego i A. Jurkowskiego.

Podczas obrad zjazdu obszernie omawiane były sprawy działalności sportowej i propagandowej klubu, przyczem zdecydowano zwrócić baczniejszą uwagę w kierunku rozwoju yachtingu na morzu i na jeziorach.

Jednocześnie ustalono podstawy finansowej działalności, celem zapewnienia klubowi samowystarczalności.

Również żywo zajmowano się sprawą juniorów klubu.

PRZEWÓZ PASAŻERÓW NA ŻAGLOWCACH.

W poprzednim numerze „Morza" daliśmy wzmiankę o kilku fińskich żaglowcach, które opuściły Australję ze zbożem dla Europy. Z pośród nich siedem żaglowców stanowi własność armatora Gustawa Eriksona z Mariehamn, który bada możliwość przewozu na żaglowcu „Herzogin Cecilie" pasażerów. Statek ten był kiedyś przeznaczony na żaglowiec szkolny i obecnie, posiadając niewykorzystane pomieszczenia dla wielu uczniów, mógłby bez trudu przyjmować kilkadziesiąt osób. Erikson liczy, że nawet dziś, kiedy pasażerowie mają znacznie większe wymagania, niż w dobie żaglowców, znajdzie się wielu amatorów, którzy zdecydują się dla wrażeń i dobrego morskiego powietrza, na żeglugę trwającą około 3 miesięcy, czyli 3 razy dłuższą, niż przy jeździe z Europy do Australji parowcem.

MORSKI NUMER „HARCERZA".

Nr. 2 „Harcerza" z lutego r. b. poświęcony został w przeważającej części sprawom morskich i żeglarskich drużyn harcerskich. Znajdujemy tam m. inn. następujące artykuły: „Harcerze na wodach", „Zastęp żeglarski na kajakach", informacje o 21 drużynach żeglarskich w Polsce, bibljografję żeglarską, kronikę i t. p. Zeszyt zdobi kilka zdjęć z życia drużyn żeglarskich.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DZIAŁ OFICJALNY L·M·i K·

ZJAZD OKRĘGU ŚLĄSKIEGO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

W niedzielę, dnia 29 marca r. b. odbył się w Katowicach w sali Rady Miejskiej zjazd delegatów Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej Zagłębia Węglowego.

Zjazd zagaił wiceprezes zarządu Okręgu Śląskiego L. M. i K., p. Mecenas Rostek. Na przewodniczącego Zjazdu wybrano przez aklamację p. Inż. Młodzianowskiego, na sekretarza p. Prof. Dąbrowskiego.

Z ramienia Zarządu Głównego Ligi M. i K. na Zjazd Okręgu przybył Prezes Zarządu Głównego P. Generał G. Orlicz-Dreszer w towarzystwie pp.: Dr. W. Rosińskiego, sekretarza Zarządu Głównego, Kpt. M. Fularskiego, członka Zarządu Gł. oraz T. Cybulskiego, Sekretarza Generalnego Ligi.

Na wstępie obrad przewodniczący udzielił głosu prezesowi Zarządu Głównego p. Generałowi G. Orlicz-Dreszerowi, który w obszernem przemówieniu przedstawił zebranym uchwalony przez nowy Zarząd Główny program prac Ligi. W przemówieniu swoiem p. Gen. Dreszer zwrócił szczególną uwagę na potrzebę współpracy Okręgów i Oddziałów z Zarządem Głównym, zaznaczając, że każda słuszna inicjatywa będzie przez władze centralne Ligi zawsze chętnie widziana, gdyż dla ży-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Przedstawienie i bal kostjumowy, urządzone przez dziatwę szkolną kl. I szkoły przy Instytucie Pedagogicznym w Katowicach, Dochód w sumie 150 zł. przeznaczony został na rozbudowę floty narodowej.

cia organizacyjnego Ligi inicjatywa i współpraca okręgów i oddziałów jest ze wszech miar pożądana i potrzebna. Przemówienie p. Generała Dreszera zostało przez zebranych delegatów przyjęte hucznemi oklaskami.

Następnie wiceprezes Zarządu Okręgu Śląskiego p. Mecenas Rostek, w zastępstwie chorego prezesa p. inż. Kiedronia, złożył sprawozdanie z dotychczasowych prac Okręgu Śląskiego. Mówca przedstawił zebranym delegatom poważny dorobek konkretnych prac Okręgu, jak: starania nad sprawą budowy w Gdyni własnego domu (schroniska) Ligi Morskiej i Kolonjalnej, troska o wychowanie wodne młodzieży, zbiórka na marynarkę wojenną (okręg śląski zebrał przeszło 44 tysiące złotych na ten cel), organizacja nowych oddziałów i t. p.

Po wygłoszeniu sprawozdania finansowego przez skarbnika Okręgu, p. inż. Elandta oraz po odczytaniu sprawozdania Komisji Rewizyjnej — zjazd uchwalił jednogłośnie udzielić ustępującemu zarządowi Okręgu absolutorjum, wraz z podziękowaniem za dotychczasową owocną pracę dla organizacji.

Do nowego Zarządu Okręgu wybrani zostali między innemi pp.: Inż. Kiedroń, Mecenas Rostek, Dyr. Szczur, Inż. Elandt, Prof. Dąbrowski i inni.

Po ukończeniu obrad Zjazdu o godzinie 2 p. p., uczestnicy Zjazdu udali się na wspólny posiłek. W czasie obiadu prezes Rostek w gorących słowach dziękował prezesowi Zarządu Głównego, Generałowi Dreszerowi za przybycie na Zjazd Okręgu, wznosząc toast na jego cześć.

O godz. 5 pp. w sali Klubu Polskiego odbył się zbiorowy odczyt pp. Generała Dreszera i Kpt. Fularskiego na temat „Zamorska polityka Polski".

Należy z uznaniem podkreślić, że Zjazd był dobrze zorganizowany i dobrze obesłany przez oddziały, wchodzące w skład Okręgu Śląskiego.

W. R.

ZMIANY ZARZĄDÓW W ODDZIAŁACH.

Oddział w Łodzi. Na Walnem Zebraniu Członków Oddziału Łódzkiego w dn. 28 lutego 1931 r. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Ppłk. Witold Walicki — Prezes, Sędzia Marceli Wilecki — Wiceprezes, Dyr. Alfred Frentzel — Sekretarz, Józef Nowicki — Skarbnik; członkowie Zarządu pp.: Dr. Władysław Puchalski, Dyr. Wawrzyniec Kornacki, Ppłk. Adam Haberling, Dyr. Stanisław Pilichowski, Inż. Aleksander Nalepiński, Sędzia Zbigniew Kasiński, Sędzia Edward Jesionowski, Adw. Jerzy Sieradzki, Roman Lewandowski, Felik Świeczka.

Oddział przy Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej. Na Walnem Zebraniu Członków Oddziału w dn. 27 września 1930 r. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Adolf Dzwonkowski — Prezes, Mikołaj Zienkiewicz — Wiceprezes, Zygmunt Markiewicz — Sekretarz, Aleksandra Bodomerowa — Skarbniczka; członkowie Zarządu pp.: Aleksander Utrysko i Stanisława Bosko.

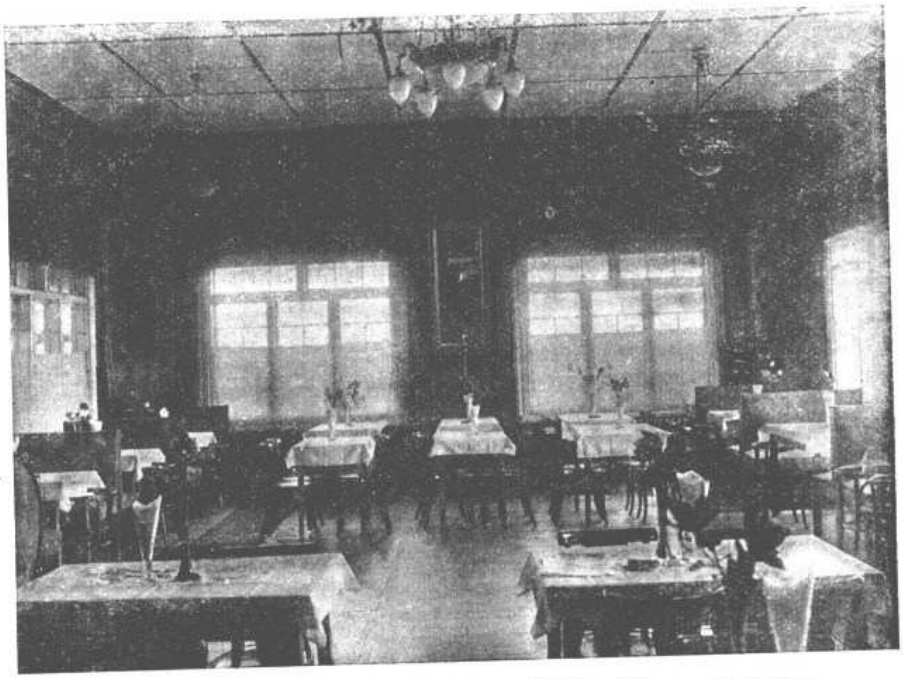
NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Uchwałą Zarządu Głównego z dnia 7 marca 1931 r. zalegalizowane zostały następujące Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej:

Oddział w Dziśnie, Zarząd Oddziału ukonstytuował się w następującym składzie pp.: Bazyli Sodowski — Prezes, Eugenjusz Poradowski — Wiceprezes, Alfons Kobiok — Sekretarz, Paweł Jurszewicz — Skarbnik; członkowie Zarządu pp.: Ks. Bolesław Łozowski, Ks. Bazyli Sokowicz, Władysław Balicki, Genowefa Sadowska i Jadwiga Zobkowa.

Komisja Rewizyjna pp.: Józef Iwoński — przewodniczący, Józef Farojkowski i Marja Rosińska.

Oddział przy szkole Zawodowej Żeńskiej S. S. Opatrzności Bożej w Dubnie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w



Wnętrze spalonego budynku L. M. i K. w Pińsku. Sala restauracyjna.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dom Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Pińsku, wzniesiony staraniem miejscowego Oddziału. Dom ten w dniu 2.II.1931



Pożar domu Oddziału L. M. i K. w Pińsku w dniu 2.II.1931.

następującym składzie pp.: Magdalena Peterczukówna — Przewodnicząca, Sabina Maciukówna — Sekretarka, Janina Rybicka — Skarbniczka, Anna Zarzycka — Zastępczyni Przewodniczącej, Helena Mielnikówna — Zast. Sekretarki, Stanisława Sadowska — Zast. Skarbniczki.

Oddział przy Zarządzie Głównym Związku Funkcjonarjuszów Celnych w Katowicach. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym pp.: Insp. Karol Górecki — Prezes, Teofil Wacławek — Zast. Prezesa, Franciszek Nowak — Sekretarz, Roman Bronny — Zast. Sekretarza, Stanisław Kłusek — Skarbnik, Ryszard Goerlich — Zast. skarbnika; członkowie Zarządu pp.: Konstanty Szokalski, Ignacy Blaut, Szymon Kijowski, Czesław Grochowski i Franciszek Bednarczyk.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Kontr. Kopyto, Dr. Sowa, i Feliks Chmielewski.

Oddział przy Gimnazjum i Seminarjum Żeńskiem w Kaliszu. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym, pp.: Eugenja Lindnerówna - Prezeska, Alina Duninówna — Sekretarka, Janina Stokowska — Skarbniczka, Fuchsówna — Zast. Prezeski, Barczyńska — Zast. Sekretarki, M. Lindnerówna — Zast. Skarbniczki.

Oddział w Kostuchnie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym pp.: Robert Bursy — Prezes, Józef Chmiel — Sekretarz, Bernard Marniok — Skarbnik.

Oddział przy IV Gimnazjum Męskiem im. H. Sienkiewicza w Krakowie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w następującym składzie pp.: Przemysław Mroczkowski — Prezes, Antoni Święcicki — Sekretarz, Stanisław Święcicki — Skarbnik, Jan Oszacki — Zast. Prezesa, Zygmunt Starachowicz — Zast. Sekretarza, Lucjan Mazurkiewicz — Zast. Skarbnika.

Oddział w Krotoszynie. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym pp.: Dr. Leon Gogolewski — Prezes, Kazimierz Dulewicz — Wiceprezes, Jan Dronowicz — Sekretarz, Kpt. Edmund Kobza — Zast. Sekretarza, Janina Prajerowa — Skarbniczka, Stanisław Jakubowski — Bibljotekarz; członkowie Zarządu pp.: Alfons Herdach, Szczęsny Chełkowski, Ignacy Stróżewski.

Komisja Rewizyjna pp.: Jaskulski, Gibasiewicz, i insp. szkolny Knast.

