

NAKŁAD 31.500 EGZ.

ps. Bobryk

CENA 1.20 ZŁ

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

PAŹDZIERNIK

1930 r.

ZESZYT 10

WSZYSCY FRONTEM DO MORZA!



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



LOTERIA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

na rzecz utrwalenia posiadania naszego morza i rozbudowy floty

ZA 2 ZŁ.

KAŻDY MOŻE WYGRAĆ

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

50.000 FANTÓW DO WYGRANIA

NIEMA POTĘŻNEJ POLSKI BEZ MORZA

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

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 10.

Warszawa, październik 1930 r.

Rok VII

TREŚĆ NUMERU: 1. Na progu nowego okresu — Henryk Tetzlaff; 2. Urządzenie nawigacyjne w porcie gdynskim — Janusz Lokuciejewski; 3. Światowa flota handlowa w r. 1929 — Stanisław Kosko; 4. Boje floty pińskiej na Prypieci — Karol Taube; 5. Życia marynarki wojennej państw obcych; 6. Wisła do morza i morzem na Hel; 7. Dzieje jednej wycieczki — Z. T.; 8. Kronika; 9. Dział Oficjalny L. M. i R.; PIONIER KOLONJALNY; 10. W sprawie polskiej ekspansji gospodarczej na rynki kolonialne — Dr. Wiktor Rosiński; 11. Międzynarodowy kongres malarzy w Algierze — Dr. med. Aleksander Freyd; 12. Maroko (Dokończenie) — E. de Martonne; 13. Łądem, morzem i rzekami... (Życia kolonistów polskich w Peru (Dokończenie) — Dr. med. Zdzisław Szymoński; 14. Przegląd Kolonialny; 15. Kronika Kolonialna.

34 RYSUNKI I FOTOGRAFJE W TEKSCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NA PROGU NOWEGO OKRESU

Do świadomości ogółu obywateli Polski zaczyna coraz bardziej przenikać przekonanie o wielkiej wadze zagadnień morskich w życiu gospodarczym kraju. Dlatego w obliczu nowych wyborów do ciał ustawodawczych Rzeczypospolitej, zamykających pewien okres pracy państwowej i otwierających okres nowy, nie od rzeczy będzie zdać pokrótce sprawę z dotychczasowych naszych wysiłków na tem naprawę bardzo ważnem dla przyszłości Polski polu pracy.

Polska odzyskała swój dostęp do morza, zresztą znacznie przez Traktat Wersalski okrojony, w lutym roku 1920. Było to w okresie wojny na wschodzie. Uwaga władz wojskowych od razu skierowana została na wybrzeże morskie, jako na jeden ze szlaków transportowych, łączących kraj, będący w stanie wojny, z całym światem, a więc i z państwami, z których czerpano pomoc materiałową dla celów wojennych. Zarząd wybrzeża obejmuje Marynarka Wojenna, powołana do życia historycznym rozkazem z dnia 28 listopada 1918 r. Marszałka Piłsudskiego, który z właściwą sobie przenikliwością sądów i umiejętnością przewidywania na-

kazał tworzenie kadr Marynarki Wojennej w kilkanaście dosłownie dni po powstaniu Państwa Polskiego, a nadługo przed objęciem wybrzeża morskiego w Jego posiadanie. Potrzeba wojenna skłania Marynarkę Wojenną (ówczesny Departament Morski Ministerstwa Spraw Wojskowych) do bezwzględnie niemal powzięcia projektu budowy przyszłego portu polskiego w Gdyni. Narazie zaś przystąpiono jeszcze latem roku 1920 do budowy prowizorycznej przystani w tem miejscu i do położenia toru kolejowego na całej długości półwyspu Helskiego, za czasów niemieckich komunikacji kolejowej zupełnie pozbawionego. Jednocześnie zaś fakt odzyskania przez Polskę własnego dostępu do morza odbija się głośnem echem na całym świecie. W różnych zakątkach kuli ziemskiej zaczynają powiewać bandery polskie na rozmaitych statkach. Na Dalekim Wschodzie, w Ameryce Północnej, na morzu Czarnem, u wybrzeży Wielkiej Brytanii, gdziekolwiek znalazł się jakiś Polak, właściciel statku, natychmiast pojawiała się biała-czerwona bandera.

Ten wielki kapitał zapału dla morza polskiego został — nieste-

ty — bardzo szybko zmarnowany. Dopóki trwała wojna, dopóty w tych sprawach decydowała wola jednostek, postawionych na czele siły zbrojnej. Ale wojna się skończyła, a zawodowi politycy, którzy Państwem rządzić zaczęli, nie znaleźli ani dość czasu, ani dość uwagi, aby temu nowemu w Polsce, a tak kapitalnemu zagadnieniu zapewnić należyte traktowanie. Sprawa budowy portu w Gdyni utknęła na miejscu, pozakładane z prywatnej inicjatywy polskie przedsiębiorstwa żegluga morskiej, niepodtrzymane przez rząd we właściwym czasie, zaczęły bankrutować jedno za drugim. Na nic się zdały sztyfowe wysiłki niezliczonych „ludzi morza”, którzy kołotali bez przestanku o więcej uwagi dla tego zagadnienia. Ówczesne konferencje w sprawach morskich, to doprawdy kosztowne wspomnienia. Wszystkie najbardziej logiczne rozmowy i przekonywania odbijały się od głuchej obojętności ludzi, którzy na swych barkach dźwigali wówczas odpowiedzialność za przyszłość Państwa.

Taki stan rzeczy, z chwilowemi tylko i krótkotrwałemi przejaśnieniami trwał do roku 1926. Z chwilą, kiedy odpowiedzialność za lo-

sy Polski wziął na siebie Marszałek Piłsudski, jedną z pierwszych jego decyzji było postawienie zagadnień morskich w pierwszym rządzie zadań państwowych. Tekę Ministra Przemysłu i Handlu objął inż. Eugenjusz Kwiatkowski, którego nazwisko zapisane zostało złotymi zgłoskami w dziejach polskiego morza. I wszystko, czego Polska na morzu dokonała, z czego mamy słusne prawo być dumni, wykonane zostało właściwie w ciągu ostatnich 4-ch lat.

Gdynia, ten pierwszy dziś na Bałtyku pod względem nowoczesności swych urządzeń port morski do roku 1926 budowany był bardzo powoli i niezdeterminowanie. Ustawicznie brak było pieniędzy na tę inwestycję, jedną z najważniejszych w całej Polsce. Dopiero rewizja umowy z przedsiębiorstwem francuskim, któremu budowa portu w Gdyni była powierzona, przy jednocześnie zapewnieniu dostatecznych kredytów, pchnęła zdecydowanie tę sprawę naprzód. I kiedy w r. 1925 w Gdyni przeładowano zaledwie 55.570,5 ton różnych towarów, to w roku 1929 przeładunek ten osiągnął już imponującą liczbę 2.822.501,7 ton. A w roku bieżącym ilość ta znacznie jeszcze zostanie podwyższona. To samo z ilością statków, które zawinęły i wyszły z Gdyni. W roku 1925 wypłynęło do portu gdyńskiego 85 statków o łącznej pojemności 74.919 ton rej. netto, wypłynęło zaś 79 statków o 71.549 t. r. n. Analogiczne liczby za rok 1929 wynoszą: 1567 statków o 1.442.492 t. r. n. na wejściu i 1.575 statków o 1.445.400 t. r. n. na wyjściu.

Do roku 1926 wybudowano zaledwie część mola węglowego, na którym ustawiono 2 dźwigi bramowe i rozpoczęto bagrowanie kanału wejściowego do portu. Dziś pierwsza serja robót, przewidziana w planie budowy portu gdyńskiego, została już całkowicie ukończona i przystąpiono do wykonywania serji drugiej. A zatem w ciągu ostatnich czterech lat całkowicie ukończono budowę obszernego awanportu i basenu węglowego (łączna powierzchnia 108 ha) z falochronami, znakami świetlnymi na nich i t. d., dalej wybudowano basen Marszałka Piłsudskiego (26 ha), basen Południowy (22 ha), północną część basenu Prezydenta (16 ha), kanał wejściowy i kanał portowy.

Ogółem oddano dotychczas do eksploatacji 4120 metrów bież. nabrzeży portowych.

Jeżeli teraz chodzi o marynarkę handlową, to także zasługa powołania jej do życia należy do rządu Marszałka Piłsudskiego. W roku 1926 polskiej floty handlowej, jakby nie było zupełnie. Bandera polska powiewała właściwie na jednym, jedynym statku handlowym. Był to żaglowiec szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Lwów”. Ponieważ inicjatywa prywatna, zrażona brakiem należytej opieki dla żeglugi morskiej ze strony Państwa w okresie poprzednim, nie przejawiała żadnego znaku życia, rząd Marszałka Piłsudskiego zdecydował się na zasadnicze posunięcie. Utworzone zostało w grudniu 1926 roku Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, które rozpoczęło narazie eksploatację t. zw. żeglugi „dzikiej”, później przejęło przybrzeżną komunikację pasażerską, a od wiosny roku bież. utrzymuje także regularną komunikację towarową między Gdynią i Gdańskiem a portami państw bałtyckich.

W roku 1929 powołane zostało do życia przy współudziale P. P. „Żegluga Polska” Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe, które utrzymuje regularną komunikację pasażersko-towarową między Gdynią a Londynem i Hull.

Wreszcie w roku bieżącym bandera polska poraz pierwszy wyszła na Atlantyk, na wielkie międzynarodowe szlaki żeglugi morskiej. Powołane zostało do życia przy współudziale kapitałów duńskich „Polskie Transatlantyczne Tow. Okrętowe — Linja Gdynia — Ameryka”.

Niezależnie od tych poczynąń państwowych obudziła się także inicjatywa prywatna. Górnośląski koncern węglowy „Robur” zakłada pod nazwą „Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe” własne przedsiębiorstwo żeglugowe, dla którego zakupuje 4 statki towarowe. Podobnie zakupuje 1 statek dla własnych potrzeb Łuszczarnia Ryżu w Gdyni.

Słowem dziś, po czterech latach konsekwentnej i celowej pracy rządu Marszałka Piłsudskiego, bandera polska powiewa na 29 statkach handlowych, których ogólna nośność wynosi około 77.000 ton.

Do ważnych zagadnień gospodarczych w Polsce należy także rybołówstwo morskie. Polska im-

portuje co roku ryb morskich za kilkadziesiąt milionów złotych (w roku 1929 wartość przywozu ryb morskich do Polski wyniosła 61.474.000 zł). To też Rząd Marszałka Piłsudskiego zwrócił także pilną i troskliwą uwagę na należyty rozwój polskiego rybołówstwa morskiego. Dzieje się to różnymi sposobami: przez pomoc techniczną i pomoc materialną. Pomoc techniczna polega na pobudowaniu przystani rybackich w Gdyni, w Helu i w Jastarni, gdzie statki rybackie znajdują uwagę na schronienie. W roku bieżącym rozpoczęto prace wstępne do budowy portu rybackiego pod Wielką Wsią od strony wielkiego morza, brak bowiem tego portu dawał się mocno we znaki rybakom, zapuszczającym się na połowy na pełne morze. Poza tem ze środków państwowych pobudowano dla rybaków specjalne kolonie mieszkaniowe w Gdyni i w Helu. Do tego dochodzi budowa hali rybnej w porcie gdyńskim, która pozwoli rybakom na korzystniejszy zbyt rezultatów ich połowów.

Pomoc materialna dla rybaków polega na udzielaniu im tanich kredytów i na ułatwieniach przy zakupie sprzętu rybackiego i t. p. Jakże pomoc ta dała rezultaty, niech zaświadczą znowu liczby.

Kiedy wartość narzędzi połowów rybaków na polskim wybrzeżu wynosiła w 1925 roku 2.391.000 zł, to w r. 1929 wynosiła już 4.900.000 zł, a w roku bież. jeszcze się zwiększyła. W roku 1925 polscy rybacy złowili, prawie wyłącznie na wodach przybrzeżnych — 1497 ton ryb wartości 1.067.000 zł, w roku 1929 zaś 2.783 tony wartości 4.900.000 zł.

Wreszcie w zakresie obrony wybrzeża pierwsze kroki w kierunku rozbudowy naszej marynarki wojennej, poczynione zostały także dopiero po roku 1926. Zamówiono mianowicie we Francji 2 nowoczesne kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne, które stanowią będą właściwy zaczątek sił zbrojnych Polski na morzu. Jest to — w stosunku do naszych potrzeb — bardzo niewiele, ale jest bardzo wiele w stosunku do tego, co było w pierwszych latach po odzyskaniu naszego wybrzeża. Zresztą niewątpliwie za tym pierwszym krokiem, pójdą następne, bowiem słowa Marszałka Piłsudskiego, wypowiedziane przed paru laty: „Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego państwa i

kwitnącej pomysłowości narodu", rozumiane są przez wszystkich, jako zapowiedź programu morskiego, odpowiadającego sile i godności Rzeczypospolitej.

Na zakończenie stwierdzić trzeba, że niemal wszystko, czego Polska na morzu dokonała, należy zawdzięczać energii, zdecydowanemu działaniu i odwadze decyzji

rządu Marszałka Piłsudskiego. Rząd ten nakreślił sobie jasny i zdecydowany program wprowadzenia kraju naszego w szeregi państw morskich świata i konsekwentnie program ten wykonywa, biorąc na siebie jednocześnie cały ciężar i całą odpowiedzialność za pracę w tym kierunku.

Sprawy morskie powinny rów-

nież w przyszłym Sejmie znaleźć reprezentację, odpowiadającą ich znaczeniu w życiu państwowem. Nie wątpimy przytem, że dotychczasowy stosunek Rządu do spraw morza nie ulegnie zmianie, jest on bowiem rękojmią dalszego umocnienia frontu polskiego nad morzem.

HENRYK TETZLAFF.

URZĄDZENIA NAWIGACYJNE W PORCIE GDYŃSKIM

Wykończenie robót portowych pierwszego okresu i stały wzrost ruchu portowego w Gdyni przyspieszyły konieczność wykonania projektowanych urządzeń nawigacyjnych w porcie, — zastąpienia prowizorycznych dotychczasowych ogni wejściowych stałymi latarniami morskimi, oraz szeregu innych urządzeń, dających możliwość statkom, idącym do portu, dokładnego określenia swej pozycji przy każdych warunkach pogody (atmosferycznych).

Poza przepisowemi światłami i znakami portowemi, oznaczającymi wejście i kierunek podejścia do portu, zostaje port wyposażony w kompleks najnowszych urządzeń nawigacyjnych, które podczas mgły, wtedy kiedy wszelkie optyczne sygnały zawodzą, dają możliwość należytej orientacji okrętom.

Na głowicach falochłonów i molo przy wejściach portowych zostały wybudowane wieże żelazo-betonowe pod latarnie wejściowe w ilości 7. Wieże głównego wej-

ścia mają wysokość 12 metrów, wieże przy innych wejściach — wysokość 7 metrów ponad poziomem morza.

Wygląd dzienny tych wież: przy wejściu głównem — wieże białe, kształtu konoidalnego, żelazo-betonowej konstrukcji, z kamerą szklaną na szczycie i galerią koło niej.

Wieże innych wejść: słupy białe z galerią i cokołem koło latarni na szczycie. Aparatura optyczna dostarczona i zmontowana przez firmę „Barbier, Bernard et Turenne” w Paryżu.

Latarnie narazie działają przy pomocy gazu acetylenowego, jednakże mają podwójną aparaturę świetlną i zasadniczo zasilane będą światłem elektrycznym, doprowadzanem, przy pomocy kabla elektrycznego — gaz zaś acetylenowy będzie środkiem zapasowym, na wypadek przerwy prądu elektrycznego.

Dla latarni ogni wejściowych ustalono następującą charakterystykę.

a. Wejście Główne.

Wejście lewe.

Światło mieszane białe i czerwone

Światło białe 3,0 sek.

Światło czerwone 2,0 sek.

Okres 5,0 sek.

widoczne na 7 — 8 mil morskich przy oparłem powietrzu.

Wejście prawe.

Światło błyskowe zielone

Światło 0,6 sek.

przerwa 1,4 sek.

Okres 2,0 sek.

(charakterystyka tymczasowa)

widoczne na 3 mil. morskie.

b. Wejście do portu wojennego (północne).

Wejście prawe

Światło zaciemnione zielone

Światło 3,0 sek.

przerwa 1,0 sek.

Okres 4,0 sek.

Wejście lewe

Światło zaciemnione czerwone

Światło 3,0 sek.

przerwa 1,0 sek.

Okres 4,0 sek.

Światła widoczne na 3 mile morskie.

c. Wejście do basenu Południowego.

Wejście prawe

Światło białe błyskowe

Światło 0,3 sek.

przerwa 1,7 sek.

Okres 2,0 sek.

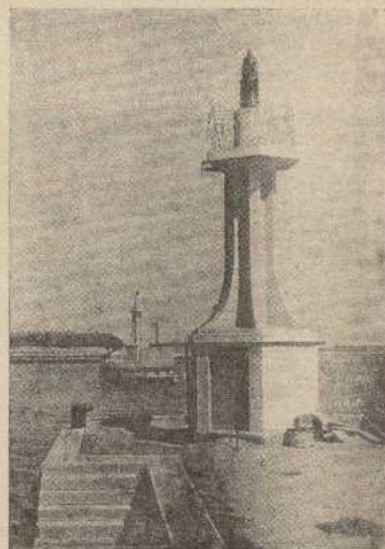
(charakterystyka tymczasowa).

Światła widoczne na 3 mile morskie.

Światło latarni morskiej Oksywie wzmocnione ma być tak, że przy oparłem powietrzu widzialne będzie ze statków okrążających Hel; światło tej latarni — białe błyskowe, z ewentualn. sektorami ostrzegawczemi, narazie pozostaje bez zmian w oczekiwaniu na



Latarnia głównego wejścia do awanportu.



Latarnia wejścia północnego i do basenu południowego.

rozwiązanie konkursu na pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich, któremu projektowane jest nadanie charakteru latarni morskiej.

Wreszcie przed głównym wjazdem do portu Gdyni na prostej linii lewa głowica głównego wejścia i róg nabrzeża przy stacji i pilotów prawie na Ost w odległości 1,3 mili morskiej, została wyłożo-

na pława morska świetlno-hucząca, pomalowana na czerwono z napisem „GD”. Charakterystyka światła: światło białe błyskowe — światło 1,0 sek, przerwa 3,0 sek — okres 4,0 sek.

