

CENA 1.20 ZŁ.

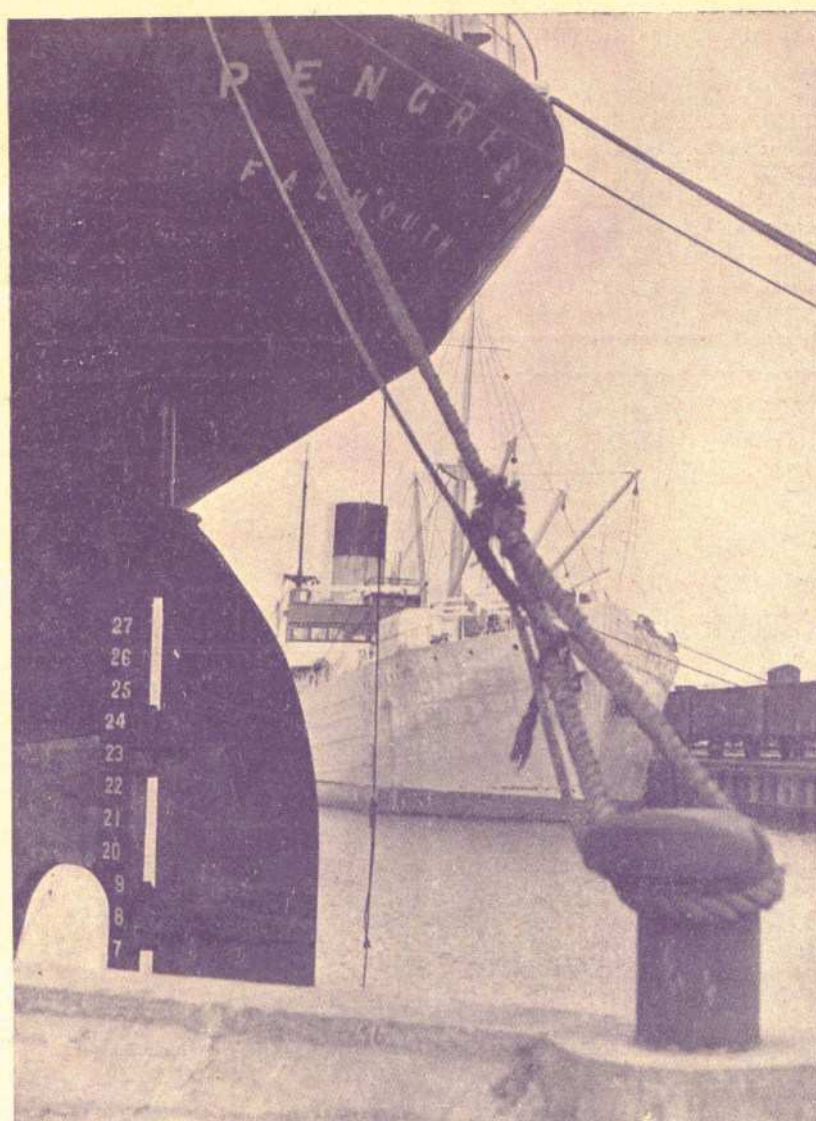
MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ/.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR



Z PORTU GDYŃSKIEGO.

KWIECIEŃ

1930 r.

ZESZYT 4.



„ŻEGLARZ POLSKI“

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MOR-
SKIE I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIA-
TOWA ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE.

[PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM“:

(w Adm „Żeglarskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

Administracja i Redakcja:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044.

14-1-XI.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

	Wyszły:	zł.
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu.	5.20
A. Garmuszewski.	Budowa okrętu I.	4.55
	Teoria okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologii.	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji.	6.50
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie).	6.50
	Astronomja żeglarska.	7.—
K. Bielski.	Turbiny parowe.	19.—
	Mechanika teoretyczna.	16.—
	Praw dla wykonywania rysun- ków maszynowych.	1.—
	MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.	10.—
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów mary- narki handlowej.	3.—
	USTAWA o służbie marynarza.	2.50
	HANDEL morski w praktyce.	5.—
	STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.	— .80
	OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej	— 20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

F. A. Ossendowski.	Na skrzyżowaniu dróg.	6.50
J. Stowacki.	Pisma wybrane (według pro- gramu dla szkół średnich).	3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawni-
czym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze—Konto czekowe
P.K.O 39.602) oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki polecanej 1.— zł.

1-XII

Najwygodniejsza droga prze-
wozu towarów—to droga po-
wietrzna.

Towar, wysłany samolotem,
w przeciągu kilku godzin przy-
bywa na miejsce przeznacze-
nia, poczem natychmiast zo-
staje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgosz-
czy, Katowicach, Krakowie,
Lwowie, Poznaniu, Warszawie,
Gdańsku, Brnie i Wiedniu
w biurach P. L. L. „Lot“ oraz
we wszystkich oddziałach firmy
ekspedycyjno-przewozowej
S. A. Hartwig.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE“



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWY
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378-1-XII.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 4.

Warszawa, kwiecień 1930 r.

Rok VII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Frontem ku morzu — B. Krzywiec; 2. Kto zwycięży? — Henryk Bagiński; 3. Naukowa obrona Pomorza a Instytut Bałtycki — Dr. Józef Borowik; 4. O szkoleniu przyszłych oficerów marynarki wojennej — Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu — Karol Korytowski; 5. Na marginesie konferencji morskiej w Londynie — Jan Derecki; 6. Budownictwo okrętowe we Francji — Ol. Q; 7. Pierwsza przygoda statku szkolnego „Pomorze” (Ciąg dalszy) — Tadeusz Meissner; 8. Pierwsza polska linia transoceaniczna — Henryk Tetzlaff; 9. Żegluga w Rumunii — Inż. W. Hübner; 10. Z żalobnej karty — s. p. Inż. Władysław Rummel; 11. Wystawa Morska w Tow. Zachęty Sztuk Pięknych — Old Judge; oraz Kronika i Dział Bert; 12. O aktywnej polityce emigracyjnej — Mieczysław Fularski; 13. Madagaskar — E. de Martonne; 14. Dramat w sercu puszcy podzwrotnikowej — H. T.; 15. Kronika Kolonialna.

27 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

 MAGEMAR

FRONTEM KU MORZU!

Opierając się na słynnym § 13-ym deklaracji Prezydenta Wilsona z dnia 8 stycznia 1918 roku, Polska Delegacja na Konferencji Pokojowej w Wersalu domagała się przyłączenia do Polski całego wybrzeża pomorskiego, zamieszkałego przez ludność polską (Kaszubów), oraz miasta Gdańska, jako jedyne naturalnego portu, leżącego u ujścia podstawowej polskiej arterji komunikacyjnej — Wisły. Wskutek nietylko nieżyczliwego, ile raczej poprostu wrogiego stanowiska, zajętego względem naszych dezyderatów przez ówczesnego szefa rządu angielskiego Lloyd George'a, Konferencja Pokojowa postanowieniami Traktatu Wersalskiego przyznała Polsce zaledwie wąski szmat wybrzeża morskiego, wyodrębniając ponadto miasto Gdańsk i urodzajną deltę Wisły (Żuławy) w odrębny organizm polityczno-gospodarczy — Wolne Miasto Gdańsk.

Obejmując dnia 10 lutego 1920 roku w posiadanie zaledwie 74 kilometry liczące wybrzeże, Polska stanęła przed zagadnieniem najcelowszego gospodarczego wyzyskania swego dostępu do morza.

Niestety, w zaraniu naszego bytu niepodległego piętrzyły się

na tej drodze przed Rzeczpospolitą Polską ciężkie przeszkody: wojna i wyniki z niej spustoszenie szerokich połaci kraju, inflacja pieniądza, pusty skarb, ogrom potrzeb powstającego państwa etc. — wszystko to nie mogło sprzyjać zapoczątkowanym — nawet w tak wąskim zakresie, jak w roku 1921 — pracom nad budową portu w osadzie rybackiej Gdyni.

Również podnieść należy, iż zrozumienie spraw morskich w ówczesnej opinji społeczeństwa było znikome. A jednak praca Polski nad morzem — to kwestja wolności ekonomiczno-gospodarczej, a zatem w konsekwencji — wolności i niezawisłości politycznej.

Wychodząc z powyższego założenia — od jedenastu już lat działa i pracuje Liga Morska i Rzeczna, propagując ideę polskiego morza i koncentrując uwagę szerszego ogółu na zagadnieniach morskich, pomorskich oraz dróg wodnych śródlądowych, a ostatnio także kolonialnych.

Liga Morska i Rzeczna (L. M. i R.) jest to organizacja społeczna, bezpartyjna, zrzeszająca pod swą banderą tych wszystkich, którzy ujawniają praktycznie (a nie tylko w słowie) zrozumienie

znaczenia morza i wolnego doń dostępu dla naszej Ojczyzny. W swym organie — miesięczniku „Morze” — porusza Liga wszystkie aktualne zagadnienia, dotyczące naszej polityki morskiej. [Pod wpływem prac Ligi oraz niewielkiej liczby zapaleńców, niezrzeszonych w ramach organizacji, daje się zauważyć przełom w opinji społeczeństwa polskiego. Apatja i niewiara we własne siły — mijają. Życie wysuwa coraz to nowe potrzeby i zagadnienia, które znajdują żywe zainteresowanie i zrozumienie, zarówno w sferach rządowych, jak również i w szerszych masach. W ciągu paru ostatnich lat posunęły się intensywnie naprzód i zostały zrealizowane następujące doniosłe sprawy: należyte zagospodarowanie wybrzeża, budowa portu w Gdyni, stworzenie początków naszej floty handlowej oraz umiejętne wykorzystanie pod względem gospodarczym naszego dostępu do morza. Ponadto pod wpływem akcji Ligi rozwinął się znacznie w kraju sport żeglarski, którego znaczenie wychowawcze nie było dotąd doceniane.]

Jednem słowem, święcąc ostatnio w dniu 10 lutego r.b. dziesiątą rocznicę objęcia morza w posia-

danie, stwierdzić mogliśmy wielkie postępy w pracy Polski nad morzem i utrwaleniem ekonomicznych podstaw jej egzystencji. Nie wszystko jednak jeszcze zostało zrobione. Układ polityczny świata i nurtujące w nim prądy stawiają przed Polską cały szereg spraw niezmiernie wprost wagi, które, niestety, nie były dotychczas należycie traktowane; stan ten wymaga rozstrzygnięcia i w najbliższej już przyszłości winien ulec zmianie.

Najważniejszą wśród całej powodzi spraw, oczekujących pozytywnego załatwienia — jest sprawa rozbudowy naszej floty wojennej. Wyraz temu dała rezolucja, powzięta w dniu 22-go września 1929 r. na Walnym Zjeździe Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu.

Obecnie czas już najwyższy przystąpić do ustalenia i opracowania naszego programu morskiego. Ciała ustawodawcze wydają się być już dostatecznie przygotowane do uchwalenia ustawy o rozbudowie polskiej floty wojennej. Nie możemy stale ociągać się i zwlekać z realiza-

cją obrony morskiej Pomorza, a tem samem i całej Rzeczypospolitej, tembardziej, że sąsiedzi nasi nie zasypiają tej sprawy u siebie. Niemcy przystępują już w tym roku do budowy pancernika „B” („Ersatz Lothringen”), oraz przewidują podjęcie budowy pancernika „C” w roku przyszłym. Pamiętna jest wszystkim żywa dyskusja, która się wywiązała nad rozpoczętą przez Niemcy budową pancernika „A”. Minie jeszcze parę lat i dywizja tych najnowocześniejszych pancerników w asystencji 6 krążowników i 12 kontrtorpedowców powojennej budowy zaważyć będzie mogła już nie tylko na szalach polityki bałtyckiej, lecz także i niemieckiej „Forderungspolitik” (polityka żądań), która w pierwszej linii zwróci się na wschód — t. j. przeciw Polsce. To też na wysunięte hasło wojującego nacjonalizmu niemieckiego „Frontem ku wschodowi” winniśmy skupić wszystkie siły pod sztandarem „Frontem ku morzu”.

Rozwiązanie techniczne (ustalenie programu morskiego) i

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

budżetowe (uchwalenie ustawy o rozbudowie floty wojennej i odpowiednich kredytów), to jeszcze nie wszystko. Niemiecka propaganda rewizjonistyczna w odniesieniu do naszego Pomorza winna się spotkać z żywą reakcją całego polskiego społeczeństwa. Dobrze się też stało, że Instytut Bałtycki w Toruniu zorganizował specjalny kurs propagandowy o Pomorzu dla publicystów.

Z przeprowadzonych rozważań wynika w konkluzji, że polska polityka morska w chwili obecnej winna przede wszystkim zwrócić swą uwagę na zagadnienie obrony morskiej w sensie rozbudowy floty wojennej. W związku z niedawno obchodzoną uroczystością dziesiątą rocznicą odzyskania przez Ojczyznę naszą dostępu do morza — sprawa ta, nawet w opinii mało uświadomionego ogółu, powinna stać się aktualną. Od Rządu i Sejmu zaś — oczekujemy ustawy o rozbudowie floty wojennej.

B. KRZYWIEC.



K T O Z W Y C I Ę Ż Y ?

Fala nienawistnej niemieckiej propagandy przeciwko polskiemu Pomorzu i dostępowi Polski do morza przybiera coraz więcej na wyrazistości i sile w miarę, jak sojusznicy opuszczają Nadrenję. Atak koncentryczny na Polskę wszystkich ugrupowań społecznych i politycznych, kierowanych ręką nacjonalistów niemieckich, ma zwrócić cały front bojowy niemiecki na wschód, narazie też mają być wyzyskane „wszystkie możliwe środki pokojowe”, według niedawnego oświadczenia prezydenta Rzeszy Hindenburga.

Mamy zatem do czynienia z wyraźnie wypowiedzianą nam wojną przez Niemcy, która rozpoczęła się walką gospodarczą z Polską już w r. 1925, a stopniowo przeradza się w walkę dyplomatyczną o „utracone ziemie niemieckie na wschodzie”. Chodzi zatem Niemcom o nowy zabór ziemi polskiej — Pomorza, jako jedyne go dostępu Polski do Bałtyku.

Bezpośrednie wypowiedzenie wojny przez Niemców jest w obecnych warunkach niemożli-

we, gdyż spotkałoby się z odporem stanowczym naszej armji i rozpętałoby wojnę europejską na nowo. Niemcy, udający nie-szczęśliwych i pokrzywdzonych, chcą narazie drogą pokojową wzbudzić litość i pobłażliwość zagranicą dla swoich zamiarów i prowadzą silną agitację we Francji i Anglii, a wewnątrz kraju rozpętali wszystkie żywioły przeciwko istnieniu t. zw. korytarza polskiego.¹⁾

To, co Niemcy nazywają „korytarzem polskim”, czyli obecne województwo Pomorskie, jest zaledwie częścią dawnego Pomorza, wchodzącego w skład Państwa Polskiego za czasów pierwszych Piastów, a ciągnącego się od wododziału na zachód od rz. Odry, aż do granicy z dawnymi Prusami na wschód od rz. Wisły.

Polska do w. X była o tyle

¹⁾ Na zarzuty niemieckie wyczerpujące argumenty przytoczył p. Kazimierz Smogorzewski w książce p. t. „La Pologne, l'Allemagne et le „Corridor”, wydanej przez Gebethnera i Wolffa w Paryżu.

szczęśliwa, że wogóle na zachodzie z Niemcami nie graniczyła, lecz ze Słowianami nadłabskimi *Obotrytami*, zajmującymi ziemie od Rugji do Hamburga, *Weletami*, mieszkającymi od obecnego Berlina do Magdeburga i Serbo-Łużyczanami, zajmującymi ziemie na północ od Czech, od rz. Nissy i Bobra aż do rz. Fuldry na zachód od rz. Łaby. Obecne położenie Czech najlepiej wskazuje, że dalej na północ aż do morza Bałtyckiego miejsce wytopionych i zgermanizowanych Słowian zachodnich zajęli Niemcy. Ten podbój Słowian nadłabskich odbywał się przed w. X, w którego końcu falingi niemieckie dotarły do rz. Odry i starły się z hufcami Mieszka I. Istniejące już Państwo Polskie zahamowało pochód Niemców na wschód, pomagając w tej walce Słowian zachodnich do w. XII, do śmierci w r. 1138 króla Bolesława Krzywoustego, który władał całem Pomorzem z granicą Polski na zachodnim wybrzeżu rz. Odry.

Dopiero rozbięcie Polski na dzielnice ułatwiło Niemcom pod

bicie ostateczne Słowian zachodnich oraz opanowanie w w. XIII rz. Odry, linii obronnej Polski od zachodu.

Wiek XIII i XIV do bitwy pod Grunwaldem w 1410 r., a właściwie do pokoju Toruńskiego 1466 r. stał się, z przyczyny rozdarcia Polski na dzielnice, jednym wielkim pochodem triumfalnym niemieczyny na wschód.

Poszczególne polscy książęta, zajęci walkami wewnętrznymi, nie mogli zjednoczyć się, by położyć kres niestłuchanym rozbojom i zdzierstwom margrafów niemieckich i tej szarpaninie ziem polskich z zachodu i z północy.

Na zachodzie margrafowie nowej „marchji wschodniej

(Neumark)“ łupią i zajmują ujście rz. Odry, zagrabiając zachodnie Pomorze, a sprowadzony w r. 1225 przez księcia mazowieckiego zakon niemiecki Krzyżaków, zajmuje w r. 1308 resztę Pomorza z Gdańskiem, zagarnawszy poprzednio Ziemię Dobrzyńską, a następnie Prusy, położone na wschód od rz. Wisły.

W ten sposób fala niemiecka, idąca z zachodu i ze wschodu, odcięła nas w r. 1308 od morza, aż dopiero oręż polski w r. 1410 pod Grunwaldem zwrócił Polsce część Pomorza z Gdańskiem i Elblągiem.

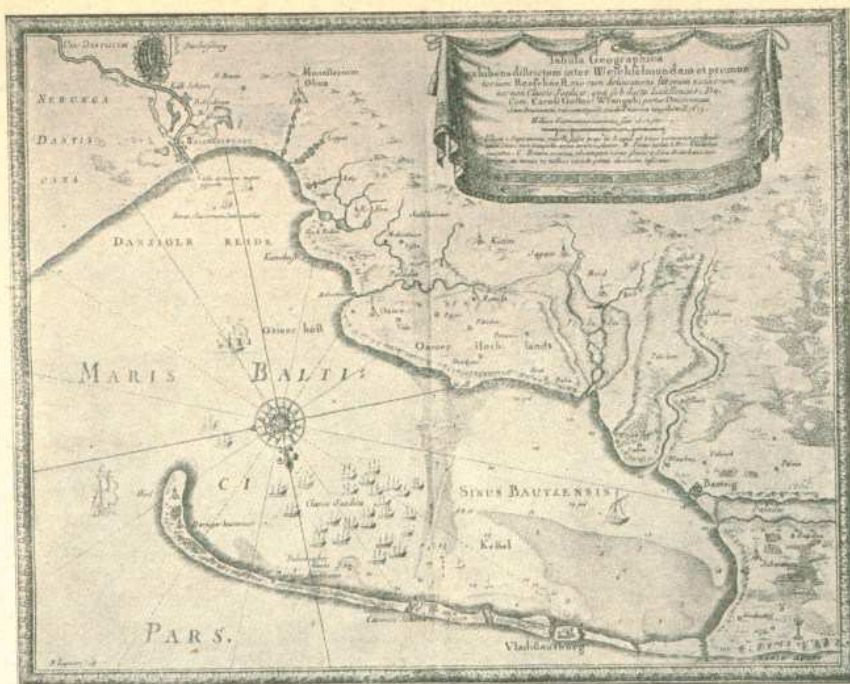
Polska za Jagiellonów włada wybrzeżem morskim, ciągnącym się od rz. *Slupi* aż do *Par-*

nawy w zatoce Fińskiej w Inflantach na długości przeszło 1000 km., posiadając aż 5 portów: *Gdańsk* i *Elbląg* na wybrzeżu polskim, *Królewiec* — pruskim, *Kłajpedę* — litewskim i *Rygę* — lotewskim, a w r. 1772 posiada jeszcze 786 km. wybrzeża morskiego od jez. *Żarnowieckiego* aż od *Rygi*. Jeżeli *Gdańsk* zajął pierwsze miejsce, to dlatego, że ówczesna komunikacja rzeczna, ogromnym systemem dopływów rz. *Wisły* niosła plody naturalne do jej ujścia, do *Gdańska*. Polska popełniła duży błąd, oddając cały swój handel zagraniczny w ręce obcego niemieckiego żywiołu, zamiast zorganizowania handlu morskiego i własnej flo-



Stara mapa Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego. Jak widać z niej granice morskie dawnej Rzeczypospolitej sięgały kiedyś aż po Narwę w zatoce Fińskiej.

(Ze zbiorów Ministerstwa Przemysłu i Handlu).



Mapa zatoki Gdańskiej i Puckiej z r. 1655.
(Ze zbiorów Min. Przem. i Handlu).

ty handlowej i wojennej. Zemiściło się to niebawem na Polsce w czasie wojen szwedzkich, gdyż Gdańsk zdradził Polskę, przyłączając się do wrogów, podobnie, jak lennik pruski w Królewcu.

Polska nie umocniła się na morzu, wobec czego przegrała wojny północne w w. XVII, a, tracąc marynarkę wojenną i wpływy handlowe na Bałtyku, popadła w niewolę pruską, rosyjską i austriacką w r. 1772.

Jedynie błędy przeszłości w nienależym wyzyskaniu dostępu do morza przyczyniły się do upadku niepodległości Polski w w. XVIII.

Z chwilą odzyskania z powrotem w r. 1920 zaledwie skrawka wybrzeża polskiego Bałtyku, przyznanego nam Traktatem Wersalskim, a liczącego 70 km. (bez Helu) bez Gdańska, pozostawionego w rękach żywiołu niemieckiego i wyodrębnionego politycznie w Wolne Miasto z dużym obszarem ziemi polskiej, zaczęły działać te same czynniki wrogie, jak przed Grunwaldem. Mianowicie Traktatem Wersalskim pozostawiono na polskim Pomorzu w rękach niemieckich części terytorjum Państwa Polskiego z r. 1772, a mianowicie powiaty Człuchów, Walcz i Złotów, z których Niemcy stworzyli wraz z częścią Po-

znańskiego, t. zw. „Grenzmark” czyli znów „marchję wschodnią”. Na terenie tym, szczególnie w Pile (tam urodził się Staszic!), ześrodkowana jest akcja polakożercza. Widocznie Niemcy uważają, że ziemie polskie

na zachód aż do Odry i cały Śląsk są już należycie zgermanizowane i nie muszą już być włączone w wiek XX do nowej marchji wschodniej, jakim jest „Grenzmark”.

Ziemie na wschód od rz. Wisły, które w r. 1772 wchodziły do składu Państwa Polskiego całkowicie lub na zasadzie lenna t. zw. Prusy Książęce, obecnie pod nazwą Prus Wschodnich, mają odegrać tę samą rolę ataku koncentrycznego z „Grenzmarkiem” na terytorjum województwa Pomorskiego.

Przed ostatecznym natarciem Niemcy rozpoczęli wzmożoną akcję „uciszania” żywiołu polskiego na terytorjach wymienionych, a należących do Niemiec. Bezwzględne tępienie żywiołu polskiego na Mazurach, Warmji i Powiślu, na prawym brzegu rz. Wisły, prześladowanie gospodarcze, zamykanie szkół i przemianowywanie nazw polskich miejscowości ma być pierwszym etapem tego zwycięstwa. Czy rzeczywiście Liga Narodów i państwa zachodnioeuropejskie są należycie informowane o tej nowej akcji zbrodniczej Niemców? Czy rzeczywiście opinia Polski jest zdecy-



Mapa Europy z roku 1745. Jeszcze wówczas Polska władała obszernym wybrzeżem morskim.

(Ze zbiorów Min. Przem. i Handlu).

dowanie informowana, że jedyny dostęp do morza jest w ten sposób systematycznie, zdobywany przez Niemców?