Oddział w Rawiczu. Zarząd Oddziału ukonstytuował się w składzie następującym pp.: Dyr. Wesołowicz — Prezes, Noszczyński — Sekretarz, Wolski — Skarbnik.

POŻAR DOMU ODDZIAŁU L. M. i K. W PIŃSKU.

W dniu 2 lutego r. b. pożar zniszczył dom Oddziału L. M. i K. w Pińsku, — dorobek dwuletnich wysiłków Oddziału. Pozostał tylko budynek, stanowiący schronisko dla łodzi.

Katastrofa ta, jakkolwiek dotknęła Oddział bardzo, nie złamała jednak energji i woli twórczej członków, a to tem bardziej, że z pośród Pińskiego społeczeństwa polskiego rozległy się głosy, nawołujące i zachęcające do ponownego wzniesienia tej placówki społecznej polskiej.

Oddział w Pińsku wyraża nadzieję, że inne Odziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej nie odmówią mu swej pomocy finansowej, czy to w formie zapomóg zwrotnych, czy też chociażby w formie pożyczek, które pozwoliłyby rozpocząć odbudowę spalonej placówki.

Z ŻYCIA ODDZIAŁU L. M. i K. W BIELSKU - BIAŁEJ.

Założony w ubiegłym roku Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Bielsku-Białej z generałem Wacławem Przeździeckim, jako prezesem Zarządu na czele, przejawia coraz większą żywotność, uświadamiając społeczeństwo wszystkimi dostępnemi mu sposobami o wielkich zadaniach i zamierzeniach L. M. i K.

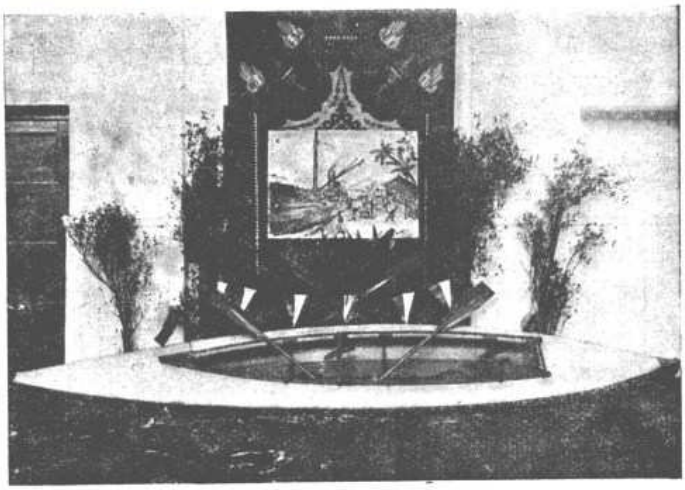
Wyrazem pracy i starań Oddziału był



Z życia Oddziału L. M. i K. w Bielsku — Białej. Popiersie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w sali „Domu Żołnierza".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Z życia Oddziału L. M. i K. w Bielsku — Białej. Fragmenty dekoracji sali na balu morskim w dniu 17.II.1931.

odczyt w sali teatru miejskiego dnia 18.I b. r., wygłoszony przez generała brygady W. Przeździeckiego o Morzu i Kolonjach.

Rezultatem tego odczytu było powiększenie się liczby członków Oddziału do 300 osób.

Dnia 17 lutego staraniem Oddziału L. M. i K urządzono w sali Domu Żołnierza bal, który bezsprzecznie był tu największą i najefektowniejszą imprezą karnawałową. Zgromadzeni licznie goście mieli możność nietylko spędzić mile „ostatki", ale i podziwiać pomysłową dekorację sali, w której na pięknych kilimach kossowskich, kilimiarni K. Ferkuniak, pomysłowo zestawiono kilkanaście wielkich, ręcznie malowanych obrazów przedstawiających cały dotychczasowy dorobek naszej marynarki wojennej i handlowej, jak również malujących w pięknych kolorach naszą przyszłą ekspansję handlową w egzotycznych krajach.

Atrakcją wieczoru była wielka łódź podwodna „Treviranus", która, jeżdżąc w czasie przerw po wielkiej sali, strzelała z armat serpentynami i konfetti.

Z wiosną miejscowy Oddział L. M. i K. organizuje klub kajakowy na pobliskich stawach i rz. Sole. W tym celu wyasygnował już nawet potrzebną sumę na zakup kilku pierwszych kajaków składanych i zwykłych.



„Dom Żołnierza" w Bielsku — Białej, w którym skupia się życie miejscowego Oddziału L. M. i K.



Z życia Oddziału L. M. i K. w Bielsku — Białej. Bal morski w sali „Domu Żołnierza", urządzony w dniu 17.II.1931.

LETNIE WYCIECZKI MORSKIE

W bieżącym sezonie letnim odbędą się wycieczki transatlantyckie okrętem „POLONJA":

PO MORZU BAŁTYCKIEM — od 1 do 10 czerwca. Bilety od 325 zł. Trasa — Ryga, Tallin, Helsingfors, Stockholm, Visby.

NA FJORDY NORWEGJI — od 18 lipca do 2 sierpnia. Bilety od 500 zł. Trasa — Kopenhaga, Bergen, Sognefiord, Moldefiord, Nordkap, Trondheim.

PO MORZU PÓŁNOCNEM — od 6 do 17 sierpnia. Bilety od 375 zł. Trasa — Kopenhaga, Londyn, Rotterdam, Kanał Kiloński.

PO ATLANTYKU — trans. okrętem „KOŚCIUSZKO" — od 29 lipca do 26 sierpnia. Trasa — Gdynia, Halifax, New-York, Niagara. Bilety od 1975 zł.

3 WYCIECZKI DO KOPENHAGI — trans. okrętami „KOŚCIUSZKO i „PUŁASKI". Bilety od 150 zł. Odjazd 20 maja, 24 czerwca i 16 września.

Informacje i sprzedaż biletów w biurze LINJI GDYNIA — AMERYKA w Warszawie, ul. Marszałkowska 116, w oddziałach prowincjonalnych, oraz biurach „WAGONS-LITS COOK", „ORBIS", „FRANCOPOL" i „POLTUR".

PASZPORTY I WIZY ZAGRANICZNE z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych A. P. **ZBĘDNE.**

744-IV.



CZYN ZAMIAST BEZWŁADU!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Prace organizacji naszej, będące wynikiem sprecyzowanego ostatecznie przed kilku miesiącami programu kolonjalnego, weszły w fazę realizacji.

Możemy śmiało powiedzieć, że Liga Morska i Kolonjalna sprecyzowała program społeczeństwa w sprawach, dotyczących polskich zainteresowań zamorskich, zarówno w dziedzinie kolonizacji, jak i zamorskiej ekspansji ekonomicznej.

Program ten sprowadza się do

1. przestrzegania zasady koncentracji Polaków na obczyźnie;
2. zdobycia odpowiednich podstaw finansowych dla prowadzenia kolonizacji za oceanem;
3. konsolidacji akcyj kolonizacyjnych na terenach zamorskich;
4. nastawienia polskiego życia gospodarczego na rynki kolonjalne, oraz na konieczność wyeliminowania obcego pośrednictwa z polskiego handlu zamorskiego;
5. rozbudowy sieci polskich placówek handlowych, a także i przemysłowych w krajach zamorskich;
6. zdobycia odpowiednich podstaw finansowych celem kredytowego popierania wymiany handlowej między Polską a krajami zamorskiemi

Program ten kraj nasz powinien zacząć realizować w jak najbliższej przyszłości w imię interesów populacyjnych i ekonomicznych Polski.

Innemi słowy mamy tutaj do czynienia z typowym programem kolonjalnym, który się nam narzuca siłą faktu, bo **Polska** mimo, iż nie posiada własnych kolonij — niemniej **posiada** i to **wybitne interesy kolonjalne.**

Około 8 miljonów Polaków przebywa poza granicami kraju; liczny, bo około 500 tysięcy głów wynoszący przyrost naturalny, powiększa coroku liczbę mieszkańców Polski. Corocznie około 150 tysięcy zdrowych i silnych obywateli musi szukać kawałka chleba u obcych. Mamy minimalny, bo zaledwie 4,7% wynoszący eksport (w stosunku do ogólnego wywozu Polski w roku 1929) do krajów pozaeuropejskich. Obce pośrednictwo przy wymianie handlowej z krajami zamorskiemi kosztuje nas corocznie setki miljonów złotych. Argumentów tego rodzaju możnaby przytoczyć jeszcze więcej.

Wszystko to świadczy wymownie już nie o potrzebie, ale poprostu o **konieczności** jaknajrychlejszego zajęcia się unormowaniem spraw, związanych z bezproduktywnym odpływem sił ludzkich i stratami gospodarczemi, wynikającemi z niekorzystnej dla nas wymiany handlowej z krajami zaoceanicznemi. Jedno i drugie powinno zapewnić Polsce duże korzyści. Tymczasem do dzisiaj daje same tylko straty.

Liga Morska i Kolonjalna dąży zupełnie świadomie do połączenia ze sobą dwu na pozór odrębnych zjawisk, a mianowicie: problemu naszej emigracji z problemem polskiej ekspansji ekonomicznej.

Zdaniem naszym tutaj właśnie leży sedno zagadnienia kolonjalnego Polski. Tylko połączenie tych dwu, wiążących się zresztą ze sobą zagadnień doprowadzić może do osiągania korzyści zarówno pod względem populacyjnym jak i ekonomicznym naszego kraju.

Sprawy emigracyjno-kolonjalne i ekspansji ekonomicznej na zamorskie rynki zbytu traktować powinniśmy, jako **polską rację stanu.**

Nie wolno nam zaniedbywać jednego z najważniejszych zagadnień naszego życia zbiorowego. Nie wolno narażać naszych interesów rasowych i gospodarczych na niepowetowane straty. Powinniśmy stworzyć celową i umiejętnie poprowadzoną politykę emigracyjno-kolonjalną.

Straty, jakie ponosimy dotychczas w bilansie naszej emigracji są wprost nieobliczalne. Sięgają one już nie miljonów, ale miljardów złotych. Z pracy polskiej zagranicą korzystają bowiem wyłącznie obcy i nawet produkcja naszego kraju nie może swobodnie docierać na zamorskie rynki zbytu, gdzie przebywają, nawet nieraz w większych skupieniach, nasi rodacy.

Straty, o których mowa, wynikają stąd, że nie jesteśmy natyle zorganizowani, aby zabezpieczyć owoce swej pracy przedewszystkiem dla nas samych. Rozpraszamy żywotne siły narodu po całej kuli ziemskiej, oddając pracę polskiego rolnika i polskiego robotnika obcym bez żadnych zastrzeżeń. Miljony polskiego ludu na emigracji bogacą obce, a często i wrogie nam społeczeństwa. Praca polska składa się na potęgę innych państw i narodów, i nie ma nawet nadziei, aby jej wyniki

choćby w części przyniosły jakąś korzyść własnemu krajowi.

Wszystkie te rażące minusy, jakie są rezultatem niewyzyskania możliwości, przez nas posiadanych w zakresie planowego i świadomego celów programu kolonjalnego powinniśmy corychlej usunąć.

Program kolonjalny Polski oparty być powinien o silne podstawy finansowo - gospodarcze, których przygotowaniem zająć się powinno tak Społeczeństwo, jak i Rząd. Powinniśmy zmobilizować wszystkie rozporządzalne środki, aby stworzyć takie warunki dla naszej polityki kolonjalnej, któreby były końcem naszej bierności w dziedzinie zainteresowań kolonjalnych, a stały się konkretnym czynem.

Decydując się na podjęcie realizacji programu kolonjalnego, usuniemy dotychczasowy bezwład w tej tak ważnej dla Państwa i Narodu dziedzinie i zyskamy, poza oczywistemi korzyściami, także szacunek i uznanie u obcych.

Podejmując walkę z dotychczasowym, zdecydowanie niekorzystnym dla Polski stanem rzeczy, uważamy, że treścią programu emigracyjno-kolonjalnego Polski powinny stać się zasady, głoszone przez Ligę Morską i Kolonjalną.

Dr. W. ROSIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

„EUR - AFRYKA"

Zagadnienie Pan-Europy, tak szeroko omawiane na ostatniem posiedzeniu Ligi Narodów w styczniu r. b., zasługuje na bliższe rozpatrzenie także z punktu widzenia polityki kolonjalnej.

Dążenia polityków do zjednoczenia państw starej Europy idą różnemi drogami. Coudenhove-Kalergi chce stworzyć związek państw bez Rosji i bez Anglji, włączając natomiast wszystkie kolonje francuskie, belgijskie, holenderskie i włoskie do tego związku. „Związek dla Porozumienia Europejskiego" widzi Europę, jako unję celną, zostawiając kwestję udziału kolonji w tej unji otwartą. Wreszcie istnieje projekt Brianda Pan-Europy bez unji celnej i bez kolonji, mający być związkiem państw, nieco ściślejszym od obecnej Ligi Narodów.