Równocześnie instalowane są urządzenia sygnalizacji mgłowej na falochronie: — 2 radiolatarnie o zasięgu 12 i 30 milowym, dwie

syreny podwodne i jedna wahałowa. Syreny będą uruchamiane prądem elektrycznym, o charakterystyce wzajemnie zależnej. Sygnały, podawane przez membrany, oznaczać będą literę „G” wg. systemu Morse’a, sygnał akustyczny napowietrzny odzywać się będzie co 30 sek.

JANUSZ ŁOKUCIEJEWSKI.

ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W R. 1929

Rozwój tonażu morskiego jest ściśle związany z rozwojem handlu morskiego. Zasada ta znajduje całkowite potwierdzenie w cyfrach, dotyczących tonażu i handlu przed wojną oraz po wojnie.

Przed rokiem 1914, kiedy walka o zdobycie rynków i opanowanie dróg morskich osiągnęła swój punkt kulminacyjny, roczny przyrost światowego tonażu wynosił średnio 5%; powojenna dezorganizacja gospodarcza świata i upadek handlu morskiego wstrzymały rozwój floty handlowej i wzrost jej wyraził się w procentach: 3,5 w roku 1921, minus 1,8 w latach 1923-24, plus 0,2 w latach 1925-26 i 1,7 w latach 1928-29 r. Wprawdzie okres wojenny i pierwsze lata następne zaznaczyły się dużym przyrostem tonażu, jednak niezdrowe podstawy tego rozwoju wkrótce wstrzymały tempo pracy na stocznich. Gorączkową produkcję stoczni w czasie wojny mogą scharakteryzować liczby następujące: w latach przedwojennych stocznie światowe budowały około 2,5 milj. ton rocznie, w r. 1918 zbudowano około 5,5 milj. ton, w r. 1919 — 7,1 milj. ton i w r. 1920 — 5,9 milj. ton. (Liczby te obejmują również 9,5 milj. ton statków zbudowanych w ciągu wymienionych lat przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej głównie dla celów transportu wojennego).

Rok 1921 zapoczątkował panującą obecnie ciężką depresję na rynkach handlu morskiego, frachtów morskich i budownictwa okrętowego. Z chwilą, gdy zostało stwierdzone, że normalny światowy handel morski osiągnął zaledwie 75 — 80% swego stanu przedwojennego, frachty nagle spadły, praca na stocznich została zredukowana, zwolniono tysiące robotników, uwiązano setki statków. Nadeszła reakcja, która spowodowała falę intensywnego wycofywania na szmelc tonażu starszego i mniej ekonomicznego w eksploatacji. Rozrost światowej floty handlowej został zahamowany, a jed-

nocześnie niszczenie zbytecznego tonażu ruszyło szybkim krokiem naprzód. Jednak istniejący tonaż wciąż jeszcze przetrwał zapotrzebowanie, co stwarzało sporadyczne obostrzenia kryzysu, zarówno na rynku frachtowym, jak i w budownictwie okrętowym.

Na 1 lipca r. ub. światowa flota handlowa liczyła 32.800 jednostek o łącznym tonażu 68.074.312 ton rej. brutto, z czego 66.407.393 ton wypadło na statki parowe i motorowe, a 1.666.919 ton na żaglowce i lichtugi. Gdy tonaż o napędzie mechanicznym wzrósł w ciągu roku o 1.247.980 ton (a od r. 1914 o 21.003.516 t.), to flota żaglowców zmalała o dalsze 128.327 t. (od r. 1914 o 2.018.756 t.), co w rezultacie dało przyrost w stosunku do roku poprzedniego o 1.119.653 t. (1,7%).

Największy przyrost wykazują: Niemcy — 315.301 t., W. Brytania z Irlandią — 290.981 t. i Norwegia — 256.286 t.; zmniejszenie się tonażu nastąpiło w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej o 151.380 t. i Włoszech — 144.157 t. Przyczyną tego zmniejszenia jest intensywne wycofywanie statków niezdadnych do dalszej służby. W innych krajach obserwuje się nieznaczne wahania, zarówno w jedną, jak i w drugą stronę.

Ponieważ w żegludze współczesnej główną rolę odgrywa flota o napędzie mechanicznym, rozwojowi jej warto poświęcić nieco uwagi.

Od roku 1914 tonaż floty parowej i motorowej wzrósł o 46% (21.004.000 ton), za ostatni zaś rok o 1,9% (1.294.000 ton). Na czele krajów, których tonaż w stosunku do przedwojennego wzrósł najbardziej, stoją Stany Zjednoczone (z 4.287.000 t. w r. 1914 do 13.487 tysięcy ton w roku 1929). Sam rozwój tonażu jednak nie charakteryzuje jeszcze stopnia rozwoju floty. Cały ten przyrost powstał w ciągu krótkiego czasu, w latach 1918 — 22, kiedy tonaż Stanów Zjednoczonych osiągnął cyfrę zgó-

łą 17 milionów ton. Statki budowano dla potrzeb wojennych, w tempie przyspieszonym, nie licząc się z kalkulacją kupiecką, nie biorąc pod uwagę, że w żegludze zagranicznej statki amerykańskie nie wytrzymywały konkurencji, gdyż były gorsze, jako budowane serjami, niezbyt solidnie i bez ulepszeń technicznych, które dawałyby im możliwość skutecznego konkutowania. Cała ta flota pozostała w administracji Shipping Board'u) i po kryzysie 1921-22 roku została w olbrzymiej większości unieruchomiona, powodując dla państwa wielomilionowe straty (w samym tylko roku 1923 utrzymanie uwiązanych statków kosztowało około 56 milionów dolarów). To też Stany Zjednoczone starają się pozbyć tego ciężaru drogą sprzedaży i rozbiórki swych statków. Wynikiem tej akcji jest zmniejszenie się floty Stanów Zjednoczonych, liczącej w r. 1929 już tylko 13.487.000 ton, pomimo budowy nowych, bardziej współczesnych jednostek.

Po Stanach Zjednoczonych najważniejszy rozwój floty wykazuje Japonia, której tonaż w ciągu ostatnich lat 15-tu wzrósł o 2.479.000 ton, czyli przeszło w dwójnasób. Lecz tu w przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych zarówno przyczyny, jak i skutki rozbudowy floty były zupełnie inne. W latach 1917 — 20 Japonia budowała swą flotę w tempie przyspieszonym, lecz z wyrachowaniem, opartem na podstawach polityczno - ekonomicznych. Miała ona w tym czasie możliwość wykorzystania swej dość wygodnej sytuacji, to też nie omieszkła opanować w dużym stopniu handlu morskiego Indyi, Filipinów i Dalekiego Wschodu. Z chwilą jednak, gdy warunki zmieniły się, Japonia powstrzymała dalszą rozbudowę floty handlowej, utrzymując się wszakże stale na trzecim miejscu w świecie.

*) Ministerstwo Marynarki St. Zjedn.

Duże zwiększenie tonażu statków przy jednoczesnej modernizacji wykazują Włochy (1.785.000 t.). Dalej idą: Holandia (1.460.000 t.), Francja (1.381.000 t.), Norwegia (1.261.000 t.), Dominja Brytyjskie (1.163.000 t.) i W. Brytania (1.154.000 t.).

Z pośród pozostałych krajów na szczególną uwagę zasługują Niemcy, które na skutek wojny utraciły prawie całą swą flotę handlową (około 4.5 milj. na 5.1 milj ton). Pomimo ciężkiej sytuacji gospodarczej i politycznej Niemcy w ciągu krótkiego czasu potrafiły wysunąć się na szóstą (w 1926 r.), a bezpośrednio potem na czwartą (1928 r.) miejsce w świecie, na którym pozostają do dnia dzisiejszego. Pod względem jakości jednak flota handlowa Niemiec zajmuje jeszcze wyższe, a może nawet pierwsze miejsce.

Flota brytyjska, która stanowiła w 1914 r. 41.6% całej floty światowej, stanowi obecnie zaledwie 30.2%, niemiecka — zamiast 11.3% — 6.1%, udział amerykański zaś wzrósł z 9.4% do 20.5%.

Jednocześnie z rozwojem tonażu o napędzie mechanicznym obserwuje się dość szybkie zanikanie floty żaglowej. Jeszcze w r. 1914 liczyła ona 3.685.552 t. (8.1%), gdy dziś liczy zaledwie 1.666.919 ton (2.5%), z czego przeszło połowa należy do Stanów Zjednoczonych (890.219 t.). Reszta floty żaglowej pływa pod banderą angielską — 120.000 t., kanadyjską — 95.000 t., francuską — 76.000 t., włoską — 69.000 t. i fińską — 67.000 t.

W związku z postępem technicznym i wymaganiami handlowymi, tłokowa maszyna parowa narówni prawie z żaglowcem ustępuje z roku na rok miejsca turbinom parowym i motorom. Gdy w r. 1914 liczone ogółem 730.000 ton statków turbinowych i 220.000 t. statków motorowych, to dziś liczby te wynoszą odpowiednio 10 milionów i 60 milionów ton. W ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż turbinowy wzrósł o 363.000 t., motorowy zaś o 1.196.000 t., podczas gdy tonaż z maszynami tłokowymi zmniejszył się o 311.000 ton. Stosunek tonażu motorowego do całego tonażu, posiadanego przez niżej wymienione kraje wynosi 42.7% w Norwegii, 42.4% w Danii, 38.2% w Szwecji, 17.2% we Włoszech, 17% w Niemczech, 15.2 w Holandji i 10.6% w W. Brytanji. Obserwuje się również duża tendencja przejścia z opalania węglem

węgi na ropowe, przyczem zależność od węgla w ciągu ostatnich 15 lat spadła z 89% do 59%, zależność zaś od ropy wzrosła z 3% do 38%.

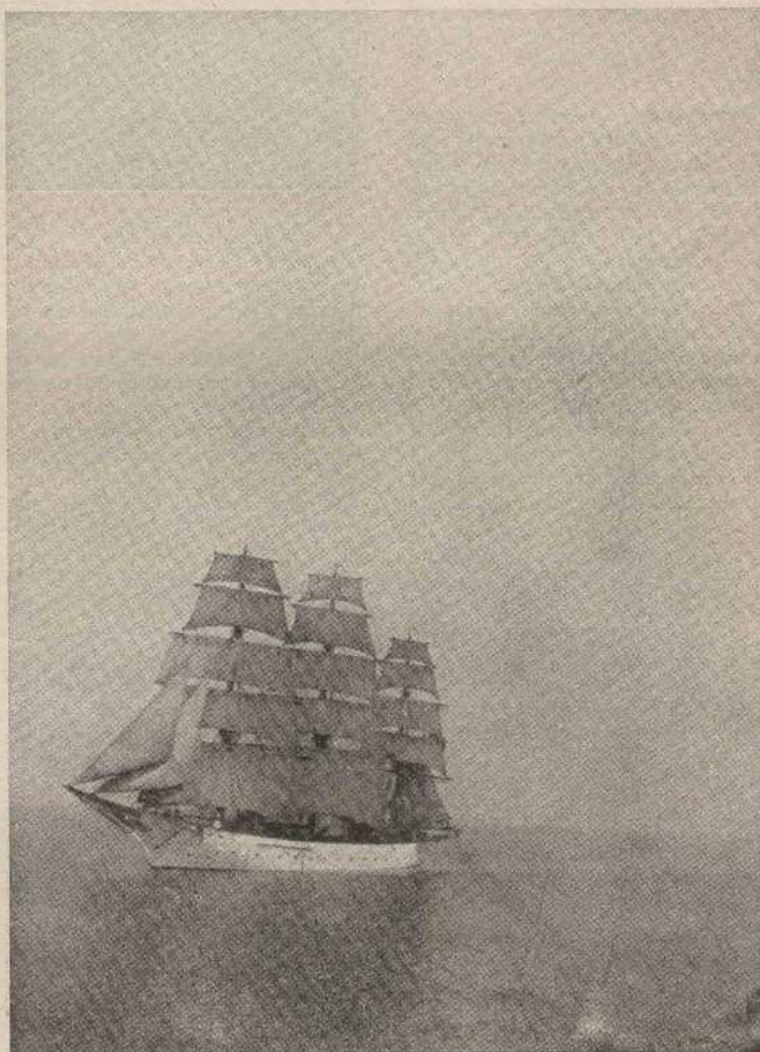
Z pośród statków o specjalnym przeznaczeniu szczególne zainteresowanie wzbudza rozwój floty statków zbiornikowych (tanków), których na 1 lipca 1929 r. liczono 1.236 w pojemności 6.987.922 ton. Prawie cały ten tonaż należy do Stanów Zjednoczonych i Anglii, posiadaczy najbogatszych źródeł ropy naftowej, ostro konkurujących pomiędzy sobą na rynku ropy. Palmę pierwszeństwa trzymają tu jednak Stany Zjednoczone, do których należy 381 statków o pojemności 2.374.358 ton, gdy Anglia posiada ich 388 o pojemności 2.165.208 ton.

Na pozostałe rodzaje statków o specjalnym przeznaczeniu przypada 2.064.924 ton, z czego na trawlerzy i inne statki rybackie 910.404, holowniki i st. ratunkowe — 362.841, statki portowe, promy, barki parowe i t. p. — 791.679 ton.

Reasumując, należy stwierdzić, że powolna rozbudowa floty handlowej w ciągu lat ostatnich, przy znacznej ilości wycofanego tonażu, jest wynikiem trudności w handlu morskim. Trudności te wywołały zarówno na rynku frachtów morskich, jak i w budownictwie okrętowym długotrwałą i ostrą depresję, przechodzącą od czasu do czasu w kryzys, którego świadkami jesteśmy obecnie.

STANISŁAW KOSKO.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



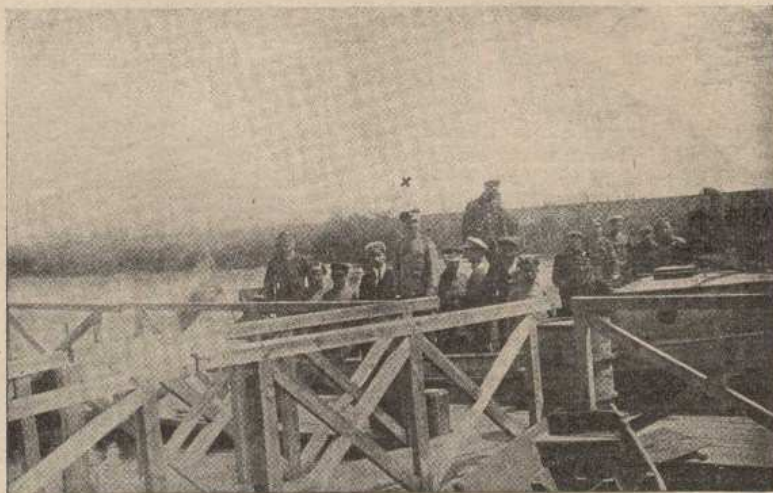
„Sto mil od brzegu i sto mil przed brzegiem...”

MARYNARKA WOJENNA

BOJE FLOTYLLI PIŃSKIEJ NA PRYPECI

Wiosną 1919 roku grupa podlaska generała Listowskiego dotarła do Pińska na Polesiu. W celu zapewnienia przedewszystkiem transportu, który w tej lesistej, poprzerynanej siecią wód okolicy szwankował, a także dla celów zwiadowczych, — z inicjatywy porucznika marynarki Gedroycia Jana, została zorganizowana flotylla rzeczna przy grupie w Pińsku. Wkrótce jednak pojawienie się silnej flotylli bolszewickiej na Prypeci, oraz specjalne właściwości terenu Polesia wysuwają bardzo słabą flotyllę pińską na arenę bojową.

Początkowo składała się ona z trzech łodzi motorowych. W miarę jednak posuwania się frontu poleskiego na wschód flotylla rozrastała się. Po zdobyciu Mozyrza przez 9 dywizję piechoty, w pierwszych dniach marca 1920 roku, flotylla otrzymała kilkanaście statków. Jeden z nich opancerzony, były sowiecki „Traktomierow”, zostaje wcielony do oddziału bojowego flotylli pod nazwą P. I. (Pancerny I), reszta zaś statków weszła w skład oddziału transportowego, który ze względu na fatalny stan dróg na Polesiu, oraz przeciążenie jedynej linii kolejowej,



Po bitwie pod Horodyszczem. Dowódca grupy podlaskiej generał Listowski (x) w otoczeniu oficerów Mar. Woj. Na lewo dwaj kom'sarze bolszewicki wzięci do niewoli.

we, miał ogromne zadanie do wykonania.

Flotylla pińska działała na dorzeczu Prypeci następnie na dorzeczu Dniepru.

Szczupłość ram artykułu pozwala mi jeno na opis niektórych walk flotylli.

W pierwszych dniach lipca 1919

roku została podjęta przez grupę podlaską trzecia ofensywa na Łuniniec. Generał Listowski tworzy grupę pułkownika Grabowskiego, składającą się z 22 p. p., która ma działać z 34 p. p. i dwoma pociągami pancernymi wzdłuż toru kolejowego.

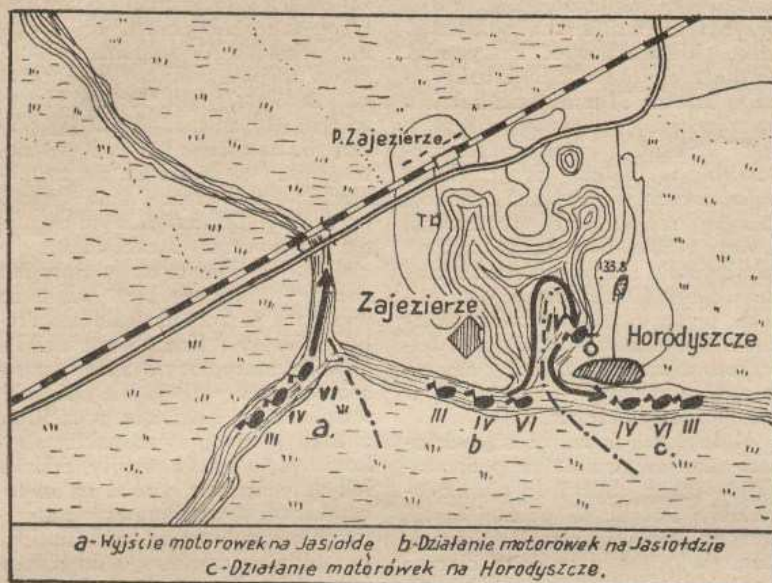
Pierwszym zadaniem, jakie czekało tę grupę, było sforsowanie mostu kolejowego na Jasiołdzie. W związku z tem zadaniem flotylla pińska otrzymuje rozkaz wysadzenia desantu we wsi Horodyszcz, położonej na półwyspie między Jasiołdą, a jeziorem Horodyskiem. Zadaniem desantu było obejście oddziałów bolszewickich broniących mostu na Jasiołdzie.