Należy wyżyć wszystkie siły i sprząć czynniki miarodajne celem obrony naszego stanu posiadania na drodze, wiodącej nas do morza. Przedewszystkiem podręczniki szkolne powinny obejmować dokładną hi-

storję Słowiańszczyzny zachodniej, dzieje Śląska, Pomorza i Prus, ażeby agitacja niemiecka nie miała dostępu do dusz młodocianych, zmuszonych wychowywać się na tych terytoriach w szkołach niemieckich. Odpowiednia akcja powinna zabezpieczyć nam szkoły mniejszościowe na terytorjum Powiśla, Warmji i Mazowsza oraz na za-

chód od obecnej linii politycznej, gdzie mieszkają Polacy. Należy bowiem zdać sobie sprawę, że tam jest Polska, gdzie mieszkają i władają ziemią Polacy. Wypowiedzianą nam przez Niemców wojnę przyjmujemy i z okazji 10-lecia objęcia z powrotem Pomorza przysięgamy, że zwyciężymy!

HENRYK BAGIŃSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NAUKOWA OBRONA POMORZA A INSTYTUT BAŁTYCKI

Pomimo, że od lat 10 władamy wybrzeżem morskiem i stopniowo wzmacniamy i rozbudowujemy nasz dostęp do morza, nie posiadamy dotąd poza Instytutem Bałtyckim żadnej placówki, która by miała za wyłączne zadanie pogłębienie naszych wiadomości o dostępie do morza, stworzenie naukowych podstaw polityki morskiej.

Cała nasza dotychczasowa praca na morzu, a więc projekty budowy portów, tworzenie żeglugi i linii okrętowych, praca informacyjna konsulatów, posunięcia gospodarcze w dziedzinie rozwoju handlu zagranicznego drogą morską, wytrwała obrona na terenie zagranicznym Ziemi Pomorskiej przeciw wrogim zakusom rewizji granic, wreszcie rugowanie zewsząd reszty śladów przemocy niemieckiej i zwycięski pochód polskiej pracy i polskiego ducha, wszystko to się odbywa samorzutnie, bez zgóry ustalonego planu, bez gruntownych studiów naukowych.

Ma się rozumieć, w życiu narodów i państw, podobnie jak w życiu organizmów, są odruchy zdrowe, celowe i skuteczne, podyktowane koniecznością chwili, instynktem samozachowawczym, lecz wszędzie, gdzie pozostaje skomplikowany splót interesów, gdzie raz postawiony krok może decydować o kierunku postępowania na długie lata, — tam program pracy winien opierać się na ścisłych kalkulacjach, stwierdzonych doświadczeniami faktach, ściśle ustalonych formach prawnych i winien uwzględniać dotychczasową linię rozwoju.

Inaczej bardzo prędko poszczególne poczynania, niedopasowane do siebie, zaczynają się krzyżować i pomimo dużych wy-

siłków wynik pracy będzie mierny. Tak jest np. dzisiaj z problemem rozbudowy własnego aparatu handlu zamorskiego. Dotyczy to nie tylko programu naszej ekspansji morskiej; w programie tym, rzecz jasna, działanie wysoce skomplikowanych instrumentów polityki gospodarczej, jak cła, taryfy, podatki, musi być dostosowane z całą precyzją nie tylko do stanu, sił i zdolności naszych portów, żeglugi, aparatu handlowego, ale też uwzględniać w



Dr. Józef Borowik,
Dyrektor Instytutu Bałtyckiego
w Toruniu.

sposób niezwykle czuły wszelkie pociągnięcia konkurencyjne, na terenach czasem nawet bardzo odległych. Czynniki miarodajne, aby tym zadaniom mogły sprostać, muszą posiadać stale nie tylko sumę informacji, ale też porównania, zestawienia obliczenia i krytyczne oświetlenie całości.

Tak samo w pracy politycznej musi posiadać dyplomacja i polityka ściśle, silnie ugruntowane, wzajemnie uzupełniające się argumenty z najbardziej rozległych dziedzin.

prahistorji, etnografji, antropologii, geografji — przykłady przeszłości, analogie dzisiejsze z innymi organizmami politycznymi. W ten sposób znowu konieczne są archiwa, biura historyczne, pracownie etnograficzne i t. p., któreby opracowywały materiały niezbędne dla polityka. Jeszcze bardziej potrzebuje ich a jeszcze mniej od polityka i administratora może się oddawać studjom i poszukiwaniom publicysta i dziennikarz, którego rola i obowiązek w informowaniu i pouczaniu społeczeństwa są przecież tak doniosłe. Nie znajdując przetrawionego i przygotowanego materiału, prasa stopniowo zniechęca się do zagadnienia, albo, powtarzając komunały, zniechęca opinię publiczną, co jest bodaj jeszcze gorsze.

Tego rodzaju pracę dokonywują zagranicą liczne Instytuty Naukowe, jak np. jeżeli chodzi o problemy gospodarcze — słynny „Institut f. Weltwirtschaft und Seeverkehr“ w Kilonji, będący niewyczerpanym źródłem informacji, kuźnią projektów gospodarczych i przedszkolem dla kierowników niemieckiej ekspansji morskiej. Również cały szereg instytutów naukowych funkcjonuje przy rozmaitych uniwersytetach i samodzielnie dla badania zagadnień narodowościowych, historii, kultury i t. p.

Nic dziwnego więc, że w Niemczech zarówno kierownicy życia gospodarczego, jak i politycy — a również i prasa, — wszyscy wspierani przez ciągły dopływ materiału informacyjnego i nowe koncepcje i pomysły, są w stanie wykazywać ciągłą aktywność i poruszać to samo zagadnienie potrzeby rewizji granic z coraz innego stanowiska i z coraz większą swadą.

To, co możemy przeciwstawić w tej dziedzinie, uporeczywym wysiłkom niemieckim, nie jest w żadnym stosunku ani do ważności sprawy, ani do siły napaści przeciwnika, ani do posiadanej możliwości obrony. Prawda, pozycja obronna sama przez się ułatwia zadanie, lecz nie należy lekceważyć faktów akumulowania niechęci względem zachodnich granic Polski, niechęci, opartej nie tylko na poczuciu przegranej wojny, ale też na zręcznym wpajaniu w społeczeństwo fałszywego przekonania, co do krzywdy, doznanej przez naród niemiecki pod względem kulturalnym i gospodarczym. Przejście ze strony polskiej kontrapropagandy do aktywności, opartej na popularyzowaniu poszukiwań naukowych i stwierdzeniu faktów historycznych, etnicznych i geograficznych, byłoby ze wszechmiar wskazane.

Zadaniem gromadzenia i opracowywania materiałów naukowych dla obrony Pomorza ma służyć Instytut Bałtycki w Toruniu.

Podstawowym zadaniem Instytutu jest praca naukowa w dziedzinie badania stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i in. na wybrzeżach bałtyckich pod kątem widzenia interesów polskich, związanych z morzem.

Pokróćce przedstawie, jaki jest dotychczasowy dorobek Instytutu. Odpowiednio do ustalonego przez statut zakresu pracy, należy na pierwszym miejscu wymienić księgozbiór Instytutu, obejmujący publikacje, poświęcone zagadnieniom bałtyckim, zarówno perijodyczne jak też nieperijodyczne. Dzięki wymianie z szeregiem instytucji w kraju i zagranicą, jak też ciągłemu wypełnianiu drogą kupna, ilość tomów w bibliotece Instytutu szybko wzrasta. Oprócz tego, Instytut prowadzi kartoteki wycinków z prasy polskiej oraz niemieckiej o sprawach bałtyckich. Otrzymując wszystkie poważniejsze pisma polskie i gromadząc wycinki, Instytut ma możliwość orjentowania się co do źródeł informowania społeczeństwa o tych sprawach. Do tej samej kategorii kompletowania źródeł informacyjnych, należy utrzymywanie stałej łączności z korespondentami Instytutu w kraju i zagranicą.

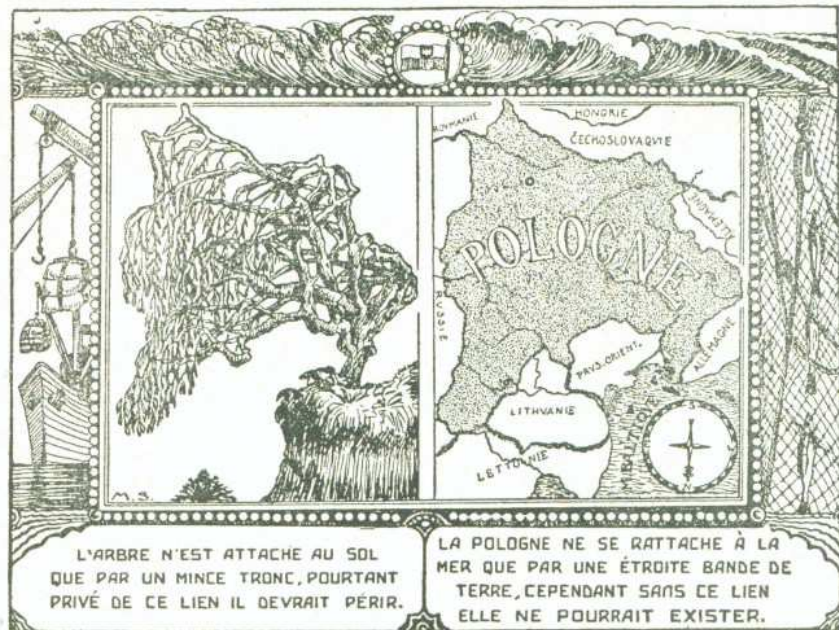
Właściwa praca naukowa jest dokonywana w ramach 2 dotychczas uruchomionych Wydziałów, — etnograficznego oraz polityki morskiej. Na czele każdego Wydziału stoi specjalista naukowy, będący najbliższym współpracownikiem Dyrektora. Dla utrzymania stałej styczności ze światem naukowym i nadania



Stary ratusz toruński, w którym odbywały się wykłady na Akademickim Kursie dla Dziennikarzy, zorganizowanym przez Instytut Bałtycki w Toruniu.

właściwego kierunku w ramach każdego Wydziału, funkcjonują komisje fachowe, powoływane przez Dyrektora na podstawie par. 52 Statutu. Do komisji tych należą wybitni znawcy przedmiotu — przeważnie profesorowie Szkół Akademickich, będący członkami - korespondentami Instytutu. Poza tym w ramach Dyrekcji powoływani są w charakterze sekretarzy odpowiednich Komisji, asystenci Dyrektora. W zakresie tych 2 Wydziałów, dokonano już sporo pracy i szereg rozpraw, posiadających pierwszorzędne znaczenie, został ogłoszony w druku. Szereg innych materiałów zostanie ogłoszony w miarę uzyskania funduszy (Kompletna Bibliografia, Studja nad Rokiem Obrzędowym i t. p.).

Na tych samych zasadach został też utworzony 3-ci Wydział Wydawniczy, który gromadzi, kompletuje i ogłasza prace i materiały zdobyte przez wymienione 2 Wydziały. Organem Instytutu jest „Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego”, wydawany w 2 serjach: „Dominium maris” i „Balticum”. Dotąd ukazały się w pierwszej serji 2 zeszyty: Monografia statystyczna, Wojc. Stopczyka p. t. „Handel Międzynarodowy na Bałtyku” i pra-



Propagandowa karta pocztowa, wydana nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ca zbiorowa p. t. „Obrona Pomorza“, zawierająca 12 wykładów gospodarczych, wygłoszonych na Kursie Akademickim o Pomorzu w Toruniu. W serii „Balticum“ ukazują się 4 tomy „Polskiego Pomorza“, kapitalnego dzieła, wyczerpująco traktującego wszystkie zagadnienia pomorskie. I-szy tom tego wydawnictwa, obejmujący zagadnienia geograficzne i etniczne, już się ukazał pół roku temu, obecnie już jest w druku i w najbliższym czasie ukaze się II tom, obejmujący Historję i Kulturę Pomorza. Tom III-ci, poświęcony życiu gospodarczemu, jest na razie w opracowaniu i ukaze się w końcu bieżącego roku.

W wydawnictwie „Polskiego Pomorza“ współpracuje 30 osób ze świata naukowego i gospodarczego.

Jeżeli chodzi o zadania dydaktyczne, traktuje je Instytut Bałtycki, jak każda placówka naukowa. — jako serwitut dosyć uciążliwy. Jedynie obserwując postępy propagandy niemieckiej i stojąc wobec potrzeby szerszego i głębszego uświadomienia społeczeństwa, co do zagadnień pomorskich, Instytut



Znak propagandowy Instytutu Bałtyckiego

Jedynie Instytut Bałtycki posiada organizację współpracowników i korespondentów, których mógł bez wielkiego trudu powołać do zbiorowego oświecenia podstawowych problemów obrony Pomorza. Chodziło nam o zdanie sobie sprawy z drogi rozwoju ekspansji morskiej, o wyjaśnienie walorów gospodarczych Pomorza i pogłębienie świadomości nierozzerwalnych węzłów krwi i kultury, łączących Pomorze z całą Polską. Powstały 3 cykle wykładów o Pomorzu: gospodarcze, kulturalne i prasowe, — które wygłoszono w czasie 7—11 stycznia na Ratuszu w Toruniu.

Tak się zarysowuje praca In-

z konieczności musiał przystąpić do organizacji już omówionego w tem wydawnictwie Akademickiego Kursu o Pomorzu dla dziennikarzy i publicystów. Okazało się bowiem, że je-

dy Instytut Bałtycki, jako placówka młoda, nie zdobył dotąd jeszcze zaufania ze strony czynników, opiekujących się nauką polską i, jak dotąd, Instytut nie korzysta z dwóch podstawowych źródeł pomocy: ani z kredytów Wydziału Nauki Ministerstwa Oświaty, ani z Funduszu Kultury Narodowej. Instytut jest skazany na przypadkowe zasilki ze źródeł politycznych i to niewątpliwie zagraża jego normalnemu rozwojowi. To też największą troską Instytutu jest uzyskanie stałej dotacji, zabezpieczającej normalne funkcjonowanie trzech dotychczasowych Wydziałów, oraz Biura Dyrekcji.

Instytut Bałtycki, jako placówka młoda, nie zdobył dotąd jeszcze zaufania ze strony czynników, opiekujących się nauką polską i, jak dotąd, Instytut nie korzysta z dwóch podstawowych źródeł pomocy: ani z kredytów Wydziału Nauki Ministerstwa Oświaty, ani z Funduszu Kultury Narodowej. Instytut jest skazany na przypadkowe zasilki ze źródeł politycznych i to niewątpliwie zagraża jego normalnemu rozwojowi. To też największą troską Instytutu jest uzyskanie stałej dotacji, zabezpieczającej normalne funkcjonowanie trzech dotychczasowych Wydziałów, oraz Biura Dyrekcji.

DR. JÓZEF BOROWIK.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



O SZKOLENIU PRZYSZŁYCH OFICERÓW MARYNARKI WOJENNEJ

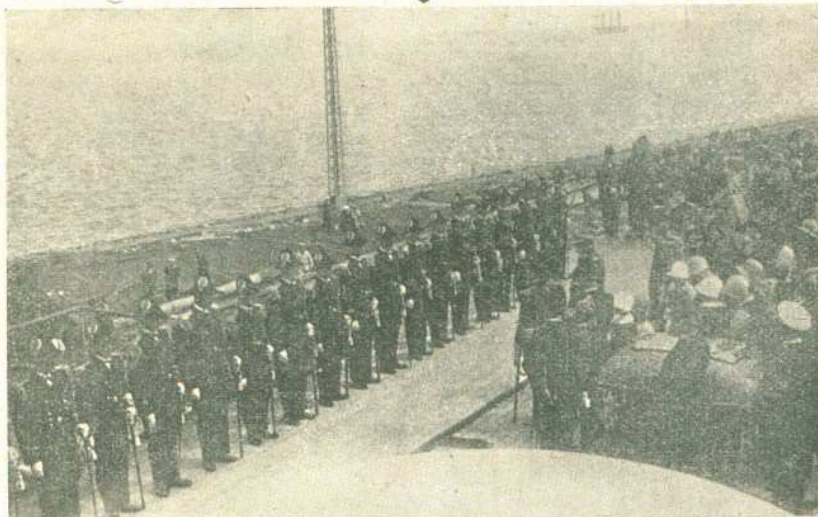
§ Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu

Mimo, że lwia część skromnego budżetu naszej marynarki wojennej idzie na inwestycje takie, jakich żadna inna marynarka nie potrzebuje, gdyż już je posiada, względnie odziedziczyła po zaborcach (n.p. Państwa nadbałtyckie), a więc na budowę portu i budynków na pustem do niedawna wybrzeżu — Marynarka nasza, mimo niewielkiej liczby i to, przestarzałych, drobnych okrętów — spełnia wielkie zadanie utrzymywania na wysokości wiedzy i wyrobienia personelu starszego, oraz tworzenia jego nowych zastępów, najsłuszniej starając się być przygotowaną do wielkiej roli, którą Marynarka wojenna w Polsce odegrać musi!

Trafne określenie, które padło niedawno w Sejmie, że Marynarka Wojennej właściwie nie posiadamy, będzie chyba ostatniem takim określeniem,

gdyż w roku bieżącym skład naszej floty zostanie zasilony

dwoma kontrtorpedowcami i trzema łodziami podwodnymi.



Promocja absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w r. 1929 na pokładzie O.R.P. „Bałtyk” w Gdyni.



Z podróży okrętu szkolnego O.R.P. „Iskra” do Finlandji w r. 1929. Podchorążowie polscy i fińscy na pokładzie „Iskry”.

których kilkuletnia budowa we Francji, dobiega końca.

Powtórę z okazji 10-lecia posiadania dostępu do morza, mniemać należy, że urealni się poruszana w Sejmie sprawa ustalenia i uchwalenia programu morskiego, tego nieodzownego warunku przystosowania doń organizacyjnego życia i rozwoju samej obecnej Marynarki. kwestji jej personelu, jak i przygotowania rzeczy najważniejszej, t. j. obrony naszego stanu posiadania na wybrzeżu i naszych wzrastających interesów morskich.

Żywiać te nadzieje, chcemy powrócić do poruszanej na początku kwestji szkolenia personelu w naszej Marynarce Wojennej i uzupełniania personelu oficerskiego, co ma być treścią niniejszego artykułu.

Stworzenie Marynarki w Polsce odrodzonej, tak marynarki wojennej jak i handlowej, było możliwe przez to, że z różnych stron i z różnych służb morskich powrócili Polacy cywilni i wojskowi — różni i co do wieku i co do stanowisk, które zajmowali u obcych.

Z głęboko przewidującego dekretu Naczelnika Państwa z listopada 1918 roku i z tych napływających wówczas Polaków zrealizowana została nieznana prawie wśród społeczeństwa myśl o powstaniu Polskiej Marynarki.

Co dotyczy Marynarki Wojennej, to napływ oficerów — obecnie z oddalenia lat przeszło

dziesięciu, można uważać za napływ jednorazowy, bez dalszych źródeł dopływu, wówczas gdy zjechali do kraju wszyscy ci, którzy przetrwali zdrowo i cało wielką wojnę (i przewrót w Rosji). Konieczne było kontynuowanie dopływu.

Już w r. 1921 uruchomione zostały t. zw. „Tymczasowe Kursy instruktorskie dla Oficerów Marynarki Wojennej”. W Toruniu dlatego, że był on przez pewien czas głównym centrum Marynarki Wojennej. Był tam port „Flotylli Wiślanej”, siedziba Kadry Marynarki Wojennej; z Torunia wyruszały na lądowy front bataljony morskie (1-y

Pułk Morski), po wojnie w Toruniu się demobilizowały.

Na kursy tymczasowe przyjmowano zgłaszających się oficerów Armji. Komendantem i organizatorem kursów został komandor ppor. Adam Mohuczy.

Kursy zostały przekształcone na „Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej”. Przyjmowano do niej zgłaszających się absolwentów Szkoły podchorążych piechoty i w drodze paru wyjątków młodych oficerów Armji.

Kurs trwał 2 lata.

Komendantami byli komandor Panasewicz i komandor Petelenz, potem komandor por. dypl., a później komandor, Frankowski.

W ostatnich latach Szkoła otrzymała nazwę „Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej” — przyjmuje się do niej wyłącznie absolwentów szkół średnich i kadeckich (maturzystów).

Dodano trzeci rok nauki. Szkoła rozwija się normalnie. Niejeden dawny jej uczeń jest w tej Szkole profesorem i wychowawcą.

Komendantem Szkoły jest od paru miesięcy kdr. por. Korytowski.

Nauka składa się z kilku okresów. I tak: wyszkolenia rekruckiego dla nowoprzyjętych kandydatów, którzy potem odbywają 2-miesięczne zaokręto-
wanie próbne na morzu. Następujące 3 kursy w Szkole trwają



O.R.P. „Wilja”, transportowiec Marynarki Wojennej, który przewozi materiał wojenny z zagranicy, służy również narazie, jako okręt szkolny (parowcy) dla podchorążych Marynarki Wojennej.

po 6 miesięcy i są przedzielone każdorazowo 6-miesięcznym pływaniem i nauką na okręcie szkolnym i okrętach floty.

Poczem następuje nominacja na podporucznika marynarki wojennej.

Wspomniany okręt szkolny jest żaglowcem 500-tonowym, nazywa się „Iskra”.

Z uczniami, którzy ukończyli pierwszy okres, odbywa on podróże zagraniczne do krajów Europy i dotychczas do Afryki. W roku bieżącym jest projektowana podróż przez ocean na wyspę Kubę i do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Z innymi kursami radzi się jak można — używa się dla nich transportowca marynarki wojennej ORP. „Wilja” oraz torpedowców i kanonierek. Na tych okrętach odbywają podchorążowie jazdy do państw, leżących nad Bałtykiem. ORP. „Wilja” była w ubiegłym roku na północy Norwegii. Zachodzi paląca konieczność posiadania przez Marynarkę Wojenną, prawdziwego parowego okrętu szkolnego. Najlepszy byłby oczywiście mniejszy krążownik, który oprócz roli szkolnej mógłby spełniać podczas pokoju rolę reprezentacyjną, będąc zresztą

gotowym do działania i podczas wojny.

Przygotowanie do zawodu oficera Marynarki Wojennej jest trudne. W Szkole jest wykładanych na wszystkich rocznikach razem 48 różnych przedmiotów. Uczyć trzeba się bardzo dużo, uczniowie o mniej, niż dobrych, zdolnościach i takiej pilności, nie są w stanie ukończenia Szkoły.

Bo też przygotowanie na oficera marynarki wojennej jest bardzo wszechstronne, muszące odpowiadać wymaganiom, aby z młodego maturzysty zrobić (przyjmując nieodzowne zdrowie i charakter gentlemana i obywatela): żołnierza, marynarza, żeglarza, nawigatora, sportowca, oficera - wychowawcę, technika i oficera marynarki, którego rola ma często wspólnotę z przedstawicielstwem zagranicznym.

Kandydatów wśród młodzieży, ubiegających się o przyjęcie do Szkoły, jest coraz więcej, tak jak coraz to więcej rośnie wśród społeczeństwa zamiłowanie do morza.

Niestety Marynarka Wojenna posiada liczbę miejsc niewielką, a to z tego powodu, że nieznamy jest stopień jej przyszłej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

rozbudowy. (Konieczność programu morskigo).

Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej znajduje się jeszcze w Toruniu. Powinna być naturalnie na wybrzeżu — ale nie może to nastąpić wpierw, aż zostaną zbudowane tam odpowiednie budynki na jej pomieszczenie.

Obecnie zakres Szkoły rozszerzył się znacznie poza ramy Szkoły podchorążych, gdyż jest ona zarazem Szkołą podchorążych rezerwy, szkoląc t. zw. szeregowych z cenzusem Marynarki Wojennej.

Następnie sporadycznie odbywają się w niej kursy przygotowawcze oficerskie dla oficerów, wyjeżdżających na studia do Francji, oraz kursy oficerskie t. zw. aplikacyjne.