Autorów tych projektów skłania do działania troska o zagrożoną hegemonję Europy w świecie politycznym i gospodarczym. Do konkurencji stają olbrzymie kompleksy polityczno - gospodarcze, jak potężna Ameryka Północna, z oblekającem się już w realne kształty widmem Pan-Ameryki i uświadamiająca się Azja, z niezmierzonym rezerwoarem mas ludzkich. Europie grozi gospodarcza zależność od tych kontynentów, gdyż potrzebuje bawełny, wełny, oleju, nasion oleistych, kauczuku, kawy, kakao i t. p. dóbr, których sama nie posiada i wytworzyć nie może, ponieważ są to produkty pochodzenia podzwrotnikowego. Poza tem Europa nie posiada wolnej przestrzeni, jako terenu osadniczego dla nadmiaru swej ludności.

Ameryka i Azja mają i swoje strefy wytwórczości podzwrotnikowej i wielkie przestrzenie pod nieskrępowaną ekspansję ludzką. To samo posiada także Afryka która — leżąc na tych samych południkach, co Europa — jest jej naturalnem uzupełnieniem podzwrotnikowem. Bez obszarów podzwrotnikowych Europa nie może stanowić jedności, jej narody nie mogą stwotrzyć samowystarczalnych gospodarstw. Afryka razem z Europą jest właściwie jednym kontynentem. Tak, jak nikt nie uważa Bałtyku za przeszkodę w łączności półwyspu Skandynawskiego z resztą Europy, tak i morze Śródziemne nie może być przeszkodą w stosunku do Afryki. Afryka jest krajem wolnym, krajem gospodarczo młodym, nieliczni — w stosunku do powierzchni — Murzyni nie stanowią żadnej przeszkody dla kolonizacji, jak również nie biorą żadnego samodzielnego udziału w gospodarce światowej. Jeśli Europa nie skolonizuje Afryki, to zrobi to Azja.

I tu leży zadanie dla twórców Pan-Europy: zdobyć i rozwinąć Afrykę dla Europy — przez Europę, stworzyć polityczno-gospodarczą „Eur-Afrykę".

Żeby Afrykę zdobyć gospodarczo, musi ją Europa przedewszystkiem kolonizować, to zn. posyłać tu nadmiar swojej ludności.

Jak przedstawiają się zatem możliwości osadnicze w Afryce?

Znane są warunki bytowania w północnej i południowej Afryce i nie potrzeba nad niemi się rozwodzić, więcej uwagi jednak trzeba poświęcić, obszarom leżącym między zwrotnikami. I tu mamy już ustalone poglądy i doświadczenie, co do niektórych terenów, nadających się pod stałą kolonizację europejską, że wymienię wyżyny Angoli, Kamerunu, Nigerji, Togo, Rodezji, niektóre części Mozambiku, Tanganyiki, Kenia, Ugandy.

Struktura geograficzna Afryki daje dogodne możliwości dla kolonizacji europejskiej, tak pod względem klimatycznym, jak komunikacyjnym i gospodarczym. W



Z życia wychodźtwa polskiego we Francji. Działwa szkolna w szkole polskiej w Marles les Mines, pozostająca pod opieką kierowniczki szkoły p. A. Turskiej. Fot. S. Londyński.

swojem dziele p. t. „Afryka" przedstawił niemiecki geograf prof. dr. F. Jäger objektywny obraz rzeźby Afryki, dzieląc ją zasadniczo na „wyżyny i kotliny" (Becken und Schwellen).

Zestawiając różne obszary Afryki środkowej, o których mamy szersze wiadomości, z podziałem prof. Jägera, można stwierdzić, że właśnie owe „wyżyny" obejmują te obszary, które się nadają pod kolonizację europejską, podczas gdy obszary określone, jako „kotliny" nie mogą być brane pod uwagę, dla europejskiego osadnictwa masowego przy dzisiejszym stanie rzeczy.

Przyglądając się tym „wyżynom", będziemy mieli równocześnie te obszary, które nadają się dla stałej kolonizacji europejskiej. Na południu leżą „wyżyny" „południowo-wschodnio-afrykańska" i „południowo - zachodnio - afrykańska", otaczające z trzech stron kotlinę Kalahari, które są w tej chwili terenem ekspansji kolonizacyjnej angielskiej. Idąc zachodnim brzegiem na północ spotykamy „wyżynę" „południowo-gwinejską", której części są znane jako wyżyny Angoli i Kamerunu, stąd ciągnąc się na wschód łączy się ona z „wyżyną Lunda", obejmującą resztę wyżyny angolskiej i przechodzącą w obszar osadniczy Rodezji; na północny-wschód od niej leży „wyżyna Nyassa", z częściowo już skolonizowanym obszarem, przy jeziorze Nyassa. W dalszym ciągu łączy się na północy „wyżyna wschodnio - afrykańska", posiadająca obszary skolonizowane pod Iringa - Mahenge, Meru Kilimandżaru i Najrobi. Wychodząc również z „wyżyny Nyassa" ciągnie się w kierunku północnym „wyżyna centralno-afrykańska", przechodząca następnie, skręcając na zachód, w „wyżynę Asande". O tych dwóch obszarach nie istnieją dotychczas zbyt obszerne wiadomości lub doświadczenia, co do ich zdatności kolonizacyjnej. Porównując jednak z sąsiedniemi terenami i sądząc ze sprawozdań nielicznych plantatorów i misjonarzy, nie można wątpić, że i te części środkowej Afryki są dla Europejczyków odpowiedniemi obszarami kolonizacyjnemi. Ostatnio wymieniona „wyżyna Asande" łączy się na zachodzie ze wspomnianą już „wyżyną południowo-gwinejską", zamykając wielką kotlinę Konga, następnie rozchodzi się w dwie strony, w kierunku północno-wschodnim, przybierając nazwę „wyżyny Bajuda" i w drugą stronę północno-zachodnią, nazywając się „wyżyną Środkowej Sahary", której możliwości osadnicze nie są znane. Od tej na południe wzdłuż zachodniego brzegu kotliny Czad ciągnie się „wyżyna Air", przechodząca w „wyżynę północno-gwinejską", która posiada już znowu znane tereny: Togo, A.O.F. i Nigerja.

Biorąc pod uwagę wszystkie wymienione obszary, których zdatność dla osadnictwa wykazały większe lub mniejsze przedsięwzięcia osadnicze i ich doświadczenia, to wynika, że prawie połowa całej tropikalnej Afryki między zwrotnikami może być oddana pod stałą kolonizację europejską. To jest skromnie licząc 8 — 10 miljonów klm. kw. w największej części o bardzo żyznej glebie [1]). Poniżej przytoczę w dosłownem tłomaczeniu opinję prof. F. Jägera, jaką wyraził na str. 71 swego dzieła, po obszernem roztrząśnięciu warunków klimatycznych i higjenicznych: „Dotąd biali nie osiedlili się na tropikalnych wyżynach Afryki w takim stopniu, w jakim byłoby to możliwe. Tylko niektóre wyżyny wschodniej Afryki, Rodezji i Angoli mają jaką taką ilość osadników. Im dalej postępują higjena i technika, tem dogodniejsze stają się warunki dla osadnictwa. Już dziś posiadają tropikalne osady Europejczyków, i budowle na plantacjach lub w miastach, typowy wygląd, wynikający z uwzględnienia warunków klimatycznych. Buduje się możliwie swobodnie i przewiewnie, z balkonami, otaczającemi ze szystkich stron cały dom, które umożliwiają pobyt na świeżem powietrzu, w cieniu i bez moskitów. Jeśli będzie powszechnie możliwe ochłodzenie pokoji mieszkalnych i pracowni i zmniejszenie w nich wilgoci powietrza, wtedy będzie także możliwy stały pobyt białych w wilgotno-tropikalnych dolinach i kotlinach, coprawda nie jako osadników rolniczych, ale jako mieszkańców miast, wykonywujących zawody ściśle miejskie".

Ustalenie jednak warunków geograficznych, geologicznych i klimatycznych nie starczy jeszcze, by można było wydać ostateczny sąd o możliwościach dla stałego osadnictwa w Afryce Środkowej. Trzeba poddać badaniu również kwestje ludnościowe i komunikacyjne. Bardzo gęsta lub tylko gęsta, stale mieszkająca ludność autochtoniczna, byłaby według naszych nowoczesnych pojęć poważną przeszkodą dla szeroko zamierzonego osadnictwa europejskiego. Taka ludność w Afryce istnieje tylko w cesarstwie Abisyńskiem, którego obszar opiera się głównie o „wyżynę Abessomalską". Znajdujemy tu, jak na stosunki afrykańskie, dość gęsto osiadłą i uprawiającą rolę ludność tubylczą, która się jednak składa z rozmaitych elementów etnograficznych, z przewagą semickich „Habeschi". Dlatego też pominięto poprzednio, przy wyliczeniu obszarów, nadających się dla osiedlenia się Europejczyków tę wyżynę, tak samo, jak i obszary kolonizacyjne Afryki Północnej i Południowej.

[1]) Obszar całej Afryki wynosi klm. kw. 30.000.000.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Stacja sygnałowa i fort przy wejściu do portu w Rio de Janeiro.

W pozostałych obszarach tropikalnej Afryki między zwrotnikami, w przeciwieństwie do „wyżyny Abessomalskiej", gęstość tubylczej ludności osiadłej jest bardzo rzadka. Cały obszar zamieszkuje, według najnowszych szacunkowych obliczeń, około 100 miljonów ludzi, z których więcej niż połowa przebywa w krajach przybrzeżnych i w kotlinach Konga, Czadu i Białego Nilu, które i tak nie przedstawiają wartości dla europejskiego osadnictwa. Ogólna gęstość zaludnienia w obszarach przewidzianych na osadnictwo wynosi najwyżej 5 osób na 1 klm. kw., a bardzo często 2 i jeszcze mniej. Widzimy, że osiedlenie się Europejczyków może się odbyć bez jakiegokolwiek uszczerbku dla egzystencji ludności tubylczej i bez przeszkody dla jej rozwoju. I ten ważny punkt musi i może uwzględnić każda celowo postępująca współpraca europejska we własnym dobrze zrozumianym interesie. Kwestja ludnościowa nie przedstawia żadnej trudności dla zamierzonego na daleką metę osadnictwa na wyżej wymienionych 8 — 10 miljonach klm. kw. w Afryce Środkowej. Nawet jeżeliby się przeznaczyło 50% tego obszaru dla obecnej ludności tubylczej i jej ewentualnego rozrostu, t. zn. jeśliby się rezerwowało po 1 klm. kw. dla 4 — 10 ludzi, przy obecnym stanie zaludnienia, to zostałoby zawsze jeszcze 4 — 5 miljonów klm. kw. dla stałego europejskiego osadnictwa, a więc obszar, co do wielkości równy połowie geograficznej Europy, albo równający się lądowi europejskiemu bez Anglji i bez Rosji.

Nieco trudniej przedstawiają się sprawy komunikacyjne, które również posiadają pierwszorzędne znaczenie dla europejskiego osadnictwa. Kontynent afrykański ubogo jest uposażony w naturalne drogi wodne, które do tego jeszcze niezbyt dogodnie leżą w stosunku do omawianych obszarów kolonizacyjnych. Rzeka Niger może udostępnić w części wyżynę północno - gwinejską, Kongo i części wyżyny południowo-gwinejskiej. Zambezi znowu może się kiedyś stać drogą komunikacyjną dla północnej części wyżyny południowo-wschodnio-afrykańskiej i dla wyżyny Nyassa (Rodezja), tak samo Nil dla wyżyny Bajuda w Sudanie, ale to jest wszystko. I w tym ubóstwie łatwo dostępnych dróg wodnych leży może przyczyna, dlaczego dotychczas tak mało poświęcił uwagi Afryce jej najbliższy sąsiad — Europa. Tu czekają jeszcze olbrzymie, lecz wdzięczne zadania europejską technikę i europejski przemysł.

Te prace, obiecujące zarobek i rozszerzenie rynku zbytu, nie są zbyt trudne do wykonania przy dzisiejszym stanie wiedzy. Powinny one stać się bodźcem do bliższego zainteresowania się europejskiego przemysłu i życia gospodarczego całą kwestją afrykańską, której sprawa samego tylko osadnictwa daleko jeszcze nie wyczerpuje.