2-go lipca wieczorem trzy motorówki wyszły pod dowództwem porucznika marynarki Gedroycia do wsi Wysockie, w której nawiązano łączność z grupą pułkownika Grabowskiego. We wsi tej został załadowany desant, składający się z jednego plutonu 34 p. p. Nocą motorówki rzuciły cumy i cichutko odbiły od brzegu. Silniki szły na „mały gaz”, aby nie robić hałasu. Flotylla przystanąła w odległości od 1—2 kilometrów od ujścia Piny do Jasiołdy. O

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Załoga motorówki przed wyruszeniem na front.



świecie nasza ciężka bateria rozpoczęła bombardowanie Zajezerza. Podniesiono kotwicę. Motorówki powoli ruszyły ku Jasiółdzie. Na czele szyku szła najmniejsza motorówka M. VI, uzbrojona w jeden karabin maszynowy; zadaniem jej było ujawnienie pozycji nieprzyjaciela i stanowisk K. M. Za nią w odległości 100 metrów podążała M. IV, uzbrojona w 2 karabiny maszynowe. Na tej łodzi znajdował się desant. Zamykała szyk M. III, uzbrojona w jedno działko 37 mm. i 1 K. M. Pod osłoną mgły flotylla przeszła z koryta starej Piny na Jasiółkę i posuwała się dalej w szyku torowym (jedna za drugą) wzdłuż lewego brzegu Jasiółdy.

W odległości 300 — 400 metrów od Horodyszcz Jasiółka znacznie się rozszerza i przy brzegu staje się płytka, wobec czego flotylla była zmuszona wypłynąć na środek rzeki.

Motorówki powoli zbliżały się do celu. Gdy pierwsza łódź znalazła się o 300 — 400 metrów od Horodyszcz, powitał ją gwałtowny ogień karabinów maszynowych. Łodzie motorowe odpowiedziały natychmiast z armatki, karabinów maszynowych i ręcznych i ruszyły całą mocą naprzód. Bolszewicy nie mogli ani rusz wstrzelać się do szybko idących i co chwila zmieniających kierunek łodzi motorowych.

M. VI zaatakowała wieś od strony Jasiółdy, M. IV z desantem weszła do jeziora, M. III wsparła działanie M. VI. Obie łodzie, szybko manewrując, ostrzeliwały wieś

silnym ogniem karabinów maszynowych.

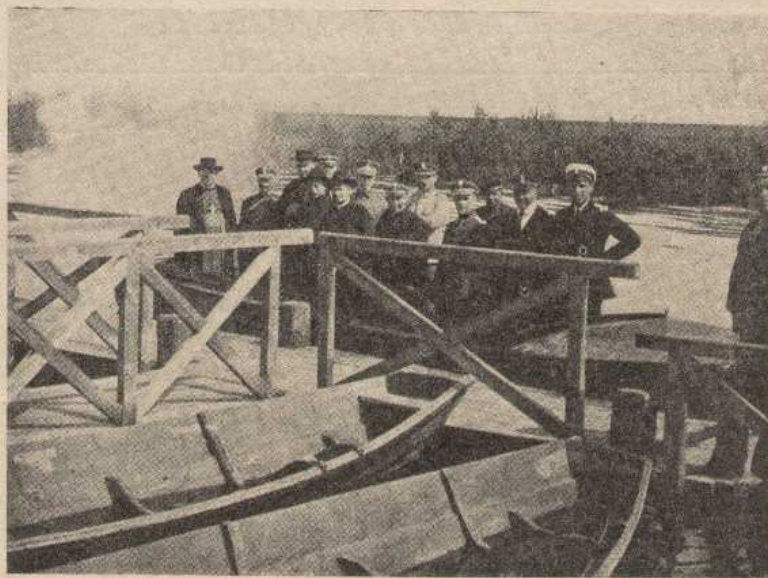
Ogień nieprzyjacielskiej piechoty, okopanej w pobliżu wejścia do jeziora nie pozwolił M. IV zbliżyć się do brzegu, aby wysadzić desant, przeto łódź szybko odpłynęła na środek jeziora, kierując się ku brzegowi północnemu i nagle, zawróciwszy, ruszyła pełnym gąsem ku brzegowi półwyspu pod wysoki brzeg, gdzie stał kościół. Manewrem tym M. IV zamierzała flankować od strony północnej nieprzyjacielskie okopy przy wejściu do jeziora. Prażąc z 2 karabinów maszynowych, łódź szybko się zbliżyła ku brzegowi. Manew-

rem tym bolszewicy byli zaskoczeni. Ogień ich stał się odrazu chaotyczny, a w miarę zbliżania się łodzi stawał się coraz słabszy. Po chwili już tylko z zalesionego wzgórza rozlegały się oddzielnie strzały. Desant wysadzano bez przeszkód ze strony nieprzyjaciela. W tymże czasie został zdobyty przez grupę pułkownika Grabowskiego most kolejowy na Jasiółdzie i dworzec Zajezerze.

To pierwsze zwycięstwo flotylli pińskiej pod Horodyszczem^{*)} miało dla niej ogromne znaczenie. Przedewszystkiem moralne. Marynarze poczuli zaufanie do łodzi motorowej, jako jednostki bojowej. Sfery wojskowe przekonały się, że flotylla rzeczna złożona choćby tylko z motorówek, może pomóc w walce armii.

Po udanej ofensywie na Łuniniec, oddziały 9 dywizji piechoty dotarły na lewym brzegu Prypeci do rzeki Słuczy, na prawym do Uborci. Rozbite i zdemoralizowane oddziały bolszewockie wycofały się daleko na wschód. Zaczęła wówczas przejawiać energiczną działalność flotylla bolszewicka. Składała się ona z 3 statków opancerzonych: „Mukumol”, uzbrojony w dwa działka 120 mm. i 5 karabinów maszynowych oraz „Burzyn” i „Traktomirow”, uzbrojone każdy w dwa działka 75 mm. i cztery k. m. Teren nadbrzeżny zajęty przez polskie oddziały był bardzo dogodny dla działań flotylli.

^{*)} Rocznicą zwycięstwa pod Horodyszczem jest dzień święta Flotylli Pińskiej.



Wizytacja Biskupa Polowego, Ks. Galla, w. r. 1919.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Prypeć tworzy w tej okolicy szeroki pas moczarów i przecina zabagnioną puszczą Turowską, wrzynając się w nią głębokimi długimi odnogami. Te właściwości terenu ogromnie utrudniały zwalczanie statków nieprzyjacielskich przy pomocy artylerji lądowej. Korzystając z tak dogodnych warunków, flotylla bolszewicka wchodziła w głąb kraju, ostrzeliwując miasteczko Turów i wsie nadbrzeżne, w których stały nasze oddziały, lub też wysadzała niewielkie desanty. Aby zwalczać nieprzyjacielską flotyllę, przechodzi z Pińska do Turowa w pierwszych dniach września flotylla pińska. Flotylla rozpoczęła swą akcję od zwiadów i patrolowania rzeki i odnog. Z chwilą przybycia flotylli pińskiej statki bolszewickie zaprzestały wypadów, chociaż stały w pobliżu polskich linii, w miasteczku Petrykowie. Wobec tego dowódca flotylli oraz dowódca III bataljonu 34 pułku piechoty postanowili z własnej inicjatywy zrobić wypad na bazę flotylli bolszewickiej. Według ostatnich wiadomości w Petrykowie stały dwa statki opancerzone „Traktomirow” i „Burzyn”, oraz oddział piechoty około 500 bagnetów. Zadaniem flotylli było uderzyć od strony rzeki i zwalczyć statki pancerne sowieckie, a przynajmniej ściągnąć na siebie ich ogień artyleryjski. W ten sposób Petryków zostałby oskrzydłony, a atakujący na lądzie oddział 34 pułku piechoty, byłby zabezpieczony przed nieprzyjacielską artylerją.

16 września wyrusza III bataljon 34 pułku piechoty na wypad. Tego samego dnia oddział flotylli

pińskiej w składzie M. I i M. II przybył do wsi Turki, odległej o kilka kilometrów od Petrykowa. Każda z motorówek była uzbrojona w działko 37 mm., oraz karabin maszynowy.

17 września o świcie flotylla wyruszyła w dalszą drogę. Silna mgła, zwana na Polesiu „mleko”, zaległa rzekę. Gdy motorówki wyszły z zalewu na rzekę, zatrzymano silniki i łodzie niesione prądem cichutko zbliżały się ku celowi wyprawy. Tymczasem piechota zaatakowała Petryków. Silny huk armat i karabinów maszynowych i ręcznych rozlegał się w zamglonym powietrzu.

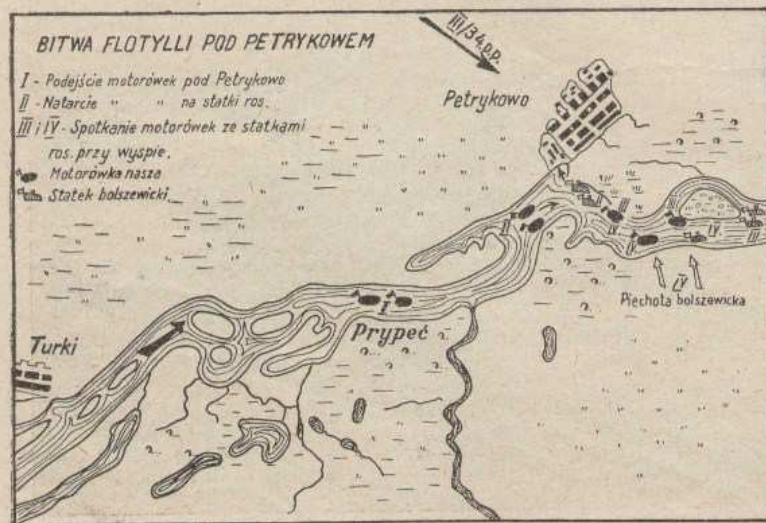
Motorówki, kierując się odgłosem strzałów armatnich, podsuwały się coraz bliżej do nieprzyjacielskiej flotylli. W pewnej chwili ujrano błyski strzałów armatnich. Wkrótce dwa duże ciemne kadłuby statków wyraźnie zarysowały się we mgle. Natychmiast uruchomiono motory i flotylla pińska otworzyła ogień z działek i karabinów maszynowych na flotyllę bolszewicką. Znienacka zaskoczona pancerki nieprzyjacielskie natychmiast umilkły i odpłynęły w dół rzeki. Piechota polska, tocząc walkę wręcz, dotarła do brzegu i zdobyła uzbrojony statek „Strumień”. Gdy mgła opadła, flotylla ruszyła w dół rzeki w celu odszukania statków nieprzyjacielskich, które według wiadomości otrzymanych od rybaków, zostały w boju uszkodzone. Spodziewano się znaleźć je w pobliżu. I rzeczywiście, wkrótce spostrzeżono statki za zakretem wyspy. Motorówki zatrzymały się. Odległość między flotyllami sięgała najwy-

żej dwóch kilometrów. Łodzie stały na szerokiej przestrzeni rzecznej całkiem odkryte, mimo to statki nie rozpoczynały walki, chociaż na tak małej odległości z łatwością mogły zniszczyć flotyllę polską, nie narażając się na ogień motorówek. M. II ukryła się za pobliskim zakretem rzeki wśród krzewów, M. I zaś ruszyła ostrożnie ku wyspie. Statki nieprzyjacielskie w dalszym ciągu stały bez ruchu. Nikogo nie było widać na wysokich mostkach. Należało zrobić zwiady. Komendant M. I i dwóch marynarzy, zabrawszy z sobą armatkę (była na kółkach), wylądowali i ostrożnie poczęli się zbliżać ku nieprzyjacielskim statkom. Nagle statki ruszyły, oddziały natychmiast wrócił na motorówkę. M. I, wypłynąwszy na rzekę, otworzyła ogień z armatki i karabinu maszynowego do zbliżającego się „Traktomirowa”. Statek odpowiedział z dział i kilku karabinów maszynowych. W tej chwili rozległy się strzały karabinowe z brzegu południowego rzeki i z motorówki ujrano tylarję nieprzyjacielskiej piechoty. Ostrzeliwując piechotę nieprzyjacielską z karabinu maszynowego, statek z działka, motorówka mknęła w górę rzeki. W tej chwili M. II wypłynęła z ukrycia i celnym strzałem z działka rozbiła budę sterniczą „Traktomirowa”. Statek się zatrzymał, nie przerywając ognia z armat. Piechota bolszewicka, wzięta w ogień dwóch karabinów maszynowych z motorówek, wycofała się. Flotylla pińska, mając dwóch ciężko rannych marynarzy, wróciła do Turowa. Był to pierwszy bój flotylli pińskiej z flotyllą bolszewicką.

★

Do najświetniejszych kart historii odrodzonej marynarki polskiej należy bezsprzecznie zwycięstwo, odniesione przez mały oddział bojowy flotylli pińskiej nad silną flotyllą bolszewicką pod Czernobyłem, 27 kwietnia 1920 r.

W celu zdobycia Czernobyli dowódca grupy poleskiej, gen. Władysław Sikorski, stworzył grupę uderzeniową majora Jaworskiego, do której został włączony oddział bojowy flotylli pińskiej w składzie następującym: P. I. (pancerny, dwa działka 75 mm., cztery karabiny maszynowe, były sowieckie „Traktomirow”). M. P. I. (motorówka pancerna, jedno działko 75 mm. i cztery karabiny maszynowe), M. B. I. (motorówka bojowa), M. B. II. i M. B. III — każda u-



zbrojona w jedno działko 37 mm. i jeden karabin maszynowy.

Według ostatnich wiadomości flotylla bolszewicka składała się z 12 statków pancernych, z których każdy posiadał najmniej dwa działka 3-calowe, niektóre zaś 120 mm. morskie.

Wobec takiej silnej przewagi flotylli bolszewickiej, oddział flotylli pińskiej otrzymał zadanie zmuszenia wypadami nieprzyjacielską flotyllę do pościgu polskiej w górę rzeki, aby nasza artyleria mogła zamknąć nieprzyjacielskim statkom odwrót.

Bitwa o Czernobyl rozpoczęła się bojem pod Koszarówką.

W walce tej brały jedynie udział motorówki, gdyż P. I. był w remoncie.

Oddział bojowy flotylli pińskiej, posuwając się korytem Prypeci równoległe z oddziałami lądowymi, miał 25.IV. o godzinie 21 dotrzeć do Koszarówki. Koło godziny 20 usłyszano silną kanonadę armatnią, oraz karabinów maszynowych i ręcznych. Huk dział wyraźnie szedł od rzeki. Nie ulegało wątpliwości, że flotylla nieprzyjacielska działa pod Koszarówką. Motorówki ruszyły całą mocą w dół rzeki. Wkrótce jednak musiały przejść na „mały gaz”, gdyż zapadający zmrok ogromnie utrudniał orjentowanie się w bardzo szerokim, z powodu rozlewów wiosennych — korycie Prypeci. Kanonada ustała zupełnie. Było już zupełnie ciemno, gdy oddział flotylli zbliżył się do Koszarówki. Nieprzyjacielskich statków na rzece nie widać. Motorówki powoli płyną ku ciemnym wysokim zarysom brzegu. Księżyc wynurzył się z za chmur i oświetlił rzekę. Naraz wyłoniły się z ciemności kontury trzech statków, stojących nieruchomo pod wysokim brzegiem, dalej za zakrętem rzeczny stały jeszcze dwa. Motorówki, otworzywszy ogień z działek i karabinów maszynowych, poczęły się cofać w górę rzeki. Nagle wszystkie osiadły na mieliznie. Sytuacja stała się groźna. Bolszewickie statki zasypywały pociskami szarpające się motorówki. Wtem celny strzał z calowego działka M. P. I. uratował oddział z ciężkiego położenia. Na jednym z większych statków wybuchła fontanna ognia, poczem statki te umikły natychmiast. Po chwili podszła druga kanonierka do uszkodzonego towarzysza i, wzięwszy go na hol, zaczęła cofać się w dół rzeki. Wkrótce cała flotylla

nieprzyjacielska, ostrzeliwując rzekę, wycofała się ku południowi.

Po zejściu z mielizny, motorówki zatrzymały się na nocleg w górze rzeki w pobliżu Koszarówki. Na drugi dzień nadszedł do Koszarówki P. I., a o godzinie 17 cały oddział flotylli bojowej ruszył w dół rzeki ku Czernobyli.

Koło godzininy 23 flotylla polska zetknęła się znowu z dwoma statkami nieprzyjaciela i, rozpoczynając walkę, poczęła się cofać, chcąc wciągnąć nieprzyjaciela w zasadzkę. Plan ten jednak się nie udał, gdyż statki się wycofały w dół Prypeci. O świcie flotylla pińska ruszyła dalej.