Wspominając o kursach oficerskich, wypada nadmienić, że oficer marynarki poza osobistym oddawaniem się studjowaniu musi przechodzić jeszcze szereg różnorodnych kursów, zmierzających przedewszystkiem do jego specjalizacji w jednym z licznych działów i specjalności broni i służb, z których składa się każda Marynarka Wojenna, oraz zmierzających do doskonalenia się wiedzy.

KAROL KORYTOWSKI.



NA MARGINESIE KONFERENCJI MORSKIEJ W LONDYNIE

Wezwanie wiernych przez głowę Kościoła anglikańskiego do modłów za pomyślność konferencji morskiej, odbywającej się tym razem w Londynie, świadczy dobitnie o znaczeniu, jakie przywiązuje do tej sprawy Wielka Brytania.

Bezsprzecznie konferencja ma znaczenie doniosłe, znaczenie, wykraczające poza ramy zainteresowania tylko Anglii, lecz równie ważne dla wszystkich wielkich państw morskich, jak zresztą i dla całego świata, jako związana bezpośrednio z zagadnieniem ogólnej pacyfikacji.

Traktat Wersalski, zapowiadający zniknięcie wojny ludzkości wieczysty pokój, nie okazał się narzędziem wystarczającym. Zlikwidował on wprawdzie czteroletnią martyrologję narodów, nie zapobiegł jednak nowym zbrojeniom, niosącym w sobie zarodek nowych wojen.

Zawarte w ciągu pierwszego

dziesięciolecia od daty podpisania powszechnego traktatu pokojowego dodatkowe umowy, czy traktaty, mające na celu ugruntowanie pokoju, również nie przyniosły pełnej gwarancji.

W tych warunkach państwa powojenne widzą nadal jedyne zabezpieczenie tylko w forsownem zbrojeniu.

Sytuacja jednak gospodarcza państw powojennych, zarówno zwycięzców, jak i zwyciężonych, zbyt jest ciężka, by stałe wydawanie wielkich sum na budżety wojskowe nie było dla nich poprostu rujnujące. Ten też wzgląd zmusza rządy państw do stałych prób, by w drodze dobrowolnego porozumienia sprowdzić zbrojenia jedynie do granic koniecznych dla obrony danego kraju.

Zagadnienie więc rozbrojenia wysuwa się na czoło najważniejszych zagadnień świata. To

też na terenie Ligi Narodów nie schodzi ono z porządku dziennego.

Wieloletnie prace w różnych komisjach międzynarodowych wykazały, że punktem najtrudniejszym tego problemu jest rozbrojenie na morzu, które, mimo, iż najwybitniejsi mężowie stanu najwięcej poświęcają mu wysiłonej pracy, dotychczas nie dało się w większej mierze uzgodnić.

Jakież były w tej dziedzinie dotychczasowe usiłowania?

I jakie istotnie przyczyny stoją na przeszkodzie zrealizowaniu tych wysiłków?

Pierwsza konferencja morska w Waszyngtonie w r. 1921, dalej kolejne konferencje w Genewie i w Londynie w latach 1926 i 1927, wreszcie podróż premiera Anglii Mac Donalda, w drugiej połowie ubiegłego roku, do Waszyngtonu, — oto łańcuch wysiłków, uskuteczni-

nych w ciągu pierwszego dziesięciolecia nowej ery powojennej.

W łańcuchu tych zmuszonych, wiolelnich prac jedynie pierwsza konferencja Waszyngtońska dała względne wyniki. Powstrzymała bowiem bądź co bądź Amerykę od zrealizowania wypracowanego przez nią jeszcze w czasie Wielkiej Wojny programu morskiego, przewidującego budowę szeregu nowych pancerników o wyporności po 60.000 ton, ograniczając rozmiar nowych, mających się budować większych jednostek morskich do wyporności 35.000 ton.

Określając maksymalną wyporność tonażu dla wielkich okrętów, nie zdołała jednak konferencja Waszyngtońska ustalić norm dla ilości krążowników, posiadanych przez poszczególne państwa, ograniczając się jedynie i tu do określenia ich maksymalnej wyporności na 10 000 ton.

Uregulowania kwestyj innych, mniejszych jednostek morskich (torpedowce, łodzie podwodne), pozostawiono następnym konferencjom. Ale, jak już zaznaczyliśmy, kolejne te konferencje nie dały żadnego pozytywnego wyniku. A w międzyczasie państwa, korzystając z luki, jaką pozostawiła Konferencja Waszyngtońska, rzuciły się do budowy okrętów tego właśnie, mniejszego typu.

Wytworzyła się w ten sposób wcale paradoksalna sytuacja. Wysunięta bowiem na światło dzienne w imię wzniosłych hasel pacyfikacji świata konieczność rozbrojenia powoduje w istocie tylko wyścig dalszych zbrojeń.

Fakt ten w pierwszym rzędzie zaciążył niepomierne nad niepodzielną dotychczas władczynią mórz — Anglią.

Panowała ona dotąd wszechwładnie na drogach morskich świata, umiejac pojawiających się groźnych dla siebie rywali zawsze w porę usuwać z widowni. Tak postąpiła w ostatnim trzechsetleciu z Hiszpanją, Holandją, Francją.

Tuż przed Wielką Wojną Niemcy zdołały stworzyć potężną flotę — stały się więc z kolei w oczach Anglików groźnym ich rywalem. I ten punkt widzenia był może główną przy-

czyną, dla której Anglia przystąpiła do koalicji.

Wojna światowa zniszczyła morską potęgę Niemiec, lecz na arenę rywalizacji z Anglią występuje nowy, jeszcze potężniejszy czynnik — Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Do wojny Anglia nie brała ich jeszcze pod uwagę. Jednak wojna dała Stanom tak wielki impuls — przytem, wobec zaabsorbowania Anglii gdzieindziej, impuls ten mógł się rozwijać niczem niehamowany — że już zaraz po wojnie stanęła Anglia wobec ustalonej już nowej potęgi morskiej i dziś liczyć się musi z poważnym z tej strony niebezpieczeństwem, widząc w tym szybkim rozwoju powojennej floty Stanów Zjednoczonych, groźbę dla swego tradycyjnego hasła „*Britania rules on the waves*” (Brytania, władać wodami!).

Bezkonkurencyjne władcze wodami jest dla psychiki angielskiej kwestja bytu. Tak też zresztą jest w istocie. Anglia bowiem, jako mocarstwo kolonialne, musi stale mieć zapewnioną możność komunikowania się ze swymi kolonjami, one bowiem dostarczają jej żywności, tam czerpie ona niezbędne dla siebie surowce, tam wreszcie są rynki zbytu dla jej rozbudowanego przemysłu. I dlatego każda flota obcą, mogącą stanowić ewentualną przeszkodę w jej swobodnej, niczem nieskrępowanej komunikacji, starała się ona łamać i usuwać.

Dziś, nie mając możności, wobec własnego wyczerpania, a zbyt już wielkiej potęgi przeciwnika, usunąć z drogi siłą tę pojawiającą się przeszkodę, — jak to miała zwyczaj czynić dotychczas — decyduje się na szukanie jedynie już możliwej gwarancji dla swych żywotnych spraw, szukanie drogi porozumienia.

Wyjazd premiera Mac Donalda staje się więc pierwszym dowodem zrezygnowania Anglii z dotychczasowego pojmowania swego stanowiska na morzu. Świadczy to, że zrezygnowała ona z tezy niepodzielnego panowania nad morzami, uznając za możliwą dla dyskusji koncepcję równości floty wojennej angielskiej i amerykańskiej.

Jakiż w tej sprawie jest punkt

widzenia Stanów Zjednoczonych i jakże ustosunkują się one wobec dotychczasowej polityki angielskiej?

Widziały one, ze swej strony, we wszechwładnej flocie angielskiej niebezpieczeństwo, mogące godzić ewentualnie w rozwój ich handlu, zwłaszcza na wypadek wojny, w której same zostawałyby neutralne. Wychodząc z tego założenia, głosząc więc tezę, domagając się parytetu floty angielskiej i amerykańskiej, wolności mórz i Niemieszenia się do handlu państw neutralnych, a w związku z tem: zniesienia blokady, jako środka walki.

Nieustępliwość obu skuzynowanych, największych mocarstw świata sprawiała, że dotychczasowe usiłowania, zmierzające do zmniejszenia ciężarów na cele tak kosztownych zbrojeń morskich nie przyniosły, wyjąwszy pierwszą konferencję w Waszyngtonie, żadnych pozytywnych rezultatów. Przeciwnie, — każda zakończona niepowodzeniem konferencja potęgowała tylko namietności, wywołując wręcz wrogi nastrój w obu państwach.

I tak, po nieudanej konferencji w Genewie, w r. 1927, zwołanej z inicjatywy b. prezydenta Coolidge'a, Anglia stara się szachować St. Zjednoczone zbliżeniem z Francją, wywołując tem zdecydowanie wrogi względem siebie nastrój opinii amerykańskiej. Przejawy anglofobii stały się wtedy nie tylko odoobnionymi wypadkami. I doszło do tego, że nawet na publicznym odczytce pewnego admirała amerykańskiego wskazywano słuchaczom na możliwość bliskiej wojny z Anglią.

Dwie odmienne tezy: angielska „władanie na morzach” oraz teza amerykańska, propagująca „wolność mórz” ścierają się coraz natęczywiej.

Ameryka, stworzywszy pamiętną doktrynę Monroego, rozwija pod jej osłoną, w charakterystycznym dla siebie tempie wszelkie nowoczesne zdobycze techniczne, by, uprzemysłowić swój kraj, rozciągnąć poniekąd, pojęcie tej doktryny na drugą, południową część kontynentu amerykańskiego, i czerpać stąd potrzebne dla swego ogromnego przemysłu surowce.

oraz traktować go jako naturalny dla siebie rynek zbytu.

Zrealizowanie budowy kanału Panamskiego otwiera jej dogodną drogą na kontynent azjatycki. Znajduje tam ona szerokie pole dla swej ekspansji. W tym też kierunku idą nieustannie wysiłki jej zasadniczej polityki. To powoduje, że musi ona coraz częściej spotykać się z Anglią, jako tym mocarstwem, które na tych drogach czuło się dotąd wszechwładnym panem.

Świadoma swej siły, zwłaszcza po zgromadzeniu u siebie w wyniku Wielkiej Wojny, gros złota światowego — okazuje nieustępliwość w swych żądaniach od Anglii.

Z drugiej strony, Anglia, wykarmiona na dotychczasowej dumie wiekowego pierwszeństwa na morzach, nie mogła tak łatwo zdecydować się na podział tej roli, chociażby z pań-

stwem skuzynowanym. Stąd dotychczasowe niepowodzenia w sprawie rozbrojenia morskiego.

Zasadniczy przełom w tej sprawie znamionuje dopiero podróż Mac Donalda do Waszyngtonu.

Mac Donald, jako pierwszy socjalista angielski, musiał być więcej, niż którykolwiek z dotychczasowych kierowników rządu angielskiego świadom, jak pierwszorzędnym zagadnieniem staje się możliwie najszybsze rozwiązanie trwającego bez przerwy od zakończenia wielkiej wojny, bezrobocia, obejmującego przeciętnie ponad 1 milion ludzi.

Możliwość radykalniejszego rozwiązania tego zagadnienia widzi on w uzyskaniu ogólnej pacyfikacji i zdobycia przez to warunków pracy dla rzeszy bezrobotnych w Anglii.

Wreszcie sprawa dominjów (zwłaszcza Kanady), które Anglia dziś jeszcze kieruje,

lecz już, rzec można, nie rządzi, stała się niemniejszej wagi czynnikiem, zmuszającym Anglię do zniwelowania punktów spornych ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej.

Niepomny więc na odwieczne tradycje Anglii Mac Donald niezwłocznie po dojściu do władzy udaje się do Prezydenta Stanów Zjednoczonych — Hoovera, by mu zaofiarować ustępstwa Anglii i wyrazić daleko idącą chęć bliskiego współdziałania z Ameryką, najchętniej zawarcia z nią sojuszu.

Co kryje w swych skutkach podróż Mac Donalda, trudno narazie przewidzieć!

Niewątpliwie, konferencja morska, jeśli nie odkryje jeszcze całkowicie kart tej gry, to jednak pozwoli zorjentować się, w jakim stopniu przyjęta zostanie wyciągnięta przez Mac Donalda ręka.

JAN DERECKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Miedzy innymi budowami z zakresu okrętownictwa we Francji należy zanotować spuszczenie na wodę krążownika „Jeanne d'Arc” o wyporności 6600 ton, które odbyło się na stoczni Penhoët w dniu 14 lutego r. b. Jest to pierwszy krążownik, zamówiony przez francuską marynarkę wojenną po wielkiej wojnie światowej na stoczni prywatnej; wszystkie inne krążowniki, należące do programu morskiego, były powierzane stoczniom rządowym.

Krążownik „Jeanne d'Arc” (długość 160 m., szerokość 17,5 m.) jest przeznaczony specjalnie na okręt szkolny dla młodszych oficerów francuskiej marynarki wojennej w stopniu podporucznika. Pomieszczenia szkolne i kajuty oficerów-słuchaczy znajdują się w dwóch nadbudówkach nad pokładem głównym.

Mechanizmy krążownika składają się z dwóch grup turbin Parsonsa, dających moc 36.000 KM; każda z grup jest zaopatrzona w wał z przekładnią zębatą. Szybkość okrętu ma dochodzić do 25 węzłów. Pary dostarczają 4 kotły, pędzone mazutem systemu Penhoët.

Rzuci się w oczy, że stocznia Penhoët wykonywa obecnie bardzo duży program morski, albowiem, niezależnie od „Jeanne d'Arc”, jest wykańczany wielki statek pasażerski, motorowiec „Lafayette” o wyporności 25.000 ton, dla towarzystwa żeglownego Compagnie Générale Transatlantique; statek ten udaje się w swą pierwszą podróż z Hawru do Nowego Jorku w dniu 17 maja r. b. Następnie stocznia Penhoët wybudowała dla kompanii „Sud-Atlantique” statek pasażerski o wyporności 35.000 ton, który będzie kursował między Bordeaux a Ameryką Płd. Spuszczenie tego statku odbędzie się 14 kwietnia r. b. Wreszcie stocznia Pen-

hoët otrzymała zamówienie od Compagnie Générale Transatlantique na jeszcze jeden statek pasażerski typu „Lafayette”, lecz o trochę większych wymiarach, przeznaczony również na



Lódź podwodna „Wilko”, zbudowana dla polskiej marynarki wojennej przez stocznnię „Augustin Normand”.

linię Hawr — N. Jork. „Lafayette” ma 4 silniki Diesla, po jednym na każdym wale śrubowym; nowy zaś statek będzie posiadał 2 grupy turbin parowych, poruszających każdą swoją śrubę za pomocą zwykłej przekładni. Pa-

ry dostarczają kotły wysokiego ciśnienia systemu Penhoët.

Stocznia Penhoët urządziła nową pochylnię okrętową, której długość przewyższa 310 m.

Ciekawym wypadkiem jest również spuszczenie na wodę łodzi podwodnej „Wilko”, budowanej na stoczni „Augustin Normand” w Hawrze dla polskiej marynarki wojennej. Jednostka ta ma 75 m. długości, 5 m. szerokości i wyporność na powierzchni 980 ton. Tego samego typu łodzie podwodne „Rys” i „Zbik” zostały już zbudowane według planów stoczni „Augustin Normand” w zakładach okrętowych „Chantiers de Nantes des Ateliers et Chantiers de la Loire” i „Chantiers de Caen des Chantiers Navals Français”. Wszystkie trzy łodzie podwodne mają po 2 silniki Diesla (system Vickers-Normand); każdy silnik rozwija 980 KM i daje po 280 obrotów na minutę; silniki są 8-cylindrowe.

Próby z „Wilkiem” dały wyniki bardzo dobre; szybkość jego na powierzchni wynosi 14 węzłów, zawarowanych w umowie, a zasięg pływania 7000 mil morskich przy szybkości 10 węzłów.

Ostatnio udzieliła Izba Handlowa w Marsylii towarzystwu budowlanemu „Société Provençale de Constructions” zamówienie na statek pożarniczy z silnikami Diesla do napędu elektrycznego. Tego rodzaju napęd stanowi zupełną nowość. Statek pożarniczy, o którym mowa, jest przeznaczony do tłumienia pożarów na statkach w porcie marsylijskim. Ma być on nazwany „Alberte”; długość jego wynosi 37 m., ma on posiadać 2 silniki Sulzera o mocy po 550 KM każdy oraz urządzenie elektryczne do poruszania 2 śrub, wykonane przez firmę „Société Alsthom”.

OL. Q.

UWAGA: W części nakładu niniejszego numeru na str. 12, następnej, pomyłony został — z winy drukarni — porządek szpalt (pierwszą szpaltę przestawiono na miejsce trzeciej, trzecią zaś na miejsce pierwszej), za co najmocniej przepraszamy

WYDAWNICTWO.

PIERWSZA PRZYGODA STATKU „SZKOLNEGO „POMORZE“

(CIĄG DALSZY)

na fali, że każdej chwili grozi mu pęknięcie łańcucha kotwicznego, że szalupy ratunkowe z powodu olbrzymiej fali nie mogą ominąć skał les Etocs i podejść do statku od strony otwartego morza—p. prefekt Vatrin natychmiast przybył do Guillvinec, aby przekonać się naocznie o niebezpieczeństwie grożącym żaglowcowi i aby przedsięwziąć kroki dla uratowania załogi, a może i statku.

Skutki interwencji p. Vatrin były takie, że admirał Bertholet wysłał z Brestu na ratunek „Pomorza” wojenny holownik „Hippopotame”. Jednak dowódca „Hippopotame”, który miał rozkaz ratować ludzi, a nie statek, dowiedziawszy się, że załoga „Pomorza” została zabrana przez szalupę „Vice-Amiral Charles Duperré”, mimo, że był już blisko Penmarch, zawrócił niestety do Brestu.

Prefekt, zawiadomiony o zawróceniu „Hippopotama”, zażądał połączenia telefonicznego z Dowództwem Marynarki Wojennej w Breście. Połączenie nie było łatwe do uzyskania, gdyż długotrwały huragan zniszczył sieć telefoniczną w departamencie Finistère na przestrzeni wielu kilometrów.

Przybyły w międzyczasie Administrator Urzędu Marynarki p. Leseleuc protokuluje urzędowo nasze informacje o „Pomorzu” i zniknięciu holownika „Poolzee”.

P. Vatrin otrzymuje wreszcie połączenie z admirałem Bertholet. Admirałicja niestety odmawia udziału holownika „Hippopotama” w ratowaniu „Pomorza”. Statki wojenne nie mają prawa ratowania statków handlowych, są tylko do ratowania ludzi. Trzeba się zwrócić do T-wa ratunkowego, lub holownik holujący sam musi zwrócić się z prośbą o pomoc do Admirałicji. W przeciwnym razie wynika moc zawiłych formalności z odpowiedzialnością przy ewentualnych powstałych uszkodzeniach lub wypadkach i z ponoszeniem kosztów.

Coraz mniej więc nadziei, abyśmy zobaczyli nazajutrz „Pomorze” na swoim miejscu zakotwiczonym.

Komendant zastanawia się, co wobec takiej sytuacji przedsięwziąć. Jednocześnie radiostacja w Penmarch przekazuje telefonicznie do urzędu Marynarki w Guillvinec radjodepeszę z holownika „Poolzee”.

A więc, uważany przez nas za stracony „Poolzee” znalazł się jednak nareszcie. Kapitan holownika prosi komendanta o podanie dokładnej pozycji „Pomorza”.

W Urzędzie Marynarki znajduje się gdzieś zakurzona mapa okolic Brestu do Lorient, nieco dokładniejsza od naszej. Nasza prawa kotwica leży na 2,5 metrowej mieliźnie, przez którą statek przerzuciła fala. Wiemy to doskonale, bo kotwica przy oddawaniu zatrzymała się natychmiast, pociągając za sobą niewiele łańcucha; wynikało to pozatem z nabieżnika znaków ustawionych na skałach i z pelengu latarni morskiej. Gdy sondowaliśmy, stojąc już na kotwicy, 50 m. linki nie dawało dna. O dziesięć metrów za rufą sterczy potężna skała, która odkrywa się tylko w brózdzie

wytrzyma drugiego podobnego sztormu. I tak dokazał niemal cudu wytrzymałości.

„Pomorze”, mając o 10 m. za rufą skały les Etocs, może nie doczekać nawet dzisiejszego południa. A byłaby to wielka strata dla polskiej bandery i materialna i moralna. Trudno jednak, opuszczając statek, aby go ratować, aby nawiązać kontakt z jakimś towarzystwem holowniczym, lub z holownikiem bezpośrednio; może uda się uzyskać pomoc francuskich holowników wojennych z Brestu. Aby to wszystko zrobić, trzeba mieć łączność: radio, telegraf, lub telefon. My tymczasem na „Pomorzu” nie mieliśmy nic, nawet kodu sygnałowego ani lornetki.

Holendrzy są weseli, uśmiechnięci—piją wipo. Polacy siedzą chmurni i milczą. Francuzi pocieszają nas, jak mogą: „Zobaczcie, statek nie doczeka wieczoru. Za godzinę lub dwie zacznie dać jeszcze mocniej, niż wczoraj. Wasz łańcuch kotwiczny jest przeforsowany, pęknie napewno przy nowym sztormie”.

Omijamy groźne skały les Etocs od południa i wchodzimy w przejście, prowadzące do portu rybackiego Guillvinec. Fala tu jest już trochę mniejsza, nie zalewa szalupy. Motor pracuje doskonale i szybko zbliżamy się do portu.

Na molo tłumy ludzi. Całe Guillvinec wyległo, aby nas oglądać.

Wychodzimy z szalupy na kamienne schodki, na których wita nas p. Le Duff, jednocześnie prezes, sekretarz i skarbnik miejscowego komitetu T-wa Ratunkowego.

Komendant chce bezzwłocznie rozmówić się z jakąś urzędową osobą, aby jaknajprędzej przystąpić do akcji ratowania zakotwiczonych statków. Jednakże ani p. Le Duff, ani miejscowy mer, p. Kernoflen nie mogą pod tym względem służyć nam pomocą. Tymczasem administrator „l'Inscription Maritime”, p. Leseleuc, jest nieobecny. Mieszka o 4 km. od Guillvinec; telefonują do niego w naszej obecności.

Komendant ze mną udaje się na pocztę, aby wysłać odpowiednie depesze do Departamentu Morskiego w Warszawie i do Szkoły Morskiej. Załogę zostawiamy w oberży des Alliés, gdzie przygotowują dla wszystkich śniadanie.

Gdy uprzejma „panienka z okienka” na pocztę pracownicze oblicza należność za długie telegramy, zredagowane w niezrozumiałym dla niej języku, do holu pocztowego weszło paru gentlemanów. Pan Le Duff, który ich przyprowadził, przedstawił nas nawzajem. Byli to: prefekt departamentu Finistère Mr. Vatrin ze swym szefem gabinetu, panem Mariotti i redaktor dziennika „La Dépêche” z Brestu p. Tual.

Prefekt Finistère zrobił na nas nadzwyczaj miłe wrażenie. Szczególnie podobała się nam jego przedsiębiorczość i energia.

Dowiedzieliśmy się z raportu mera, że koło skał les Etocs od 48 godzin, zakotwiczony żaglowiec szarpie się

żaglowiec szkolny „Pomorze”, zakupiony we Francji przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu ze składek, zebranych wśród społeczeństwa pomorskiego, przebył — jak wiadomo — w ostatnich dniach ubiegłego roku groźną przygodę w czasie holowania go do stoczni w Danii. Zaskoczony przez burzę w pobliżu przylądka Penmarch u wejścia do kanału La Manche, zerwany z holu i porzucony przez holujący go holownik holenderski, statek został zniesiony na nadbrzeżne skały. Od rozbicia uchroniły go w ostatniej chwili rzucane w morze kotwice. Wobec zapowiedzi nowego sztormu i wobec ponaglenia ze strony załogi łodzi ratunkowej, której udało się po długich, bezskutecznych próbach podejść z wielkim wysiłkiem do zagrożonego rozbiciem „Pomorza”, komendant statku i jego załoga, dozorujący holowanie, zdecydowali się po spisaniu protokołu zejść z pokładu i udać się na ląd, aby stamtąd pokierować pracami, zmierzającymi do uratowania żaglowca. Na statku bowiem, który holowany był bez żagli i bez żadnych przyrządów nawigacyjnych, byli pozbawieni wszelkiej łączności ze światem.