Nasuwa się oczywiście pytanie, jaką ilość ludzi mogą wymienione obszary kolonizacyjne właściwie przyjąć? Z rozmaitych względów jest bardzo trudno dać na to pytanie bezwzględnie pewną odpowiedź, ponieważ nie można wziąć, jako jedyną miarę samą, łatwą do ustalenia, wielkość tych obszarów. Gra tu rolę jeszcze mnóstwo innych warunków, jako to: gęstość i możliwość rozwoju tubylczej ludności, możliwości komunikacyjne i zbytu osiągniętych płodów, wielkość i rodzaj kultur (plantacje, farmy, drobna uprawa rolna lub ogrodowa), intensywność ich eksploatacji i wiele innych. Pewien autor niemiecki, uwzględniając te specyficzne warunki afrykańskie i dotychczasowe doświadczenia, obliczył przypuszczalną ilość ludzi, którzy mogliby, przy dzisiejszym stanie rzeczy, stopniowo osiedlać się na stałe na wymienionych wyżynach na 650.000. Dla każdej wyżyny obliczył oddzielnie ilość kolonistów. Np. na wyżynie południowo-gwinejskiej może być dzisiaj oddany pod kolonizację obszar 150.000 klm. kw., przyczem na 10 klm. kw. może osiedlić się początkowo 5 osób, co dla całego obszaru wynosi 75.000 osób.

Zdaniem autora początkowa masa tej 650.000-ej ludności, która byłaby zajęta w rolnictwie i leśnictwie, może i w górnictwie, rozrosłaby się po 100 latach do 20.000.000. Do tych osiadłych „białych Afrykańczyków" przywędrowałyby w ciągu tego czasu, prócz elementów rolniczych, jeszcze i handlowe, rzemieślnicze, przemysłowe i administracyjne. O tej dodatkowej imigracji dziś jeszcze nie można podać żadnej liczby, lecz, biorąc przykład z podobnych procesów osadniczych w innych częściach świata, można wyrazić przypuszczenie, że wyniesie ono w pierwszych dziesiątkach lat około 30% pierwotnej imigracji.

Jednak osadzenie 600.000 do 700.000 białych osadników jest dla Europy poważnym problemem o zasadniczem znaczeniu. Niewszystkie państwa imigracyjne mają emigrację rolniczą, o którą chodzi tu w pierwszym rzędzie. Dlatego miałyby państwa o silnej emigracji rolniczej przeważający wpływ na kolonizację danych terenów samą ilością swego elementu rolniczego. I tu przechodzimy do politycznej strony zagadnienia. Coudenhove - Kalergi dzieli państwa Europy na 2 grupy: na państwa zachodnie z kolonjami i na państwa wschodnie bez kolonij. Lecz obie grupy uzupełniają się, gdyż państwa wschodnie, niemające kolonij mają zato materjał ludzki, potrzebny do gospodarowania w kolonjach państw zachodnich. W samej Afryce przedstawia się sprawa w ten sposób, że wschodnia część należy wyłącznie do Anglji, gdy zachodnią podzieliły między siebie głównie Francja, Belgja i Portugalja, czyli, że ta część jest niejako predestynowana na teren współpracy europejskiej, temwięcej, że leżą tu obszary mandatowe. Jednak państwa, wymienione, niełatwo zrezygnują z czegokolwiek ze swej suwerenności kolonjalnej. Z drugiej zaś strony narody, wysyłające swoich osadników do tego „Pan-Europejskiego Zachodu Afryki", to zn. w pierwszej linji Niemcy, Włochy i w przyszłości Polska, nie będą chciały dostarczać bez przyznania im pewnych praw politycznych, lub choćby gospodarczych, swoich ludzi, swojej pracy i swego kapitału, dla rozwoju obcej kolonji. Kwestja ta jest drażliwa i trudna, ale nierozwiązalna nie jest [1]), trzeba tylko dobrej woli i zrozumienia wzajemnych interesów stron.

Ale Afrykę skolonizować może Europa tylko wspólnym wysiłkiem, zmuszona do tego presją wewnętrznych swych stosunków i konkurencją dwóch pozostałych kompleksów gospodarczych Azji i Ameryki. Afryka jest powołana do tego, by dać początek jedności Europy i z nią razem stanowić w przyszłości trzeci samowystarczalny kompleks gospodarczy świata.

LEON RADZIKOWSKI.

---

[1]) Pewne koncepcje pod tym względem wysuwa dr. G. Załęcki w pracy „Problem konieczności i możliwości polskiej polityki kolonjalnej". Warszawa, 1930 r.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

PRZYCZYNKI DO DZIEJÓW KOLONJALNYCH FRANCJI

PROTEKTORATY INDOCHIŃSKIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

TONKIN.

Tonkin jest częścią północną Annamu. Węzły polityczne, łączące te kraje, były zawsze bardzo luźne, a niekiedy nawet zupełnie się zrywały. Jest to naturalne, jeżeli zważymy, że kraje te znacznie się między sobą różnią zarówno pod względem etnograficznym, jak i kulturalnym. To też zawsze dyplomaci zdawali sobie sprawę, że ustanowienie jednolitego protektoratu dla obu tych krajów nie może nie przynieść szkody jednemu z nich.

W pierwszych wiekach swej historji Tonkin związany jest z Annamem, jednak bardzo luźno. W XV w. dostaje się pod panowanie Chin, z którego się jednak uwalnia, akcentując z całą stanowczością swą odrębność. W okresie od XVI do końca XVIII stulecia zwalczają się w Tonkinie możne rody. W 1835 r. udaje się królowi annamickiemu usunąć szczątki odrębności terytorjalnej Tonkinu. Ale rewolty nigdy nie ustały całkowicie. Ciągnęły się one przez cały wiek XIX, broniąc interesów upadłej dynastji Le i dawnych przywilejów. Tę właśnie rewoltę, objawiającą się w formie bandytyzmu, Francja zastała w Tonkinie. Tyranja królów annamickich kazała Tonkinowi szukać wybawiciela. Mogła się nim stać Francja z chwilą pozyskania Kochinchiny w 1862 r. Utrudnienia robione przez Annamitów kupcowi francuskiemu Janowi Dupuis, przy spławie towarów Rzeką Czerwoną do Chin, doprowadziły do ekspedycji Garnier'a, który, zdobywszy, jak wiadomo, deltę Rzeki Czerwonej, zginął z ręki bandytów, zwanych „Czerwonemi Flagami".

Konwencje t. zw. Philastre'a nie wykorzystały odniesionych sukcesów. Traktat z 1874 r. otworzył wprawdzie dla Francji szereg portów, oraz miasto Hanoi, ale cytadele tamtejsze miały wrócić pod władzę Annamitów, a władza rezydentów francuskich miała być ograniczona do dziedziny handlowej, oraz sądowej w wypadkach sporów między Francuzami, a Tubylcami.

Traktat ten wytworzył taką sytuację, że Francja musiała przez 9 lat czekać na powód, któryby jej umożliwił interwencję w kierunku rozszerzenia jej praw w Tonkinie. Dopiero po szeregu samowolnych wystąpień króla annamickiego, Francja decyduje się na nową ekspedycję, która doprowadza do cytowanego traktatu Harmuda (25.VIII.1883). Traktat ten z całą ścisłością odgraniczał protektorat nad Annamem od protektoratu nad Tonkinem. — „Charakterystyczną cechą protektoratu nad Tonkinem—pisze wybitny znawca protektoratów indochińskich — Antoni de Pouvourville — jest kontrola we wszystkich gałęziach administracji wewnętrznej, politycznej, cywilnej i finansowej, kontrola, wykonywana bezpośrednio przez władze francuskie nad władzami annamickiemi, utrzymanemi „en façade" przy swych dawnych funkcjach". Rezydenci francuscy ustanowieni w portach, miastach i wszystkich większych skupieniach ludności, mieli kontrolować władzę i czynności mandarynów lokalnych i prowincjonalnych w następujących dziedzinach administracji: rządy wewnętrzne (tongdok), wymiar sprawiedliwości (kwenor), finanse (kwabo), policja (dedok).

Jeżeli traktat Harmand'a został potem przez traktat z 6.VI 1889 r. zmodyfikowany, to dlatego, że pozbawiał on towaru kilku prowincyj, a rząd francuski obawiał się narazić na zarzut aneksji.

Z tego względu traktat ten zwrócił Annamowi odłączone prowincje, ale nie zmienił nic z postanowień traktatu Harmand'a, dotyczących Tonkinu.

KAMBODŻA

Rasa Khmer, zamieszkująca Kambodżę, mimo wielkiej potęgi i wysokiej cywilizacji, o której świadczą zabytki architektoniczne, nie pozostawiła żadnych źródeł, któreby pozwoliły poznać jej historję, wobec czego jest się zmuszonym polegać na legendach ludowych. Władcy z tej rasy, potomkowie bajecznych królów Czerwonych, mieli rządzić całemi Indochinami. Z biegiem czasu stracili swe państwa i ulegli Sjamowi. Odtąd zależeli naprzemian to od Chin, to od Annamu, to od Sjamu, lub nawet od wszystkich tych państw równocześnie. Traktat, zawarty w Udong w 1845 r., nadał Sjamowi i Annamowi tytuły „ojca i matki Kambodży".

W tym to stanie poniżenia Francja zastała króla Andnong i jego królestwo. Andnong, pragnąc wyzwolić się z pod władzy swych protektorów, wysłał poselstwo do Napoleona III z wyrazami czci i hołdu (1853 r.). Jasnem było, że chciał uzyskać pomoc Francji, której „prestige" w Indo-Chinach był wtedy bardzo wielki.

Napoleon jednak zajęty sprawami europejskiemi, nie dał żadnej odpowiedzi. Dopiero w 1861 r. (11.VIII) admirał de la Grandière zawarł w Udong pierwszy traktat protektoratu nad Kambodżą. Protektorat miał polegać na utrzymywaniu w Kambodży porządku, obronie kraju przed wszelkim napadem z zewnątrz, udzielaniu pomocy przy ściąganiu podatków handlowych, ułatwianie komunikacji między Kambodżą a morzem. Traktat ten jednak nie przewidywał, że król Sjamu, który wraz z królem Annamu (prawa Annamu przeszły na Francję na mocy traktatu z 1862 r.) był protektorem Kambodży, może wystąpić z pretensjami.

Niebawem też to nastąpiło. Skoro tylko oddalił się admirał francuski, król Sjamu zażądał ponownego uznania stosunku wasalnego, na co Kambodża musiała się zgodzić w Konwencji z 2.II.1863 r., która przekreśliła całkowicie korzyści protektoratu. Dopiero w 1867 r. Francja zawarła ze Sjamem traktat, w którym Sjam zrzekł się wszelkiej akcji i ingerencji w Kambodży, wszelkiego haraczu lub symbolu zależności lennej i uznał uroczyście protektorat Francji nad Kambodżą. Wzamian za to Francja zobowiązała się nie wcielać Kambodży do swych posiadłości Kochinchińskich.

Protektorat nad Kambodżą został ostatecznie określony przez gubernatora Thomson'a, który zawarł z królem Norodomem I traktat w Pnom-Penh (17.VI 1884 r.). Trakat ten zobowiązał króla Kambodży do przyjmowania wszelkich reform, które Francja uzna za pożyteczne dla spełniania swych obowiązków protektora. Z postanowień tego traktatu najważniejsze są: uchylenie zakazu pozbywania gruntów, przez co została w Kambodży ustanowiona własność ziemska, oraz zniesienie niewolnictwa.

BOLESŁAW CELIŃSKI.

ROZWÓJ HANDLU NIEMIECKIEGO W KOLONJACH FRANCUSKICH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Handel niemiecki w kolonjach afrykańskich zaczyna odzyskiwać swą znakomitą sytuację przedwojenną i zdobywać dawne pozycje handlowe, utracone podczas wojny.

Ugoda handlowa francusko-niemiecka z 17 sierpnia 1927 r. ułatwiła ten proces, osłabiła zastrzeżenia Traktatu Wersalskiego, stwarzając Niemcom możliwości rozszerzania rynków zbytu dla swych produktów kolonjalnych. Dzięki tej ugodzie celnej kolonje francuskie zapewniają eksportowi niemieckiemu te same, co we Francji warunki. Wyjątek stanowią Indochiny, gdzie odnośne koncesje uzależnione są od umowy francusko-japońskiej. W Tunisie i w kolonjach autonomicznych Niemcy są na tej samej stopie, gdy chodzi o handel zagraniczny, co i inne państwa. W Marokku Afryce Zachodniej i Zwrotnikowej oraz w krajach mandatowych produkty niemieckie narówni z innemi państwami korzystają z t. zw. wolnego wejścia. Jedynie w Imperjum Szeryfa nie uzyskali dotychczas Niemcy prawa osiedlania się.

Podczas gdy import niemiecki, pochodzący z innych części świata, zmniejsza się, import, pochodzący z Afryki wzrasta. W roku 1929 import niemiecki, pochodzący z czarnego kontynentu przedstawiał wartość 385 miljonów marek, przeciw 372 milj. z roku 1928 i 332 z r. 1927.

Wartość eksportu z Niemiec do Afryki w roku zeszłym wyniosła 149 milj. marek, przeciw 138 z r. 1928 i 115 z r. 1927.