Tymczasem grupa majora Jaworskiego zaatakowała wieś Lelów, znajdującą się w odległości 3-4 klm. od Czernobyli. 6 statków nieprzyjacielskich ostrzeliwało silnym ogniem działowym nasze oddziały, atakujące Lelów. P. I. z motorówkami, podszedłszy na odległość 2 — 3 klm. do stanowisk nieprzyjacielskiej flotylli, otworzył gwałtowny ogień ze swych dział. Flotylla bolszewicka przeniosła natychmiast cały swój ogień na rzekę. Po dłuższej walce, podczas której został zajęty przez grupę mjr. Jaworskiego Lelów, flotylla nieprzyjacielska rozpoczęła znowu odwrót w dół rzeki, flotylla polska rusza wślada za nią. Statki nieprzyjacielskie zatrzymały się pod lasem w odległości 7 — 8 klm. z Czernobyli. Gdy statki polskie zbliżyły się do stanowisk flotylli bolszewickiej na jakieś 4-5 klm., spotkał je gwałtowny ogień działowy. Pomimo niedogodnej pozycji na miejscu zupełnie odkrytym, oddział bojowy flotylli pińskiej przyjmuje walkę. P. I. stanął przy brzegu, gdzie rosły jedynie dwie sosny. Na jednej z nich urządzono punkt obserwacyjny, poczem statek i motorów-

ka pancerna otworzyły silny ogień z dział. Z początku pociski nieprzyjacielskie padały dość daleko od statków polskich, lecz po pewnym czasie kilka fontann trysnęło tuż w pobliżu burt statków i motorówek. Wówczas P. I. rzucił cumy i wraz z M. P. I. jął się zbliżać do flotylli nieprzyjacielskiej, prowadząc wciąż szybki ogień z dział. Naraz po celnym strzale P. I., jeden ze statków nieprzyjacielskich stanął w płomieniach, a po chwili spostrzeżono wybuchy na dwóch innych statkach nieprzyjacielskich. Działka bolszewickie umilkły, flotylla nieprzyjacielska, zabierając na hol dwa uszkodzone statki, cofa się na Dniepr, pozostawiając napół zatopiony szkielet kanonierki „Gubicielnyj”. Pogoń dalsza była już niemożliwa, gdyż na dnie statku w przedniej części kadłuba pokazała się w większej ilości woda. Bowiem od ciągłych wstrząsów statku, prowadzącego tak długo walkę artyleryjską, rozluźniły się nity.

W Czernobyli nieprzyjacieli pozostawił 6 statków, 6 pogłębiarek, 3 łodzie motorowe oraz warsztaty portowe. Zdobyć tę należy zawdzięczać w znacznej mierze działaniom flotylli pińskiej, która, napierając na flotyllę sowiecką, nie pozwoliła jej tego taboru wyprowadzić.

Bój pod Lelowem i Czernobyliem trwał prawie 12 godzin z wielkimi przerwami. Należy on do najcięższych walk na Prypeci, której wynikiem może się szczycić flotylla pińska. Będąc bez porównania słabszą, jednakże wyparła flotyllę nieprzyjacielską na Dniepr, zadając jej ciężkie straty, biorąc dużą zdobycz, sama zaś wychodząc bez szwanku i strat.

KAROL TAUBE.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

Kontrtorpedowce. W dniach 29 maja i 11 czerwca r. b. spuszczone zostały na wodę 2 kontrtorpedowce „Blanche” i „Boreas”, należące do grupy 8 kontrtorpedowców, zamówionych w roku 1928. Wyporność ich wynosi 1.330 t.

Leadery flotylli. W dniu 10 lipca r. b. spuszczone zostały na wodę na stocznicy Vickers-Armstrong w Barrow nowy leader flotylli „Keith”, należący do programu morskiego z roku 1925. Pierwszy okręt tego typu i z tego samego programu „Codrington” został już ukończony i latem r. b. przeszedł na morze Śródziemne, gdzie wszedł w skład eskadry śródziemnomorskiej. „Keith”

ma być kompletnie wykończony na wiosnę roku przyszłego. Wyporność jego wynosi 1.330 t, długość 98,45 m, szerokość 9,83 m. Napęd stanowić będą dwa zespoły turbinowe Parsonsa o mocy 34.000 HP. Projektowana szybkość wynosić ma 35 węzłów, t. j. mniej więcej tyle, ile wynosi szybkość torpedowców klasy „Beagle”, z którymi w łączności „Keith” ma pełnić swą przyszłą służbę.

Uzbrojenie HMS „Keith” składać się będzie z 4 dział kalibru 12 cm, 2 dział przeciwlotniczych, 4 armatek automatycznych Lewisa, 1 armatki automatycznej Vickersa i 8 aparatów torpedowych o kalibrze 53,3 cm, połączonych w 2 zespoły po 4 sztuki.

Łodzie podwodne. Dnia 11 czerwca r. b. spuszczone na wodę 3 nowe łodzie podwodne: „Regulus”, „Regent” i „Rower”. Należą one do grupy 6 łodzi podwodnych, z których 3 pierwsze „Rainbow”, „Rupert” i „Royalist” spuszczone zostały na wodę już dawniej. Wyporność nadwodna tych łodzi wynosi 1.475 t, podwodna zaś 2.015 t. Inne szczegóły konstrukcyjne analogiczne do łodzi podwodnych klasy „O” i klasy „P”. Uzbrojenie ich stanowi 1 działo o kalibrze 10 cm, dwa mniejsze działa i 8 aparatów torpedowych. Napęd nadwodny dają motory Diesla o mocy 4.400 HP, które pozwalają łodziom rozwijać szybkość 17,5 węzłów. Napęd podwodny dają motory elektryczne o mocy 1.320 HP, pozwalające rozwijać szybkość 9 węzłów.

Według oświadczenia Pierwszego Lorda Admiralicji w Izbie Gmin w roku bieżącym rozpocznie się budowa dalszych 3 łodzi podwodnych z programu morskiego 1929 i 1930.

Łodzie podwodne „Posejdon”, „Perseus” i „Pandora” odbyły swe próbne podróże z wynikiem dodatnim.

FRANCJA.

Kontrtorpedowce. Dnia 14 czerwca r. b. na stoczni Ateliers et Chantiers de Bretagne spuszczone na wodę kontrtorpedowce „Gerfaut”. Wymiary tego kontrtorpedowca są następujące: długość 129 m, szerokość 11 m, zanurzenie 4,3 m, wyporność 2.480 t, siła maszyn 70.000 HP, szybkość projektowana 36 węzłów. Uzbrojenie: 5 dział o kalibrze 13,8 cm, 1 dział 7,5 cm, 4 działa przeciwlotnicze o kalibrze 3,7 cm i 6 aparatów torpedowych. Załoga składać się ma z 210 ludzi, w tej liczbie 10 oficerów.

„Gerfaut” należy do serii 6 kontrtorpedowców, z których 5 innych nosi następujące nazwy: „Aigle”, „Vau-

tour”, „Albatros”, „Milan” i „E-pervier”.

Sylweta nowego kontrtorpedowca będzie zupełnie taka sama, jak sylweta kontrtorpedowca „Verdun”, jednak linie jego będą jeszcze bardziej wysmukłe. Jest nadzieja, że przepisowa szybkość 36 węzłów zostanie znacznie przekroczona. W kołach fachowych spodziewają się, że uda się „Gerfautowi” przekroczyć 41 węzłów.

Kontrtorpedowiec „Vauban” uzyskał ostatnio przy pełnym napięciu maszyn szybkość 40,15 węzłów. Rekord szybkości okrętów francuskich należy jednak wciąż jeszcze do kontrtorpedowca „Bison” i wynosi 40,4 węzłów. „Verdun” osiągnął szybkość 40,1 węzłów, „Valmy” zaś 39,85 w.

Najszybszym okrętem świata jest — jak dotąd — włoski kontrtorpedowiec „Nicoloso-da-Recco”, który osiągnął szybkość 41,5 węzłów.

Łodzie podwodne. Łodzie podwodne „Redoutable” i „Vengeur” odbyły wielką podróż oceaniczną. Udały się one przez Casablanca i Dakar do Fort de France na Martynice. W czasie tej wielkiej podróży oceanicznej łodzie podwodne wykazały wszystkie swoje zalety i potwierdziły całkowicie opinię o swej przydatności do obrony dominium kolonialnego Francji. Obie łodzie podwodne były wyposażone w zapas paliwa, pozwalający na odbycie podróży na przestrzeni 10.000 mil morskich.

WŁOCHY.

Nowe zamówienia. Rada Ministrów postanowiła jeszcze w ciągu bieżącego roku budżetowego przystąpić do budowy następujących nowych jednostek bojowych: 10.000-tonowy krążownik „Pola”, 2 krążowniki o wyporności 5.100 t, „Montecuccoli” i „Attendolo”, 4 kontrtorpedowce po 1.240 t i 22 łodzie podwodne, w tej liczbie cztery łodzie

podwodne typu „Balilla” po 1.390 t, sześć po 810 t i dwanaście po 610 t.

Rekord, czy reklama? W związku z ustanowieniem rekordu szybkości dla okrętów wojennych przez włoski kontrtorpedowiec „Nicoloso-da-Recco”, który osiągnął — jak wiadomo — szybkość 41,504 węzłów, w kołach fachowych podają, że w czasie swej rekordowej jazdy okręt ten nie miał artylerji na pokładzie i ogólne jego wyposażenie zostało sprowadzone do koniecznego minimum. W tych warunkach szybkość osiągnięta przez ten okręt ma wartość tylko reklamową, bez żadnego znaczenia dla celów wojennych.

Łodzie podwodne. Dwie włoskie łodzie podwodne „Millelire” i „Toti” powróciły do Spezji po odbyciu podróży morskiej, w czasie której przebyły 7.000 mil morskich. W pobliżu ujścia rzeki Gambia łódź podwodna „Millelire” wytrzymała przez 36 godzin w zanurzeniu, co należy uważać za rekord swojego rodzaju.

Na stoczni Tosi w Tarenzie spuszczone ostatnio na wodę nową łódź podwodną — stawiacz min „Filippo Corridoni”. Wyporność nadwodna tej łodzi wynosi 825 t podwodna zaś 1.038 t. Moc maszyn przy napędzie nadwodnym 1.500 HP, przy podwodnym 1.000 HP. Szybkość na powierzchni 14, w zanurzeniu 8 węzłów. Uzbrojenie: jedno dział o kalibrze 10 cm, cztery aparaty torpedowe 53,3 cm i dwa przyrządy do stawiania min.

JAPONIA.

Zderzenie się okrętów. W czasie ostatnich manewrów floty japońskiej zderzył się kontrtorpedowiec „Fuyo” z wynurzającą się alurac z morza łodzią podwodną „68”. Oba okręty zostały mocno uszkodzone, udało się jednak odprawać je do doku. Wypadków z ludźmi nie było.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WISŁĄ DO MORZA I MORZEM NA HEL

Od jednej z członkiń Warszawskiego Klubu Wioślarzy otrzymujemy następujący opis wrażen z spływu wioślarskiego Wisłą do Gdańska i z ryzykownej wycieczki łodzią sportową na morze.

Red.

Cma leci w ogień.

Wioślarzy kusi morze.

Nie było to umówione, nie było projektowane, lecz z chwilą kiedy zdecydowaliśmy się w ciągu niespełna 2 godzin zebrać osadę i wyjechać z Warszawy, by dogonić i połączyć się ze spływem wioślarskim, jadącym do Gdańska, wiedzieliśmy, że pomimo zakazów, trudów i niebezpieczeństw zakończymy naszą wioślarską wędrówkę na morzu.

31 lipca 1930 r. wyruszyliśmy wczesnym rankiem z Warszawy, licząc na to, że będziemy nocować w Płocku, lecz fala i prze-

ciwny wiatr pozwoliły nam przebyć zaledwie połowę projektowanej drogi. Zatrzymałyśmy się na noc za Wyszogrodem, licząc na lepsze warunki atmosferyczne następnego dnia. — Niestety dzień ten był jeszcze cięższy od poprzedniego. Pomimo wysiłków posuwałyśmy się tak wolno, że przez cały dzień zdołałyśmy dojechać zaledwie do Płocka.

Wiedzieliśmy, że spływ wioślarski (zbiorowa wycieczka kanoistów czeskich i wioślarzy polskich) walczy gdzieś dalej z temi samymi trudnościami, że również posuwa się wolniej, ale była jeszcze jedna ważna przyczyna, dla której chcieliśmy przebyć pierwszą połowę drogi jak najprędzej, a mianowicie: związkowe regaty w Bydgoszczy, na których chcieliśmy być koniecznie, tembardziej, że Klub nasz brał w nich udział.

Zrezygnowaliśmy więc z wygodnego noclegu w Płocku i postanowiliśmy choć jest to sprzeczne z zasadami turystyki wioślarskiej, jechać dalej nocą. Zmęczone, niewyspane zanurzyliśmy się w mrok. Jechać w nocy było lepiej, gdyż wiatr się uciszył i posuwałyśmy się szybciej naprzód, lecz jakże ciężko obronić się przed sennością, gdy łódź tak harmonijnie kołysze, a monotony plusk wody usypia, jak trudno wypatrzyć w ciemności właściwą drogę i ominąć wszystkie „rękawy”, głązy podwodne i tamy. Wytrwaliśmy jednak, jadąc prawie bez przerwy dniem i nocą i już 2 sierpnia r. d. dojechaliśmy do Solca Kujawskiego, gdzie postanowiliśmy zanoćować na łodzi, aby wczesnym rankiem przejechać szluzę w Brdyjściu i dojechać do toru regatowego w Łegniewie.

A więc postawiłyśmy na swoim i 3/VIII, w dniu regat o Mistrzostwo Polski, zjawiłyśmy się u naszych koleżanek, biorących w nich udział. Powitaniom i radości nie było końca — z niepokojem oczekiwaliśmy ich biegu, dopiero 10-go, głodne i niewyspane. Nareszcie start — ruszają cztery czwórki w zwartej masie, zamarłyśmy w oczekiwaniu — bieg idzie, nasze na drugim miejscu idą od startu do połowy toru. Budzimy się. Na usta ciśnie się nasz sportowy okrzyk bojowy W.K.W.!! Osada nasza wysuwa się naprzód i znów traci — W.K.W.! wołamy już niemal rozpaczliwie, a one jakby odczuwały, co z nami się dzieje, zaczynają znów stopniowo wysuwać się naprzód i wjeżdżają pierwsze na metę. Mocno zachrypnięte szalejemy z radości, a w dwie godziny potem nareszcie idziemy spać.

Prawie 14-godzinny sen zrobił swoje — obudziliśmy się dopiero następnego dnia o 10 rano wypoczęte i w doskonałych humorach, a głodne... Po obfitym śniadaniu ruszamy dalej i o 12 szluzują nas w Brdyjsiu. Tu spotykamy motorówkę kmdanta spływu p. M. Zalisza, któremu meldujemy nasz udział w spływie: Warszawski Klub Wioślarek, łódź „Jastarnia”, osada: H. Madalińska, J. Żuk-Sokolska, H. Kożuchowska, J. Płoska; a więc jedziemy dalej już jako oficjalna część wspólna wycieczki. Niedługo, zaledwie do Fordonu, gdzie zatrzymujemy się, by zjeść obiad i odnowić zapasy. — Znów zostaliśmy w tyle i jeszcze jedną noc spędziliśmy w „hotelu Majestic” (na sianku u rybaka w Morsku). Dopiero następnego dnia rano w Grudziądzu połączyliśmy się w sposób definitywny ze spływem. Spotykamy dużo znajomych i zawieramy nowe znajomości, zwiedzamy miasto, a przede wszystkim restauracje i cukiernie, gdzie wzbudzamy zainteresowanie... apetytem. Grudziądzkie Tow. Wioślarskie przyjmuje spływ ze staropolską gościnnością. Członkowie Tow. oprowadzają nas po mieście, podejmują bankietem, odprowadzają na przygotowane noclegi. — Wielkie sale, łóżka, umywalnie — komfort i wygoda. Z prawdziwą wdzięcznością żegnamy miłych gospodarzy następnego dnia, by o 11 rano ruszyć w dalszą drogę. Grudziądz żegna nas rzęsimym deszczem — tem raźniej chwytałyśmy

wiosła — tem mocniej pracujemy zimno i deszcz dla wioślarza, to jak ostroga dla konia. Wieczorem w barwnym korowodzie podjeżdżamy do Tczewa. Liga Morska i Rzeczna oraz władze miejskie w Tczewie podejmują nas gościnnie i troskliwie. Przelotne ptaki, następnego dnia o 9 rano żegnamy Tczew i popołudniu dojeżdżamy do szluzu Einlage. Na Wiśle już nas witają łodzie Gdańskiego Tow. Wioślarskiego.

Okrzykiem powitalnym niema końca. Kolorowe, rozgwarzone łodzie wjeżdżają na martwą Wisłę, by długim sznurem przeciągnąć dawnym flisaczom szlakiem. W skupieniu już wjeżdżamy na Motławę i po przedefiniowaniu przez miasto wracamy do przystani Gdańskiego Tow. Wioślarskiego.

Podobno nocleg ma być we Wrzeszczu. — „To nie dla nas” — mrugamy na siebie porozumiewawczo. Wolimy spać na przystani, by następnego dnia wczesnym rankiem wymknąć się na morze.

Z zeszłorocznego doświadczenia naszych koleżanek klubowych wiemy, że musimy zrobić to pokryjomu i zrećnie. Pocichutku układamy się na podłodze z nie złomnem postanowieniem obudzenia się skoro świt. Mysł o niepewnem jutrze spać nam nie przeszkadza, jesteśmy zdecydowane na wszystko, a więc niema wahań i niepewności. Jeżeli nie pogoda — Gdynia, jeżeli pogoda — Hel.

8/VIII o 5 rano odbijamy od pomostu i posuwamy się wolno wzdłuż uspiętego portu. Z rozczuleniem witamy znajome z zeszłorocznej wyprawy okręty, są aż dwa — łupinka nasza już po raz drugi ociera się o te olbrzymy. Krytyczny moment zbliża się: cypelek z którego wołają: „Zurück!” Co za okazja. W tej chwili mija go okręt, wjeżdżający do portu — „parę mocnych” i chowamy się za niego — bolszewicki „Pierwaja Piatiletka”. Dla tego pewnie zapatrzony na niego Gdańszczanin nie widzi nas i możemy spokojnie wyjechać na morze.