W numerze styczniowym „Morza” drukowaliśmy pierwszą część wrażeń z przeżyć załogi „Pomorza”, których autorem jest kpt. Tadeusz Meissner. Obecnie możemy czytelnikom podać wrażeń tych ciąg dalszy.

REDAKCJA.

Wobec scharakteryzowanej w protokole, sytuacji „Pomorza”, komendant daje rozkaz, aby przygotować się do opuszczenia statku, zabierając ze sobą bagaż osobisty, co dozwolone jest przez prawo, a co zresztą zaznacza „patron”¹⁾ szalupy ratunkowej.

Załoga holenderska schodzi z „Pomorza” bezzwłocznie. Załoga polska spuszcza flagi sygnałowe i banderę, gasi światła, sprawdza działanie hamulców na łańcuchach, poczem również opuszcza statek. Ostatni schodzi z „Pomorza” komendant Maciejewicz, przekonawszy się osobiście, że nikt na statku nie został.

Szalupa ratunkowa „Vice-Amiral Charles Duperré” puszcza prowizoryczne cumy, zapuszcza jeden motor (drugi jest oddawna popsuty) i wybiera kotwicę.

Moment odbicia od „Pomorza” jest dla nas bardzo ciężki, jakbyśmy się rozstawiali ze starym najlepszym przyjacielem. Czy powrócimy jeszcze na pokład tego pięknego żaglowca, czy ocalimy go przy pomocy holowników dla polskiej marynarki, dla Szkoły Morskiej? Czy też, zanim zdążymy wezwać jakiś holownik, który zastąpi zaginiony „Poolzee”, wiatr zrobi swoje? Łańcuch kotwiczny nie

¹⁾ komendant.

5
fali. Miejsce to na mapie oznaczone jest półmetrową głębokością. Nieco za prawym trawersem „Pomorza” znajduje się druga skała, której wierzchołek zanurzony jest zaledwie na 1 metr pod spokojną powierzchnią morza, w czasie syzygijnego odpływu. I tę skałę widzieliśmy z pokładu „Pomorza” w każdej brzoździe fali, nawet podczas przypływu.

Bardzo dokładne mapy okolic Penmarch daje nam do przejrzania p. Emile Le Corre, z Guillvinec, właściciel hodowli langust i współwłaściciel fabryki konserw morskich. Zaobserwowane i sondowane głębokości na „Pomorzu” i pozycje naszego statku, zgadzają się jaknajdokładniej z mapą, wypożyczoną przez pana Le Corré. A więc „Pomorze” jest otoczone podwodnymi skałami z 3 stron: od zachodu, północy i wschodu. Holownik o większym zagłębieniu może podejść do naszego statku tylko od południa.

Po obiedzie szef załogi holenderskiej „Pomorza” otrzymuje od Administratora Urzędu Morskiego list, przysłany za pośrednictwem francuskiego kutra rybackiego z Kerity, przez kapitana holownika „Poolzee”. Kapitan donosi, że z powodu wzburzonego morza nie może podejść do zakotwiczonego statku, wobec czego musi czekać na pomyślniejsze warunki. Kapitan oczekuje całej załogi „Pomorza”, zarówno holenderskiej, jak polskiej, nazajutrz rano na pokładzie swego holownika, który będzie się trzymał w pobliżu Etocs.

Wieczorem za pośrednictwem radiostacji w Penmarch otrzymujemy nową wiadomość z „Poolzee”, którego kapitan donosi komendantowi Maciejewiczowi, iż na pomoc przybywa jeszcze jeden holownik tego samego 1-wa holenderskiego „Whitezee”. Kapitan spodziewa się przybycia nowego holownika w nocy. Komendant nadaje telefonogram do radiostacji w Penmarch z prośbą o transmitowanie go na „Poolzee”, zawiadamiając kapitana holownika, że wszyscy przybędziemy na pokład „Poolzee” nazajutrz około 9 rano.

Dzięki pośrednictwu pana Le Duff, wynajmujemy w Guillvinec kuter rybacki za 200 fr., który ma nas odstawić wraz z rzeczami na „Poolzee” w środę o 7 rano z mola w Guillvinec.

Wieczór Sylwestrowy spędzamy na obejrzeniu łodzi ratunkowej „Vice-Amiral Charles Duperré”, oraz na zwiedzaniu budynku i urzędzenia, służącego do spuszczenia łodzi na wodę, niezależnie od przypływu, lub odpływu. Następnie krótka pogawędka u państwa Le Duff, poczem idziemy podać dalszy ciąg raportów.

Nazajutrz, t. j. 1 stycznia wstajemy o godz. 6 rano. O 7 żegnani serdecznie przez uprzejmych gospodarzy odbijamy od mola. Fala na morzu dość duża, wiatr średniej siły. Jesteśmy wszyscy w dobrym nastroju. Jest zaledwie szaro, lecz przez skały les Etocs widać sylwetkę „Pomorza”, trzymającego się na swej kotwicy. Po wyminięciu skał, spostrzegamy na widnokręgu sylwetki dwóch niewielkich statków; to niezawodnie „Poolzee” i „Whitezee”. Skierowujemy się ku nim. Są oddalone o jakieś 3–4 mile od „Pomorza”.

Koło 8.30 podchodzimy do kołyszącego się silnie na boki „Poolzee”. Ka-

pitan holownika odsyła nas na „Whitezee”, tłumacząc, że tam jest dla nas miejsce. Z „Whitezee” wywieszają sztormtrap²⁾. Stary kapitan z olbrzymim megafonem przyzywa nas ruchem ręki. Jednakże podejście do rozkołysanego holownika na tak wielkiej fali nie jest wcale łatwe. Wkońcu sternikowi naszego kutra udaje się to uczynić. Pięciu holendrów przechodzi na holownik, jednakże w chwili, gdy szósty chwycił za linki sztormtrapu, holownik silniej przechylił się na prawo i występnym swym burty gruchocze nadburcie kutra. Rybacy puszczają linę dziobową i odchodzą od holownika, aby uchronić swój kuter od poważniejszych uszkodzeń, a nawet od rozbicia. Następne próby podejścia do holownika kończą się niepowodzeniem. Fala na otwartym oceanie jest zbyt wielka. Komendant proponuje kapitanowi jeszcze, aby zbliżył się nieco w kierunku „Pomorza”, gdzie nasze „przeziadanie” mogłoby się odbyć znacznie łatwiej, jednakże kapitan holownika odpowiada, że bez pilota, bliżej nie podejście. W tej samej chwili zbliża się do nas bezpokładowa motorowa łódź rybacka, która o wiele łatwiej i z pewnością może przybić do holownika, niż duży kuter. Rybacy z łodzi na propozycję naszego bretońskiego sternika zgadzają się pośredniczyć w naszym „transporcie” na pokład „Whitezee”. Przerzucamy nasze rzeczy na szalupę, naładowaną osłizgłymi koczami i rybami i przeskakujemy na nią sami. Szalupa bez trudu dogania oddalający się zwolna holownik. Lecz tu czeka nas przykra niespodzianka: kapitan zmienił widoczną pierwotną decyzję i nie tylko nie chce przyjąć nas na pokład, ale będącym już na „Whitezee”, Holendrom z „Pomorza” każe opuścić holownik. Nie rozumiemy nic a nic z postępowania kapitana. Porozumieć się z nim nie sposób. Dwóch Holendrów zlaży tymczasem na szalupę, na której niema już więcej miejsca. Pozostali 3 nie zabieramy i odbijamy od „Whitezee”, aby zażądać wyjaśnień od kapitana „Poolzee”, który sam zwywał nas poprzedniego dnia na swój holownik.

Obydwaj kapitanowie holowników wzbraniają się przyjęcia nawet załogi holenderskiej, która nb. zapisana jest nie na liście załogi „Pomorza”, a na liście „Poolzee”. Obydwaj też oświadczają, gdy komendant zapowiedział, że udaje się z całą załogą wprost na „Pomorze” i prosi holowniki o podejście bliżej, aby wziąć z nich hole za pośrednictwem francuskiej szalupy, łatwo manewrującej, że wobec braku pilota bliżej nie podejść. I na to znaleźliśmy radę, gdyż na szalupie rybackiej byli ludzie z Kerity doskonale znający skały les Etocs, i wszystkim przejąca między nimi. Jeden z nich, mający w okolicy opinję najlepszego miejscowego pilota, ofiarował się przejść na holownik i pilotować go aż do samej burty „Pomorza”. Kapitanowie holowników oświadczyli jednak, że morze jest wzburzone, że bliżej do skał nie podejść, że w tych warunkach żadnej akcji ratunkowej nie przedsięwzmy, i że z chwilą, gdy uznają, że można podejść do statku, zawiadomią nas o tem w Guillvinec

przez radiostację w Penmarch. Dalsza dyskusja byłaby bezowocna. Zresztą oba holowniki poczęły szybko oddalać się w kierunku zachodnim. Musieliśmy wracać. Byliśmy w tej chwili żli na Holendrów, jak chyba nigdy na żadną nację pod słońcem.

Po przybyciu na ląd komendant natychmiast poinformował administratora Urzędu Morskiego o tem, co zaszło. Nie można powiedzieć, aby p. Leseleuc de Kerouara był uradowany naszym powrotem. W Guillvinec nigdy nie miał dużo pracy. Piętnaście okrętów, a raczej okrętków na rok, z których zresztą żaden nie zmieniał załogi w Guillvinec, nie zgłaszało nigdy awarii, słowem nie przysparzało najmniejszej pracy panu administratorowi. A tu nagle jacyś Polacy, Holendrzy, rozbitekowie — Bóg wie co. I to jeszcze w Sylwestra i w Nowy Rok...

— Co pan wobec tego zamierza robić? — zwrócił się p. Leseleuc do komendanta.

— Chciałbym uzyskać rozmowę telefoniczną z Ambasadą polską w Paryżu.

Z ambasadą jednak trudno było się porozumieć po pierwsze dlatego, że sieć telefoniczna w całym departamencie Finistère była jeszcze mniej lub więcej uszkodzona, po drugie — zapewne z powodu święta Nowego Roku. W każdym razie p. Leseleuc po prawie 3 kwadransie trwającym „hallo - hallo! j'écoute”, zawiadomił nas, że w ambasadzie niema nikogo, ale że ambasador sam przybędzie niebawem do Guillvinec.

Wiadomość ta wydała się nam nieco nieprawdopodobna, a raczej przekraczająca. Sądziłyśmy, że przyjeździe jeden z konsulatów polskich w Paryżu, lub p. konsul Roman Winiarz z Havru.

Komendant znowu wysłał urzędową depezę, poczem udaliśmy się na pisanie raportów i zapisanie dziennika okrętowego. Do obiadu niewiele jednak udało nam się zrobić. Reportery i dziennikarze z aparatami fotograficznymi, „Watermanami” i notesami w ręku nie dawali nam wprost spokoju. Ci, którzy nie usłyszeli żadnych informacji, komponowali je na własną rękę, a obiektywy ich aparatów polowały na nas na każdej ulicy, w każdym zaułku, gdzie mogliśmy się pokazać. W wielu dziennikach francuskich pojawiły się nazajutrz artykuły o „Pomorzu”, niezbyt zgodne z prawdą, z poprzekręcaniami faktami i osobami.

Obiad zjedliśmy u p. Le Duff, którzy opowiadali nam, jak przed naszym uratowaniem całe Guillvinec było nami przejęte i zmartwione. „Wszyscy mówili, że jeśli sztorm nie ścichnie i łodziom ratunkowym nie uda się zabrać was przed Nowym Rokiem, Nowy Rok nie będzie dla Guillvinec świętem, a dniem przynębienia” — mówiła pani Le Duff, podając poobiednią kawę. W tej chwili ktoś zastukał sabotami w sieni: to p. administrator przyszedł nas zawiadomić, że „consul de Pologne est venu”³⁾. Przeprosiliśmy uprzejmych gospodarzy i pospieszyliśmy na spotkanie p. konsula Winiarza, gdyż oczywiście on to był w swej własnej osobie.

³⁾ Konsul polski przyjechał.

(d. c. n.).

TADEUSZ MEISSNER.

²⁾ sztormtrap — drabinka linowa.

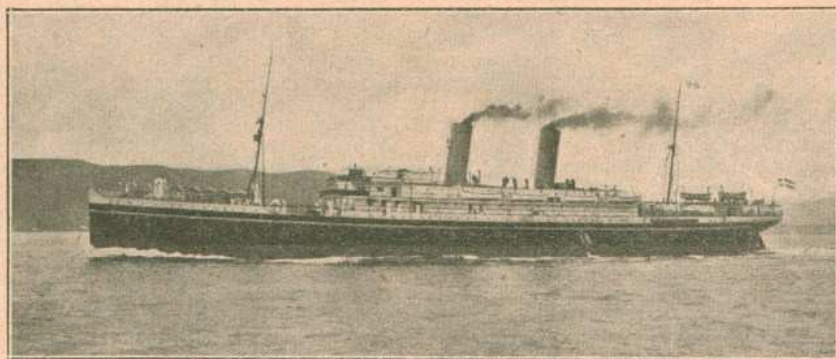
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PIERWSZA POLSKA LINJA TRANSOCEANICZNA

Jak pisaliśmy w poprzednim numerze „Morza”, między Rządem Polskim z jednej strony, a duńskim towarzystwem żeglugowym „Det Østasiatiska Kompagni” w Kopenhadze podpisana została umowa, na mocy której utworzone zostało mieszane polsko-duńskie towarzystwo okrętowe p.f. „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe, Linja Gdynia-Ameryka”. Kapitał zakładowy nowego towarzystwa wynosi 9.000.000 zł., z czego strona polska płaci 4.700.000 zł., czyli 52,2 proc., strona duńska zaś 4.300.000 zł., czyli 47,8 proc. Towarzystwo zorganizowane jest jako spółka akcyjna na podstawie prawa polskiego.

Nowe towarzystwo okrętowe przejęło od „Det Østasiatiska Kompagni” „Bałtycko - Amerykańską Linję Okrętową” razem ze wszystkimi jej urządzeniami oraz 3 statki transoceaniczne, należące do tej linii: „Polonia”, „Estonia” i „Lituania”. Pierwszy z tych statków ma wyporność 15.000 ton, dwa pozostałe zaś po 12.000 ton; razem tonaż nowego towarzystwa liczy 39.000 ton wyporności. Ogólna cena, za którą wykupiono linię z rąk duńskich, wynosi 18.000.000 zł. Z tego Rząd Polski płaci na poczet swego udziału w kapitale zakładowym spółki niezwłocznie po podpisaniu umowy 2.100.000 zł., po 4 tygodniach dalszy 1.000.000 zł., resztę zaś w sumie 1.600.000 zł. do dnia 1 kwietnia 1931 roku. Obie późniejsze raty są oprocentowane w stosunku 7 proc. rocznie. Kwotę 4.300.000 zł., przypadającą na udział „Det Østasiatiska Kompagni”, otrzymują Duńczycy w akcjach nowotworzonej spółki.



S/s „Polonia”.
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Reszta ceny kupna — 9.000.000 zł. — zapisana jest na korzyść sprzedawcy, t. j. „Det Østasiatiska Kompagni” na hipotekach nabytych statków. Sumę tę ma spłacić „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” samo z własnych zysków w okresie 10 lat. Jak więc z tego wynika — Rząd Polski na zorganizowanie tego wielkiego przedsięwzięcia wydaje zaledwie 4.700.000 zł.

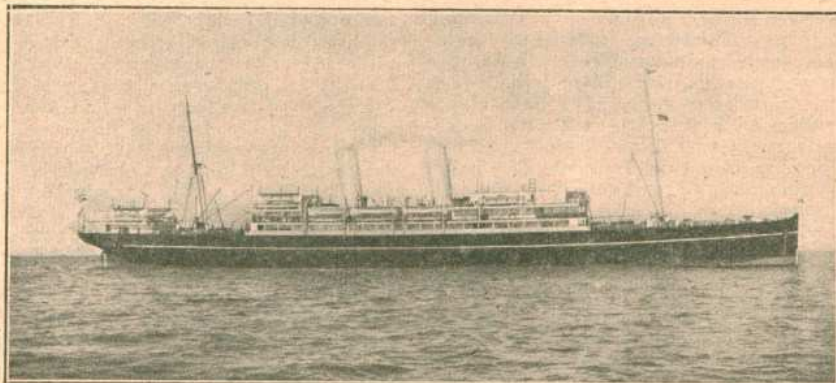
Po upływie lat 10 Rząd Polski ma prawo wykupu pakietu akcji, znajdujących się w ręku Duńczyków. Według zawartej umowy prezes Rady i dyrektor naczelny Towarzystwa muszą być Polakami. Załogi statków mają być całkowicie spolszczone w ciągu jednego roku. Siedzibą nowego Towarzystwa Okrętowego jest Gdynia. Statki jego będą utrzymywały regularną, pośpieszną, bezpośrednią (bez przesiadania) komunikację pasażersko-towarową między Gdynią a Halifaxem (Kanada) i New Yorkiem (Stany Zjednoczone).

W najbliższym czasie statki nowego towarzystwa przechodzą

pod banderę polską, przyczem otrzymują następujące nazwy: „Polonia” (bez zmiany), „Pulański” (ex-„Estonia”) i „Kościuszko” (ex „Lituania”).

Utworzenie tej wielkiej linii transoceanicznej ma kolosalne znaczenie. Z jednej strony bowiem wyprowadza młodą polską żeglugę handlową na wielkie szlaki komunikacyjne świata, z drugiej zaś jest pierwszym krokiem ku zerwaniu z obojętnością wobec źródeł dochodu, na których gruntuwały swą potęgę obce przedsiębiorstwa żeglugowe, w pierwszym rzędzie niemieckie. Polska ma jeden z największych w Europie kontyngentów emigrantów do przewozu przez ocean. Dotychczas przewozem tym zajmowały się tylko cudzoziemskie linie okrętowe, przyczem przewoźne za przewóz emigrantów szło całkowicie do ich kieszeni. Nie są zaś to bynajmniej sumy błahie. Jeżeli zważymy, że w ostatnim roku wyjechało z Polski za ocean przeszło 60.000 emigrantów, to przewoźne, zainkasowane za ich przewóz przez obce przedsiębiorstwa okrętowe, wyniosły sumę wcale niebatelną, bo zgórą 6.000.000 dolarów. I to tylko opłaty za przewóz emigrantów, a do tego dochodzą przecież kwoty pobrane za przewoźne od reemigrantów, wracających do Polski!

Tak więc dzięki powstaniu nowej linii okrętowej, niejeden milion złotych corocznie, który przedtem ginał niepowrotnie w kasach obcych przedsiębiorstw, pozostanie w kraju. Ponieważ zaś — jak uczą nas przykłady — na należycie postawionej eksploatacji transoceanicznych linii emigranckich gruntuwały swą przyszłość przodujące dziś na

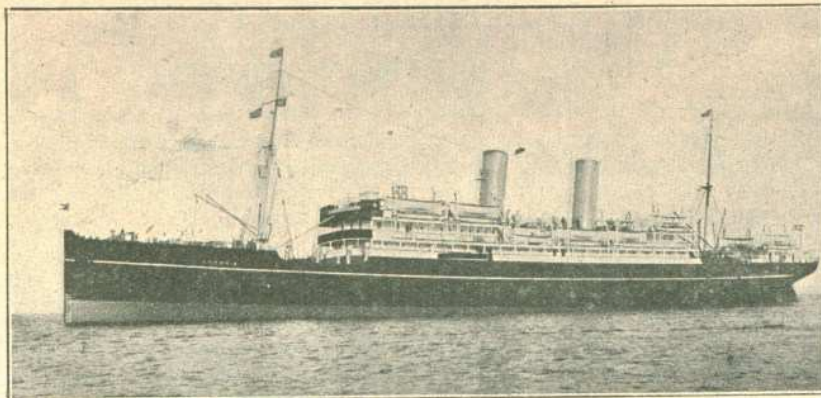


S/s „Kościuszko” (ex - Lituania).

świecie linie okrętowe, przeto niewątpliwie i w tym wypadku powstanie nowej linii okrętowej przyczyni się do dalszego rozwoju naszej marynarki handlowej.

Poza tem nie trzeba zapominać, że nowa polska linja okrętowa ma także wielkie znaczenie dla handlu zagranicznego. Stany Zjednoczone Ameryki są dzisiaj jednym z największych rynków świata i jednym z najpotężniejszych konsumentów. Z drugiej strony są one eksporterem całego szeregu gotowych, bezkonkurencyjnych wyrobów (np. samochody). Nowa linja sprzyja nawiązaniu bezpośrednich ścisłych stosunków handlowych między Polską a kontynentem Nowego Świata.

Zorganizowanie tej linji trans-



S/s „Pułaski” (ex - Estonia).

oceanicznej jest jednak tylko jednym z etapów rozbudowy polskiej marynarki handlowej. Za nią muszą pójść linie następne.

Polska bandera musi być reprezentowana na wszystkich szlakach morskich.

HENRYK TETZLAFF.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ŻEGLUGA W RUMUNJI

Nasz sprzymierzeniec południowy, Rumunja, zaczął się ostatnimi czasy coraz bardziej interesować zagadnieniami morskimi. Obecnie, w związku z utworzeniem w Galacu, porcie morskim na Dunaju, wolnej strefy, rozpoczyna swą działalność rządowe towarzystwo żeglugowe, utrzymujące stałą i regularną komunikację między Galacem a Port-Saïdem. Na początku mają chodźć dwa parowce „Durostor” i „Constanta”. Przewiduje się zawiązanie do portów w Braile, Konstancy, Burgasie, Konstantynopolu, Atenach, Bejrucie, Haïffie i Jaffie.

O ile nowa linja okaże się korzystną, nastąpi powiększenie tonażu i rozszerzenie działalności aż do portów w Trypolisie.

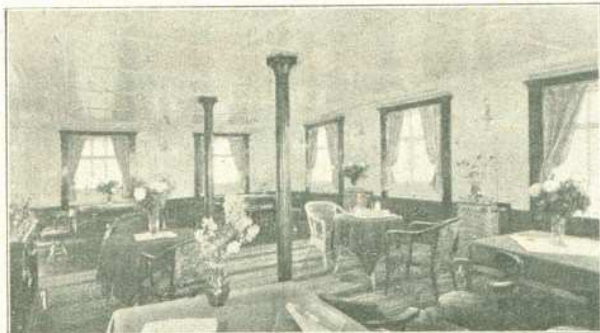
Linja wspomniana ma obsługiwać nie tylko wywóz rumuński, lecz również i ruch towarów z Europy Środkowej i Środkowo-Wschodniej na Bliski Wschód. Koła rumuńskie, sądząc ze wszelkich danych, przywiązują do tego ostatniego ruchu wielkie znaczenie. W tym celu na szlaku kolejowym Galac — Jassy — Czerniowce mają być uruchomione specjalne pośpieszne pociągi towarowe. Stawki przewozowe w tych pociągach będą takie same, jak w zwykłych pociągach towarowych.

Nie potrzeba dodawać, że uruchomienie nowej rumuńskiej linii żeglugowej na Bliski Wschód oraz ułatwienia kolejowe do Galacu są ważne dla naszego wywozu na rynki tamtejsze. Do chwili obecnej towar polski,

zwłaszcza drobnica, szedł w przeważającej większości wypadków na Hamburg, rzadziej na Triest. Przewóz przez Rumunję skraca drogę i eo ipso obniża koszt przewozu. Jednak, sam transport przez chociażby sprzymierzony i zaprzyjaźniony kraj, jakim jest Rumunja, nie rozstrzyga — oczywiście — kwestji. Właściwe rozwiązanie może dać tylko przewóz polskich towarów pod polską banderą, innemi słowy utworzenie stałej i regularnej linji między naszymi portami, w pierwszym rzędzie Gdynią, a Bliskim Wschodem.