W **Algierze** niemieckie obroty handlu ogólnie wynosiły w 1913 r. 21 miljony franków w złocie; cyfra ta w 1928 r. wzrosła do 150 miljonów franków w banknotach, zachodzi więc tutaj nietylko powrót do dawnej sytuacji, ale następuje rzeczywisty wzrost, głównie zaś w eskporcie z Algieru.

Główne dostawy niemieckie stanowiły: węgiel kamienny, narzędzia i wyroby metalurgiczne, oraz wszelkiego rodzaju maszyny. Niemcy zaś zakupywały owies, włosie, fosfaty, wełnę, otręby i tytoń. Należałoby dodać do tego jeszcze 900 000 ton rudy żelaznej, wysłanej z Algieru do Rotterdamu, lecz przeznaczonej prawdopodobnie dla Niemiec.

W **Tunisie** należy również skonstatować wzrost. W r. 1913 import niemiecki przewyższył 3 miljony, a eksport 7 miljonów franków, czyli razem 10 miljonów, które w r. 1928 wzrosły do 63 i pół milj., przyczem 22 i pół milj. importu i 41 milj. eksportu. W r. 1929 Niemcy sprzedały głównie wagony kolejowe, maszyny, papier i węgiel kamienny. Zakupiły natomiast głównie owies, fosfaty, otręby i rudę żelazną.

Do **Marokka** Niemcy importowały w 1913 r. na 13 milj. franków i eksportowały na 8 milj., czyli ogólny obrót wynosił 21 miljonów franków. W r. 1928 cyfra ta wzrasta do 26 miljonów w pierwszym wypadku i 215 miljon. w drugim, czyli razem do 241 miljonów. W liczbie klijentów Marokka Niemcy szybko zajęły drugie miejsce przed Hiszpanją, dzięki zakupom fosfatów. Działalność handlowa Niemiec przyjęła więc bardzo obszerny zakres.

W **Afryce Zachodniej** obrót handlowy z Niemcami wynosił w r. 1913 razem 32½ milj. franków, z czego 8½ milj. przypada na import do Afryki i 24 milj. na eksport z Afryki do Niemiec. I tu jeszcze konstatuje się postęp w r. 1928, kiedy obrót dosięga 181 milj., z których 38 milj. stanowi import z Niemiec i 143 — eksport do Niemiec.

Dostawy niemieckie dotyczyły przedewszystkiem wyrobów metalowych, szkła, kryształów i piwa. Ich poważne zakupy składały się głównie z migdałów palmowych — „Dahomey", orzechów do wyrobu oleju „Arrachides du Sénégal" i drzewa (z „Côte d'Ivoire") do wyrobu mebli.

W **Afryce Ekwatorjalnej** cyfry z r. 1913 są następujące: 1½ milj. importu z Niemiec i 4 milj. eksportu z kolonji do Niemiec, czyli razem 5½ milj. Handel w r. 1928 wynosił 5½ milj. importu i 36½ milj. eksportu, razem 42 milj. Rozwój ten w tranzakcjach dotyczy dostawy szyn, wagonów, maszyn, piwa i wyrobów bawełnianych, przy ogromnych zakupach niemieckich prawie, że całej produkcji drzewa z Gabbonu. Hamburg stał się na nowo wielkim rynkiem dla drzewa kolonjalnego.

Na Madagaskarze, gdzie normalnie Niemcy również więcej kupują, niż sprzedają, eksport produktów tej wielkiej wyspy okazał się w r. 1928 mniejszy, niż w r. 1913; dotyczy on przedewszystkiem rafji, grafitu oraz produktów i odpadków zwierzęcych. Ale import niemiecki do Madagaskaru wzrósł bardzo znacznie w ostatnim roku z powodu dostawy tytułem odszkodowań w naturze szyn kolejowych i materjału kolejowego, razem na 25 milj. fr.

Postęp handlu niemieckiego objawił się również i w innych krajach afrykańskich. Naprzykład w Egipcie, gdzie jego import wynosił 1½ milj. funtów angielskich w r. 1913, a 3½ milj. w r. 1929; eksport do Niemiec wynoszący w r. 1913 4 milj. funtów nie mógł jednak przekroczyć 3½ milj. w 1928. Stanowił on głównie bawełnę. Niemcy zaś w ostatnim roku dostarczały rynkom egipskim papier, tekturę, wyroby bawełniane, żelazo, maszyny i produkty chemiczne. Wreszcie w Unji południowo-afrykańskiej angielskiej import niemiecki podniósł się od 1913 do 1928 z 3 milj. funtów szterlingów na 4½ milj., a eksport z Unji z 1½ na 4½ milj.

Ujęte w tablicę cyfry dla handlu niemieckiego w kolonjach francuskich przedstawiają się w sposób następujący:

	Rok 1913		Rok 1928	
	IMPORT	EKSPORT	IMPORT	EKSPORT
	we frank. franc.		we frank. franc.	
Algier	24 milj. (obrót)		150 milj. (obrót)	
Tunis	3 „	7 milj.	22 „	41½ milj.
Marokko	13 „	8 „	26 „	215 „
Afryka Zach.	8½ „	24 „	38 „	143 „
„ Zwrotn.	1½ „	4 „	5½ „	36½ „



Peru. Olbrzymia ryba, złowiona przez wychodźcę polskiego.
Fot. S. Londyński

W porównaniu z latami przedwojennemi zwłaszcza, eksport niemiecki z kolonij afrykańskich zwiększył się w znacznym stopniu, co tłumaczy się dużemi zakupami surowców. Wreszcie, gdy chodzi o produkty kolonialne, to Niemcy na dużą skalę pełnią rolę pośredników na wielu rynkach europejskich. W tym względzie i Polska jest stale jeszcze klijentem Niemiec.

Powyższe dane świadczą najwymowniej o żywotności handlu niemieckiego, który wykazuje swą siłę ekspansyjną na całym niemal świecie. Utrata kolonij powetowana jest dziś tem większą energją propagandy ekonomicznej, jaką Niemcy prowadzą w cudzych kolonjach, konsekwentnem dążeniem odgrywania wybitnej roli na rynkach kolonjalnych. Rezultaty zaś osiągnięte wykazują, że i bez mandatów tę rolę można odgrywać.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ!

NA PARAŃSKIEM POMORZU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Na horyzoncie zamajaczyła poszarpana linja brzegowa Parany. Z mglistych oparów wczesnego ranka zaczęły się wyłaniać potężne szczyty Serra do Mar, oddzielających duszne, wilgotne i febryczne Pomorze parańskie od chłodnego i zdrowego wnętrza Parany — tej Mekki conquistadorów polskich. Statek „Lloydu Brazylijskiego" „Santos", na którym odbywałem podróż z Rio de Janeiro do portu parańskiego — Paranagua, zbliżył się do wysp, zamykających od strony Atlantyku wielką zatokę.

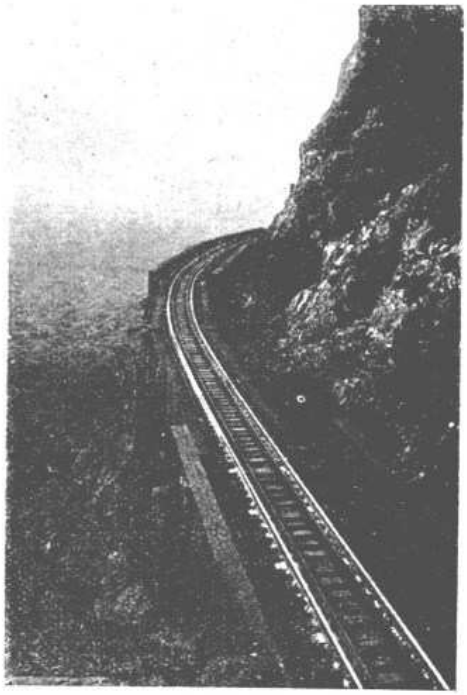


Jedna z malowniczych wysepek u wybrzeży Parany.

Ujrzałem wyłaniające się z niepokalanie lazurowych fal morskich, zielone bukiety wysp, okalających zatokę Paranagua; marzenia mego dzieciństwa nabrały rumieńców życia, ożyły ze zdwojoną siłą. Bo i pomyśleć tylko!

Po kilkudniowej, nużącej podróży przez monotonne płaszczyzny zlekka sfalowanego Atlantyku zobaczyć nagle niby wycinki utraconego raju. Najrozmaitsze rodzaje palm, krzewów, ljan i kwiatów złożyły się na to, aby nadać wysepkom jak najbardziej barwnego kolorytu. Dodajmy do tego różnorodność kształtów skał, wydzierających się z morza zieloności, i śnieżność fal, rozbrzgujących się o ich brzegi, a będziemy mieli obraz tych cudownych tworów przyrody.

Paranagua—parańska Gdynia — w niczem nie przypomina naszej polskiej Gdyni. Rozrzucona na bagnistem wybrzeżu, zdumiewa martwotą i brakiem ruchu. Dość porządnie zabrukowane ulice zarastają trawą. Pusto na nich, jak na wsi polskiej, w czasie niedzielnego nabożeństwa. Senni przechodnie snują się zrzadka po stosunkowo szerokich, zalanych słońcem chodnikach. Wszystko nosi na sobie piętno jakiejś starzyzny i opuszczenia. Nawet statki przybrzeżne wyładowują swój towar powoli, bez zgorączkowania, w myśl starej brazylijskiej maksymy, że przecież „wszystko ma czas". Nowoczesne magazyny, których kilka znajduje się na pryncypalnych ulicach miasteczka, śmiesznie i pretensjonalnie wyglądają na tem martwem tle.



Linja kolejowa Paranagua — Kurytyba, prowadząca przez góry Serra do Mar.

Statek przybił do portu o 7 rano, pociąg do Kurytyby odchodził dopiero o 15 m. 30. Zatrzymałem się w gospodzie, położonej na samym brzegu morza. Upał dokuczał nieznośnie. Z nadmorskich zarośli mangrowych zalatywały podmuchy, cuchnące zgnilizną i błotem. Niemal dotykalnie czuło się febrę, tego największego wroga kolonistów w nadmorskim pasie Parany. Po kilkugodzinnym spacerze po Paranagua wróciłem do gospody na pół żywy ze zmęczenia. Nie, stanowczo nie chciałbym mieszkać w parańskiej Gdyni. Życie nad zatoką Paranagua możliwe jest tylko na niektórych wysepkach, położonych dalej od lądu, bardziej wzniesionych nad poziomem morza i bardziej przewiewnych.

O godz. 15 min. 30 wyjechałem



Jedna z ulic w Paranagua.



Port w Paranagua.

do Kurytyby. Droga prowadziła początkowo przez bagniste równiny nadmorskie. Z okien wagonu widać było błotniste strugi, sączące się leniwie przez niskopienne, krzewiaste, podmokłe bory. Gdzieniegdzie na brzegach lasu zwieszały się girlandy kolorowego kwiecia. Z lokomotywy, opalanej drzewem, sypały się snopy iskier, wdzierających się do wagonów i wypalających dziury w ubraniach.

Po godzinnej jeździe dotarliśmy do podnóża gór Serra do Mar. Pociąg zaczął powoli piąć się pod górę. Powietrze było coraz bardziej rzeźwe i przyjemne. Rzeki, tak leniwe i brudne na nizinach nadmorskich, stawały się żwawsze i czyściejsze.

Droga kolejowa przez góry Serra do Mar należy do najpiękniejszych na świecie. Pociąg przebiega nad przepaściami, których sam widok przyprawia o zawrót głowy, przemyka się przez dziesiątki tuneli, nieraz wprost wybiegając z jednego, wpada do drugiego ciemnego otworu. Mija szereg mniejszych i większych wodospadów, tonie w gęstwinie boru podzwrotnikowego, wdzierającego się aż na szczyty. Zdumione oczy nie wiedzą, czem się więcej zachwycać...



Pinjory parańskie

Po przebyciu najwyższych przełęczy, pociąg zjeżdża na wyżynę kurytybską. Góry Serro do Mar, tak strome i niedostępne od strony oceanu Atlantyckiego, wydają się łagodne od strony Kurytyby. Zbite gąszcze liściastej zieloności podzwrotnikowej ustępowały powoli rzadkim, podszytym miejscami trawą, lasom klimatu umiarkowanego. Pokazały się pierwsze drzewa iglaste — pinjory, tak charakterystyczne dla wyżu parańskiego.

Duszne, gorące i febryczne Pomorze parańskie zniknęło poza zębatemi szczytami gór Serra do Mar.

BOHDAN LEPECKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

Zestawiony przez Fr. Łypa

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

BUDOWA MOSTU NA ZAMBEZI

Zarząd kolonji ang. Nyassa zdecydował się na wybudowanie mostu w dolnym biegu Zambezi. Koszt budowy wyniesie 1,5 miljona funtów szterl. (60 milj. zł.). Most ten będzie miał długości 3,5 km., będzie więc najdłuższym na świecie. Połączy on kolej biegnącą wzdłuż terytorjum Nyassa od jeziora Nyassa z koleją przeprowadzoną od portu portugalskiego Beira (w Mozambiku) na północ ku rzece Zambezi.