Mijamy latarnię morską. Jeszcze chwila niepokoju, gdyż wjeżdża za nami z portu motorówka z dwoma marynarzami. „Gonia nas”. Nie, przejechali, spoglądając na nas z zaciekawieniem, ale obojętnie. Zatrzymujemy się. Chwila namysłu — wydłużone nosy „wacają” wiatr, skupione o-

czy wypatrują chmur. Cisza — horyzont zamglony — lekka „morka”. — „Gotowe — naprzód”. Ruszamy śmiało w kierunku niewidocznego Helu. Jedziemy mocno, żeby te 32 klm. nieodpowiedniej drogi dla turystycznej dwójki wioślarskiej przebyć jaknajprędzej. Wiemy, że nasz Battyk jest nieobliczalny i złośliwy. Zbliżamy się coraz więcej do stojących przed portem okrętów-olbrzymów. W pobliżu nich przejeżdża znów koło nas w odległości jakichś 80—100 metrów ta sama motorówka, która narobiła nam strachu przy wyjeździe z portu. Tym razem wita nas entuzjastycznie. Marynarze powiewają w naszą stronę czapkami i coś krzyczą. Robimy to samo i nabieramy większej pewności siebie. A więc z obranego przez nas kierunku wiedzą dokąd jedziemy i pochwalają... Ci znają się dobrze na morzu i wróżą pogodę. Ujęte tem bratniem pozdrowieniem jedziemy rażno dalej. Coraz więcej zaciera się Gdańsk, coraz dalej odjeżdżamy od zamglonych konturów Sopot, Orłowa i Gdyni. W końcu tracimy je prawie z oczu, a Helu nie widać. Orientujemy się teraz już tylko według kierunku fal. Jedziemy tak około godziny; w tym czasie spotykamy okręt, który mija nas w odległości paru kilometrów od strony zatoki — nie mamy lornetki nie możemy więc odczytać jego nazwy. Przypuszczamy, że idzie do Gdyni. Po chwili mija nas w odległości 30 — 40 metrów kuter; zatrzymujemy się, by zapytać, czy jedziemy dobrze na Hel. Rybak woła coś w naszym kierunku, pokazując na lewo w kierunku zatoki — słyszymy tylko „a rund”. „Aha, zaprasza nas do jazdy zatoka, a według mego nosa jedziemy dobrze” decyduje sterniczka.

Nie skręcamy więc na lewo, lecz jedziemy dalej, trzymając się tego samego kierunku i po półgodzinie na horyzoncie ukazują nam się biały punkt. „Statek, albo Hel”. W miarę, jak zbliżamy się do niego nabieramy pewności, że to Hel, bo dymu nie widać. Po godzinie jazdy widzimy, że to nowe domki rybackie na Helu i różniamy czerwone dachy. Teraz już zwalniamy i delektujemy się morzem, słońcem i falą, pieszczołtliwie kołyszącą naszą łódź.

O godz. 10½ „Jastarnia” stała już w porcie na kotwicy obok kutrów rybackich.

Warszawa, dn. 18/VIII. 1930 r.

DZIEJE JEDNEJ WYCIECZKI

Zaciekawiony artykułami prasy codziennej o rozwoju portu Gdynskiego i floty polskiej, zapragnąłem na własne oczy zobaczyć tę legendarną niemal dzisiaj Gdynię. Korzystając więc z wycieczki Ligi Morskiej i Rzecznej, zgłosiłem się jako uczestnik, w nadziei, że w towarzystwie członków tej organizacji łatwiej mi będzie poznać to wszystko, czego Polska w przeciągu 10 lat dokonała na wybrzeżu.

W biurze Ligi M. i R. w Katowicach zapewniono mnie, że wycieczka będzie interesująca i nawet wygodna, gdyż Dyrekcja P. K. P. w Katowicach przydzieliła wagon pulmanowski i 3 przedziały w innym wagonie dla 96 uczestników wycieczki. Odjazd z Katowic miał nastąpić pociągiem osobowym do Poznania, dnia 1 sierpnia o godzinie 20.15.

O wyznaczonej godzinie udałem się na dworzec, gdzie zebrali się wszyscy uczestnicy wycieczki. Gdy pociąg zjechał na peron, czekamy cierpliwie doczepienia zapowiadzanego „pulmanu”. Wreszcie na 8 minut przez odjazdem pociągu doczepiają wagon, pamiętający czasy c. i k. panowania.

90 osób pcha się do tego starego pudła, w którym na siedząco z ciężką biedą zmieścić się może około 50 osób.

Obok nas gromady dzieci, udających się na kolonie letnie z krzykiem i piskiem zajmują dwa przedziały następnego wagonu. Za chwilę jednak zmuszone są przenieść się gdzieś indziej, gdyż na skutek energicznych protestów naszej wycieczki, kierownik pociągu dał nam te dwa przedziały, w których umieściło się około 15 osób. Reszta uczestników naszej wycieczki ulokowała się w dal-

szych wagonach, gdyż pociąg, bynajmniej nie był przepełniony.

Ale od czegoż służba kolejowa, dbająca o wykonanie służbowych przepisów kolejowych? W drodze konduktor wyrzuca wycieczkowiczów, z zajętych „nieprawnie” miejsc w innych wagonach, kładąc 90 osobom umieścić się w przeznaczonym na wycieczkę wagonie i w dalszych 2 przedziałach, które razem zmieścić mogą około 60 osób. Dwie osoby, wysadzone przez konduktora z próżnego „damskiego” przedziału w Król. Hucie, nie zdążyły sobie znaleźć innego miejsca i zostały w Król. Hucie. Interwencje w drodze o dodanie nam drugiego wagonu nie odniosły żadnego skutku, a dyżurni urzędnicy na stacjach wzruszali tylko ramionami.

Tak więc, zapakowani, jak śledzie w beczce, przyjechalśmy do Poznania, gdzie zaświatała nam nadzieja, zmiany katowickiego „pulmanu”. Jednak i tu nam się nie powiodło. Udało nam się jedynie uzyskać zezwolenie zawiadowcy stacji i kierownictwa pociągu na rozmieszczenie wycieczki w miarę wolnych miejsc po wszystkich wagonach, dzięki czemu dość wygodnie dojechalśmy do Gdyni.

Dopiero w Gdyni, dzięki zrozumieniu i uprzejmości tamtejszych władz kolejowych pozbyliśmy się wątpliwej przyjemności powrotu „katowickim pulmanem”, otrzymawszy oryginalny pulman polski, zbudowany w zakładach Cegielskiego.

Nie będę opisywał wszystkich komplementów i błogosławieństw, jakich wysłuchiwać musiał kierownik naszej wycieczki w drodze z Katowic do Gdyni.

Stwierdziliśmy jednak, że organizacja

wycieczki przez Zarząd Ligi M. i R. była bez zarzutu. Przekonał się o tem u zawiadowców stacji w Poznaniu i Gdyni, gdzie okazano nam telegram z Dyrekcji Katowickiej z dnia 22 lipca, Nr. 236/1, która zawiadamia, że w dniu 2 sierpnia, pociągiem osobowym, odchodzącym z Katowic o g. 20.15 do Poznania, wysyła wagon „pulmanowski” z wycieczką Ligi M. i R. w liczbie 94 osób i prosi o dołączenie tego „pulmanu” do pociągu pospiesznego, odchodzącego z Gdyni do Katowic w dniu 4 sierpnia o godz. 18.30.

A teraz należałoby zastanowić się nad skutkami tego niedbalstwa katowickich władz kolejowych, których obowiązkiem przecież jest popieranie ruchu turystycznego.

Wątpliwem się wydaje, czy którykolwiek z uczestników tej wycieczki naraził się jeszcze raz na przyjemność podróżowania „katowickim pulmanem”. Nie dość na tem, nie tylko sam będzie stronił od tego rodzaju przyjemności — ale i wszystkich swoich znajomych odstraszy od udziału w wycieczkach. A w pierwszym rzędzie poszkodowana będzie Liga M. i R.

Olbrymie wrażenie, jakie wywiera na każdym dwudniowy pobyt nad naszym wybrzeżem, unicestwia wspomnienia młeki 10-godzinnej podróży, przysłowiowym „katowickim pulmanem”. I Liga M. i R. zamiast zyskać nowych członków i zwolenników, po takiej wycieczce traci jeszcze tych, którzy przez kilka lat byli gorącymi propagatorami tej organizacji. W taki sposób władze kolejowe przyczyniają się do zniechęcenia społeczeństwa do ruchu wycieczkowego i do organizacji społecznych, które bądź co bądź spełniają ważną misję społeczną.

Z. T.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KRONIKA

GDYNIA, GDANSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY GDYNI W SIERPNIU.

W miesiącu sierpniu zawinęło do portu 237 statków o pojemności 216.955 ton rej. netto, przywożąc 1.011 pasażerów i 73.804 tony ładunku (w lipcu 220 statków o pojemności 200.083 t. r. z 1.560 pasażerami i 74.331,2 t. ładunku). Na ładunek przywieziony złożyły się: 3.250 ton rudy żelaznej z Oskarshamn, 31.990 t. złomu żelaznego z Kopenhagi i Antwerpji, 2.718 t. fosfatów z Gandawy i Antwerpji, 1.489 t. kamieni z Lysekil, 8.099 t. ryżu surowego z Rangoon, 25.135 tomaszyn z Rotterdamu i Antwerpji, 252 t. szmalcu z Hamburga, 476 t. drobnicy z Hawru i Nowego Yorku i t. p.

Opuściło port 232 statki o pojemności 216.215 ton rej. netto, wywożąc 2.890 pasażerów i 287.286,3 ton różnego ładunku, a między innymi: 261.268,5 ton węgla eksportowego, z czego 132.931 t. do Szwecji i 40.913 do Norwegii, 12.973,5 ton węgla statkowego, 535 ton koksu do Naksöv i Visby, 1.260 t. ryżu polerowanego do Hamburga i Szczecina, 442 t. maki ryżowej do Szczecina, 250 t. siar-

czanu amonu do Danii, 150 ton cementu do Jeddah (Hedžas), 6.921 t. cukru do Helsingforsu, 906 t. wytlóków buraczanych do Nowego Yorku, 430 t. masła, 34 t. jaj, 97 t. szynki, 1.348 t. bekonów, 75 t. bławatów — do Londynu i Hull, 534 t. drobnicy do Londynu i Hawru.

Obrót ogólny w sierpniu wyniósł 469 statków o pojemności 433.169 ton rej. netto, 3901 pasażerów, 361.090 t. towarów i 1901 worków poczty (w lipcu: 438 statków o pojemności 397.694 ton rej. netto, 366.419,7 ton towarów i 3.354 pasażerów).

RUCH PORTOWY GDYNI WE WRZESNIU.

W miesiącu wrześniu zawinęło do portu 220 statków o pojemności 198.992 ton rej. netto, przywożąc 883 pasażerów i 64.958,4 ton różnego ładunku, w czym 44.935 t. złomu żelaznego z Kopenhagi, Bergen, Antwerpji, Gandawy, 3.884 t. pirytów z Huelwy, 2.830 t. rudy żelaznej z Norrköping, 3.475 t. tomaszyn z Antwerpji, Rotterdamu, 655 t. kamieni z Lysekil, 447 ton szmalcu z Nowego Yorku, Hamburga i 343 t. drobnicy z Nowego Yorku, Hawru i Kopenhagi.

Opuściło port 227 statków o pojemności 200.033 ton rej. netto, wywożąc

1077 pasażerów i 292.871 t. różnych towarów, a między innymi: 267.704,5 ton węgla eksportowego, 15.546,5 t. węgla buukrowego, 1930 t. ryżu polerowanego, 1.244,5 t. maki ryżowej, 1.316 t. bekonów, 1.957 t. kopalniaków, 411 t. masła, 326,5 t. siarczemu amonu (z Moście do Danii), 113 t. jaj i t. p.

Obrót ogólny we wrześniu wyniósł 447 statków o pojemności 399.025 ton rej. netto, 1960 pasażerów, 357.829,2 t. towarów i 2.076 worków poczty amerykańskiej.

OBROTY PORTOWE GDYNI W PIERWSZYCH TRZECH KWARTAŁACH 1930 ROKU.

W ciągu pierwszych trzech kwartałów r. b. zawinęło do Gdyni 1642 statki o pojemności 1.493.772 ton rej. netto, przywożąc 5.859 pasażerów i 415.456 ton ładunku.

Opuściło port 1.625 statków o pojemności 1.494.787 ton z 13.976 pasażerami i 2.276.710 t. ładunku.

Obrót ogólny za 9 miesięcy wyraża się cyfrą 3267 statków o pojemności 2.988.559 ton rej. netto, 18.835 pasażerów i 2.692.166,7 ton różnego ładunku.



Dekoracja krzyżem zasługi pracowników portu w Gdyni w dniu 19.9.1930. Dekoracji dokonał Dyrektor Dep. Morskiego, M. P. i H. inż. T. Nosowicz (siedzi w środku).

EGZAMIN PRAKTYCZNY ABSOLWENTÓW WYDZIAŁU NAWIGACYJNEGO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

W dniach 2 i 3 października odbył się na statku szkolnym „Dar Pomorza” państwowy egzamin praktyczny dla uczniów, kończących w roku bieżącym wydział nawigacyjny.

Do egzaminu zgłosiło się 25 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej i 8 eksternistów, którzy w latach ubiegłych złożyli państwowy egzamin teoretyczny.

W wyniku egzaminów Komisja Egzaminacyjna postanowiła wydać dyplomy następującym uczniom: Balcunasowi Wiktorowi, Borakowskiemu Henrykowi, Cielewiczowi Romualdowi (z wyróżnieniem), Dybkowi Tadeuszowi, Fidoszowi Ludwikowi, Gardeckiemu Janowi, Gostomskiemu Adamowi, Gładyszowi Bronisławowi, Gubale Bronisławowi, Jasickiemu Tadeuszowi, Kotwicy Stefanowi, Lekkiemu Władysławowi, Łukawieckiemu Edwardowi, Modzelewskiemu Stanisławowi, Neumanowi Władysławowi, Niejółowowi Aleksandrowi, Ostapowiczowi Kazimierzowi, Pelce Antoniemu, Poincowi Witoldowi, Rembowskiemu Kazimierzowi, Rybińskiemu Zbigniewowi, Szczy-

porskiemu Kazimierzowi, Szudzińskiemu Franciszkowi (z wyróżnieniem).

Z eksternistów egzaminy praktyczne złożyli: Chojnowski Róścisław, Góra Zygmunt, Jędrzejewski Bohdan, Witkowski Jan i Zbikowski Jerzy.

SPRAWY MORSKIE W „POLSCE GOSPODARCZEJ”.

Tygodnik „Polska Gospodarcza” (dawniej „Przemysł i Handel”) w każdym numerze przynosi szereg ciekawych informacji z dziedziny żeglugi morskiej. W numerze 40-ym, poza mniejszymi notatkami, znajdujemy dwa ciekawe artykuły: „Walka konkurencyjna między polskimi a niemieckimi portami” J. Buttlera, oraz „Autonomia portów zagranicznych” d-ra F. Hilchena.

„PRYSTAW GDYNIA”.

Pod takim tytułem ukazała się broszura, wydana w języku czeskim przez Polsko - Czechosłowacką Izbę Handlową w Pradze. Broszura ta, obficie ilustrowana materiałem cyfrowym, planami i fotografiami, stanowi propagandowo - informacyjną notatkę o Gdyni. Opracowana bardzo rzeczowo, zawiera m. inn. artykuły: Dr. F. Hilchena, inż. W. Huberta i inż. P. Bomasa.

POWRÓT „ISKRY”.

W dniu 7 października do portu wojennego w Gdyni zawinął żaglowy okręt szkolny marynarki wojennej „Iskra”, który w ciągu tegorocznego pływania odwiedził szereg portów Ameryki Północnej.

„KRAKÓW” W DZEDDZIE.

W dniu 29 sierpnia statek „Kraków” P. P. „Żegluga Polska” zawinął do portu w Dzeddzie, dokąd miał ładunek z Gdyni. Z okazji przybycia do tego portu pierwszego statku pod banderą polską, król Hedżasu obdarował załogę 10 baranami, 6 workami ryżu, oraz sporą ilością cukru, kawy, herbaty, jarzyn i owoców.

W Ministerstwie Spraw Zagranicznych odbyło się przyjęcie, na którym oprócz przedstawicieli załogi „Krakowa” byli obecni: Minister Spraw Zagranicznych, Minister Finansów, Gubernator, Prezydent miasta i wielu notablów arabskich.

Udając się w podróż powrotną, „Kraków” zabrał 2 konie arabskie, ofiarowane w prezencie Panu Marszałkowi Piłsudskiemu przez króla Hedżasu.

POWRÓT STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”.

W dniu 30 września wrócił do Gdyni z dłuższej podróży szkolnej statek „Dar Pomorza”, który w roku bieżącym odwiedził porty w Antwerpii, Hawrze, Bergen, Göteborgu i Kopenhadze.

WYŚCIG KOLARSKI DO POLSKIEGO MORZA.

W dniach 2 — 5 października r. b. odbył się wyścig kolarski do „polskiego morza”, zorganizowany przez Warszawski Okręgowy Związek Kolarski. Do biegu zapisało się kilkudziesięciu zawodników z całej Polski. Bieg ukończyło 27 zawodników. Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej zajął Więcek Feliks (Polonia — Bydgoszcz), drugie — Olecki Wiktor (W. K. S. Legja — Warszawa), trzecie — Wasilewski Stanisław (W. T. C. — Warszawa).

Wyścig dzielił się na cztery etapy: Warszawa — Grudziądz (241 km), Grudziądz — Gdynia (198 km), Gdynia — Toruń (264 km) i Toruń — Warszawa (234 km). Razem 937 km.

Zwycięzca biegu Feliks Więcek przy-



Z życia Yachtklubu Polski w Gdyni. Grupa członków Y. K. P. przed budynkiem Klubu.

wiół z Gdyni urnę z wodą morską, która została wręczona p. Prezydentowi Rzeczypospolitej.

W poniedziałek 6 października odbyła się w lokalu klubowym Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów na Dynasach uroczystość rozdania nagród dla zwycięzców wyścigu. Nagród tych zgłoszono pokaźną ilość M. im. redakcja naszego pisma ufundowała nagrodę dla zawodnika, który pierwszy dotarł w Gdyni do Morza, a więc dla zwycięzcy w etapie Grudziądz — Gdynia. Nagrodę tę w postaci srebrnej papierošnicy zdobył Wiktor Olecki, który w ogólnej klasyfikacji zajął — jak podajemy wyżej — drugie miejsce.

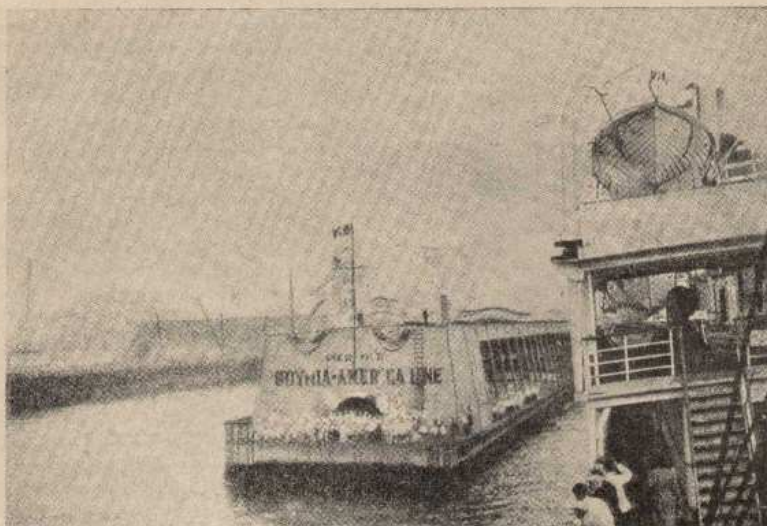
Inicjatorem i niezmordowanym organizatorem tego biegu był p. Jan Bednarski, Prezes Warszawskiego Okręgowego Związku Kolarskiego.