W każdym razie linja rumuńska ułatwić nam może tymczasem dostawę naszych wyrobów na rynki wschodnie.

Inż. W. HUBERT.



Jeden z salonów na s/s „Pułaski”.

Z okazji 10-lecia odzyskania przez Polskę dostępu do Bałtyku
LIGA MORSKA I RZECZNA, OFRĘG ZACIEBIA WĘGLOWEGO
wydała książkę p. t.

„POD OJCZYSTĄ BANDERĄ”

PIERWSZY ZYGMUNTA TYSZLA

Książka objętości 160 str., bogato ilustrowana, umożliwia miłośnikom morza zapoznanie się z celokształtem spraw morskich Rzeczy i jednocześnie stanowi zwięzły materiał do opracowania całego szeregu odczytów z dziedziny morskiej. Książka ta jest niezbędna w każdej bibliotece domowej, publicznej i szkolnej. Cena 5 zł

Przy większych zamówieniach rabat.

Zamówienia przyjmuje Liga Morska i Rieczna, Katowice, ul. Plebiscytowa 1.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. INŻ. WŁADYSŁAW RUMMEL

Dnia 2 marca r. b. zakończył życie ś. p. inż. Władysław Rummel, jeden z zasłużonych w niepodległej Polsce pracowników morza, którego nazwisko nazawsze zostanie związane z powstaniem portu w Gdyni. Zmarły, wybitny fachowiec w dziedzinie budowy portów, znany i poważany dla swych zalet osobistych i rozległej wiedzy, po powrocie do niepodległej Ojczyzny mimo podeszłego wieku zakrzętnął się natychmiast koło praktycznego rozwiązania problemu budowy przez Polskę na przywróconem Jej wybrzeżu własnego portu morskiego. Z inicjatywy i staraniem ś. p. inż. Władysława Rummla, dzięki Jego rozległym i dobrym stosunkom zagranicą powstało Francusko-Polskie Konsorcjum Budowy Portu w Gdyni, które zapewniło przy realizacji tego jednego z największych poczyną gospodarczych odrodzonej Polski współudział kapitałów francuskich. Do ostatnich chwil swego życia Zmarły żywo interesował się postępami pracy Polski na morzu. Wszystkie dziedziny tej pracy były Mu jednakowo bliskie, wszystkim jednakowo troskliwą uwagę poświęcał.

Ś. p. inż. Władysław Rummel zmarł, przeżywszy lat. 76. Urodził się w majątku Hermanówka, województwa białostockiego. Szkołę średnią — naówczas 5 gimnazjum w Warszawie — ukończył w r. 1870 ze złotym medalem. Na wyższe studia zapisał się do Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, który ukończył w r. 1875. Po ukończeniu studjów brał udział w badaniach hydrograficznych Wisły, w roku 1878 zaś zaangażowany został do prac, przy budowie portu w Libawie. Odtąd całkowicie poświęcił się budowie portów handlowych, budując kolejno porty w Tallinnie, Rydze i Petersburgu, gdzie nawet, mimo że polskość swą zawsze podkreślał, pozostawał na stanowisku naczelnego inżyniera do r. 1921. Zalety Jego charakteru i głęboką wiedzę potrafili nawet ocenić bolszewicy, którzy nie tylko, że nie ruszyli Go z zajmowanego stanowiska, ale trzeba było jeszcze użyć wielkich wpływów, by mogła Mu rodzina wyjednać pozwolenie od władz sowieckich na powrót do Polski.

W czasie swej rozległej praktyki w budownictwie portowym ś. p. inż. Władysław Rummel spędził kilka lat na morzu Czarnem, gdzie kierował badaniami i studjami nad terenami portowymi od ujścia Dunaju aż do granicy rosyjsko-tureckiej. W czasie wielkiej wojny ś. p. inż. Wł. Rummel kie-

rował najpierw portami morza Białego i Oceanu Lodowatego, potem przystosował do potrzeb wojennych port w Trebizondzie, dalej pogłębił kanał pomiędzy zatokami Fińską a Ryską przez Monsund, dzięki czemu umożliwione zostało przeprowadzenie pancerników rosyjskich do zatoki Ryskiej, wreszcie kierował licznymi pracami mniejszego znaczenia. Przed samą wojną miał objąć kierownictwo prac przy regulacji koryta Dniepru i przygotował nawet szczegółowe plany tych prac. Podobno dziś według tych pro-



Ś. p. inż. Władysław Rummel.

jektów urzeczywistnia się regulacja Dniepru.

O poważaniu, jakim cieszył się ś. p. inż. Wł. Rummel w kołach fachowców zagranicą może świadczyć fakt, że na Międzynarodowym Kongresie Żeglugi w Petersburgu w r. 1908 został wybrany prezesem, na takim samym zaś kongresie w Filadelfji w r. 1912 był wybrany na wiceprezesa.

Ś. p. Zmarły posiadał szereg wysokich odznaczeń.

Wprawdzie nie danem Mu było najlepszych lat swej pracy ofiarować oczyszczonej marynarce handlowej, niemniej jednak, a może właśnie dlatego, resztę swych sił i życia poświęcił z całym natchnieniem pracy już w Wolnej Ojczyźnie.

Najlepszą nagrodą w Jego pracowitym żywocie była Mu w Jego oczach rosnąca i rozwijająca się Gdynia.

Cześć Jego pamięci!

WYSTAWA MORSKA w Tow. Zachęty Szt. Pięknych

Ruchliwa „Sekcja marynistyczna” przy P. Tow. Art. w salonach Zachęty świeżo wystąpiła z nową wystawą, zajmując dwie sale IV i VI.

Na całość tej interesującej ekspozycji złożyło się z górą siedemdziesiąt płócien trzydziestu czterech autorów.

Są to narodziny „marynistyki polskiej” — tego nowego dla nas, a tak pięknego działu sztuki i — tak aktualnego! Niedawno przecież obchodziliśmy dziesięciolecie dotarcia Polski do morza i na uroczystej Akademji w ratuszu rzucone było hasło tak żywotne: „Polacy na morze!” — bo dziś wszyscy rozumiemy, że morze dla nas, to są płuca — to głęboki oddech na świat szeroki!

Tem chętniej, więc witamy autorów wystawy, o których tu szczegółowiej pomówimy.

Znać coraz większy wysiłek twórczy u naszych marynistów, co z zadowoleniem stwierdzamy. Poruszane są dzieje dawnej marynarki polskiej — tematy, które dotąd dawał nam tylko prof. Włodzimierz Nałęcz. Widzimy więc Łyżwańskiego duży obraz „Jan z Kolna” — postać legendarna Polaka, co był przed Kolumbem w Ameryce północnej (Labradon). Dalej mamy obraz Bobińskiej — Paszkowskiej — „Port Gdański” z okrętem z czasów Jagiellonów. Z katalogu notujemy Tadeusza Piotrowskiego: „Okręty króla JGM-ci” — choć na wystawie obrazu nie znaleźliśmy.

Zwracają uwagę dalej duże płótna Włodzimierza Nałęcza, prezesa koła marynistów polskich, Nowiny — Przybylskiego, Bronisława Kowalewskiego, Okunia, Lipińskiego, Rolińskiego, Szwocha.

Zofja Stankiewiczówna, tak zasłużona graficzka, ma na wystawie oprócz trzech prac graficznych (akwaforty i akwatinty), odznaczających się wszystkimi zaletami, właściwymi jej talentowi i doskonałością techniki, do której nas przyzwyczaiła, trzy obrazy akwarelowe, przedstawiające piękne fragmenty naszego brzegu.

Niezwykłą nowością techniki i artystyzmem wykonania odznaczają się prace Wiesławy Jasińskiej, skromnie nazwane przez autorkę „aplikacjami”. Są to bardzo kunsztowne makaty — całe poematy przy bliższym rozpatrzeniu i choć należą technicznie do tak znanej „sztuki stosowanej” zupełnie słusznie figurują wśród dzieł „sztuki czystej” — bo artystyzm wykonania dorównują i mogą być zaliczone do pierwszorzędných dzieł sztuki.

Old Judge.

Roczniki „Morza”

za lata ubiegłe,
w płóciennnej oprawie.



Szczegóły w spisie wydawnictw
Inst. Wydawn. Ligi Morskiej i Rz.

KRONIKA

50 LAT PRACY NA MORZU.

Dnia 1 kwietnia r. b. obchodził pięćdziesięciolecie swojej pracy na morzu kapitan Karol Ryncki, kapitan statku „Wilno”, należącego do P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni.

Kapitan Ryncki pracuje w polskiej marynarce handlowej od pierwszych chwil jej powstania, a więc od lat 10.

Pierwsze kroki w pracy żeglarskiej stawiał jubilat w służbie włoskiej — jeszcze na żaglowcach. Później pływał na statkach rosyjskich. W niepodległej odczytnie zgłosił się jako jeden z pierwszych do pracy na morzu. Z początku pływał jako kapitan na statkach Tow. „Sarmacja”, z chwilą zaś powstania Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” przeszedł do tego przedsiębiorstwa. Przez dwa lata pływał jako kapitan pierwszego polskiego statku pasażerskiego „Gdynia”, wożąc licznych pasażerów na wycieczki turystyczne do krajów skandynawskich i bałtyckich. Wszyscy pasażerowie „Gdyni” z tych czasów zachowali niewatliwie w miłej pamięci jego charakterystyczną sylwetę. Z „Gdyni” kapitan Ryncki przeszedł na statek towarowy „Tczew”. Jako kapitan tego statku przeżył jubilat ciężką przygodę na Bałtyku w czasie zimy 1929 r. s/s „Tczew” bowiem zamarł razem z ładunkiem w lodach Bałtyku i stał tak na wieczy przez kilka tygodni. Kapitan Ryncki wraz z całą załogą wtrwał na statek do chwili puszczenia lodów, poczem, mając ciężko uszkodzony ster, potrafił doprowadzić statek bez obcej pomocy do portu przeznaczenia.

Ostatnio jubilat pływa na s/s „Wilno”, jako jego kapitan.

Z okazji tego jubileuszu odbyła się w Gdyni cicha, koleżeńska uroczystość. Mianowicie grono kapitanów i oficerów z innych statków zebrało się 1 kwietnia na s/s „Wilno”, gdzie jubilatowi wręczone zostały piękne upominki. Odpowiednie przemówienie wygłosił dyrektor „Żeglugi Polskiej” p. Julian Rummel, wręczając kapitanowi Rynckiemu również upominek od przedsiębiorstwa. Następnie w czasie skromnego przyjęcia wygłoszono szereg przemówień oraz odczytano liczne depesze z gratulacjami.

URUCHOMIENIE NOWEJ LINII TOWAROWEJ. — P. P. „Żegluga Polska” uruchomiła z dniem 1 kwietnia regularną linię towarową, mającą obsługiwać w ruchu towarów drobniczych porty Lihawe, Ryge, Tallin i Heilsingfors. Na linii tej pracują 2 parowce „Żeglugi Polskiej”, statek „Chorów” — 1350 ton i st. „Tczew” — 1020 ton, które odchodzą z Gdyni 1-go i 15-go każdego miesiąca. Wrazie potrzeby statki te zawijają również do Gdańska.

RUCH PORTOWY GDYNI W LUTYM. Z powodu łagodnej zimy zapotrzebo-

wanie na węgiel eksportowy obniżyło się, a w związku z tem dało się zauważyć zmniejszenie ruchu okrętowego i przeładunku towarowego w porównaniu z z. mies. styczniem.

Przybyło do portu 125 statków o pojemności 131.875 ton rej. netto, przywożąc 25.252 ton różnych ładunków, w czym 5.580 ton złomu żelaznego z Rouen, 4.000 t. fosforytów z Sousse i Oran (Afryka), 6.090 ton pirytów z Huelvy, 5.245 t. saletry z Menstad, 2.800 t. rudy żel. z Norrköping oraz 121 t. tytoniu, 97 t. trawy morskiej i 519 t. drobnicy. (W styczniu przybyło 173 st. o poj. 167.196 t. z ładunkiem 32.860,6 ton.)

Opuściło port w lutym 150 statków o pojemności 155.122 t. r. n., wywożąc 235.624 ton różnych ładunków, w czym 211.587 t. węgla eksportowego, 9.498 t. węgla statkowego, 11.015 t. cukru do Rotterdamu i Solby, 947 t. wyłoków buraczanych do Nowego Yorku, 190 ton maki ryżowej do Oslo, 165 t. maki pszennej do Londynu, 120 t. otrąb pszennych do Londynu i 102,5 t. drobnicy do Le Havre i New Yorku.

Obrót ogólny w mies. lutym wyniósł 258.876 t. towarów (w styczniu 313.946 t.), 3091 worków poczty amerykań. i 1.869 pasażerów.

DOM WYPOCZYNKOWY DLA KOLEJARZY W GDYNI. — Z inicjatywy ministra komunikacji, inż. Kühna, zarząd kasy emerytalnej dla robotników kolejowych w b. dzielnicy pruskiej, przeznaczył 1.800.000 zł. na budowę wielkiego domu wypoczynkowego dla robotników kolejowych i ich rodzin w Gdyni. Roboty rozpoczną się już w najbliższym czasie i w roku bieżącym mury budynku będą wyciągnięte pod dach. Dom posiadać będzie jedno i dwupokojowe mieszkania dla 100 rodzin.

Otwarcie nowoczesnie urządzonego domu wypoczynkowego przyczyni się niewątpliwie do podniesienia zdrowotności wśród rodzin robotniczych, które za minimalną opłatą spędzić będą mogły pewien czas nad morzem.

KLUB KAPITANÓW. — W dniu 19-go b. m. ukonstytuował się klub kapitanów marynarki handlowej z siedzibą w Gdyni. Wiceprezesem klubu jest komandor pilotów portu gdańskiego kpt. T. Ziolkowski, sekretarzem i skarbnikiem komendant s/s „Poznań” kpt. T. Szczygielski.

WIECZÓR ADRJATYKU JUGOSŁOWIAŃSKIEGO. — Stowarzyszenie Przyjaciół Jugosławji urządziło w dniu 12 marca r. b. w sali Kameralnej Filharmonji Warszawskiej wieczór, poświęcony Adrjatykowi Jugosłowiańskiemu przy szczelnie napełnionej sali. Wśród obecnych znajdowali się między innymi minister pełnomocny Jugosławji p. Branko Lazarewicz z małżonką i personelem poselstwa, minister pełnomocny Bułgarii p. V.

Robeff, przedstawiciel kolonii czechosłowackiej p. dr. B. Vydra, prezes Izby handlowej polsko-jugosłowiańskiej p. min. M. Szydłowski.

Wieczór zagaił prezes Stowarz. Przyjaciół Jugosławji prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, podnosząc znaczenie Adrjatyku jugosl., jako morza słowiańskiego i kończąc okrzykiem na cześć króla Jugosławji Aleksandra, który obecni gorąco powtórzyli. — Z kolei p. major Antoni Bogusławski odczytał referat księdza Wacława Kneblewskiego o „Pięknie Adrjatyku Jugosłowiańskiego”, poczem redaktor „Morza” p. Henryk Tetzlaff wygłosił odczyt p. t. „Bałtyk a Adrjatyk”. Prof. dr. Leon Kryński podniósł znaczenie lecznicze kąpieli w Adrjatyku i wspominał o mającym się odbyć w r. b. w Splicie zjeździe lekarzy słowiańskich. Na zakończenie przemówił minister pełnomocny Jugosławji p. B. Lazarewicz, w języku francuskim i serbsko-chorwackim, kończąc okrzykiem na cześć Polski. W części wokalnomo-muzycznej wzięli udział pp. Jadwiga Żaleska (fortepian), Antoni Bogusławski (deklamacja), Lewkowiczowa, Müllerowa i Czerny (śpiew) przy akompaniamencie pp. M. Wileckiej i Feliksa Szymanowskiego. Prezes Hilarowicz powitał serdecznie obecnego na sali prof. J. Benesica z Zagrzebia, świeżo mianowanego attaché dla spraw kulturalnych Poselstwa Jugosłowiańskiego w Warszawie. Uczestnikom wieczoru rozdano ilustrowane przewodniki po Jugosławji w języku polskim.

PRASA OBCA O DZIESIĘCIOLECIU MORZA POLSKIEGO. — Z racji ostatnich uroczystości morskich w Polsce, poświęconych 10-jej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, szereg pism zagranicznych, zarówno codziennych, jak i periodycznych, drukuje wzmianki, artykuły i notatki o polskim morzu. Między innymi artykuły takie i notatki drukują: „Hansa”, pisma morskie francuskie, angielskie, włoskie i inne. Z pism codziennych obcych warte są zanotowania głosy: „Courrier du Maroc”, wychodzący w Fezie, „Magyarország” w Budapeszcie i „Pester Lloyd”.

WYCIECZKA DO ANGLJI. — Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej Urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu, urządzi w dniu 6 czerwca 1930 dziesięciodniową propagandową wycieczkę morską do Londynu.

Koszt wycieczki wyniesie zł. 440 — od osoby.

W kwocie tej mieści się opłata za przejazd okrętem klasy II-cj, całkowite wyżywienie w czasie podróży i postoju w Londynie, przyczem uczestnicy wycieczki będą korzystali w czasie pobytu w Londynie z noclegu na okręcie, wreszcie koszty wspólnego paszportu i wizy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i RZ.

O SPRAWOZDANIA Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁÓW.

Poczynając od numeru następnego, „Morze” rozpocznie druk dłuższej pracy, ilustrującej wysiłki organizacyjne poszczególnych Oddziałów Ligi Morskiej i Rzeczej oraz ich udział w uroczystym obchodzie dziesięciolecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza, na podstawie nadesłanych do Zarządu Głównego sprawozdań z działalności Oddziałów. Zadaniem tej pracy będzie ujęcie w jeden całokształt wysiłków i prac Ligi Morskiej i Rzeczej w Polsce, rozproszonych na terenie całego Państwa. W ten sposób powstanie niejako dokument naszej pracy w okresie pierwszego dziesięciolecia władania przez Polskę odzyskanym dostępem do morza.

Ponieważ — jak dotąd — wiele Oddziałów jeszcze odpowiednich sprawozdań ze swej działalności nie nadesłało, przeto prosimy na tem miejscu o nadesłanie tych sprawozdań, najpóźniej w terminie do 1 maja r. b. Sprawozdania po tym terminie nadesłane w wymienionej pracy nie będą mogły być uwzględnione.

POSIEDZENIE RADY GŁÓWNEJ.

Dnia 5 kwietnia r. b. odbyło się w sali posiedzeń Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie posiedzenie

Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzeczej. Przewodniczył obradom w zastępstwie nieobecnego w Warszawie prezesa Rady Głównej, gen. dr. Romana Góreckiego, wiceprezes Rady dr. Antoni Rośiek z Katowic. Sekretarzował sekretarz Rady, p. Bohdan Pawłowicz.

Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej wygłosił prezes Zarządu, dr. Michał Wyrostek. Sprawozdanie to w odbitkach maszynowych zostało wręczone przed posiedzeniem przybyłym na nie członkom Rady. Do sprawozdania tego dołączony został bilans Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej za rok budżetowy 1929/30. Jest to swego rodzaju rekord, gdyż rok budżetowy w Lidze zamknięty został w dniu 31 marca r. b., a więc na 5 dni przed posiedzeniem Rady. Fakt ten świadczy o daleko posuniętem usprawnieniu buchalterji Zarządu Głównego Ligi.

Po krótkiej dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu, p. Wł. Oster, przewodniczący Komisji Statutowej Rady zreferował proponowane przez Komisję poprawki do obecnego statutu. Po referacie tym wywiązała się długotrwała dyskusja, w której zabierali głos pp.: dr. Michał Wyrostek — prezes Zarządu Głównego L. M. i R., min. Rybczyński (Warszawa), mjr. Leon Bułowski (Kraków), mjr. Henryk Gąsiorowski (Grudziądz), prok. Sieradzki (Sosnowiec), inż. Jakóbkiewicz (Czerwionka), p. Czarnowski (Wilno), p. Benedykt Krzywiec (Wilno), ppulk. Wężyk (Brześć n/Bugiem), inż. Musiał (Brześć n/Bugiem), p. Wojciech Stopczyk (Warszawa) i in.

Po dyskusji Rada jednomyślnie uchwaliła następujące wytyczne dla statutu, którego ostateczne zredagowanie powierzone zostało Komisji Statutowej: Liga Morska i Rieczna dzieli się przymusowo pod względem organizacyjnym

na okręgi terytorjalne, pokrywające się zasadniczo z podziałem administracyjnym Państwa (z granicami województw); w granicach okręgów terytorjalnych dopuszczalne jest tworzenie Oddziałów jednorodnych Ligi M. i R., to jest składających się z ludzi jednego i tego samego zawodu i t. p.

W wolnych wnioskach uchwalono m. in., że następne posiedzenie Rady Głównej odbędzie się najpóźniej do dnia 1 czerwca r. b.

NOWE ODDZIAŁY L. M. i R.

Zalegalizowane zostały ostatnio następujące Oddziały Ligi Morskiej i Rzeczej:

W Ozorkowie, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: dyr. St. Plachecki — prezes, Karol Nippe — wiceprezes, Andrzej Furmańczyk — sekretarz, Adela Fejdyssówna — skarbnik, Marja Kraszewska — gospodarz, Bolesław Gera — zast. sekretarza, Sekcja Sportowa — pp.: Karol Nippe — prezes, Mieczysław Pietrusiński — sekretarz, Czesław Grabowski — skarbnik.

W Ostromie Wilkp., do którego Zarządu zostali wybrani pp.: W. Mierzejewski — prezes, L. Pisula — sekretarz, M. Wróblewska — skarbnik.

W Sokolomiu Podlaskim, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: Stefan Strzelec — wicestarosta pow. Sokolowskiego, Wiktor Bokalski — dyr. Kasy Komunalnej, Mieczysław Cieśliński — prof. gimnazjum, Felicjan Kopydłowski — sekretarz Sejmiku, Feliks Wysowski — dr. medycyny; na zastępców: pp.: Wiktor Bieliński — sekretarz gm. Kowiesy, Władysław Okólski — adwokat, Jan Wyganowski — właściciel piekarni. Komisja Rewizyjna pp.: Jan Pędzich — fotograf, Mieczysław Paluch — insp. Samorządu Gminnego, Romuald Leśniewski — komendant powiatowy



Z uroczystości dziesięciolecia morza polskiego w Łodzi, zorganizowanej przez miejscowy Oddział L. M. i R. Podniesienie bandery na ratuszu łódzkim w dniu 9 lutego b. r.



Członkowie Zarządu Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Łodzi przy tablicy pamiątkowej, wmurowanej na ratuszu w dniu 10 lutego 1920 roku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Grupa uczestników balu, urządzanego w dniu 4 marca r. b. w sali Kasyna Urzędników Państwowych w Warszawie przez Oddział L. M. i R. Urzędników Min. Przem. i Handlu — z p. Ministrem, inż. E. Kwiatkowskim, pośrodku.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Pol. Państw.; na zastępcę p. Władysław Landecki — ref. wojsk. Starostwa, na kapelana zaproszono ks. Franciszka Polewko z Sokolowa

W Rybniku, do którego Zarządu zostali wybrani pp.: inż. architekt Malinowski — prezes, inż. Hardta dyr. kop. Roemer, Niedobczyce — wiceprezes, Feliks Lipiński, asesor Starostwa — sekretarz, inż. Jan Gawlikowski, dyr. Szk. Rolniczej — zast. sekretarza, naczelnik Urzędu Pocht. p. Dziuba — skarbnik.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Do Zarządu Oddziału w Małej Dąbrówce zostali wybrani pp.: Jan Chramiec — prezes, Ferdynand Staszek — wiceprezes, Wilhelm Grajcarek — sekretarz, Stefan Strużek — zast. sekretarza, Augustyn Bartel — skarbnik, Karol Niewiadomski — zast. skarbnika, członkowie pp.: Paweł Mycielski, Wincenty Szamsza. Komisja Rewizyjna pp.:

Paweł Staszek i Szewczyk Wilhelm, p. Piotr Marzec — kierownik Oddziału.