Połączenie tych dwu kolei ożywi poważnie ruch portowy w Beira, który jest naturalnym portem dla tej części Afryki, a równocześnie dozwoli na zwiększenie eksploatacji kopalni węgla w Bengo, z której w najbliższych latach spodziewane jest osiąganie 500.000 ton węgla rocznie na eksport.

OPÓŹNIENIE OTWARCIA KOLEJI LOBITO - KATANGA.

Z powodu bardzo ulewnych deszczów w południowem Kongo Belgijskiem w Katandze, zostały przerwane roboty kolejowe przy wykończaniu ostatniego odcinka 50 km. Wykończanie tego odcinka rozpocznie się dopiero z nastaniem pory suchej (początek maja), wobec czego otwarcie linji kolejowej odbędzie się najwcześniej w lipcu.

JAK NIEMCY WYKORZYSTUJĄ KAŻDĄ SPOSOBNOŚĆ NA SWĄ KORZYŚĆ.

Na rzece Swankop w b. niemieckiej Południowo - Zachodniej Afryce zawalił się nowozbudowany most kolejowy, w czasie wyjątkowo ulewnych deszczów i powodzi. Prasa niemiecka, stwierdzając, że most ten kosztował wiele miljonów— czyni aluzje do „lekkomyślnej pracy" angielskiej w b. kolonjach niemieckich, a równocześnie dodaje złośliwie, że wszystkie mosty zbudowane poprzednio przez Niemców, pozostają dalej nieuszkodzone.

Nawet zwykły wypadek starają się Niemcy interpretować na swą korzyść, pomimo, że zarząd kolonji natychmiast zbudował powyżej most prowizoryczny, zapewniający normalny ruch kołowy i kolejowy, aż do czasu odbudowy zawalonego mostu.

Zawalony most prasa niemiecka określiła nazwą „Trockenzeit Brücke" (most na czas posuchy").

ANGIELSKA LINJA LOTNICZA LONDYN — CAPETOWN.

Obecna linja lotnicza z Londynu wzdłuż Afryki dochodzi już do jeziora Wiktorji. Otwarcie dalszej części uległo pewnej zwłoce i ma nastąpić dopiero w połowie maja. Długość całej linji wyniesie 12.875 km. Przelot będzie się odbywał wzdłuż linij kolejowych ponad Egiptem, kolonjami: Kenyą, Ugandą, Tanganyiką, Rodezją, oraz Unją Południ. Afrykańską aż do Capetown.

ELEKTRYFIKACJA KOLONIJ FRANCUSKICH.

Coraz więcej powstaje elektrowni w kolonjach francuskich. Istnieje już elektrowni w Senegalu 6, na Wybrzeżu Kości Słoniowej 2, w Dahomeyu 2, w Sudanie 2, w Togo 1, na Madagaskarze 7, w Reunion 5. Wiele z tych elektrowni są małemi przedsiębiorstwami, ale w każdym razie dobrze zaopatrują najbliższe okolice w elektryczność. W Indochinach istnieje nie wiele elektrowni, ale zato potężnych; elektrownia w Haiphong urządzona jest kosztem 30 milj. franków, zatrudniając 1.200 robotników, w Saigon — z kapitałem 22,5 milj. franków i 1.100 robotników, na granicy Saigon - Cholon — z kapitałem 20 milj. franków i 500 robotnikami.

Największe jednak tego rodzaju przedsiębiorstwa i w największej ilości znajdują się w Algierze, Tunisie i Marokko, dostarczając elektryczności tamtejszym miastom, przedsiębiorstwom komunikacyjnym i przemysłowym, a nawet do celów rolniczych.

W nowym programie rozbudowy kolonij z pożyczek obecnie uchwalonych przez parlament francuski, przewidzianą jest budowa kilkudziesięciu stacyj elektrycznych w związku z gospodarczą rozbudową kolonij.

Elektryfikacja Afryki postępuje tak szybko, że bodaj nawet szybciej, niż się to odbywa w wielu krajach Europy.

WYSTAWA PRÓBEK W TRYPOLISIE.

W dniu 1 marca r. b. została otwarta w Trypolisie na przeciąg dni 60 Wystawa próbek, której zadaniem jest dać pogląd na afrykańskie życie gospodarcze. Eksponaty obejmują: produkty rolne, przemysłowe, kopalniane oraz okazy fauny i flory.

Włoskie koleje oraz przedsiębiorstwa okrętowe i lotnicze udzielają zwiedzającym wystawę zniżek biletowych 50%.

ZAMKNIĘCIE KOPALNI MIEDZI W BWANA.

W Północnej Rodezji istnieje kopalnia rud miedzi w Bwana-Mkubwa. Ponieważ kopalnia ta nie posiada tak dobrych rud, jak inne kopalnie, a zwłaszcza w Kongo Belgijskiem, przeto z powodu obecnego spadku cen miedzi, kopalnia stała się deficytową i wobec tego ma być wkrótce zamknięta.

Około 250 Europejczyków — funkcjonarjuszów kopalni — zostanie wtedy zwolnionych. Powiększą oni liczbę bezrobotnych Europejczyków w Afryce, co znów wpłynie hamująco na rozwój wielu dziedzin gospodarczych.

NAPŁYW NIEMCÓW DO B. KOLONJI POŁUDNIOWO-ZACHODN. AFRYKI.

Obecny stan ludności w byłej niemieckiej Południowo - Zachodn. Afryce, będącej pod mandatem Unji Południowo-Afrykańskiej, obejmuje 210.000 murzynów i 19.500 Europejczyków. Wśród tych ostatnich Niemcy są najliczniejsi i ponadto ilość ich stale się zwiększa.

Z obawy przed przepełnieniem elementem niemieckim, posiadającym prawa obywatelstwa, została wydana ustawa, nadająca codzoziemcowi obywatelstwo dopiero po pięcioletniej bytności w Kolonji.

Wszystkie rozporządzenia wydawane są w dwu językach t. j. w angielskim i holenderskim (w narzeczu Kraju Przylądkowego). Usiłowania Niemców, aby trzeci język t. j. niemiecki, został uznany na równi z dwoma poprzedniemi, nie odniosły wprawdzie skutku, ale nieoficjalnie, pisma codzienne podają rozporządzenia także i w języku niemieckim.

Niemcy w dawnej swej kolonji rozwijają taką aktywność, iż nie ulega wątpliwości, że chcą stworzyć pewien im potrzebny stan rzeczy, który dałby im możność tem skuteczniejszego dochodzenia swych pretensyj do odzyskania tej kolonji.

Wytwarzanie takiego stanu rzeczy staje w zupełnej sprzeczności z polityką Unji Południowo - Afrykańskiej, która mandat nad b. kolonją niemiecką uważa tylko jako formę aneksji, oraz głosi hasło i stara się je wprowadzić w życie, a mianowicie: „Afryka dla Afrykandrów". Pod Afrykandami należy rozumieć tylko obywateli Unji, t. j. potomków pierwszych przybyszów do Kraju Przylądkowego, z wykluczeniem napływającej obecnie do kolonji ludności białej.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA KOLONJALNA.

Na wiosnę r. b. będzie otwarta w Paryżu „Międzynarodowa Wystawa Kolonjalna", największa, jaką kiedykolwiek i gdziekolwiek urządzono dotąd w dziedzinie kolonjalnej.

Wezmą w niej udział wszystkie państwa Kolonjalne, oraz wiele państw zainteresowanych. Wszyskie Kolonje będą tam reprezentowane w odpowiednich pawilonach. Rodziny tubylców, jako przedstawiciele plemion różnych ras znajdą się na wystawie i będą umieszczeni w takich samych chatach i szałasach, w jakich mieszkają stale w miejscach swego stałego pobytu. Tubylcy ci będą oddawać się swym codziennym zajęciom i zabawom, a w odpowiednich świątyniach będą mogli oddawać się również swym kultom religijnym.

W lasku S. Vincennes przeznaczono na wystawę obszar 110 ha na pomieszczenie chat i wiosek tubylców, pawilonów, kawiarń i restauracyj oraz parku dla widowisk i zabaw.

Wystawa ta będzie przeglądem całego świata kolonjalnego od Algieru aż do Madagaskaru, Indyj, Wysp Oceanu Spokojnego i Guayany, jego budowli, począwszy od zwykłych szałasów i lepianek murzyńskich, a skończywszy na wspaniałych pałacach i świątyniach hinduskich; jego ludności żółtej i czarnej, zwyczajów i obyczajów, kultury, produkcji i t. p.

Prace przygotowawcze trwają od kilku miesięcy i obecnie dobiegają końca.

ZDOBYCIE PRZEZ WŁOCHÓW OAZY KUFRA.

Włosi, zająwszy ongiś Trypolis, władali nim tylko w części nadbrzeżnej, a zczasem dopiero przez ustawiczne podboje opanowywali oazy jedną po drugiej, aż wreszcie dotarli wgłąb Sahary. Ostatnim ich wysiłkiem — uwieńczonym zwycięstwem — w ubiegłych miesiącach było opanowanie oazy Kufra na południowym wschodzie Trypolisu. Wojska włoskie usuwając ostatnią przeszkodę w zajęciu całej kolonji, doszły do tych granic, które zagwarantowane miały Włochy traktatami, t. j. na południe do równoleżnika 19°30 szerokości północnej.

Oaza ta leży na drodze karawan, zdążających z Sudanu Francuskiego z Uadai. Włochy więc uzyskały obecnie ważny punkt w tej części kontynentu afrykańskiego i możność kontroli całego ruchu na tej drodze.

Równocześnie Włosi wysunęli pewne swe roszczenia do Gór Tibesti. Gdyby



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Mapka części Afryki, na którą z Trypolisu skierowuje się akcja zaborcza włoska w kierunku zatoki Gwinejskiej.

je od Francji otrzymali, wówczas uzyskaliby — niejako — odskocznię do posunięcia się aż do jeziora Czad, a stamtąd mieliby już tylko „jeden krok" do Kamerunu, o którego mandat zamierzają ubiegać się w Lidze Narodów.

Koncepcja Trypolis - Kamerun we włoskiej polityce kolonjalnej wybija się na pierwszy plan, albowiem przez Trypolis, Sudan francuski, Jezioro Czad i Kamerun prowadzi najkrótsza droga lądowa z zatoki Gwinejskiej do Morza Śródziemnego, a temsamem i do Europy.

Pominąwszy jednak powyższą koncepcję, dla której realizowania zajęcie oazy Kufra daje pewne podstawy, inną jeszcze korzyść bezpośrednią wyciągają Włochy, a mianowicie możność wprowadzenia i zainstalowania w nowozajętych terenach około 40.000 włoskich kolonistów, a temsamem ugruntowania tam swego panowania.

POŻYCZKI DLA KOLONIJ FRANCUSKICH.

Projektowane początkowo w różnej wysokości pożyczki dla kolonij zostały ostatecznie przez parlament francuski uchwalone. Przyjęty projekt rządowy uwzględnił interesy wszystkich kolonij, a pominął tylko kolonje: Algier, Tunis i Marokko, które w sprawach finansowych mają autonomję i same decydują o zaciąganiu pożyczek.

Podział pożyczek przedstawia się następująco:

Zachodnia Afryka Francuska	1.690.000.000 Fr
Indochiny	1.370.000.000 „
Ekwatorjalna Afryka Francuska	822.000.000 „
Madagaskar	735.000.000 „
Kamerun (2 poż.)	162.000.000 „
Martynika	150.000.000 „
Gwadelupa	125.000.000 „
Nowa Kaledonja	95.000.000 „
Togo	73.000.000 „
Reunion	63.000.000 „
Somalis	44.000.000 „
Guayana	21.000.000 „
Posiadłości na Oceanji	23.000.000 „
Razem	5.373.000.000 Fr.

Pożyczki te mają być użyte głównie na rozbudowę kolejnictwa w kolonjach, dróg, portów, na cele sanitarne i higjeny, na prace wodne, jak odwodnienie i nawodnienie terenów, wreszcie na budowę gmachów publicznych: poczt, telegrafów i budynków administracyjnych.

Przeznaczenie tak dużych kwot miało na celu nietylko rozbudowę gospodarczą kolonij i wykończenie rozpoczętych prac, oraz takie zagospodarowanie kolonij francuskich, aby Francja mogła wykazać się wobec innych państw kolonjalnych dorobkiem ekonomicznym, któryby w zupełności usprawiedliwiał i uzasadniał jej prawa do posiadłości zamorskich, ale także miało na celu pobudzić wytwórczość przemysłową metropolji, w której będą czynione zamówienia z kolonij i wskutek czego w drodze obstalunków i zapłaty za towary wróci do niej conajmniej 3 miljardy franków.