Wyścig kolarski do morza polskiego. Zaczepienie wody morskiej do urny pamiątkowej dla p. Prezydenta Rzeczypospolitej.



Wyścig kolarski do morza polskiego. Wiktor Olecki, który pierwszy dotarł do Gdyni i zdobył nagrodę „Morza”.



Przybycie statku „Polonia”, linii Gdynia — Ameryka, do Nowego Jorku po raz pierwszy pod polską banderą, dało tamtejszej kolonii polskiej powód do radosnej „rzecz Polski manifestacji. Na zdjęciu naszym widać tłumy, zebrane na molo, witające „Polonię”.

DALSZE ZWIEKSZENIE FLOTY POLSKO - SKANDYNAWSKIEGO TOWARZYSTWA TRANSPORTOWEGO.

We wrześniu przybył z Göteborga do Gdyni nowozbudowany parowiec Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Robur V”, który razem z parowcem „Robur IV” został zbudowany na specjalne zamówienie towarzystwa. Obecnie więc flota „Polskarob” liczy, prócz lich-tug i holownika, 4 parowce towarowe o nośności przeszło 12.000 ton; pojemności około 8.000 ton rejestrowanych brutto. Godnem uwagi jest, że najstarszy statek towarzystwa liczy zaledwie 8 lat.

WIZYTA LOTNIKÓW ANGIELSKICH.

W dniu 22 września przybyła do Pucka eskadra angielskiego lotnictwa woj-skowego Nr. 201. W dniu 23 lotnicy an-gielscy zwiedzili Gdynię port i miasto, w dniu zaś 24 odlecieli do Sztokholmu.

WICEMINISTER OŚWIATY, KS. ŻON-GOLŁOWICZ W GDYNI.

W dniu 2 października przybył z Warszawy do Gdyni wiceminister W. R. i O. P., ks. Żongolłowicz.

Wiceminister zwiedził zakład Sióstr Miłosierdzia, ochronkę, szkołę powszechną, szkołę w Oksywii i szkołę handlu morskiego. Po akademii w hotelu „Centralnym” ks. Żongolłowicz odjechał do Wejherowa.

SKRÓCENIE CZASU PODRÓŻY STAT-KÓW LINJI BAŁTYCKIEJ.

P. P. „Żegluga Polska” zmieniła do-tychczasowy rozkład jazdy statków Linji Bałtyckiej w ten sposób, że czas trwania podróży do Tallina i Helsingforsu został znacznie skrócony przez zaprowadzenie bezpośredniej komunikacji z temi portami.

Statki, jak i przedtem, odchodzą z Gdyni i Gdańska do Lipawy, Rygi, Talli-na i Helsingforsu w odstępach dwuty-godniowych.

Statki Linji Bałtyckiej „Chorzów” i „Tczew” są wyłącznie towarowe i nie posiadają żadnych kabin pasażerskich.

ULGI DLA STATKÓW TURYSTYCZ-NYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 62 pod pozycją 497 ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, wprowadzające ulgi w opłatach portowych w Gdyni od statków turystycznych. Miano-wicie statki pasażerskie, przewożące wycieczki, a zatrzymujące się w porcie w celach turystycznych nie dłuższe niż 10 doby, opłacają za każdą rozpoczętą do-bę ryczałt po zł. 100 tytułem wszelkich opłat portowych z wyjątkiem opłat za holowanie.

NOWE DZWIGI BRAMOWE.

W dniu 23 września została urucho-miona na nabrzeżu Polskim nowa pa-ra 1½ - tonowych dźwigów bramowych. Ogółem zatem czynnych jest w tej czę-ści portu (nabrzeża: Polskie, Pilotowe, Rotterdamskie) 14 dźwigów bramowych.

WYCIEZKI NA BOŻE NARODZENIE.

Amerykańskie przedstawicielstwo Lin-ji Gdynia — Ameryka organizuje stat-kiem „Kościuszko” wycieczkę dla oby-wateli duńskich i polskich, którzy będą chcieli spędzić święta Bożego Narodze-nia w ojczyźnie. Statek wyruszy z New Yorku w dniu 4 grudnia r. b. i z Hali-faxu w dniu 6 grudnia r. r. Wycieczki te będą całkowicie zorganizowane i po-prowadzone przez urzędników Polskie-go Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, Linji Gdynia — Ameryka.

PODRÓŻ STATKU BADAWCZEGO „EWA”

Do podanej w poprzednim numerze naszego pisma na str. 13 wzmianki o wy-jeździe statku badawczego „Ewa” za-kradła się pomyłka, którą niniejszem prostujemy. Mianowicie w 12-dniowej podróży na zachodnie wody Bałtyku brali udział p. p.: Dyr. J. Borowik i Dr. St. Markowski. P. Dr. Bogucki w podró-ży tej udziału nie brał.

LITWA.

LINJA OKRETOWA KLAJPEDA — KALMAR.

Część emigrantów litewskich do Ame-ryki Północnej korzystała dawniej przy przejeździe przez ocean ze statków by-łej Bałtycko — Amerykańskiej Linji,

dziś Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego. Po zawiązaniu spółki pol-sko - duńskiej i po przejściu statków Bał-tycko - Amerykańskiej Linji pod polską banderę emigranci litewscy ze względów politycznych pod wpływem swego rzą-du poczęli unikać polskiej linji. Władze litewskie porozumiały się ze Szwedzko - Amerykańską Linją Okrętową, utrzymu-jącą regularną komunikację transatlan-tycką z Göteborga, i linja ta miała po-syłać co pewien czas jeden ze swych statków transatlantyckich do Kłajpedy, skąd emigranci litewscy mieli być zabie-rani wprost do Ameryki. Okazało się jednak, że posyłanie takiego statku do Kłajpedy nie będzie się opłacało linji i wobec tego postanowiono utworzyć nową linję dowozową między Kłajpedą a Kal-marem. Na linję tę postawiony został statek „Borkholm”, należący do tejże Linji Szwedzko - Amerykańskiej. Emi-granci litewscy będą dowożeni na tym statku z Kłajpedy do Kalmaru, skąd w dalszą drogę do Göteborga będą się uda-wali kolejną, a dopiero w Göteborgu bę-dą przechodzili na statek transatlantyc-ki. Szwedzko-Amerykańska Linja obli-cza liczbę litewskich emigrantów do Ameryki na 4.000 osób rocznie.

Jak z tego wynika, władze litewskie w swojej nienawiści do Polski nie waha-ją się narażać emigrantów litewskich na kilkakrotne przesiadanie się i połączone z tem kłopoty i trudności, byle tylko nie dopuścić do przejazdu ich na statkach, dających możność odbycia podróży bez żadnych kłopotliwych przesiadań, ale za to pływających pod polską banderą, co w oczach szowinistów litewskich dyskwa-lifikuje je całkowicie.

ŁOTWA.

KRYTYCZNA SYTUACJA WINDAWY.

Sytuacja gospodarcza portu w Win-dawie pogarsza się z dnia na dzień. Za-stój w handlu i w ruchu portowym przy-brał tak zastraszające rozmiary, jakich nie pamiętają nawet w czasach powojen-nych Poprawy sytuacji należy się spo-dziewać dopiero w razie ożywienia w przemyśle drzewnym, co znowu zależy od przyznania większych kredytów przez Bank Łotewski.

TRUDNOŚCI W ŁOTEWSKIEJ ŻEGLU-DZE HANDLOWEJ.

Powszechny kryzys na rynkach frach-tów morskich, jaki cały świat obecnie przeżywa odbił się także na żegludze ło-tewskiej, mimo przewagi, jaką ona po-siada nad żeglugą innych krajów w po-staci niższych płac personelu i wogóle niższych kosztów własnych. M. inn. Wy-dział Wykonawczy Kongresu Żeglarskie-go na Łotwie zwrócił się do państwo-wego Banku Hipotecznego z prośbą o prolongatę terminów płatności pożyczek, zaciągniętych na hipoteki statków i o obniżenie stopy procentowej od tych po-życzek.

ESTONJA.

STATEK SZKOLNY DLA MA-RYNARKI ESTONSKIEJ.

Władze estońskie uznały za niezbęd-ne zakupienie statku szkolnego dla mary-narki wojennej. Obecnie prowadzone są rokowania w sprawie nabycia na ten cel niemieckiego statku „Olthul”, pływające-go pod banderą perską i trudniącego się przewozem spirytusu. Statek ten stoi w Tallinnie. Jest to dawny okręt niemieckiej marynarki wojennej. Właściciele żą-dają za ten statek 50.000 koron, mary-narka estońska zaś daje zań tylko 40.000 koron.

Z. S. S. R.
LINJA OKRETOWA SOWIETÓW —
WŁOCHY.

W Moskwie podpisana została umowa między rządem sowieckim, a konsorcjum włoskich towarzystw żeglujących w sprawie utworzenia regularnej linii okrętowej między portami czarnomorskiemi Sowiektów a Triestem i Neapolem. Pierwszy parowiec na tej linii opuścił port w Sewastopolu w dniu 21 września r. b.

SZWECJA.

II EKSPEDYCJA DO ZBADANIA
GOLFSTROMU.

II naukowa ekspedycja do zbadania Golfstromu pod kierownictwem dyrek-

tora szwedzkiego biura hydrograficzno-meteorologicznego, dr. Sandströma, musiała przerwać swe prace, mające na celu zbadanie wszechstronne wpływu tego ciepłego prądu na klimat północnej Europy. Powodem było uszkodzenie silnika na statku badawczym. Ekspedycja musiała zawrócić z pod 73° szerokości północnej i 3° długości wschodniej i zawięła po 15-dniowej podróży pod żaglami do portu Bedö w Norwegii.

RÓŻNE.

WYŚCIG PO ZBOŻE DO AUSTRALJI.

Trzy duże żaglowce fińskie (4-masztowe barki) „Herzogin Cecilie”, „Melbourne” i „Lawhill”, znajdujące się chwilowo w Rotterdamie, udały się w końcu

września do Spencer Gulf w Australji po pszenicę. Statki te wyszły w drogę jednocześnie i będą się starały odbyć ją w czasie możliwie najkrótszym, aby w ten sposób wykazać swe zalety żeglowne i sprawność swych załóg.

NOWY KANAŁ Z ATLANTYKU NA
OCEAN SPOKOJNY.

Z Waszyngtonu donoszą, że w Nicaragua rozpoczęto budowę nowego kanału morskiego między Atlantykiem i Pacyfikiem. Narazie rozpoczęto prace wstępne na wybrzeżu zachodnim, gdzie się buduje drogi dojazdowe, baraki robotnicze, składy materiałów i narzędzi i t. p. We wnętrzu kraju inżynierowie amerykańscy pracują przy wytyczeniu trasy kanału.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R. Z.

DWUTYDZIEŃ PROPAGANDOWY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Bezpośrednio po ostawionem wystąpieniu niemieckiego ministra Treviranusa, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej zarządził zorganizowanie na terenie Oddziałów L. M. i R. w całej Polsce dwutygodnia propagandowego spraw morskich i zamorskich naszego kraju, uważając to za jedną z lepszych form odpowiedzi na zakusy niemieckie na całość granic Rzeczypospolitej.

Oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej odpowiedziały na apel Zarządu Głównego zorganizowaniem odpowiednich manifestacji, bądź we własnym zakresie, bądź też w porozumieniu z innymi organizacjami społecznymi.

Reasumując wyniki naszej akcji, stwierdzić możemy, że cały Naród Polski bez różnicy przekonań politycznych wypowiedział swój stanowczy sprzeciw przeciwko niesłychanym w dziejach międzynarodowych wystąpieniom propagandy niemieckiej i niektórych odpowiedzialnych mężów stanu naszego zachodniego sąsiada.

Bilans akcji wojującego nacjonalizmu niemieckiego, bodaj, czy nie wypadł tylko na korzyść sprawie naszego dostępu do morza.

Opinia zagraniczna, mało na ogół orjentująca się w sprawach polskich dzięki niemieckiej propagandzie, mogła się przekonać właśnie o bezpodstawności ataków niemieckich. Stało się dzisiaj już powszechnie wiadome, że Pomorze jest rdzennie polską ziemią i że dla wy-

gody 2 milionów Niemców Wschodnio-pruskich niepodobna pozbawić dostępu do morza państwa 30-miljonowego.

Rezolucje, jakie jednomyślnie uchwalala w okresie dwutygodnia propagandowego ludność Polski, stwierdzając o gotowości całego Narodu Polskiego do obrony wszelkimi rozporządzalnemi środkami całości naszych granic, oraz są męskim protestem przeciw agresywnym wystąpieniom niemieckim.

Rezolucje te wzywają ponadto Rząd Rzeczypospolitej do dalszego intensywnego rozbudowywania portów polskich, polskiej floty handlowej i marynarki wojennej, oraz do racjonalnego postawienia sprawy emigracji Polaków na obczyźnie, przez: a) koncentrowanie żywołu polskiego poza granicami kraju, oraz b) wynalezienie odpowiednich terenów dla broni domagali się również wystąpienia o schedę po byłem dominium kolonialnem osadnictwa polskiego za Oceanem. Zebyłego cesarstwa niemieckiego, z tej racji że Pomorze, Poznańskie i Śląsk w równej mierze, za czasów niewoli niemieckiej,łożyły na zdobywanie przez ówczesne Niemcy ich posiadłości kolonialnych.

Aby dać dokładne pojęcie o rozmiarach akcji dwutygodnia, podajemy niżej jego przebieg w główniejszych ośrodkach. I tak:

W Warszawie: poza samorządną manifestacją całego społeczeństwa Stolicy, w dniu 21 września r. b. Zarząd Główny

w porozumieniu z Zarządem Okręgu Warszawskiego zorganizował wielki odczyt o sprawach morskich i zamorskich Państwa w dużej sali kinoteatru „Colosseum”, który zgromadził przeszło dwa tysiące uczestników.

W Łodzi: odbyły się w niedzielę dnia 28 września r. b. dwa odczyty na ten sam temat, które zgromadziły również kilkuset słuchaczy.

W Częstochowie: urządzono w dniu 7 września r. b. przy współudziale L. M. i R. wielki wiec manifestacyjny, w którym wzięło udział kilka tysięcy ludzi.

W Krakowie: zorganizowana została podobna manifestacja.

W Gdyni, Kuźnicy, Pucku, Wielkiej Wsi (i innych miejscowościach wybrzeża) odbyły się odczyty informacyjne o sprawach morskich i zamorskich Państwa. Po wysłuchaniu odczytów ludność jednomyślnie uchwalala odpowiednie rezolucje, które przesyłano natychmiast do Zarządu Głównego L. M. i R. Rezolucje te protestują przeciwko wystąpieniom niemieckim i ich nieuzasadnionej pretenzji do Pomorza. Na każdej rezolucji widnieją setki i tysiące podpisów.

W Chorzowie na Śląsku: przeszło pięć tysięcy ludzi manifestowało przeciwko atakom niemieckim, opowiadając się jednomyślnie za dalszą rozbudową portów, floty handlowej i marynarki wojennej. Zebrani wezwali Zarząd Główny L. M. i R. do przedłożenia ich postulatów Rządowi Rzeczypospolitej.

W Wilnie: odbył się w niedzielę 21 września w sali miejskiej wielki wiec protestacyjny, który zgromadził około 4 tysiące uczestników. Po płomiennych

Na podstawie uchwały Rady Głównej L. M. i R., powziętej na posiedzeniu w dniu 14 września r. b., Walny Zjazd Delegatów L. M. i R. odbędzie się w Gdyni w dniu 25, 26 i 27 października 1930 r.

przemówieniach uchwalono jednomyślną rezolucję protestacyjną przeciw zakusom niemieckim na całość naszych granic, poczem uformował się imponujący pochód przez miasto.

W Łowiczu: odbyło się wielkie zebranie po dgołem niebem w niedzielę dnia 14 września r. b. przy udziale kilku tysięcy mieszkańców miasta i okolicznego włościanstwa. Przyjęte rezolucje wypowiadają się w kategorięczny sposób przeciwko zachłanności niemieckiej.

W Kaliszu: odbył się w sobotę dnia 20 września r. b. odczyt p. t.: „Sprawy morskie i zamorskie Państwa. Sala Stow. Rzemieślników Chrześcijan nie mogła pomieścić gromadnie napływającej na odczyt publiczności. Nazajutrz, dnia 21 września Kalisz manifestował na ulicach miasta swe uczucia przywiązania do prastarej Ziemi Pomorskiej. Odbyła się Msza Polowa i pochód wszystkich organizacji społecznych z Ligą Morską i Rzeczną na czele przez miasto.

W Ostrowcu: odczyt o sprawach morskich i zamorskich Polski zgromadził przeszło tysiąc osób. Wiele osób z powodu braku miejsca nie mogło się dostać na salę.

W Łasku: odczyt zgromadził paręset osób. Po odczycie, tak, jak i w innych miejscowościach przyjęto rezolucję, protestującą przeciwko zakusom niemieckich nacjonalistów, oraz wzywającą do dalszej intensywnej pracy na morzu.

W Żyrardowie: odbyło się wielkie zebranie - odczyt. Uchwalono również rezolucję, protestującą przeciwko atakom niemieckim.

W Strzemieszyczach: w niedzielę dnia 21 września r. b. przeszło tysiąc ludzi wysłuchało odczytu propagandowego i protestowało przeciwko wystąpieniom niemieckim.

W Skarżysku: przeszło pięć tysięcy ludzi manifestowało na ulicach miasta swoją gotowość bronięcia wszelkimi siłami Pomorza, potępiając zgodnie prowokacyjne mowy Treviranusa, jak i wystąpienia całej propagandy niemieckiej. Mówcy referowali zebranym sprawy morskie i zamorskie naszego kraju.