Do Zarządu Oddziału w Karczewie zostali wybrani pp.: Faustyn Frisz — przewodniczący, Jan Dziedzic — wiceprezes, Jan Jarosiński — sekretarz, Adolf Kozłowski — skarbnik. Komisja Rewizyjna pp.: dr. Ignacy Skurzyński, Lucjan Rozenbicki, Edward Żelazko.

Do Zarządu Oddziału w Ostrowcu zostali wybrani pp.: dyr. Szczepan Bratkowski — prezes, inż. Wacław Gierdziejewski — I wiceprezes, Adam Mrozowski — II wiceprezes, Marjan Chchliński — skarbnik, Stanisław Górny — sekretarz, Jakób Mendelak — gospodarz. Sekcja kolonjalna — p. inż. Mieczysław Radwan. Sekcja propagandowa — p. Zofja Michalowska, p. St. Romanowski, Sekcja biblioteczna — p. Bronisław Dymal, Sekcja dochodów niestających — p. Karol Kais, Sekcja sportowa — p. Henryk Koziański. Komisja Rewizyjna: p.

Władysław Weinberger — przewodniczący, członkowie pp.: Zdzisław Zablocki i Stanisław Maciaszek.

Do Zarządu Oddziału przy gimnazjum im. M. Konopnickiej w Zamościu zostali wybrani pp.: Olga Bailejówna — prezes, Halina Rojewska — wiceprezes, Marja Grabkowska — sekretarz, Genowefa Jasińska — wicesekretarz, Irena Stefaniakówna — skarbnik. Komisja Rewizyjna pp.: Urszula Jurkowska, Helena Sieminska, Danuta Wolikowska.

Do Zarządu Oddziału Pracowników Żeglugi Śródlądowej w Warszawie zostali wybrani pp.: inż. Bohdan Korsak — prezes, inż. Władysław Nieciengiewicz — wiceprezes, Józef Tomankiewicz — sekretarz, Roman Tyszek — skarbnik, członkowie pp.: inż. Jacek Witold Świściakowski, inż. Władysław Szczyt-Niemirów, Jan Pleszczyński, Tadeusz Maliszewski. Komisja Rewizyjna pp.: Henryk Szmidt, Brunon Luniak i Marek Zakrzewski.

Do Zarządu Oddziału w Bydgoszczy zostali wybrani pp.: radca Jan Tabeau — prezes, dr. Drwiga — I wiceprezes, Tyborski — II wiceprezes, kpt. Bielczyk — sekretarz, Siwekówna — zast. sekretarza, Borys — skarbnik, członkowie pp.: kpt. Jan Koc, d-rowsa Jaworowiczowa, Kunicki, Machnikowski, Mazurkiewicz.

Do Zarządu Oddziału w Niewiadomie Górnym zostali wybrani pp.: Józef Wawer — prezes, Franciszek Szafer — skarbnik, Jan Bombik — sekretarz.

LIKWIDACJA ODDZIAŁU.

Stosownie do uchwały Walnego Zebrania członków Oddziału halińskiego z dnia 7.11.1929 r. Zarząd Główny L. M. i R. postanowił uznać w Haliżu za nieistniejący.

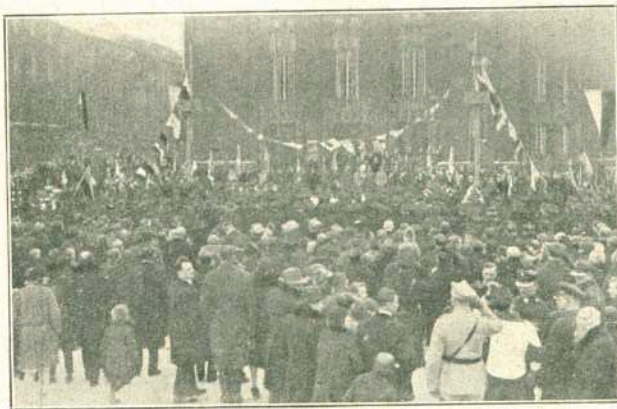
Wysła z druku broszurka propagandowa
pióra

Wacława Sieroszewskiego
pod tytułem

„UROK MORZA”

Wydawnictwo Ligi Morskiej
i Rzecznej w 10-tą rocznicę
odzyskania morza

CENA 1 ZŁOTY.



Obchód dziesięciolecia morza polskiego w Katowicach. Na lewo: Uroczysta chwila podniesienia bandery i gali na masztach, ustawionych na rynku w Katowicach. Na prawo: Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach, adw. Antoni Rostek, przemawia do zebranej na Rynku publiczności.

Fot. Z. Tyszel.



O AKTYWNA POLITYKĘ EMIGRACYJNĄ

Mimo wszystkich ujemnych stron emigracji, jak ogołacanie naszego kraju z sił młodych, zdrowych i energicznych, pogarszanie bilansu płatniczego przez wywóz pieniędzy, potrzebnych emigrantom na opłacenie kosztów przejazdu i przeżycie pierwszych tygodni pobytu na obczyźnie, osłabienie siły obronnej państwa itp. należy stwierdzić, że Polska jest i będzie jeszcze bardzo długo krajem emigracyjnym. Co roku gwałtowny, niespotykany gdzie indziej, przyrost naturalny, zmusza setki tysięcy naszych rodaków do wyjazdu na obczyznę. Przemysł i rolnictwo polskie absorbuje zaledwie część naszego przyrostu ludnościowego, dla reszty wyjazd jest jedyną ucieczką przed bezrobociem i nędzą. Nawet osuszanie błot pińskich i najbardziej radykalnie przeprowadzona reforma rolna nie zmienia tego stanu rzeczy.

Wychodząc z tych założeń, Państwo musi emigrację otoczyć opieką i nadać jej cechy akcji, zorganizowanej na przyszłość.

Polega to na:

- 1) wyszukiwaniu terenów odpowiednich do osiedlania się naszych emigrantów.
- 2) zawieraniu umów z państwami emigracyjnymi.
- 3) zorganizowaniu i kierowaniu emigracji do odpowiednich krajów i racjonalnej opiece nad re-emigrantami.
- 4) opiekowaniu się wychodźstwem w kraju emigracyjnym.
- 5) planowej rozbudowie kolonii polskich na obczyźnie: zespoleniu ich z macierzą węzłami ekonomicznymi, moralnymi, politycznymi i t. p.

Tylko realizacja powyższych celów może wynagrodzić naszemu narodowi choć w części te olbrzymie straty, jakie ponosi wskutek emigracji.

Klasycznym dla nas przykładem może być włoska polityka emigracyjna. Włosi, jak wiadomo, posiadają również dużą emigrację. Zorganizowali ją jednak doskonale i mogą nam za wzór służyć. Mają specjalne szkoły i kursy, przygotowujące ludzi, zamierzających emigrować do dalekich krajów. Inną szkołę przechodzi kandydat na wyjazd do Afryki, a inną kolonista: wyjeżdżający do Paragwaju. W czasie mej ekskursji po Paragwaju spotkałem na krawędzi El Gran Haco (wielkiego stepu) Włocha Manzoni, którego gospodarstwo uważano za wzorowe w całym Paragwaju. Manzoni jednak już przed wyjazdem swym do tego kraju wiedział, jakie rośliny będzie uprawiał, jakie bydło będzie hodował i jakie napotka trudności, gdyż skończył odpowiednią szkołę emigracyjną.

Na międzynarodowej konferencji emigracyjnej w Rio de Janeiro pierwsi Włosi wystąpili z żądaniem zabezpieczenia prawa do swobodnego rozwoju kulturalnego i narodowego mniejszościom narodowym, zamieszkującym kraje emigracyjne. Wychodzili oni z tego słusznego założenia, że kraj, sprowadzający do siebie emigrantów, bogaci się ich pracą, ma więc obowiązek do pewnej wdzięczności.

Włoska polityka emigracyjna winna się stać dla nas wzorem. Każdy Polak, wyjeżdżający za chlebem na obczyznę, powinien

wiedzieć: a) Jakie warunki etnograficzne, ekonomiczne i polityczne spotka w kraju, do którego chce wyjechać? b) Na co może liczyć na obczyźnie i jak powinien postępować, aby zdobyć sobie możliwą egzystencję? Do niedawna nasza polityka emigracyjna postępowała od wypadku do wypadku, nie posiadała jasnej planowej i konsekwentnej linii działania.

A tymczasem jest nieskończenie wiele do zdziałania. Trzeba wyszukać nowe odpowiednie tereny, zawrzeć umowy z krajami, nadającymi się dla naszych emigrantów, zorganizować akcję w najszerszym znaczeniu tego słowa. Dlatego też politykę emigracyjną winni prowadzić nie teoretycy, nie papierowi znawcy, lecz ludzie, którzy byli na emigracji, jedli chleb emigracyjny i z własnego doświadczenia znają jego gorzki smak.

W pracy tej rząd nasz nie może i nie powinien być odosobniony. Równoległe z jego akcją i, zębiając się o nią, winna postępować akcja organizacji społecznych.

Na czoło naszej obecnej polityki emigracyjnej musi się wysunąć sprawa uzyskania nowych terenów, nadających się dla naszego wychodźstwa.

Jak wiadomo te tereny, które przed wojną absorbowaly lwia część naszej emigracji, dzisiaj są dla nas prawie zupełnie zamknięte. Tak popularne dawniej Stany Zjednoczone dzisiaj puszczaają zaledwie kilka tysięcy emigrantów z Polski. Niemcy, które przed wojną wpuszczały pół miliona Polaków, puszczaają ich obecnie

tylko sto tysięcy. Trzeba szukać takich krajów na świecie, które są dogodne dla naszych emigrantów i gdzie rządy i społeczeństwa chętnie widzą emigrantów polskich.

Ponieważ emigracja polska jest bardzo duża, więc niema nawet mowy o tem, aby jeden kraj imigracyjny mógł ją w całości zaabsorbować. To też śmieszne jest mniemanie, jakoby np. dojście do skutku umowy o kolonizacji Montanji Peruwiańskiej rozstrzygało problem emigracyjny. Musimy znaleźć bardzo dużo i to różnorodnych terenów, dogodnych dla naszej kolonizacji. Musimy

myśleć nie tylko o tem, żeby ulokować na roli chłopów polskich, ale także i o tem, aby wyszukać warsztaty pracy dla tych, którzy chcą pracować w przemyśle czy też w zawodach wyzwolonych.

Poszukiwanie nowych terenów musi być stałe i planowe, tylko bowiem rozumna i planowa polityka emigracyjna może skierować na właściwe tory naszą ekspansję emigracyjną.

Na tem nie kończy się jednak rola naszych polityków, kierujących naszą polityką emigracyjną. Muszą oni starać się o nawiązanie i podtrzymanie ścisłego kontaktu między krajem a wychodź-

stwem; o wyzyskanie dla dobra Ojczyzny tego olbrzymiego sentymentu, jaki żywi do Macierzy nasze patriotyczne wychodźstwo. Starać się również powinni o wspomaganie tego wychodźstwa w tych momentach, kiedy ono tej pomocy potrzebuje.

Wykonanie programu tak szeroko zakreślonego wymaga nie tylko ścisłego współdziałania rządu z instytucjami społecznymi, ale przede wszystkim jasnej i konsekwentnej i zdecydowanej aktywnej polityki emigracyjnej.

Są pewne znaki, świadczące, iż Rząd taką politykę rozpoczął.

MIECZYSLAW FULARSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MADAGASKAR

Po zamieszczeniu w Nr. Nr. 4-5 i 6 naszego czasopisma z roku ubiegłego interesującego artykułu p. pułkownika de MARTONNE o Francuskiej Afryce Zachodniej, zwróciliśmy się do tego wybitnego oficera z prośbą o napisanie podobnych przeglądów i innych kolonii francuskich, w których miał sposobność przebywać.

P. pułk. de MARTONNE zgodził się przesłać nam poniższe uwagi o Madagaskarze, znanym mu gruntownie z kilkakrotnych w nim pobytów.

Spodziewamy się, że czytelnicy sami ocenią zalety tych, ożywionych stylem napisanych uwag, których tłumaczenia, równie jak i poprzedniego artykułu, dokonał p. kapitan A. Zarychta.

Redakcja.

W poniższych uwagach mam zamiar rozpatrzyć kolejno: 1) *Co to jest Madagaskar*; 2) *Dlaczego i w jaki sposób* Francuzi opanowali tę wyspę, w jakim stanie ją zastali i czego na niej dokonali. Na zakończenie mego studjum postaram się dać możliwie dokładny obraz tej kolonii w jej obecnym stanie.

I.

OPIS FIZYCZNY

Madagaskar, zwany jest często Wielką Wyspą od tytułu pierwszego opisu tej wyspy, dokonanego przez Francuza, Stefana de Flacourt, w roku 1661.

Jest to rzeczywiście olbrzymia wyspa, położona na oceanie Indyjskim na wschodnim pobrzeżu Afryki połudnowej, od której oddziela ją cieśnina morska o średniej szerokości 400 km., zwana kanałem Mozambickim.

Wyspa ta przedstawia masywny, mało pocięty blok, o mało urozmaiconej linii brzegowej.

Kształt Madagaskaru można porównać do lewej nogi, położonej napłask, szpic stopy stanowi na północy Przylądek d'Ambre, pięte na południu przylądek Św. Marji.

Wymiary są imponujące: długość z północy na południe pomiędzy temi dwoma przylądkami wynosi 1600 km. (a więc więcej, niż odległość z Paryża do Warszawy), a największa szerokość ze wschodu na zachód mierzy nieco mniej, niż 600 km. Powierzchnia w cyfrach okrągłych wynosi 600.000 km. kw. (a więc nieco więcej, niż Francja i Belgja razem, lub Polska i Prusy Wschodnie razem wzięte).

Zaludnienie jest względnie słabe: 3 i pół miliona, podług spisu z 1926 roku, w tem około 200.000 Francuzów, co daje średnią gęstość 5 do 6 mieszkańców na km. kwadr. Ludność ta jest jednak rozmieszczona bardzo nierównomiernie: więcej, niż połowa wyspy jest zaludniona b. słabo, podczas gdy około jedna czwarta powierzchni posiada gęstość zaludnienia przeszło 20.

PRZESZŁOŚĆ GEOLOGICZNA.

Nie zatrzymując się zbyt długo na historii tego kraju w odległych okresach geologicznych, ciekawą będzie rzeczą zapoznać się z hipotezami powstania Madagaskaru, gdyż hipotezy te, dotyczące przeszłości, wykazują uderzającą zgodność z poszczególnymi cechami fizycznymi dzisiejszymi.

Istnieje powszechne przypuszczenie, że Madagaskar nie tworzył jednego lądu z Afryką — jakby to można było sądzić — lecz stanowił niegdyś część wiel-

kiego, różnego od Afryki lądu, który rozciągał się aż po Indje. Geologowie nazywają ten zaginiony ląd Lemurją, od nazwy małych ssaków (lemurowatych), które go zamieszkiwały, a które odnajdujemy obecnie wyłącznie na Madagaskarze.

Na poparcie tej hipotezy należy zauważyć, że kanał Mozambicki, cieśnina, oddzielająca Madagaskar od Afryki, dochodzi do wielkiej głębokości, przekraczającej 3000 m. podczas gdy Ocean Indyjski pomiędzy Madagaskarem i Indjami posiada niezbyt wielką głębokość i jest usiany wielkimi progami, pokrytymi cienką stosunkowo warstwą wody. Niektóre z tych progów więcej wzniesione, służą za podstawę wynurzonym lądom, jak wyspy Amiranty, Sejszele i Maldiwy. Obniżenie lądu spowodowało zniknięcie przeważnej części Lemurji. Obniżeniu temu towarzyszyły potężne wybuchy wulkanów, których ślady wykazujemy w opisie masuwów górskich, położonych w środkowej części Madagaskaru.

Z drugiej strony stwierdzono wielkie podobieństwo flory i fauny Madagaskaru i położonej w pobliżu wyspy Malaise, a wreszcie — jak to zobaczymy nieco dalej — najważniejsze plemiona, zaludniające Madagaskar, nie należą do rasy murzyńskiej, lecz są spokrewnione z plemionami indomalajskimi.

OBSZARY NATURALNE.

Budowa fizyczna Madagaskaru jest prosta i łatwa do zrozumienia.

Część środkowa wyspy tworzy obszar wzniesiony, rozciągający się bez przerwy od północnego do południowego krańca wyspy, zwany *Plaskowyżem Środkowym*. Linja grzbietowa nie zajmuje jednakże ściśle osi Wielkiej Wyspy, lecz ciągnie się bliżej wschodniego wybrzeża, stąd kształt zboczy daleki jest od symetrii, podobnej do dachu domu: zbocza wschodnie są znacznie bardziej strome od zboczy zachodnich.

W wyniku tego Plaskowyż Środkowy opada na wschód stromymi ścianami skalnymi ku *Wschodniemu Obszarowi Pobrzeżnemu*, który tworzy wzdłuż niziny przybrzeżnej wąski pas piaszczysty o kierunku prostoliniowym, podczas gdy na zachód Plaskowyż Środkowy przechodzi łagodnym spadkiem w *Zachodni Obszar Pobrzeżny*, tworzący wzdłuż nieco więcej urozmaiconej linii brzegowej, pas o zmiennej szerokości.

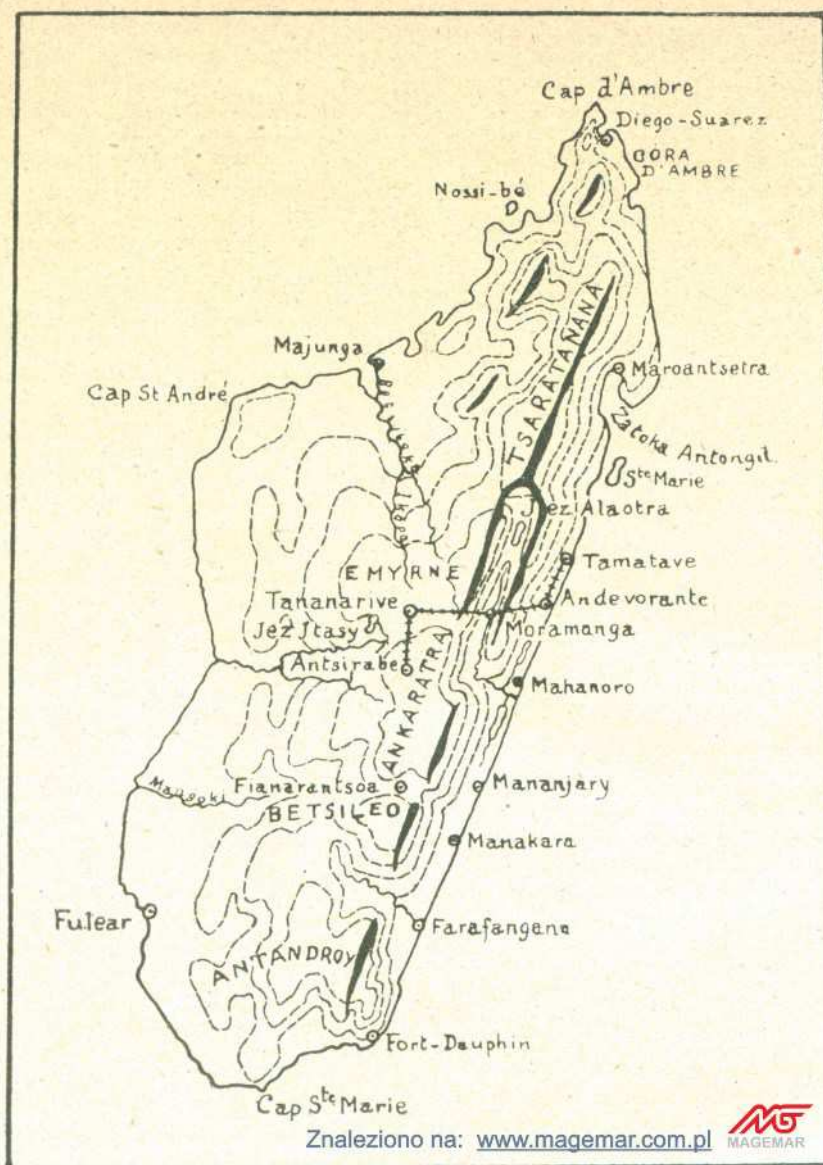
Wreszcie należy wydzielić *Obszar Południowy*, posiadający dzięki swemu klimatowi i niedostatecznym opadom charakter zupełnie odrębny.

PLASKOWYŻ ŚRODKOWY.

Plaskowyż Środkowy posiada na wschodzie i zachodzie granice wyraźne, na południu i północy — bardziej skomplikowane. Średnia jego wysokość waha się od 1000 do 1200 m.

Nie należy sądzić, że przedstawia on powierzchnię jednostajną, przeciwnie, składa się on z prawdziwego chaosu gór, poprzeczanych południkowymi i równoleżnikowymi dolinami. Ponadto w częściach bardziej wyniesionych usiany jest nieckami alluwialnymi, w których niegdyś znajdowały się jeziora, a które obecnie przedstawiają wysokie doliny błotniste lub uprawne.

Nad Plaskowyżem Środkowym wznosi się kilka masywów górskich, przekraczających 2000 m. Główne z tych masywów są: na skrajnej północy, góra d'Ambre, panująca nad wielkim portem wojennym kolonji, Diego-Suarez i opadająca stromo do morza na przykładzie d'Ambre; na połowie drogi między Diego-Suarez i stolicą Tananarive leży masyw Tsaratanana, z najwyższymi szczytami wyspy, dochodzącymi do 2900 m.; dalej, masyw Ankaratra, położony o 100 km. na południe od Tananarive, dobrze widoczny ze



Madagaskar.

stolicy, skupisko wygasłych wulkanów, z których najznaczniejszy jest Tsiafajavona o wysokości 2650 m. W niektórych kraterach z tych wygasłych wulkanów potworzyły się jeziora o bardzo malowniczym położeniu, jak np. jezioro Tritriva, o niezbadanej dotychczas głębokości, które przez długi czas napawało przerażeniem tuziemców.

Na Plaskowyżu Środkowym znajduje się także jezioro Itasy, położone na wysokości około 1100 m., o poszarpanych brzegach. Jezioro to o średnicy 12 km., utworzone przez zapórę pochodzenia wulkanicznego, służy za ulubiony cel wycieczek turystycznych.

Wszystkie góry środkowej części Madagaskaru są gołe. Szata roślinna, która pokrywała je

prawdopodobnie, zachowała się jedynie w dolinach erozyjnych. Również pokład próchnicy, powstały z roślinności, został splókany przez opady atmosferyczne i powierzchnia pokryta jest produktem rozkładu gliny, laterytem, o charakterystycznym czerwonym kolorze, pochodzącym od obecności elementów żelazistych, trudniejszych do wypłukania.

Powierzchnia wysokich plaskowyżów, dosyć monotonna i przedstawiająca, poza wyniosłymi szczytami, formy łagodnie zaokrąglone, nie nadaje się, ogólnie biorąc, pod uprawę. Rolnictwo rozwija się jedynie w dolinach, posiadających żyzne grunty, gdzie kwitnie prowadzona z wielką pomysłowością uprawa ryżu.

Pomimo średnich warunków



Tuziemcy z plemienia Antaimoro z wybrzeża wschodniego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rolniczych obszar środkowy jest zaludniony dosyć gęsto. Należy to zawdzięczać bezwątpienia wpływowi klimatu, który tutaj, dzięki znacznemu wzniesieniu ponad poziom morza jest bardziej umiarkowany i zdrowy. To też na tym obszarze powstały główne miasta wyspy: Tananarive z 60.000 mieszkańców, stolica kolonji i główne miasto prowincji Emyrne, o położeniu prawdziwie teatralnym, z domami z czerwonej ziemi, uczeponymi na zboczach góry o wysokości 1500 m., dominującej nad miastem; poniżej na wysokości 300 m. jest położona ogromna dolina alluwjalna, utworzona przez rzekę Ikopa, zamieniona obecnie na plantacje ryżu. Dalej na południe Antsirabé, główne miasto prowincji Ankaratra, gdzie na gruntach pochodzenia wulkanicznego, stosunkowo urodzajnych, udaje się kukurydza, manjok, bawelna, tytoń, oraz gdzie znajdują się złoża cennych minerałów, które same już stwierdzają fakt dawniejszej działalności wulkanicznej. Wreszcie Fianarantsoa, z 9000 mieszkańców, główne miasto prowincji Betsiléo, leżące na wysokości 1400 m., w położeniu, co do malowniczości, nieustępującem Tananarive.