Zapewnienie dostaw przemysłowi francuskiemu zostało zagwarantowane ustawą, której postanowienie wyraźnie poleca, aby wszystkie materjały, mające być użyte do wykonania robót i t. p., o ile nie znajdą się na miejscu, były francuskiego pochodzenia i były przewożone pod francuską banderą.

W kolonjach przez przypływ gotówki wzrośnie pojemność rynków zbytu, z czego skorzysta przedewszystkiem francuski przemysł, pracujący na potrzeby kolonij, a równocześnie przedsiębiorstwa kolonjalne znajdą wiele ułatwień, oraz nowe pola dla swej aktywności.

ŻYWIOŁOWE KLĘSKI W ALGIERZE.

Przez kilka miesięcy trwała w Algierze, a specjalnie w Oranie, niebywała i dotąd nieznana w rozmiarach, posucha. W rejonie nadmorskim posucha nie była tak dokuczliwa i tylko opóźniła zasiewy, ale dalej od brzegów morskich, a zwłaszcza na wysokich wyżynach, wyrządziła poważne szkody w rolnictwie i w hodowli owiec, których duża ilość padła z braku wody do picia.

Niespodziewanie pojawiły się gwałtowne i ulewne deszcze, które spowodowały wylewy i wiele szkód, a ponadto przeszedł nad Algierem cyklon, pozostawiając po sobie, w wielu okolicach straszliwe zniszczenie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA KOLONJALNA

STOISKO ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH NA WYSTAWIE „POLSKIE MORZE I ZIEMIA POMORSKA".

Na wystawie „Polskie Morze i Ziemia Pomorska" organizowanej przez Okręg Warszawski Ligi Morskiej i Kolonjalnej w czasie od dnia 18 kwietnia do 1 czerwca r. b. w Warszawie — Związek Pionierów Kolonjalnych występuje z własnem stoiskiem.

Stoisko to obejmować będzie działy następujące: 1) mapy rozsiedlenia ludności polskiej na globie; 2) mapę dróg eksploracji polskiej; 3) wykresy, dotyczące naszego handlu zagranicznego z krajami kolonjalnemi; 4) tablice, przedstawiające te produkty kolonjalne, które Polska importuje, oraz te artykuły polskiej produkcji, które mogą znaleźć zbyt w krajach kolonjalnych; 5) fotografje, ilustrujące życie naszych kolonistów w Paranie, w Argentynie, w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie; 6) mapę kolonij poniemieckich z zakreśleniem terenów, o które Polska powinna wystąpić tytułem schedy; 7) bibljografję kolonjalną Polską, oraz 8) eksponaty egzotyczne, jak: futra, narzędzia, ozdoby tubylców i t. p.

Z ZARZĄDU ZWIĄZKU.

W dniu 17 marca r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych, na którem załatwiono następujące sprawy: przekazania funduszu kolonjalnego wraz z pozostałemi znaczkami Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej i Kolonjalnej; wyasygnowano kwotę 2.000 zł. na prace, związane z przygotowaniem stoiska kolonjalnego na wystawie warszawskiej i t. p.

Zarząd postanowił ponadto zwołać Zebranie Walne Związku w okresie do 15 maja r. b.

ODCZYT D-RA ROSIŃSKIEGO W BIAŁEJ.

W dniu 10 marca r. b. członek Zarządu Głównego L. M. i K. i członek Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych, p. Dr. W. Rosiński wygłosił w Białej (Śląsk) odczyt na temat „O gospodarczy program zamorski Polski".

Odczyt, zorganizowany przez T-wo Wiedzy Wojskowej i miejscowy Oddział Ligi M. i K., pod przewodnictwem pana Generała W. Przeździeckiego, zgromadził paręset osób.

Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

Na ostatniem posiedzeniu Wydziału w dniu 14 marca r. b. został przyjęty projekt programu gospodarczej akcji Ligi w dziedzinie realizacji, głoszonych przez Ligę haseł kolonjalnych i kolonizacyjnych. Na temże posiedzeniu Wydział zatwierdził na stanowisko Sekretarza Sekcji Ekonomicznej p. red. Czesława Łukaszkiewicza.

ZMIANA NAZWY LIGI.

Komisarjat Rządu na miasto stoł. Warszawę zatwierdził w połowie marca r. b. nowy statut Ligi. W myśl zatwierdzonego Statutu Liga ma obecnie nazwę następującą: **Liga Morska i Kolonjalna.**

OSTRZEŻENIE PRZED OSZUSTAMI EMIGRACYJNYMI.

Rozdmuchana w prasie kwestja emigracji do Angoli dała okazję całemu szeregowi oszustów do zwykłego naciągania naiwnych obietnicami przyszłego dobrobytu w Afryce.

Jak nas informują z prowincji, wielu włościan, a nawet większych posiadaczy ziemskich padło ofiarą tajemniczych agentów, którzy po zainkasowaniu znacznej ilości gotówki, zniknęli bez śladu. Nadużycia sięgają kilku, a nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych w jednym wypadku. Poza tem pojawiły się tajemnicze ogłoszenia w prasie warszawskiej, wzywające osoby zainteresowane, do zwracania się do nieznanych dobrodziejów, którzy nawet zamierzają wydawać pismo, (sic) poświęcone wyłącznie Angoli. Ponieważ organizatorzy tej akcji przezornie zasłonili się adresem skrzynki pocztowej, nie podając swych nazwisk, sprawa ta wygląda bardzo podejrzanie.

Dlatego też raz jeszcze wyjaśniamy, że jedynie fachowi rolnicy, rozporządzający kapitałem 5 do 10 tysięcy dolarów, zależnie od warunków w jakich osiadają, o ile odbędą na miejscu praktykę rolną, mogą ryzykować wyjazd do Angoli, celem założenia plantacji.

Dokładniejszych informacyj w tej sprawie udziela Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III p., tel. 315-38

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Port Gdynia. Nakład Instytutu Bałtyckiego. Str. 32 z mapką, fotografjami i tablicami statystycznemi. Toruń, 1931 r.

Ruchliwy, a tak zasłużony w dziedzinie krzewienia idei morskiej w Polsce Instytut Bałtycki wydał obecnie krótką monografję, poświęconą opisowi portu gdyńskiego. Monografja składa się z czterech działów: Dlaczego zbudowano Gdynię? opisu portu i urządzeń portowych, korzystnego położenia Gdyni i jej rozwoju handlowego. Całość jest opracowana bardzo starannie i podaje dane już z roku ubiegłego. Świetną ilustrację stanowią mapka portu, zdjęcia fotograficzne portu i miasta oraz krótkie, lecz jasne i wyczerpujące tablice statystyczne, charakteryzujące obrót portowy, ruch żeglugowy oraz dane o przywozie i wywozie. Wydanie ma charakter luksusowy, co do wyglądu i może stanowić prawdziwą ozdobę każdej bibljoteki, a niezależnie od tego, dzięki swej treści, stanowi nieodzowne vade-mecum dla każdego, kto jedzie do Gdyni dla interesów, czy dla wypoczynku.

Inż. W. HUBERT.

Józef Borowik. **Dziesięć lat polskiego rybołóstwa morskiego (1920—1930). Tablice statystyczne.** Str. 160. Bydgoszcz — Gdynia. 1930 r.

W szeregu wydawnictw Morskiego Instytutu Rybackiego ukazała się praca jednego z niestrudzonych działaczy w dziedzinie krzewienia idei morskich w Polsce, Józefa Borowika, poświęcona zobrazowaniu naszego dorobku w rybołówstwie morskiem. Autor przedstawił ten dorobek w postaci tablic statystycznych, podających dane za okres dziesięcioletni 1920—1930 o naszym stanie rybackim, o jego statkach i narzędziach, o ilości i wartości połowów rocznych poszczególnych gatunków ryb oraz o miesięcznych połowach. Tablice są zestawione bardzo jasno i wyczerpująco i mogą stanowić bardzo cenne źródło przy opracowywaniu wszelkich kalkulacyj finansowych, związanych z tworzeniem przedsiębiorstw rybackich na wielką skalę, jakich brak tak silnie u nas się odczuwa. Dla użytku zagranicy wszystkie tablice mają objaśnienia w dwóch językach: polskim i francuskim, poza tem jeszcze przekład francuski wiadomości wstępnych.

Książka jest napisana oczywiście dla fachowców, lecz dzięki swemu przejrzystemu układowi może zaciekawić każdego, kto się interesuje zagadnieniem eksploatacji morza. *Inż. W. HUBERT.*

Tadeusz Nowacki. — **Organizacja zaplecza portów polskich.** Str. 78. Warszawa, 1931.

W cyklu wydawnictw Państwowego Instytutu Eksportowego ukazała się praca, poświęcona wyłącznie mało znanemu u nas zagadnieniu należytego zorganizowania przetoku naszego wywozu i przywozu przez Gdynię i Gdańsk. Dotychczas pod tym względem panowały nietylko wśród przeciętnego ogółu, lecz i wśród specjalistów z dziedziny ekonomiki morskiej, dość luźne, a częstokroć sprzeczne, poglądy. Uważano jedynie za pewnik, że ponieważ droga morska jest najdogodniejsza, przeto polski obrót morski będzie się stale zwiększał i że przez porty nasze, t. j. Gdynię i Gdańsk, będzie szło coraz więcej towaru. Rzeczywistość potwierdzała pozornie te poglądy, wykazując statystycznie stopniowy wzrost ruchu przez te porty, mianowicie w 1927 r. 7,8 miljona ton, w 1928 — 10 miljonów ton, w 1929 — 11 miljonów ton, a w 1930 r. — 12 miljonów. Natomiast nie zwracano wcale uwagi, że jednocześnie obniżała się systematycznie wartość przewożonych towarów: w 1927 r. wartość 1 tony, przewiezionej przez nasze porty, wynosiła 180 zł., w 1928 — 148 zł., w 1929 — 143 zł., a w 1930 — 130 zł. Autor podkreśla to zjawisko i przypisuje je zwiększającemu się wciąż naszemu obrotowi masowemu, idącemu na Gdańsk i Gdynię, i zmniejszającemu się stale naszemu obrotowi drobnicowemu przez te porty. Okazuje się, że ten obrót drobnicowy kieruje się coraz bardziej na porty obce, a przedewszystkiem niemieckie, jak Brema, Hamburg, Szczecin i Królewiec. Udział portów niemieckich w polskim obrocie zamorskim, według wartości towarów, wynosi około 42%, przyczem wartość 1 tony przewiezionego towaru dochodzi do 900 zł. Przez Niemcy idzie lwia część obrotu najwięcej uprzemysłowionych województw środkowych, warszawskiego i łódzkiego, oraz dostarczających najwięcej surowca województw wschodnich. Rok rocznie płaci Polska Niemcom do 200 miljonów zł. za przewóz przez ich terytorjum wysokowartościowych towarów drobnicowych oraz za korzystanie z ich portów. Ten płacony dobrowolnie haracz mógłby wydatnie zrównoważyć nasz ujemny bilans handlowy. Siłę przyciągającą portów niemieckich widzi autor w trzech czynnikach: 1) w tańszym przewozie kolejowym, 2) w uproszczeniach w czynnościach portowych z przewożonym towarem i 3) w licznych połączeniach żeglugowych, jakie mają porty niemieckie z całym światem. Dla zwalczenia tej siły wysuwa p. Nowacki: 1) skierowanie na nasze porty tej części obrotu zamorskiego, która idzie przez Niemcy, 2) powiększenie ru-

chu tranzytowego z Czechosłowacji, Rumunji i Węgier i 3) wzmożenie ilościowe obrotów w Gdyni i Gdańsku.

Najtrudniej przedstawia się tutaj kwestja skierowania na porty polskie tego obrotu zamorskiego, który idzie na porty niemieckie, albowiem jest to ściśle związane z obniżeniem stawek kolejowych, t. j. zagadnieniem dla Polskich Kolei Państwowych prawie nie do rozwiązania. Autor zwraca uwagę na system, jaki stosują względem tych stawek koleje niemieckie, związane narówni z naszemi P.K.P. konwencją Berneńską. Konwencja owa zabrania udzielania zniżek od ogłoszonych w taryfach stawek kolejowych. Niemcy wobec tego przestali ogłaszania obowiązujących stawek w taryfie ogólnej, a poczęli przelewać te uprawnienia na poszczególne swoje dyrekcje kolejowe, które określają wysokość stawek po uprzedniem porozumieniu się ze spedytorami. System ten pozwala Niemcom być w pozornej zgodzie z wspomnianą konwencją Berneńską, a jednocześnie w wysokim stopniu ułatwia im walkę konkurencyjną z naszemi kolejami, które dotychczas takiego systemu nie zastosowały. Zdaniem p. Nowackiego, wprowadzenie na P.K.P. owego systemu może nam dać duże korzyści i pozwoli stawić skuteczny opór kolejom niemieckim. Co się tyczy powiększenia ruchu tranzytowego przez Polskę w kierunku naszych portów oraz wzmożenia obrotów ilościowych w Gdyni i Gdańsku, to nie nastręczają one zbyt wielkich trudności.