W Bydgoszczy: odbył się w niedzielę dnia 28 września r. b. wielki obchód propagandowy, na który złożyło się uroczyste nabożeństwo w kościele Św. Trójcy, następnie pochód z orkiestrą i sztandarami przez miasto do gmachu teatru miejskiego, gdzie odbyła się uroczysta akademja z odczytem o sprawach morskich Polski. Na zakończenie uroczystości, w której wzięło udział około 1000 osób, uchwalono rezolucję przeciwniemiecką.

W Lublinie: odbył się w niedzielę 28 września r. b. odczyt o sprawach morskich i zamorskich Państwa. Zebrana publiczność uchwalila jednomyślnie re-

zolucję, protestującą przeciwko ostatnim wystąpieniom niemieckim.

W Gródku Jagiellońskim: zorganizowano w dniu 21 września r. b. wielkie zebranie - odczyt p. t.: „Sprawy morskie i zamorskie Państwa”, po którym uchwalono jednomyślnie rezolucję za obroną naszych granic wszelkimi rozporządzalnymi środkami.

W Sarnach: odbył się odczyt o sprawach morskich i zamorskich, w którym wzięło udział paręset osób. Po odczycie uchwalono rezolucję antyniemiecką.

W Końskich: odbył się w dniu 27 września odczyt o sprawach morskich i zamorskich Państwa. Po odczycie przyjęto odpowiednią rezolucję.

W Niemcach: w dniu 7 września r. b. zorganizowano w porozumieniu z Federacją Zw. Obr. Ojczyzny wielki obchód protestacyjny. Wygłoszono przemówienia i uchwalono rezolucję przeciwko atakom niemieckim, oraz za kontynuowaniem pracy Polski na morzu.

W Ostrowi Wlkp.: zorganizowano w dniu 20 września r. b. zebranie-odczyt, w którym wzięło udział kilkaset osób. Zebrani w ostry sposób, wyrażony w nadesłanej rezolucji, potępiają wystąpienia antypolskie szowinistów niemieckich.

W Wejherowie: zorganizowano wielkie zebranie - odczyt o sprawach morskich i zamorskich Państwa, po którym licznie zebrana publiczność dała wyraz swemu oburzeniu przeciw zakusom niemieckim na całość granic Polski i przeciwko chęci oderwania od Macierzy prastarej i rdzennie polskiej Ziemi Pomorskiej w odpowiednio zredagowanej rezolucji.

W Łwowie: przy współudziale L. M. i R. odbyła się wielka manifestacja przeciwko zakusom niemieckim na całość granic Państwa naszego. Odpowiednie rezolucje piętnują Niemców, jako podżegaczy przeciw pokojowi świata.

W Klemensowie: odbyło się zebranie-odczyt o sprawach morskich i zamorskich Państwa. Licznie zebrana publiczność uchwalila odpowiednią rezolucję, protestującą przeciw zakusom niemieckim na całość granic Rzeczypospolitej.

Niezależnie od powyższych zebrań i manifestacji w szeregu innych miejscowości Polski odbyły się podobne publiczne wystąpienia, których przebieg narazie nie został nam jeszcze podany do wiadomości. Samorzutnie odbyły się wielkie manifestacje w Poznaniu, Toruniu i Katowicach.

Jednakże już wyżej przytoczony wykaz miejscowości stwierdza, jak społeczeństwo nasze zareagowało na apel Ligi Morskiej i Recznej.

W. R.

NOWE ODDZIAŁY.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dnia 4 listopada 1927 r. zostały zalegalizowane następujące Oddziały:

1) Oddział L. M. i R. w Łucku, do którego Zarządu zostali wybrani p. p.: Ołowski, Burmistrz miasta — Prezes; Skorobogatow, Ref. Magistratu — sekretarz; członkowie Zarządu: pp. Ch. Weic — Wiceburmistrz miasta, Żaba — Prezes Zw. Urzęd. Państw., Lysek — Insp. Szkolny, Hoszowski — Dyr. Gimn. Państwowego, Rybaczek — Dyr. Gimn. Rosyjskiego, Lederfeindt — Dyr. Gimn. Żydów., Bielecki — Dyr. Gimn. Ukraińskiego, Podolski — Dyr. Semin. Naucz., Dr. Zawadzki — Prezes Zw. Urz. Komunalnych, Musiał — Kontr. Najw. Izby Kontr. Państwa, Bartoszewski — Dyr. Państw. Szkoły Zawod. Żeńskiej, Białkowski — Kierown. Szkoły Powszech. Nr. 6 i Kołaczkowski — Kier. Szkoły Powsz. Nr. 5.

2) Oddział L. M. i R. „Propagandy Floty Wojennej” w Warszawie, do którego Zarządu zostali wybrani p. p.: Inż. Julian Ginsbert — Prezes, Kdr. St. Frankowski — I Wice-prezes, Inż. St. de Holfort — II Wice-prezes, Kdr. ppor. R. Czeczott — Skarbnik, Henryk Anderszewski — sekretarz; członkowie p. p.: Bagiński, Gebethner, Krzywiec, Lewicki, Moszyński, Ostrowski.

Komisja Rewizyjna: p. p.: Plk. int. Ludwik Pawlikowski, Kpt. mar. Roman Pieńkowski, R. Burggraf.

3) Oddział L. M. i R. „Propagandy Dróg Śródlądowych” w Warszawie, do którego Zarządu zostali wybrani p. p.: Edm. Krzyżanowski — Prezes, Inż. Wł. Szczytt — sekretarz, inż. B. Friedman — Skarbnik. Członkowie p. p.: T. Maliszewski, Br. Luniak, Ant. Jakubowski i Ant. Waszyński.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

W dniu 21 września r. b. w Oddziale L. M. i R. w Wejherowie odbyło się zebranie, na którym wybrano ponownie ten sam Zarząd, a mianowicie: p. St. Dięciolowskiego na prezesa, p. A. Hryniewickiego, p. K. Pankównę, p. Lachmanowicza i p. E. Moroza. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: p. Jekę A., O. Lenca, p. J. Nostadta.

W dniu 14 września r. b. w Oddziale L. M. i R. w Janikowie odbyło się Walne zebranie, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym p. p.: Paweł Wieszok — prezes, Edmund Dratwiński — Wiceprezes, Stefan Stambrowski — sekretarz, Wiktorja Jarosławska — zast. sekr., Marjan Gałęzowski — skarbnik.

Komisja Rewizyjna p. p.: Edmund Gill, Władysław Ledworowski, i Edmund Wesolowski.

W dniu 4 czerwca r. b. w Oddziale L. M. i R. w Katowicach — Zależu odbyło się Walne Zebranie, na którym wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: Inż. Wendt — prezes, inż. Wojakowski — sekretarz, inż. Nowak — skarbnik, p. Mielcarski — wiceprezes inżynier Kulczycki — zastępca sekretarza. Ławnicy p. p.: Anna Kicówna, Stefan Ryszkowski, Podprokurator Zembok, Cybulski, inż. Podstawski, Kala, inż. Wicherkiewicz.

W dniu 6 września r. b. w Poleskim Okręgowym Oddziale L. M. i R. w Brześciu n/Bugiem odbyło się Walne Zebranie członków, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym: Inż. K. Krahelski, Wojewoda Poleski — Prezes, członkowie p. p.: pulk. dypl. S. Wecki, inż. W. Tarnawski, inż. Zemojł, nadinsp. Barwicz, Naczelnik Winiarski, i Kontroler Musiał.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano p. p.: Dra. Zaroskiego, Dyr. Laskiego i Kontrolera Alexandrowicza.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

W SPRAWIE POLSKIEJ EKSPANSJI GOSPODARCZEJ NA RYNKI KOLONIALNE

Na jedno z naczelných miejsc wśród zagadnień naszego życia gospodarczego wysuwa się problem naszej ekspansji gospodarczej na kolonialne rynki zbytu.

Polska, jak wiadomo, sprowadza około jednej czwartej towarów (określając wartościowo) pochodzenia kolonialnego. Geograficznie sprawa przedstawia się w ten sposób, że np. w roku 1929 na ogólną sumę przywozu 3.110 milj. złotych, przywóz z krajów zamorskich wyrząił się sumą około 710 milionów.

Cyfrы te wskazują, jak wielkie ilości towarów sprowadzamy z krajów zamorskich, a więc przedewszystkiem z krajów o charakterze kolonialnym. Nawet import nasz ze Stanów Zjednoczonych w 80% składa się z towarów pochodzenia kolonialnego (np. bawełna, tłuszcz, owoce i jagody, skóry, tytoń i t. p.).

Jeśli spojrzmy natomiast na pozycję naszego wywozu do krajów zamorskich, to zobaczymy rzącą różnicę na naszą niekorzyść. Żadnych właściwie nie posiadamy kompensat za sprowadzane z tych krajów towary. Sytuacja się przedstawia w ten sposób, że do krajów zamorskich (poza europejskich) w tymże roku 1929 wywieźliśmy zaledwie 15% tego, co sprowadziliśmy z tych krajów.

Stosunki tego rodzaju uznać należy za niezdrowe. Dzisiejsza wymiana handlowa między narodami opiera się na zasadach wzajemności. Kraj, który eksportuje, musi się także poważnie liczyć i z importem tego kraju, do którego wysyła swoje towary. Są to zasady, które naogół muszą być

przestrzegane przez strony prowadzące ze sobą handel.

Rozpatrując problem dotychczasowych stosunków handlowych Polski z krajami zaoceanicznymi, trudno jest nie stwierdzić braku poważniejszego zainteresowania z naszej strony kolonialnymi rynkami zbytu.

Jest rzeczą najzupełniej zrozumiałą, że stosunki dzisiejsze pod tym względem nie mogą ulec narazie radykalnej poprawie, nawet przy dużym ze strony naszego przemysłu i handlu wysiłku, jednakże nie znaczy to bynajmniej, abyśmy w dalszym ciągu nie mieli wykazać większej energii w naszej ekspansji ekonomicznej na te rynki.

Najlepszym przykładem powinny być dla nas w tym wypadku Niemcy. Kraj ten nie posiada wprawdzie kolonii, a jednak zdo-

łał znacznie nastawić swój eksport na rynki kolonialne. Dzisiaj Niemcy są już nawet groźnym konkurentem dla posiadającej duże tradycje handlowe Anglii, nie mówiąc już o skutecznej konkurencji niemieckiej w kolonjach z innymi państwami.

Argument ten możnaby wprawdzie obrócić przeciwko tezie przez nas wysuwanej i twierdzić, że kiedy Anglia zmuszona jest w pewnych miejscach ustąpić przed niemiecką ekspansją, to nam bardziej trudno będzie kusić się o utorowanie drogi dla zbytu naszych artykułów na terenach zaoceanicznych.

Twierdzenia tego rodzaju byłyby jednak błędem. Zagadnienie zdobywania rynków zbytu wogóle, a rynków kolonialnych w szczególności, opierać się musi o



Przygotowania do paryskiej wystawy kolonialnej w r. 1931. Gmach przyszłego Muzeum Kolonii.

specjalną politykę handlową. Na samym wstępie zaznaczyliśmy, że kraj importujący ma wszelkie prawo do tego, aby żądać kompensaty w postaci swojego z kolei eksportu.

Gdyby Polska nie posiadała tych towarów, które mają zbyt w kolonjach i krajach o charakterze kolonialnym — to sprawa przedstawiałaby się znacznie gorzej. Ponieważ Polska posiada jednak na eksport dużo towarów, które nadają się na wywóz do kolonii, przeto przy niewielkim nawet wysiłku można uzyskać wiele rynków zbytu na cały szereg towarów pochodzenia polskiego.

Przedewszystkiem tkaniny, galanteria, wyroby drzewne, cement i t. p. mogą bez większych trudności konkurować z analogicznymi wyrobami innych krajów w kolonjach i krajach kolonialnych.

Dla przykładu zilustrujemy eksport innych krajów do kolonii, a przedewszystkiem Niemiec i Francji, aby wykazać jak duże korzyści państwa te osiągnęły, dzięki umiejętnemu rozbudowaniu swych stosunków handlowych z krajami zaoceanicznymi.

Zacniemy od Niemiec. Otóż niemiecka ekspansja gospodarcza na szeregu rynków zamorskich posiada całkiem poważne pozycje. I tak: (biorąc dane z roku 1929) do Egiptu Niemcy wysłały towarów za 82,9 milionów marek (około 180 milj. zł.); do angielskiej Afryki Wschodniej za 95,8 milj. mk.; do Algieru i Tunisu za 16,9 milj. mk.; do portugalskiej Afryki Wschodniej za 12,5 milj. mk.; do Angoli za 7,4 milj. mk.; do dawnych swoich kolonii, a więc: niemieckiej Afryki Wschodniej, niem. Afryki Pol.-Zach., Kamerunu i Togo — 19,5 milj. mk.; do Indyj Bryt. 220,3 milj. mk.; do Chin 185 milj. mk.; do Indochin 10,3 milj. mk.; do Japonii 244,8 milj. mk.; do Indyj Holend. 187,5 milj. mk.; do Palestyny 11,7 milj. mk.; do Persji 17 milj. mk.; na Filipiny 20,7 milj. mk.; do Siamu 14,8 milj. mk.; do Turcji 72,5 milj. mk.; do Argentyny 370,8 milj. mk.; do Brazylii 210 milj. mk.; do Kanady 84,8 milj. mk.; do Kolumbii 60,7 milj. mk.; na Kubę 32,4 milj. mk.; do Guatemali 12,9 milj. mk.; do Meksyku 59 milj. mk.; do Urugwaju 38,5 milj. mk.; do Wenezueli 36,9 milj. mk.; do Australji 84,5 milj. mk. Ponadto zanotować należy eksport niemiecki do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn., który wynosił 991

milj. mk., a więc około 55% importu niemieckiego ze St. Zjednoczonych.

Ogółem eksport niemiecki do krajów kolonialnych i o charakterze kolonialnym (z wyjątkiem eksportu do Stanów Zjednoczonych) wynosił w roku 1929 około 2.556 milionów marek. Import niemiecki z krajów zamorskich (włączając Stany Zjednoczone Ameryki Północnej) wynosił natomiast 3.557 milionów marek.

Porównyując stosunek procentowy importu niemieckiego z krajów zaoceanicznych (poza St. Zjedn.) do eksportu niemieckiego na te rynki, spostrzegamy, że Niemcy eksportują na rynki kolonialne 71,8% tego, co importują, więc sytuacja ich pod tym względem w stosunku do naszej jest kilkakrotnie lepsza, ponieważ Polska eksportuje, jak już wspomnieliśmy, zaledwie 15% tego, co z krajów zamorskich importuje. Należy również pamiętać i o dużej różnicy w wartości obrotów handlowych z krajami zaoceanicznymi Niemiec i Polski. Kiedy obrót handlowy Niemiec z krajami pozaeuropejskimi obliczany jest za rok 1929 na 8.892,7 milionów marek niemieckich (około 20 miliardów złotych) — to obrót nasz z krajami zamorskimi w tymże samym okresie wynosił tylko 821,5 milionów złotych, a więc przeszło dwadzieścia razy mniej.

Jeśli porównamy z kolei stan liczebny Polski i Niemiec — zobaczymy, że stosunek ten jest niepomiarowo wysoki dla Niemiec, które są przecież nie dwadzieścia, a tylko dwa razy tak liczebne, jak Polska.

Prawda, że ekonomicznie Niemcy są znacznie silniejsze od nas, nie wynika jednakże z tego, że kraj nasz zawsze tak dalece gospodarczo odbiegał będzie od swego zachodniego sąsiada.

O dobrobycie świadczy przede wszystkim praca. Polska ręk do pracy posiada aż nadto. Chodzi tylko o to, aby tak zorganizować nasze sprawy gospodarcze i populacyjne, abyśmy wydobyć z nich mogli maksymalną ilość wartości.

Zwracając uwagę społeczeństwa w artykule niniejszym na potrzebę racjonalnego zajęcia się problemem naszej ekspansji gospodarczej na rynki zaoceaniczne, pragniemy wykazać, jak inne narody przy celowej zewnętrznej polityce ekonomicznej zdołały w dużej mierze oprzeć swój dobrobyt. Ta-

kie Niemcy naprzykład, których ogólne obroty bilansu handlowego za rok 1929 wynosiły 26.878,5 milionów marek niemieckich — wykazują się w tymże czasie obrotem towarowym z krajami zaoceanicznymi wartości 8.892,7 milj. mk. Stanowi to około 33% ogólnych obrotów handlowych Niemiec w roku 1929, kiedy obrót handlowy Polski w tymże czasie z krajami zaoceanicznymi wynosił 13,8% całego bilansu handlowego Rzeczypospolitej.

Chociaż chwilowo stan ekonomiczny naszego kraju nie pozwala na czynniejsze kształtowanie się naszej ekspansji gospodarczej, tem niemniej uważa naszych kół gospodarczych powinna być zwrócona zarówno na rynki kolonialne, jak i na wyłączenie pośrednictwa obcych przy zaopatrywaniu się w potrzebne surowce kolonialne.

Z kolei przytoczymy, dla przykładu, zainteresowania rynkami zaoceanicznymi kraju, który ma wybitne interesy nie tylko w kierowaniu swej ekspansji na rynki kolonialne, ale który także prowadzi zdecydowaną politykę kolonialną, posiadając rozległe kolonie bez mała na wszystkich poza Australją kontynentach.

Chodzi mianowicie o Francję. Francja, której bilans handlowy wynosił w roku 1929 w imporcie 58,3 miliardy fr. fr. (około 20 miliardów złotych) i w eksporcie 50,1 miliardów fr. fr. (około 17 miliardów zł), posiadała obrót handlowy z krajami zaoceanicznymi, który w 1929 roku wyniósł (wyluczając Stany Zjednoczone, oraz t. zw. rubrykę „inne kraje” 25,6 miliardów fr. fr., czyli 12,8 miliardów w imporcie z krajów zaoceanicznych i 12,8 miliardów w eksporcie do tychże krajów. Zaznaczyć wypada, że w obrocie tym kolonie francuskie partycypują w olbrzymiej sumie 16,5 miljarda. Równowagę bilansu handlowego z krajami zaoceanicznymi (poza St. Zjedn.) zawdzięcza Francja swemu eksportowi do własnych posiadłości kolonialnych, który przekracza o dwa miliardy import stamtąd.