FALEZA WSCHODNIA.

Płaskowyż Środkowy posiada na wschodzie granice prawie prostolinijne. Spada on na obszar nad-

brzeżny urwiskiem o wysokości 800 do 1000 m. Urwisko to składa się z dwóch kolejnych stopni, każdy o wysokości 300 do 400 m., z których wyższy zwany jest falezą Angavo, niższy — falezą Betsimisaraką, od nazwy głównych plemion, zamieszkujących obszar nadbrzeżny.

Pomiędzy temi dwoma stopniami w tych nielicznych miejscach, gdzie są one od siebie nieco więcej oddalone, potworzyły się doliny o ogólnym kierunku południkowym. Jedną z nich, zatarasowaną rumowiskiem skalnym, tworzy zamkniętą nieckę, w której leży jezioro Alaotra, wielki obszar wodny, położony na wysokości około 500 m., mierzący około 12 km. szerokości i 40 km. długości, raj dla myśliwych na białe czaple. Na brzegach jeziora wypasają się wielkie stada nawpół dzikiego bydła. Nieco na południe z takiej samej południkowej doliny wypływa rzeka Mangoro, której górny bieg ma kierunek południowy; w dalszym swym biegu rzeka ta, tworząc zakręt pod kątem prostym, kieruje się nagle na wschód i wpada do oceanu Indyjskiego, tworząc przy przecięciu falezy niższej cały szereg wodospadów.

Należy zauważyć, że podczas, gdy płaskowyż ma charakter pustynny, wielka faleza wschodnia pokryta jest lasami, ciągnącymi się z północy na południe pasem

tysiąc kilometrowej długości, szerokim zaledwie 30 do 40 km. Ten las podzwrotnikowy zawiera bardzo piękne drzewa o wysokości średniej od 25 do 30 metrów, z podszyciem oplecionem ljanami i pasorzytami roślinnymi, pomiędzy którymi zwracają uwagę swą pięknnością przecudne dzikie orchideje. Spotykamy tu wiele cennych gatunków drzew, stosowanych w stolarstwie i przemyśle artystycznym, jak drzewo różane, palisander, mahoń, drzewo żelazne, heban, drzewo sandałowe. Na nieszczęście, w ciągu ostatnich 30 lat lasy wschodnie eksploatowane były rabunkowo i należałoby zaprowadzić w nich racjonalną gospodarkę, celem uchronienia od całkowitego zniszczenia tego źródła pokaźnych dochodów.

Faleza wschodnia należy do najbardziej malowniczych okolic Madagaskaru. Kolej żelazna z Tananarive do Tananarive wznosi się zboczami górskimi po bardzo stromych pochyłościach i obfituje w śmiałe dzieła sztuki inżynierskiej, z pomiędzy których wspomnieć należy zakole przy Anjero, gdzie linja kolejowa dla zyskania na wysokości na niewielkiej przestrzeni tworzy całkowitą pętlę, jakby skręt korkociąga. Przekracza ona następnie wąwozy Mandraka, tak nazwane od potoku, który je wyrzeźbił, wznosząc się wciąż pośród niezliczonych wodospadów, rumowisk skalnych i pod kopułami zieleni, gdzie pociąg płoszy stada małp-śmieszek i różnokolorowych ptaków. Różnica poziomów, jaką pokonuje pociąg, jest chwilami tak nagła, że podczas zjeżdżania



Kobieta z plemienia Betsimisaraka.

z Tananarive ku brzegowi, niektórzy podróżni w pociągu odczuwają wyraźne symptomy choroby górskiej, której podlega organizm ludzki przy zbyt nagłym przejściu od zmniejszonego ciśnienia powietrza do normalnego.

WYBRZEŻE WSCHODNIE

Jedynym głębszym wcięciem brzegu wschodniego jest zatoka Antongil. Od Diégo-Suarez do tej zatoki Płaskowyż Środkowy zbliża się bezpośrednio do brzegu morza górzystym i wyjątkowo silnie zalesionym pasem, trudnym do przebycia i prawie że niezaludnionym: pas ten, tworzący prowincję Maroantsetra i zajmujący, poczynając od północy około czwartej części wybrzeża wschodniego, całkowicie się różni od pozostałej części tego wybrzeża.

W istocie, poczynając od zatoki d'Antongil na północy aż do Fort-Dauphin na południu, t. j. na trzech czwartych swej długości, wybrzeże wschodnie jest płaskie i nieurozmaicone. Ten niegościny brzeg usiany jest pozatem ławicami piaszczystymi (mierzejami), podobnie jak brzegi zatoki Gwinejskiej w Afryce zachodniej, co utrudnia żeglugę przybrzeżną i naraża wiele niebezpieczeństw dla żeglarzy.

Czarna ludność wybrzeża, a w szczególności plemię Betsimisarak, dostarcza nieustraszonych żeglarzy, którzy celują w umiejęt-



Drzewo rafjowe (wysokość 16—18 m.).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ności przepływania tych ławic na łodziach bardzo prymitywnych, popychanych długimi wiosłami. Naczelnik załogi, odważny zuch, zupełnie nagi, stoi na dziobie łodzi i musi często długo lawirować, zanim, kierowany instynktem, wybierze odpowiedni moment do przeskoczenia, że się tak wyrażę, wraz ze swą ładowną łodzią ławicy. Widziałem pewnego razu w Mananjary, jednym z portów wybrzeża wschodniego, katastrofę takiej łodzi, w której znajdowało się jedenastu czarnych wiosłarzy i sześciu pasażerów - europejczyków. Tuziemcy mieli możliwość łatwego ocalenia się wpław, lecz z poczucia pewnego rodzaju honoru rzucili się na ratunek białym, z których trzech uratowali. Połowa europejczyków i dwóch tuzimców zginęło, lecz morze wyrzuciło na brzeg po kilku godzinach jedynie cztery trupy, jeden został pożarty przez rekiny, których tu znajduje się całe mnóstwo. A nie można powiedzieć, aby w dniu tym była burza, był to tylko jeden z tych dni, gdy wiosłarze, drapiąc się w głowę, oświadczają, że „ławica jest zła”, trzeba więc było namawiać ich na wyprawę. Rzadko mylą się oni w swych przeczeniach.

Główne porty wybrzeża wschodniego: Diégo-Suarez, Tamatave, Mananjary, Farafangana, Fort-Dauphin posiadają regularną obsługę okrętową. Najgorsza pora dla żeglugi na tym brzegu, to czas od stycznia do kwietnia. W tym

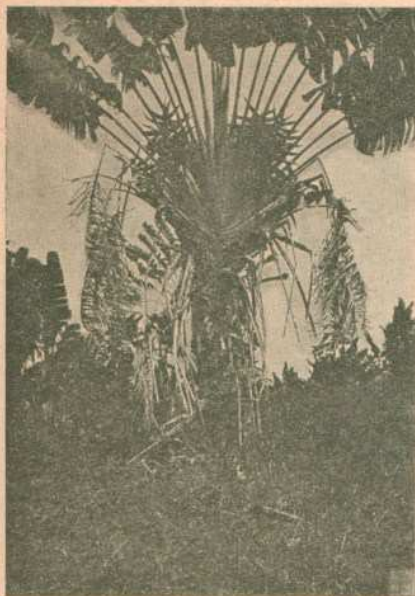
okresie często parowiec musi się zatrzymać przed portem na pełnym morzu, nie będąc w stanie skomunikować się z brzegiem. Kupcy więc, z których jeden oczekuje na 500 beczek nafty, inny na wino lub cukier, żałośnie obserwują okręt, odjeżdżający z ich ładunkiem. Na pokładzie, pasażerowie, którzy mieli, przypuścmy wysiąść w Farafangana, zmuszeni są do pozostania na statku, udania się na nim do Fort-Dauphin i jazdy z powrotem, szczęśliwi, gdy na powrotnej drodze, stan pogody o tyle się poprawi, że pozwoli im na dojazd do miejsca swego przeznaczenia z dwutygodniowym opóźnieniem.

Takie są niedogodności żeglugi przy wschodnim wybrzeżu Madagaskaru.

OBSZAR WYBRZEŻA WSCHODNIEGO.

Przypuścmy, żeśmy bez zbyt wielkich strat przebyli ławicę. Oczom naszym przedstawi się piaszczysty pas ładu, zupełnie płaski, o szerokości od 300 do 400 metrów, miejscami zwężony do 20—30 metrów, oddzielający morze od laguny.

Wzdłuż całego wybrzeża, idąc od morza w głąb ładu, stale spotykamy tę samą kolejność. Z początku laguna z wodą słodką, zasilana rzekami nadbrzeżnymi, o szerokości od 2 do 6 kilometrów. Laguny te tworzą z północy na południe różaniec o długości kilkuset kilometrów, w którym te



Ravenale, czyli drzewo podróżnicze.



Woły zebu przy
pracy na konce-
sji europejskiej na
wybrzeżu wschod-
niem.

zbiorniki słodkiej wody poprzecdzielane są co pewien odstęp piaszczystymi przesmykami, zwanymi „pangalany”. Przez przekopanie tych przesmyków i pogłębienie laguny, stworzono nieprzerwaną drogę żeglugi śródlądowej, równo ległą do wybrzeża morskiego. Ta droga żeglowna nosi nazwę „kanału pangalanów”. Jest ona dostępna dla małych łodzi i parowców o niewielkim zanurzeniu i stanowi dla handlu częściowe uzupełnienie żeglugi morskiej, którą, jak to widzieliśmy powyżej, bardzo utrudniają ławice.

Laguny wybrzeża wschodniego, o niezwykle urozmaiconej linii brzegowej, tworzą obszar wybitnie spokojny i łagodny. Na brzegach jasnej wody rośnie bujna roślinność: ludność o silnej budowie, spędzająca pół dnia w wodzie, żyje bez wysiłku z łowiectwa i rybołówstwa, poświęcając więcej czasu na śpiewy i tańce, niż na uprawę ryżu i manjoku, niewymagającą zbytniego wysiłku. Europejczyk widziany jest mile, o ile nie stara się zmuszać mieszkańców do pracy. Na nieszczęście obszar ten nawiedzony jest przez komary i stale panującą w nim malarję.

Za strefą lagun spotykamy strefę wzgórz o formach łagodnie zaokrąglonych, której szerokość ze wschodu na zachód waha się od 30 do 50 kilometrów, a wysokość od 150 do 200 metrów. Strefa ta, która ciągnie się do podnóża falezy Betsimisarak, tworzy pierwszy szczebel gigantycznej drabiny, która prowadzi na Płaskowyż Środkowy, którego niższy stopień, jak to już wyjaśniłem powyżej, tworzy właśnie faleza Betsimisarak. Strefa ta, dość łatwa do przebycia, lecz nieurozmaicona, pokryta jest bardzo gęstą szatą roślinności, która jednakże uzupeł-

nia się różni od wielkich lasów podzwrotnikowych. Roślinność składa się tutaj z różnych gatunków palm kokosowych, pandanów, drzew rafjowych, zarośli bambusowych, a przede wszystkim tysięcy i tysięcy „ravenalów”, czyli drzew podróznika, tak że zwą ją często strefą ravenalów.

Ravenal jest gatunkiem niskiej palmy, o wysokości 2 do 4 metrów, której wszystkie bardzo długie liście, wyrastają z wierzchołka pnia w jednej płaszczyźnie, tworząc nie kędzierzawy pióropusz jak u innych drzew, lecz olbrzymi prawidłowy wachlarz. Woda deszczowa, odprowadzana

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

zgóry nadół przez kanaliki tych olbrzymich liści, zbiera się w górnej części gąbczastego pnia, wskutek czego, w każdej porze roku, po przebicciu małego otworu w pniu, bije z niego prawdziwe źródło wody, choć czasami nieco zepsutej i zmieszanej z sokiem roślinnym. Dzięki tej drogocennej właściwości drzewo to otrzymało nazwę drzewa podróznika.

Wzgórza, wchodzące w skład tej strefy, są pokryte bardzo urodzajną glebą; poza tym klimat tego obszaru należy do cieplejszego klimatu wyspy i opady atmosferyczne są obfite. Warunki te pozwalają na uprawę roślin handlowych jak kakao, kawa, wanilia, kauczuk, trzcina cukrowa, pieprz, gwoździki i t. d. To też pomimo niezdrowego klimatu, leżą tutaj najpiękniejsze plantacje i kolonizacja rolnicza jest w obszarze tym najbardziej rozwinięta.

Ogólnie biorąc, obszar wybrzeża wschodniego, rozciągający się z północy na południe prawie na tysiąc kilometrów, nie jest szerszy ponad 60 km. Dogodna, dzięki lagunom, komunikacja łącznie z urodzajnością gleby, stawiają ten obszar w rzędzie krain przyszości Madagaskaru.

(D. c. n.)

E. DE MARTONNE.



DRAMAT W SERCU PUSZCZY PODZWROTNIKOWEJ

W numerze styczniowym „Morza” drukował p. kpt. Teodor Cybulski obszerny artykuł o planach francuskich utworzenia gigantycznej sieci lotniczej ponad kontynentem afrykańskim. Linja ta miała z jednej strony połączyć między sobą francuskie posiadłości kolonialne w Afryce, z drugiej zaś odległy Madagaskar zbliżyć niejako do Francji. Kiedy bowiem normalna podróż morzem z Francji na Madagaskar trwa w obecnych warunkach 33 dni, taka sama podróż powietrzem ma trwać — jak obliczano — tylko 11 dni.

W tym samym numerze „Morza” w dziale „Przegląd Kolonialny” podaliśmy wiadomość, że komunikację lotniczą między Francją a Madagaskarem uruchomiono już od stycznia r. b. Loty narazie odbywają się dwa razy na miesiąc, przyczem komunikacji pasażerskiej chwilo-

wo nie uruchomiono. Samoloty przewożą tylko pocztę. Normalne, codzienne loty pasażerskie rozpoczyna się dopiero we wrześniu r. b.

Zarówno w artykule, jak i w notatce, o których wyżej mowa, wskazywano na najrozmaitsze trudności, nader ciężkiej natury, które przyjdzie lotnictwu francuskiemu przy realizacji tego wielkiego projektu pokonać. Trudności te wynikają zarówno z warunków klimatycznych, jak i terenowych, bowiem trasa lotu prowadzi kolejno ponad bezwodniami, piaszczystymi obszarami Sahary, przez lesisty pas Afryki Środkowej oraz ponad cięsną morską, szerokości 417 klm., dzielącą Madagaskar od kontynentu afrykańskiego.

Najcięższe warunki przedstawia środkowa część linii, obejmująca tropikalne lasy Afryki Środkowej. Ażeby zmniejszyć

możliwie do minimum niebezpieczeństwo przelotu ponad tą strefą, w której każde przymusowe lądowanie jest niemal równoznaczne z niechybną katastrofą, postanowiono urządzić w tropikalnej części trasy specjalne, rezerwowe lotniska, rozrzucone na linii lotów co 40 kilometrów. Poza tem postanowiono zaprowadzić na tej linii samoloty kilkosilnikowe, aby możliwość przymusowego lądowania jak najbardziej ograniczyć.

Zdawało się, że wszechstronnie przemyślane techniczne szczegóły urządzenia transafrykańskiej linii lotniczej, sprowadzają niebezpieczeństwo lotów do minimum. Okazuje się jednak, że najbardziej nawet przewidujący mózg człowieka, wobec olbrzymich sił przyrody, jakie przy tak gigantycznym przedsięwzięciu należy zwalczyć, jest nieraz bezsilny. Afryka zazdrośnie strzeże tajemnic swego wnętrza nie od dzisiaj.

Oto pisma francuskie donoszą o katastrofie, jaką zakończył się pierwszy lot na nowej linii lotniczej. Pierwszy samolot, który wyleciał z Francji na Madagaskar, pilotowany był przez trzech doświadczonych lotników francuskich: Roux, Caillot i Dode-mont. Drogę na Madagaskar, wynoszącą z górą 12.000 klm. przebyło szczęśliwie.

W drodze powrotnej jednak w przelocie ponad puszciami Kongo belgijskiego samolot razem z lotnikami zginął. Ostatnie wiadomości o nim nosiły datę 13 stycznia r. b. Władze francuskie i belgijskie podjęły energiczne poszukiwania zaginionych lotników. Wszystkie wysiłki były jednak daremne. Nie natrafiono nigdzie na ślad samolotu. Tydzień za tygodniem upływał na bezowocnych poszukiwaniach. Zdawało się już, że tajemnica osłoni tragiczny koniec pierwszego lotu na linii transafrykańskiej.

Dopiero w połowie marca r. b. do władz belgijskich na terenie Kongo belgijskiego zgłosiło się kilku krajowców którzy zameldowali, że w czasie wędrówki, przez puszcze tropikalne wzdłuż brzegów rzeki Kassai, dopływu Kongo, znaleźli roztrzaskany samolot i szczątki trzech ludzi.

Administrator obwodu, do którego zgłosili się z meldunkiem krajowcy, natychmiast udał się na miejsce katastrofy, położone

między posterunkami Mangue i Lubue w odległości 350 klm. od Brazzaville, stolicy Kongo francuskiego. Jednocześnie zawiadomiono władze francuskie o odnalezieniu szczątków samolotu.

Po przybyciu na miejsce katastrofy administrator obwodu zabral pocztę, którą wiozł rozbity aparat oraz różne przedmioty, znalezione przy zabitych lotnikach.

Szczątki aeroplanu przetransportowano do najbliższego posterunku belgijskiego. Pogrzeb poległych lotników odbył się przy oddaniu wszelkich honorów wojskowych w obecności przedstawicieli władz francuskich i belgijskich.

Dotychczas nie zdołano wyjaśnić przyczyny katastrofy, gdyż aparat został doszczętnie rozbity. Nie wiadomo także, czy lotnicy zabili się na miejscu, czy też konali powoli pod palącymi promieniami podzwrotnikowego słońca. A może ponieśli śmierć męczennską pod klami leśnych drapieżni-

ków? Któż może to odgadnąć? Tajemnicy ostatnich ich chwil w każdym razie nie mogły wyjawić ich śmiertelne szczątki, znaleziono je bowiem w stanie ostatecznego rozkładu.

Ludzie, dążący niepowstrzymanie do opanowania przestworzy ponad wszystkimi lądami i morzami, oddawszy hołd poległym towarzyszom, którzy złożyli swe młode życia w ofierze dla realizacji wielkiego zamierzenia — oczywiście idą nadal konsekwentnie do zakreślonego celu. Nad niedostępnymi, mrocznymi, w podzwrotnikowym słońcu kąpiącymi się puszciami Afryki centralnej dwa razy na miesiąc przelatuje wysoko w przestworzach ptak stalowy. Warkot śmigieł jego motorów mąci ciszę puszczy, panicznym strachem przejmując jej mieszkańców.

Genjusz ludzkości, bez względu na ofiary, niepowstrzymanie idzie naprzód!

H. T.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KRONIKA KOLONJALNA

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

W niedzielę, dnia 16 marca r. b., odbyło się doroczne walne zebranie Związku Pionierów Kolonialnych. Obradom przewodniczył p. Marszałek Senatu, prof. dr. J. Szymański. Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu wygłosił sekretarz Zarządu, dr. Wiktor Rosiński. Sprawozdanie to w skróceniu podajemy poniżej.

Po wysłuchaniu sprawozdania zebranie jednogłośnie uchwaliło absolutorium ustępującemu Zarządowi. Następnie przyjęto wniosek p. kpt. M. Fularskiego, zalecający nowo wybranemu Zarządowi Związku powołanie do życia Komitetu Walki o Kolonje oraz wniosek p. d-ra G. Załęckiego o wyrażenie podziękowania p. p.: Ministrowi Spraw Zagranicznych, p. Augustowi Zaleskiemu i Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej, p. Aleksandrowi Prystorowi, jak również Dyrektorowi Departamentu Konsularnego w M. S. Z. p. Łukasiewiczowi i Dyrektorowi Urzędu Emigracyjnego, p. Nakoniecznikoffowi za poparcie, okazane przy organizowaniu Wyższych Kursów Emigracyjnych i Kolonialnych, które powstają przy Naukowym Instytucie Emigracyjnym i Kolonialnym.

Do nowego Zarządu Związku wybrani zostali przez aklamację pp: gen. Gustaw Orlicz-Dreszer — prezes, prof. Ludwik Kulczycki — wiceprezes, dyr. dr. Adam Lisiewicz — wiceprezes, dr. Wiktor Rosiński — I sekretarz, kpt. Teodor Cybulski — II sekretarz, Mieczysław Nassius — skarbnik, oraz Jerzy Chmielewski, dr. Aleksander Freyd, kpt. Mieczysław Fularski, prof. Tadeusz Hilarowicz, kpt. Mieczysław

Bohdan Lepecki, Stanisław Lenartowicz, dr. Jan Rozwadowski, dr. Gustaw Załęcki i kpt. Apoloniusz Zarychta — członkowie Zarządu.

Do Komisji Rewizyjnej powołano pp: Zdzisława Hiszpańskiego, Bolesława Pisarkiewicza i d-ra Józefa Zaleskiego. Do Sądu Organizacyjnego powołani zostali pp: prof. Aleksander Janowski, plk. Sołtys i Stanisław Kosko.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Powstanie Związku.

Związek Pionierów Kolonialnych zorganizowany został w marcu 1928 r.

Twórcami Związku byli ludzie, którzy bądź teoretycznie, bądź też praktycznie stykali się z zagadnieniem emigracji i kolonizacji polskiej. Głównym inicjatorem Związku był dotychczasowy prezes p. konsul K. Głuchowski.

Geneza powstania Związku.

Przeszło siedem milionów Polaków zamieszkuje poza granicami kraju. Roczny przyrost naturalny dochodzi do pół miliona. W przeciągu ostatnich jedenastu lat wyemigrowało z Polski przeszło milion obywateli. Roczna emigracja z kraju przekracza 150 tysięcy głów.

Wychodźstwo nasze nie posiada dotychczas specjalnych terenów, na których mogłoby się zupełnie swobodnie rozwijać gospodarczo, kulturalnie i narodowo. Tereny, na które kierowana jest dzisiaj emigracja są obszarami państwami obcymi i wpływ nasz

na regulowanie stosunków emigracyjnych na terenach tych jest tym samym utrudniony. Dzięki tej nieszczerzej dla kraju i wychodźstwa naszego sytuacji — śmiało rzec można — że już nie tysiące, ani dziesiątki tysięcy, lecz setki tysięcy rodaków naszych zostało wynarodowionych. Z punktu państwowego i narodowego widzenia jest to objaw wysoce niepomysłny i dla żywiołu polskiego par excellence szkodliwy.

Program Związku.

Mając wszystko to na uwadze ludzie, zajmujący się praktycznie i teoretycznie zagadnieniem naszej emigracji i kolonizacji postanowili stworzyć organizację, która miałaby za zadanie domagać się od społeczeństwa i Państwa uregulowania kwestyj następujących:

1) zdobycia własnych kolonii polskich za oceanem dla kierowania tam naszego osadnictwa rolnego, oraz zakładania instytucji handlowych i przemysłowych polskich;

2) przeprowadzania celowej penetracji gospodarczo-ludzkiej w koloniach państw obcych i na terenie państw o charakterze kolonialnym (Angola, Parana, Peru i t. p.);

3) starać się tworzyć kondominia gospodarcze z krajami kolonialnymi, jak np. Francją, Holandją, Belgją, Portugalią i t. p., celem umożliwienia naszej ekspansji gospodarczej do kolonii i usuwania pośrednictwa przy imporcie do Polski towarów z kolonii pochodzących. Tego rodzaju kondominium gospodarcze ograniczać się powinno do równouprawnienia celnego i walutowego;

4) Już dzisiaj dążyć do zdecydowania do koncentracji żywiołu polskiego na obczyźnie i przeciwstawiać się kategorycznie dekoncentracji. Polacy, zamieszkali gromadnie, łatwiej opierają się wynarodowieniu, aniżeli wtedy, gdy są w rozsypane, zmieszani z obcą narodowością.