Praca p. Nowackiego jest napisana przystępnie i jasno i może zainteresować każdego, kto zajmuje się sprawami morskiemi. Wydanie bardzo staranne.

INŻ. W. HUBERT.

Leszek Gustowski — **„Na Morze! Gdańsk—Gdynia".** Str. 90 + III. Poznań, 1931 r.

Autor snuje swe refleksje na temat tak ważnego dla nas zagadnienia, jakiem jest zagadnienie morskie. W szeregu wspomnień i rozważań kreśli nam p. Gustowski stosunek społeczeństwa polskiego do spraw morskich przed 10 laty i w chwili obecnej, wizerunki dawnego i dzisiejszego Gdańska, obraz rosnącej z każdym miesiącem niemal Gdyni i zwraca się wreszcie z gorącym apelem do społeczeństwa, a w szczególności do kół kupieckich i przemysłowych, aby nie zaniedbywano u nas spraw morskich. Myśl przewodnia autora, którą jest potrzeba uświadomienia szerokiego ogółu o ważności i znaczeniu dostępu do morza jest oczywiście i trafna i zasługująca na jak największe rozpowszechnienie, natomiast z żalem stwierdzić należy, że sposób wyrażania tej myśli przez autora jest zupełnie nieodpowiedni. Styl, jakiego używa p. Gustowski, jest do tego stopnia sztuczny i napuszony, że przypomina zupełnie bardzo nieszczególne ogłoszenia reklamowe w brukowej prasie prowincjonalnej, a czasami nawet ulotki, drukowane dla Polonji amerykańskiej. Jako przykład mogą służyć takie wyrażenia, jak: „kostki Polski Morskiej są rzucone" (str. 19), „ogłaszamy tedy pospolite ruszenie morskie Polski" (ibidem), „inicjatywa handlu polskiego — na front" (str. 90) i t. p. Stylem takim wyrządził autor wielką szkodę napisanej z dużem uczuciem i głębokiem przekonaniem książce i osłabił przez to swe sumiennie opracowane i dowodzące znajomości przedmiotu wnioski. Wydanie bardzo staranne, okładka trochę pretensjonalna.

INŻ. W. HUBERT.

TADEUSZ FONFERKO. JAK ZBUDOWAĆ KAJAK, — STRON 27, RYSUNKÓW 16, TABLICE 3, CENA 1.50 ZŁ.

Sport kajakowy, który tak kwitnie zagranicą, u nas niestety rozwija się wolno ze względu na drożyznę łodzi gumowych. Miłośnikom tego pięknego sportu nie pozostaje nic innego, jak tylko sporządzać kajaki samodzielnie — domowym sposobem. Wszystkim tym przychodzi z pomocą praca Tadeusza Fonferki, doświadczonego konstruktora kajaków, która ukazała się, jako tomik 14 „Bibljoteczki Sportowej", Gł. Księgarni Wojskowej. Książka zawiera opis: warsztatu, szkieletu kajaka, jego pokrycia, malowania, przyborów pomocniczych, wreszcie daje zestawienie materjałów do budowy szkieletu. Kajaki podanego przez autora wzoru — są lekkie, zwrotne i niewywrotne, a co najważnieisze tanie. Na wycieczkach nietylko rzecznych, ale i morskich, wykazały one swą wartość.

Pracę ilustruje 16 rysunków i 3 tablice, podające naturalne wymiary poszczególnych części łodzi, co sprowadza pracę budowniczego łodzi jedynie do nałożenia wzorów na drzewo, odrysowania i wycięcia.

„Młody Polak w Niemczech" (adres: Berlin, Charlottenburg 4, Schlüsstr. 57.V) — Pod takim tytułem wychodzi w Niemczech czasopismo, przeznaczone dla młodzieży polskiej, którą los rzucił poza granice ojczystego kraju. Wydawcą pisma jest Związek Polaków w Niemczech. Całość, starannie opracowana, zarówno pod względem doboru treści, jak i ilustracyj, czyni nader dodatnie wrażenie. Nowemu wydawnictwu życzymy jak najlepszego rozwoju.

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bielski	— Turbiny parowe	Zł. 19.—
„	— Mechanika teoretyczna	„ 16.—
„	— Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1.—
St. Dłuski	— Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszewski	— Budowa okrętu I	„ 4.55
„	— Teorja okrętu	„ 4.25
A. Hryniewiecki	— Zarys meteorologji	„ 5.20
G. Kański	— Opisowy kurs Locji	„ 6.50
T. Kokiński	— Gospodarka maszynowa na statkach	„ 15.—
A. Ledóchowski	— Kurs nawigacji	„ 7.—
„	— Astronomja żeglarska	„ 7.—
Dr. Al. Majewski	— Prawo morskie	„ 15.—
„	— Monografja Państwowej Szkoły Morskiej	„ 10.—
„	— Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	„ 3.—
USTAWA o służbie marynarza		„ 2.50
HANDEL morski w praktyce		„ 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej		„ 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej		„ 0.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

F. A. 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.

I-XII.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

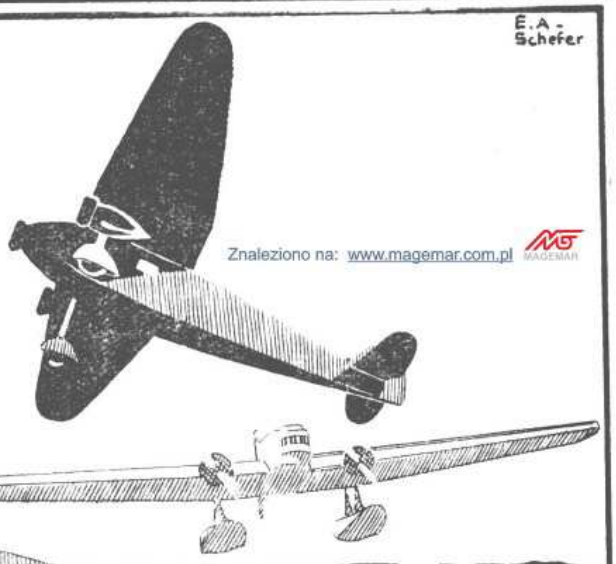
CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE"

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES
3 RUE DE LA BAUME PARIS

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

743-IV-II.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS
DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH
STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

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

6 bis, RUE AUBER. PARIS

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

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

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

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

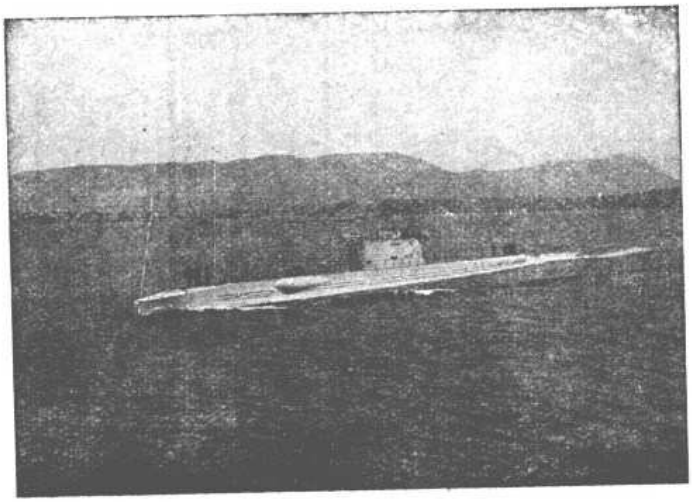
STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZARE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire

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

721-XII-X

SCHNEIDER & C-IE
ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

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



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

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

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

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

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

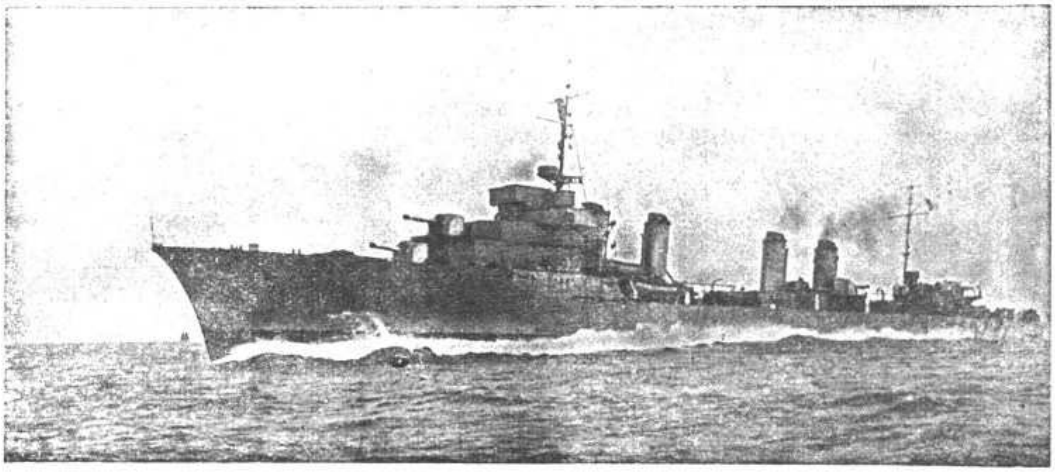
ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kontrtorpedowiec „Verdun" Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,8 węzłów.

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

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

589-IV-X.

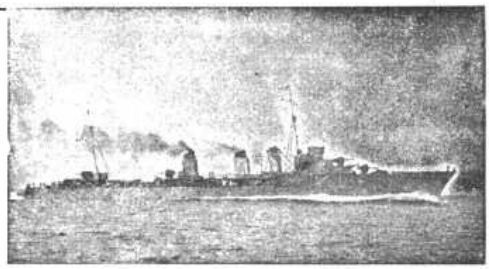


STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES
(L. I.)

LE TRAIT
(S. I.)

LA COUR-NEUVE
(SEINE)



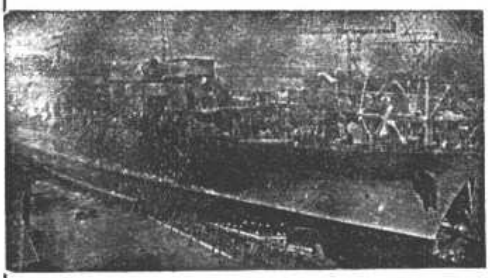
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUESNE" i „TOURVILLE" (36 węzł.) — najszybszych w świecie Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mécaniques)

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

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

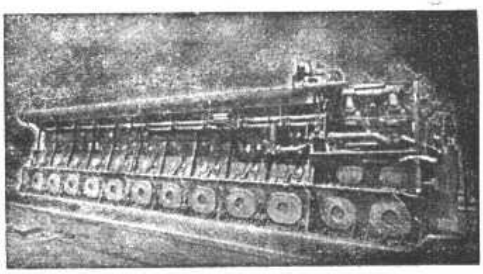
Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

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



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

WSZELKIE ZAPYTANIA NALEŻY KIEROWAĆ POD TYM ADRESEM.



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

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

432-II-XII

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca **następujące prace:**

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł.	—.50	
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	„	—.20	
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	„	—.95	
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	„	—.50	
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej.	„	3.—	
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1.— w opr.	„	1.50	
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	„	—.50	
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza.	„	10.—	
J. Rummel — Gdynia, Port Polski.	„	5.—	
W. Sieroszewski — Urok Morza.	„	1.—	
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	„	—.50	
G. Załęcki — Studja kolonjalne t. I, II i III łącznie.	„	13.50	
E. Kwiatkowski — Trzymajcie się morza	„	—.50	
J. Korwin-Kamiński — Zagadnienia morskie w Polsce.	„	1.—	
A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo.	Zł.	6.50	
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	„	—.50	
Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	„	—.50	
Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	„	—.50	
St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce.	„	—.50	
Program kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej.	„	—.50	
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien?— Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	„	4.—	
K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	„	15.—	
A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	„	—.20	
Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce.	„	—.20	
Gra towarzyska **„Bitwa morska".** (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)	„	6.—	
Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą".	„	5.—	
F. Rostkowski — Państwo a Żegluga i jej rentowność	„	—.50	
Wł. Nałęcz — Album morski.	„	3.—	

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego;

W. Stopczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku.	„	12.—
K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą.	„	2.50
A. Siebeneichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię.	„	15.—

Prace zbiorowe pod redakcją:

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

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

pocztówki propagandowe na cele rozbudowy Marynarki Wojennej;

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

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

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

Od Wydawnictw Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

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

CENNIK OGŁOSZEŃ.

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

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

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

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA. REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

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