Naczelne zadanie, jakie obecnie stoi przed Związkiem Pionierów Kolonialnych — to kolonie poniemieckie. Kolonie poniemieckie, których obszar wynosi ok. 3 milionów klm. kw., oddane zostały pod suwerenitet Ligi Narodów. Niemcy zrzekły się w Traktacie Wersalskim swych posiadłości kolonialnych na rzecz Koalicji. Zwycięskie mocarstwa przekazały kolonie Lidze Narodów. Liga Narodów ze swej strony w r. 1921 powierzyła w swoim imieniu sprawowanie mandatów państwowym następującym: Anglii, Francji, Belgji i Japonii — na lat 10.

W r. 1931 przypada rewizja mandatów kolonialnych w stosunku do kolonii poniemieckich.

Ponieważ Poznańskie, Pomorze i Śląsk stanowiły część składową b. cesarstwa niemieckiego, przeto Polsce należy się część tych kolonii, tytułem schedy po b. cesarstwie niemieckim. W sprawie tej Rząd Rzeczypospolitej zająć powinien w r. 1931 stanowisko i domagać się przyznania Polsce części tych kolonii. Podstawy formalne tych żądań oprzeć się winny na tem, że Niemcy zdobywały i eksploatowały kolonie, między innymi, także za pieniądze podatkowe Poznańskiego, Pomorza i Śląska.

Dotychczasowe prace Związku.

Realizując nakreślony program, Związek załatwił sprawy następujące:

1) wysłał ekspedycję badawczą do Angoli (kolonia Portugalska) (sprawozdanie z tej ekspedycji znajduje się w księdze p. F. Łypa p. t. „Wysoki Płaskowyż Angoli” — Wyd. Nauk. Inst. Emigr. — 1930);

2) przeprowadził propagandę prasową w kraju na rzecz domagania się schedy po b. dominium kolonialnem Niemiec;

3) zebrał sto kilkadziesiąt rezolucji od różnych organizacji społecznych, które to rezolucje domagają się od Rządu Rzeczypospolitej wystąpienia na forum Ligi Narodów o schedę po b. dominium kolonialnem Niemiec. Według obliczeń szacunkowych rezolucje te przedstawiają głos około 160 tysięcy obywateli;

4) przeprowadził propagandę idei kolonialnej na P. W. K. w stoisku Ligi Morskiej i Rzeczej;

5) wypuścił w obieg znaczki (format marki pocztowej) na fundusz kolonialny po 10 i 50 groszy;

6) wydał w 1000 egz. „Program Kolonialny” Uigi Morskiej i Rzeczej, oraz, w 20.000 egz. skrót tegoż programu;

7) urządził szereg podstawowych konferencji, oraz wysyłał prelegentów na prowincje z odczytami o programie kolonialnym Ligi Morskiej i Rzeczej.

Organem Związku jest „Pionier Kolonialny”, który wychodzi, jako dodatek do „Morza”.

PRACE ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH. — Nowo wybrany Zarząd Związku przystąpił już do prac związanych z dalszą realizacją programu kolonialnego Ligi M. i R. Celem skonkretyzowania programu działalności na najbliższy okres Zarząd powołał specjalną Komisję w składzie pp: kpt. Fułarskiego, kpt. Czubalskiego, dr. Rosińskiego i dr. Zaleckiego, która ma przygotować plan pracy Zarządu na okres najbliższy. Referentem komisji jest p. kpt. Fułarski.

NOWA PRACA O PERU. — Członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych p. dr. Al. Freyd wydał ostatnio

za pośrednictwem Naukowego Instytutu Emigracyjnego obszerną broszurę p. t. „Patologia Amazonji Peruńskiej”. Ciekawa ta praca omawia stosunki zdrowotne terenów koncesyjnych, na które ma być kierowana kolonizacja polska.

NOWY MIESIĘCZNIK KOLONIALNY. — W najbliższym czasie ukaże się nowy miesięcznik kolonialny p. t. „Sprawy Kolonialne”. Miesięcznik ten będzie organem Związku Pionierów Kolonialnych, niezależnie od „Pioniera Kolonialnego”, wychodzącego jako dodatek do „Morza”. Celem nowego miesięcznika będzie omawianie i pogłębianie zagadnień kolonialnych i kolonizacyjnych, oraz informowanie społeczeństwa o akcji kolonialnej innych narodów. Redakcję nowego miesięcznika obejmuje p. kpt. M. B. Lepecki, sekretarjat redakcji — dr. J. Rozwadowski.

ZNACZKI NA FUNDUSZ KOLONIALNY. — Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych przystąpił do sprzedaży znaczka kolonialnego. Znaczki te (typu marki pocztowej) w cenie 10 i 50 gr. są do nabycia w Sekretarjacie Związku i w Biurze Ligi Morskiej i Rzeczej — przy ul. Królewskiej nr. 9 m. 6 (II piętro front). Oddziały Ligi M. i R., którym zależy na rozwinięciu akcji kolonialnej Ligi — zechcą łaskawie zgłaszać pisemne zapotrzebowanie na znaczki do Sekcji Kolonialnej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeczej — Warszawa, ul. Królewska nr. 9 m. 6 na ręce p. M. Nassiusa. W zasadzie znaczki będą wysyłane za gotówkę, wskazane jest przeto, aby Oddziały zakupowały znaczki z sum, będących w dyspozycji Oddziału i potem sprzedawały je członkom.

WYŻSZA UCZELNIA EMIGRACYJNO-KOLONIALNA. — Naukowy Instytut Emigracyjno-Kolonialny w Warszawie, przy poparciu Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Urzędu Emigracyjnego, uruchamia Wyższe Kursy Emigracyjno-Kolonialne. Bliższe szczegóły dotyczące nowopowstającej placówki naukowej podane zostaną w jednym z najbliższych numerów „Pioniera Kolonialnego”.

 MAGEMAR

Znalezione na: www.magemar.com.pl

POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ

Spółka Akcyjna

ODDZIAŁ ŚLĄSKI

Katowice,

ul. 3-go Maja.

832-503-IV.

Numery okazowe „Morza”
Administracja wysyła tylko po
otrzymaniu znaczków pocztowych 25 gr. od 1 egz.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
przyjemniejsza linja okrętowa.

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

Częste połączenia między Havre i Gdynią—
Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu

Na żądanie wysyła się bezpłatnie
prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów

398—XI-IV.

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

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

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

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

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

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

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

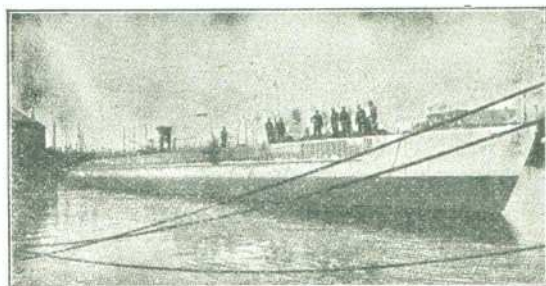
STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Socié-
té des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.



Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krą-
żowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki lu-
ksusowe, statki -cysterny do nafty, statki parowe
i motorowe.

373. VIII-XII.

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



„Wilh”, pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowa-
nych dla marynarki polskiej według planów stoczni i za-
kładów „AUGUSTIN NORMAND”.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.
WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

372. VIII-IV.

Société Provençale de Constructions Navales

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8°)

Adres telegr.: PROVENAVA-47-PARIS, R. C. Seine 55.020.
Telef.: Elysées 54-84 i 96-01.

Stocznie: LA COTAT (B. du R.).

Warsztaty: MARSEILLE
67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA I NAPRAWA:

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

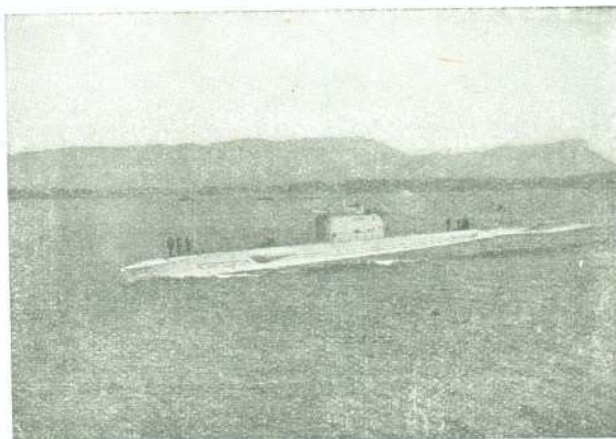
Basen Radoub w LA CIOTAT

516.II.XII

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

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



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

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

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

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

431—11—X/1.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa

W KATOWICACH

Adres Telegr.: KOHLENEISEN KATOWICE

Telefon Katowice Nr.: 411 — 417 i 1127.



Kopalnie węgla.

Huty żelaza.

Cegielnie w Katowicach i Mysłowicach.

137—517—IV.

INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

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

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

Do nabycia w księgarniach i w biurze L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9, m. 6. oraz w Administracji „Morza”, ul. Elektoralna 2.

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

ZWIĄZEK OFICERÓW REZERWY RZECZYPOSPOLITEJ

Warszawa, ul. Królewska 23. Tel. 125-46

U R Z A D Z A:

dnia 1-go lipca 1930 r. reprezentacyjną 20-dniową

Wycieczkę do Belgji, Paryża i Hawru.

Zwiedzenie Ostendy, Brugge, wystaw w Antwerpii i Liège, Brukseli, z pobytem 6-ciodniowym w czasie święta narodowego w Paryżu.

Całkowite koszty uczestnictwa, przejazdu statkiem z Gdyni do Ostendy i z Hawru do Gdyni, oraz kolejami: III kl.—790 zł. i II kl.—890 zł.

dnia 11-go sierpnia 1930 r. 23-dniową

Wycieczkę do Italji oraz Jugosławji

Wiedeń, Wenecja, Padwa, Bolonia, Florencja, Rzym, Neapol, Pompeja, Capri, Bari-Raguza statkiem, Sarajewo, Budapeszt, Kraków.

Całkowite koszty uczestnictwa z wyżywieniem i kwaterą w wykwinnych hotelach: III kl. — 1150 zł. i II kl. — 1350 zł.

Kierownik wycieczki: ppłk. rez. M. Dienstl-Dąbrowa.

Prospekty wysyła oraz informacji udziela Sekretariat Kierownictwa wycieczki codziennie godz. 17—19, Królewska 23, Warszawa, Związek Oficerów Rezerwy Rzeczypospolitej.

490-II-V

Bank Spółdzielczy

Spółdz. zap. z nieogranicz. odpow.

w Mysłowicach, ul. Powstańców 15

TELEFON № 54. (Naprzeciw Dworca Kolejowego).

Załatwia wszelkie czynności bankowe a to:

Otwiera rach. bież. i czekowe. **Udziela** pożyczek członkom na dogodnych warunkach. **Dyskontuje** weksle kupieckie. **Inkasuje** weksle, rachunki, listy przewoz. etc. **Uskutecznia** przekazy w kraju i zagranicą. **Przyjmuje** wkłady oszczędnościowe w złotych i do . am.

8309-430-II-V

Towarzystwo Ubezpieczeń „SILESIA“ S.A.

Filjalna Dyrekcja na Górn. Śląsku

Katowice, ul. Drzymały 5, tel. 499. (w własnym domu).

Przyjmuje ubezpieczenia od ognia, transportowe od nieszczęśliwych wypadków, od odpowiedzialności cywilnej oraz kradzieży po warunkach najkorzystniejszych.

Reasekurowanie u największych towarzystw zagranicznych.

Zdolni przedstawiciele zostają jednocześnie przy mowian!

8356-516-IV.

Najlepsze i największe na G. Śląsku

KURSY SAMOCHODOWE

M. STUDENCKI

KRÓLEWSKA - HUTA, UL. KATOWICKA № 19

Kursy zawodowe i dżentelmeńskie

Gruntowna i szybka nauka. Wykłady rano lub wieczorem. Nauka jazdy na nowych 6-cio cylindrowych limuzynach i sportowych samochodach :: :: ::

Wpłaty ratami.

Zapisy codziennie.

8352-518-IV.

SKŁADY
NASION L. JASIŃSKIEGO Łódź, Andrzeja 10,
telefon 160-56.

Łęczyca, Poznańska 30, tel. 125. prowadzone od 1870 r.

Polecają NASIONA pi-rwszej jakości rolne, traw, drzew, warzwnne, kwiatów oraz narzędzia i przyrządy ogrodniczno-pszczelnicze, przytem nawozy, preparaty i środki chemiczne dla celów ogr dniczych. Cenniki na żądanie bezpłatnie.

576-502-IV.

PSY wszystkich ras (tresowane): salonowe, myśliwskie, policyjne, owczarskie, stróże znakomite do will, osiedli fabrycznych i t. d. oraz **KOTY** rasowe poleca światowej sławy firma: „CANISPORT”, Kraków, Warszawska 17. Na odpowiedź załączyć znaczek pocztowy za 50 groszy.

24 - (V-VI).

GE - TE - WE

EKSPORTUJE WĘGIEL MORZEM DO SZWECJI!

143-505-IV.

TELEFON Nr. 1334

KUNO SCHÜTZ

(dawniej Juljusz Schütz)

Przedsiębiorstwo do budowa-
nia ulic i robót podziemnych

Katowice, ul. Drzymały 3. Telefon 1435.

POLECA SIĘ DO WYKONYWANIA ROBÓT W ZAKRES TEGO ZAWODU WCHODZĄCYCH

8358—570—IV.

Fabryka Lin i Drutu

dawn. A. DEICHSEL, Spółka Akcyjna, SOSNOWIEC

Adres telegraficzny: DEICHSEL-SOSNOWIEC

*Liny okrętowe, stalowe, wszelkiego rodzaju liny ko-
nowiane*

*Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych
i płaskich*

Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe

*Liny nośne o konstrukcji kablowej, o splotie krzyżo-
wym*

Liny dla przemysłu naftowego

Liny pługowe, transmisyjne, lotnicze i pociągowe

Liny cienkie dla lamp tukiowych

Sploty druciane

Druty żelazne, czarne, i ocynkowane

*Druty stalowe od średnicy 0,2 mm do 10 mm o wy-
trzymałości do 270 kg. na 1 mm²*

*Siatki druciane, siata do żwiru i piasku, siatki ochron-
ne, siata do sortowania, siatki do iskrochronów*

*Tkaniny żelazne z grubych drutów aż do średnicy
0,2 mm*

Druty kolczaste

Skobłe druciane

Transportery, Gurty

Liny konopne i łączniki do nich wszelkiego rodzaju,

Liny okrętowe.

8298—454—III.

GÓRNOŚLĄSKA

CENTRALA ŻELAZA

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Składnica: Katowice-Bogucice obok f-my Ferrum.

Biuro: Katowice, ul. Juliusza Ligonia 36.

Telefon 1485, Skrytka pocztowa 21.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DOSTARCZAMY:

Żelazo walcowane, blachę, żela-
zo fasonowe, szyny, zwrotnice,
koła, żelazo lane i kute, blachę
cynkową i ocynkowaną, blachę
falistą i t. d. (Śruby, nity, gwoź-
dzie druciane, łańcuchy). Wszel-
kie artykuły dla potrzeb górni-
:: :: cych i hutniczych :: ::

8325—511—IV.

ZAŁOŻONO W 1880 R.

ZAŁOŻONO W 1880 R.

Franciszek BURKERT

WŁ. WALTER BURKERT

Katowice, ul. Św. Pawła 10. Tel. 10-79

Wykonuje: instalacje gazowe, wodociągi, kanalizacje, wszelkie
;; ;; ;; prace blacharskie, piorunochrony i t. d. ;; ;; ;;

8357—519—IV.

E. LAMLA

FABRYKA

ZDROWOTNO TECHN.

URZĄDZEŃ

I APARATÓW

KATOWICE



SOBIESKIEGO 13
TELEFON 1433

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

8321-507-IV



RYSZARD KABUS

BUDOWNICZY

Biura: ul. Wojewódzka Nr. 15. Tel. 30-72.

KATOWICE.

SPECJALISTA ŻELBETONOWY

WYKONUJE WSZELKIE ROBOTY
w ZAKRES BUDOWNICTWA WCHODZĄCE

WŁASNA CEGIELNIA MASZYNOWA

w Podlesiu, powiat Pszczyński

WYKONAŁ NOWĄ HALĘ WYSTAWOWĄ
w Parku Kościuszki w Katowicach.

8355-515-IV

DOM HANDLOWY I TECHNICZNY

PILOT

Sp. z ogr. odp.

KATOWICE,

Centrala: Rynek 8, tel. 434.

S k ł a d: Mickiewicza 44, tel. 17-69.

„ Wojewódzka 53.

DOSTARCZA ZE SKŁADÓW
PO CENACH FABRYCZNYCH:

MOTORY, MASZyny, NARZĘDZIA I MATE-
RJAŁY DLA WSZELKICH CELÓW PRZEMY-
SŁOWYCH. RADJATORY, RURY ŻEBROWE,
KOTŁY SYST. STREBEL DO CENTRALNE-
GO OGRZEWANIA, RURY GAZOWE, KO-
TŁOWE, ZLEWOWE. ARMATURA WODNA,
PAROWA, GAZOWA, WSZELKIE SANITARJA,
JAK TEŻ WANNY EMALJOWANE.
OFERTY NA KAŻDE ŻĄDANIE.

8 70-506-IV

Z J E D N O C Z O N E
ZAKŁADY HEBLARSKIE

WŁAŚCICIEL

KONSTANTY
FOLWACZNY

HANDEL DRZEWA
ZAKŁAD HEBLOWY
STOLARNIA

KRÓLEWSKA HUTA
UL. KATOWICKA 57.

Tel. 4-86.

Tel. 4-86.

8354-514-IV

„TERMAK“

TOWARZYSTWO BUDOWY DRÓG SMOŁOWCOWYCH

KATOWICE, DAMROTA 10.

TELEFON: 12-53.

TELEFON: 30-53.

**TERMAK
TESTRABIT
TERAMULS**

TO NAJBARDZIEJ EKONOMICZNE NAWIERZCHNIE DROGOWE!

E351--12-IV

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MATERJAŁY DO BUDOWY DRÓG!

BRUK WSZELKIEGO RODZAJU

SZUTER

GRYSIK

PODKŁADKA

SZPLIT

KRAWĘŻNIKI

Z GRANITU, PORFIRU, BAZALTU.

ŻUŻEL WIELKOPIECOWY.

WYKONUJE I DOSTARCZA

„WYBRANIEC i S-ka“

Tel. 30-53.

KATOWICE, DAMROTA 10.

Tel. 12-53.

8351-512-IV

L. R. P. III.

Śląski Urząd Wojewódzki rozpisuje ofertowy
pisemny przetarg publiczny

na wykonanie robót ziemnych i brukarskich na sześciu odcinkach drogi Katowice — Szarlej o łącznej powierzchni 40,620 m² z terminem składania ofert do dnia 14 kwietnia b. r. do godziny 12-tej.

Bliższe szczegóły przetargu są podane w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 10.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Za Wojewodę

Inż. ZAWADOWSKI, m. p.

Naczelnik Wydziału Robót Publicznych.

501-IV.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach
ogłasza ofertowy

pisemny przetarg publiczny

na urządzenie:

1) instalacji urządzenia ogrzewania pompowo ciepłowodnego, 2) instalacje urządzeń sanitarnych dla domu mieszkalnego w Katowicach przy ulicy Wojewódzkiej, z terminem wniesienia ofert do dnia 9 kwietnia 1930 r. godziny 11-ej.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 10 oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych, gmach Wojewódzki IV piętro w Katowicach,

Za Wojewodę

Inż. ZAWADOWSKI, m. p.

Naczelnik Wydziału Robót Publicznych.

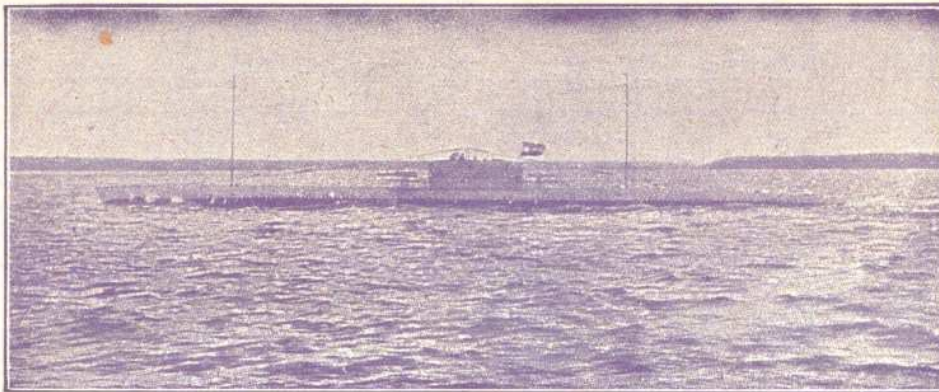
522-IV.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRA, P A R I S

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Łódź podwodna „Smeli” dla Marynarki Królestwa S. H. S.

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

Budowa maszyn i dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”.
374. VIII—IV.



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

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES
(L. I.)

LE TRAIT
(S. I.)

LA COUR-NEUVE
(SEINE).

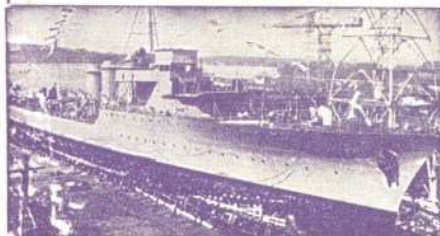


KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE.
(Atel. et Chant. de Bretagne).

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

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

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

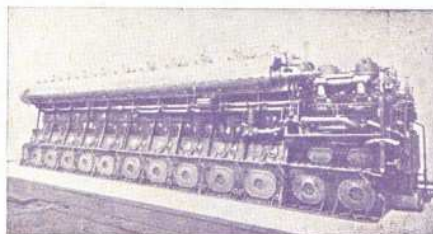


Torpedowiec „BASQUE”, 1495 ton, zbudowany przez Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie) dla francuskiej floty wojennej.

ZARZĄD GŁÓWNY:
PARIS (8-e)
55,

BOULEVARD
HAUSSMANN.

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM.



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

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

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

INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40 000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8307-461-IV.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



G I E S C H E

SPÓŁKA AKCYJNA

KATOWICE G. Śl., ul. Podgórna 4.

Telefony: 4-30, 6-83, 12-09, 23-31.

Adres telegraficzny: „GIESCHE—KATOWICE“.

WĘGIEL KAMIENNY — CYNK SUROWY — CYNK RAFINOWANY — CYNK PRASOWANY — BLACHA CYNKOWA — KUBKI CYNKOWE — KADM — OŁÓW — BLACHA OŁOWIANA — RURY OŁOWIANE — DRUT OŁOWIANY — GLEJTA OŁOWIANA — PLOMBY OŁOWIANE — WEŁNA OŁOWIANA — ŚRUT — MINJA — CYNA DO LUTOWANIA — KWAS SIARKOWY WSZELKICH STOPNIOWOŚCI — OLEUM 20⁰/o.

8323-509-IV

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji **Warszawa, Elektoralna 2 (gmach Min. Przemysłu i Handlu)** Telefon Redakcji i Administracji 15-63.

Przedstawicielstwa: **Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie:** Katowice, Plebiscytowa 1. — **Na Pomorze i Gdańsk:** Gdynia, ulica Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. **Na Łódź i wojew. łódzkie:** T. Pingot, Łódź, ul. Piotrkowska 85. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Zakłady Graficzne „Polska Zjednoczona”, Warszawa, Nowolipie 2.