Typowymi artykułami eksportu francuskiego do kolonii i krajów zaoceanicznych są: tekstylja, wyroby żelazne, środki komunikacji bez szyn, papier, tektura, środki lecznicze, środki spożywcze itp.

Dwa te zestawienia wskazują, że niekoniernie należy posiadać własne tereny kolonialne, aby

ciągnąć korzyści z wymiany towarowej z krajami kolonialnymi. Dowodem najlepszym tego są chociażby dzisiejsze Niemcy.

Polityka ekonomiczna każdego dużego państwa, a więc i Polski, musi iść w tym kierunku, aby przynajmniej równoważyć swój bilans handlowy z krajami zaocenicznymi. Nie znaczy to bynajmniej, iżby upierać się należało przy uaktywnieniu tego bilansu, natomiast powinno się czynić wszystko u nas w Polsce, aby jak skrawa dysproporcja, jaka istnieje między naszym wywozem do krajów zaocenicznymi i przywozem z tych krajów — stała się mniej rażąca.

Aby jednakże to osiągnąć, należy zdecydować się na konsekwentną politykę ekonomiczną w stosunku do tych krajów. Przede-

wszystkiem należy powołać do życia odpowiednie instytucje gospodarcze, które powinny mieć za zadanie torowanie drogi ekspansji handlowej. Przede wszystkim utworzyć się powinno specjalną izbę handlową dla zorganizowania racjonalnej informacji o kolonialnych rynkach zbytu i o wymogach rynku krajowego. Następnie, w miarę rozwijania się stosunków gospodarczych z poszczególnymi krajami kolonialnymi starać się trzeba będzie o szczegółowsze zorganizowanie wymiany handlowej, powołując w tym celu specjalny aparat finansowy i transportowy.

Zacząć akcję należy od wyzyskania zamieszkałych na terenach kolonialnych Polaków, którzy będą mogli oddać sprawie naszej ekspansji gospodarczej na kolon-

jalne rynki zbytu poważne usługi, oraz zdobyć równocześnie dla siebie korzystne warsztaty pracy. Jest to zresztą w naszych warunkach jedyna forma podejścia do zapoczątkowania większego, niż dotychczas, eksportu na rynki zaoceniczne. Siedem milionów Polaków, rozrzuconych po całym świecie, daje najlepszą gwarancję stworzenia niezbędnych ku temu kadr, tembardziej, że i dzisiaj mamy już tysiące kupców i przemysłowców Polaków na różnych terenach emigracyjnych.

Inicjatywa rozwinięcia ekspansji ekonomicznej Polski należy wyłącznie do kraju. Na terenach zaocenicznymi zaś w dużym stopniu mogą nam pomóc wychodzący polscy, należycie obznajmieni z miejscowymi rynkami.

DR. WIKTOR ROSIŃSKI.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES MALARJI W ALGERZE

Wrota Sahary.

W maju r. b. odbył się w Algierze międzynarodowy kongres malarzy z udziałem około trzystu badaczy naukowych dosłownie z całego świata.

Nawet państwa, niemające dostępu do morza (Czechosłowacja, Węgry, Szwajcaria) przysłały liczne i godne reprezentacje; b. czynny udział w pracach kongresu brały również delegacje Ligi Narodów, Ligi Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża, wreszcie instytucje, które nie mogłyby powstać i istnieć bez współpracy lekarzy malarjologów, mianowicie — Kompania Kanału Suezkiego, Dyrekcja Kanału Panamskiego etc.

Polska była więcej, niż skromnie, reprezentowana wyłącznie przez niżej podpisanego, który wygłosił dwa referaty (o chinizacji zapobiegawczej i o geografii

malarzy) w charakterze przedstawiciela Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Kolonialnego i Związku Pionierów Kolonialnych.

Jednym z głównych tematów Kongresu było zagadnienie skoordynowania wysiłków inżyniera i lekarza w walce z malarją. Poza tem wszystkie referaty można było podzielić na dwie części: — 1) sprawozdania z obecnych wyników walki z zimnicą w poszczególnych krajach i 2) kwestje czysto naukowe.

W dziale pierwszym szczególnie dobrze były opracowane sprawozdania z Algieru (prof. Sergent), z Sahary (płk. lek. Céard), ze Szwecji (prof. Ekblom), z Holandji (prof. de Buck), z Indji Holenderskich (prof. Walch), z Rumunii i z Węgier (prof. d'Engel), z Formozy (prof. Koidzumi), z Madagaskaru (dr. Legendre), z Kochinchiny

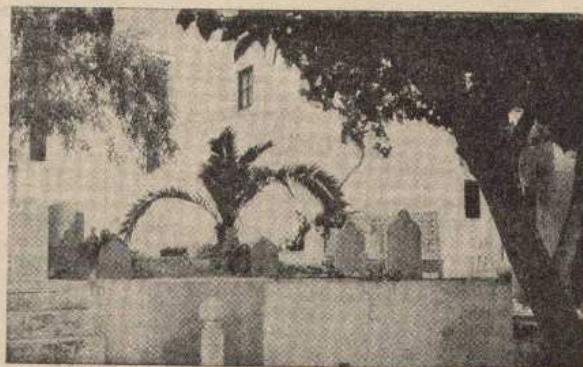
(prof. Morin), z Bengalu (prof. S. N. Sur), z Kongo Belgijskiego (dr. Schwetz), z Tunisu (prof. Comte), z Turcji (prof. Hussameddin - bey), z Malty (prof. Zammit) i z Wschodniej Afryki (prof. Stephens).

W dziale czysto naukowym omawiano wpływ zimnicy na rozmaite organy i czynności ustroju ludzkiego, usiłowano sprecyzować, pozornie b. łatwe, a w rzeczywistości niezmiernie trudne leczenie (wybór odpowiedniej soli chinowej i dawkowanie), wreszcie roztrząsano szereg zawiłych kwestji, ściśle bio - parazytologicznych.

Do najciekawszych referatów na powyższe tematy zaliczyłbym: wskaźnik szczękowy i zootropizm widliska (prof. Trens - Alger), t. zw. Kriegsmalaria (Ziemian - Berlin), uremja w zimnicy (Benhamou - Paryż), zimnicze zapalenie nerek (Surbek - Batavia),



Algier. Pomnik Ludwika-Filipa na tle Wielkiego Meczetu.
Zdjęcie własne



Algier. Grób Wielkiego Marabout.
Zdjęcie własne.



Alger. Dwaj wybitni sze'cy na przyjęciu u Generalnego Gubernatora.
Zdjęcie własne.

zimnica i serce (Marchioni — Paryż), zimnica i gruźlica płuc (Mazsolani — Rzym, zimnica i kamica żółciowa (Tamalet — Paryż), chirurgia i zimnica (Duboucher — Paryż), zimnica i położnictwo (Lafont — Alger), etc., etc.

Wszystkie referaty stały na niezwykle wysokim poziomie, dyskusje były dla uczestników kongresu bardzo pouczające ze względu na osoby referentów, w ogromnej większości wypadków łączą

cych zalety naukowych badaczy laboratoryjnych z doświadczeniem zdobytem w terenie międzywrotnikowym. O doświadczeniu terenowym wymownie świadczyły ogorzone twarze, częstokroć wychudłe i chorobliwie zmienione po przebytych nieuchronnych gorączkach.

Do prac Kongresu należało również zwiedzenie Niziny Mitidja, (rozpoczynającej się około 40 km. na zachód od Algeru). Nizina ta w okresie podboju Algerji przez Francję była poprostu rozległym błotem z paroma suchszymi wysypkami, zamieszkałymi przez paruset zdegenerowanych przez malarję Kabylów, niezdolnych do żadnej absolutnie pozytywnej pracy.

Dziś w setną rocznicę „podboju”, a po 50 latach współpracy inżyniera z lekarzem, Mitidja ukazała się naszym zdumionym oczom,



Alger. Arabowie godzinami oddają się ulubionej grze w szachy.
Zdjęcie własne.

jako kraina mlekiem i miodem płynąca, jako idealnie osuszona płaszczyna, pokryta siecią doskonałych asfaltowych dróg i pięknymi higienicznymi osiedlami, radująca oko pięknem gajów pomarańczowych i palmowych, doskonale prosperującymi plantacjami, zaludniona przez sto kilkadziesiąt tysięcy tryskających zdrowiem tubylców, błogosławiących (rzecz niesłychana) rządu Francji.

Najwymowniejszym i najbardziej rzeczowym przykładem skuteczności akcji przeciwzimnicznej jest Boufarik, — stolica Niziny. Miało to w r. 1850 liczyło około 400 (czterystu) mieszkańców, przy czym statystyka w tymże roku wykazała 17 urodzeń i 120 (sic!) zgonów. W roku 1928 ilość mieszkańców wzrasta do 15.000, zaś samo miasto staje się jednym z najważniejszych ośrodków przemysłowo - rolniczych francuskiej Afryki Północnej.

W ostatnim dniu kongresu Pierre Bordes, Generalny Guber-



Boutarikh. Rodzina kabylska.
Zdjęcie własne.

nator Algerji podejmował delegatów w swej rezydencji, t. zw. Palais d'Eté.

Przecudowna maurytańska architektura, przebogate wnętrza, kapiąca od złota przyboczna gwardja wspaniałych spahisów, szkarłatne płaszcze wielkich Kaidów (szeików), dźwięki smutnych wschodnich fletów, egzotyczne kwiaty... wszystko to składało się na całość, przypominającą ilustrację Dulac'a do jakiejś fantastycznej bajki. Wychodziliśmy oczarowani, zachwyceni nieśmiertelnym genjuszem Francji, łączącym zawsze Mądrość z Pięknością.

Po kongresie żyłka podróżnicza skierowała mnie nie do portu, a w przeciwnym kierunku, poprzez



Oued ed Alleug. Piękna Kabylka.
Zdjęcie własne.



Autor w chwili przybycia do Bou-Saada.

góry Atlasu do pierwszej wielkiej oazy na Saharze, — do Bou — Saada, którą tubylcy nazywają wrotami Pustyni. W Bou — Saada dołączyłem się do karawany Nomadów, z którą przeszedłem kilkadziesiąt km. na południe w kierunku Ouled Djellal — Touggourt. Spotkana po dwóch dniach włochej inna karawana „odsta- wiła” mnie z powrotem do Bou — Saada, gdzie pozostałem w ciągu kilku dni, spędzając czas na podglądaniu szczegółów życia miejscowych Arabów i Mozabitów, na fotografowaniu, na kompletowaniu zbiorów etnograficznych, na podziwianiu przedziwnego, jedyne- go w swoim rodzaju tańca tancerek z plemienia Ouled — Naïl, wre-



Oaza Bou-Saada. Skrawek południowy. Widok z pobliskiego pagórka.
Zdjęcie własne.



Bou-Saada. Miejscowy sędzia (kadi), je- go żona Zora i syn.
Zdjęcie własne.

sztacie na badaniu i leczeniu tubyl- ców, którzy, dowiedziawszy się od mego tłumacza o przyjeździe le- karza europejskiego, przychodzili z rozmaitemi dolegliwościami.

Dzięki memu zawodowi lekar- skiemu udało mi się dostać (po- dobno było to bez precedensów) do haremu miejscowego sędziego (t. zw. Kadi), noszącego historycz- ne imię Ab - Del - Kader, ściśle mówiąc do drugiej (z trzech) jego żony — pięknej, ciemnookiej Zo- ry, cierpiącej na prozaiczne ka- mienie nerkowe.

Sam „Kadi” zgodził się na zba- danie jej dopiero po bardzo dłu- gich ceregielach, podczas badania nie odstępował mnie ani na krok, a na dowód wdzięczności ofiaro- wał mi sztylet, oprawny w kozią skórę (używany przez Arabów na

codzień, jako brzytwa), turban i... pozwolenie na sfotografowanie mej pacjentki, z którego skwapli- wie skorzystałem.

Nie trzeba chyba dodawać, że wzruszenie Pani Zory, która przez 28 lat swego żywota dwa tylko razy wychodziła na „ulicę” oazy (obydwa razy podobno na pogrze- by) — nie miało poprostu granic. Bo przecież pokazanie się obce- mu mężczyźnie bez zasłony, a tembardziej przypatrywanie mu się zbliska, — uważane jest za zdra- dę główną, karaną często śmier- cią, a tymczasem w danym wypad- ku przy „zdradzie” tej asystował pan i władca, który nie tylko nie protestował, ale nawet obdaro- wał „zdradcę”.

Biedna Zora nie wiedziała, co to wszystko znaczy. Dla wyjaśnie- nia trzeba, dodać, że miejscowi



Bou-Saada. Zmodernizowani szewcy w oazie wyrabiają sandały z... zużytych opon samochodowych.
Zdjęcie własne.



Sahara. „Moja” karawana Nomadów w drodze.
Zdjęcie własne.

święci — uzdrawiacze (marabouts) leczą wyłącznie „na odległość”.

W ostatnim dniu pobytu w Bou — Saada, gdy po późnym wieczorem zęgnął się z pełną poetycznego uroku oazą, obchodząc po raz ostatni jej czarujące uliczki, wpatrując się raz jeszcze w smukłe sylwetki palm, o których Arab mówi, że cały dzień stoja cierpliwie, mając nogi w wodzie, a głowę w ogniu, — przechodząc przez placzyk, będący rodzajem rynku — ujrzałem obraz, którego do końca życia nie zapomnę.

— Kilkudziesięciu starych, majestatycznych arabów, siedzieli nieruchomo na ziemi, półkolem

otaczając ognisko, przy którym usadowił się sędziwy opowiadacz bajek.

Opowiadacz rzewnym, melodyjnym głosem snuł jedną z niezliczonych legend o Wielkim Świętym Marabout, najświętobliwszym z świętobliwych, najmędrszym z mądrych, najlepszym z dobrych, o jego życiu, o jego cudach, o jego przygodach.

Każdy rozdział kończył śpiewanym refrenem, akompaniując sobie na instrumencie, przypominającym jednostrunne skrzypce z jednostrunnym smyczkiem.

Piękne brązowe twarze Arabów, zasłuchanych w jakimś mistycznym bezruchu, rozświetlało ciepłe

światło, bijące od ogniska; białe burnusy i turbany srebrzyło zimne światło księżyca; całość swym kontrastem zimnych i ciepłych tonów — nieoczekiwanie przywołała mi na pamięć jedno z arcydzieł dalekiego Pantheonu — Świętą Genowefę, błogosławiącą Paryż.

Syt wrażeń wracałem do Algieru, podziwiając raz jeszcze, na każdym kroku i przy każdej okazji, geniusz kolonizacyjny i organizacyjny Francji, dzięki któremu Algierja awansowała z „Perły kolonii Francuskich” na „Francję Zamorską” (France d'outre Mer.)

DR. ALEKSANDER FREYD.

MAROKO

(Dokończenie).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



OBSZAR SAHARYJSKI.

Po wyszczególnieniu tych bogactw pozostaje nam do powiedzenia kilka słów o obszarze saharijskim. Rozciąga się on na południe od Atlasu do *Oued Dra*, piaszczystego koryta rzeki, tworzącego południową granicę Maroka. Zawiera on płaskowyż stołowe *Dra i Tafilalet*.

Obszar ten jest główną przeszkodą, która chroni Maroko od napadów łupieżczych plemion pustynnych, które ze swych koczowisk o granicach na nieszczęście niepewnych kierują kolejno swe złośliwe uderzenia na Afrykę zachodnią, na obszary południowego Algieru a nawet na Maroko, o ile przestanie się ich pilnować. Z tego powodu obszar ten tworzy terytorium wojskowe, którego główne miasto, *Bou-Denib*, jest posterunkiem, położonym pomiędzy dwiema rzekami saharijskimi *Oued Gir i Oued Ziz*, z których druga, przed zagubieniem się w piaskach pustyni, tworzy wielką oazę, *Tafilalet*.

Oued Gir jest doskonałym typem rzeki saharijskiej. Podczas gdy w ciągu 8 do 9 miesięcy w roku można ją przebyć suchą nogą, to w okresie zimowym wzbiera ona bardzo niebezpiecznie, gdyż nagle rozlewa się wtedy na kilkanaście kilometrów szerokości i unosi na swych falach całe obozowiska koczowników z namiotami, zwierzętami, wielbłędami i mieszkańcami. W maju 1929 roku Zarządca Generalny Maroka, Saint, w czasie podróży inspekcyjnej został zatrzymany powodział przez kilka dni na posterunku *Erfoud*, w pobliżu *Bou-Denib*. Wreszcie pod-

czas podobnej katastrofy zginęła Izabela Eberhardt, autorka „Stronnic Islamu”, pisarka, owładnięta namiętnością życia pustynnego.

Stosunki komunikacyjne obszaru *Bou-Denib* z resztą Maroka są zupełnie nielatywne. W rzeczywistości droga wojskowa, prowadząca z *Meknes* poprzez Atlas, o której mówiłem wyżej, nie pozwala na poruszanie się większych oddziałów ze względu na swój kręty przebieg i niewystarczające zabezpieczenie. Musiałem kilka lat temu, będąc posłany na inspekcję, z *Rabatu* do *Bou-Denib*, przebyć Maroko od jednego końca do drugiego. Wsiadłem w Algierze do pociągu, idącego z *Oranu* do *Colomb-Bechar*, a wreszcie stąd do *Bou-Denib* wynajęłem obóz frachtowych wozów wojskowych, eskortowanych przez karabiny maszynowe na samochodach. Droga prowadziła poprzez grunt kamienny, opustoszały, jakby z krajobrazu księżycowego z górami stołowymi, spalonymi przez słońce... Takiej podróży nie przedsięwzięłoby się dla przyjemności i wycieczka do *Tafilalet* nieprędko będzie fi-

gurowała w programach biur podróży!

KLIMAT.

Wpływ Oceanu Atlantyckiego, przeważający w Maroku — jak to już miałem sposobność powiedzieć — zapewnia temu krajowi stanowisko uprzywilejowane wśród krain Afryki północnej. Stanowisko to przejawia się ogólnie w mniejszej suchości klimatu i temperaturze równiejszej, niż w częściach Algieru, położonych pod tą samą szerokością geograficzną.

Powiemy z początku kilka słów o czynnikach klimatycznych, poczem przejdziemy do pasów klimatycznych.

Najlepszy klimat panuje na wybrzeżu, gdzie temperatura jest dosyć równa, podczas gdy we wnętrzu, na zboczach Atlasu, wahania są już dość znaczne. Rozpatrując np. temperatury średnie miesiąca najchłodniejszego i najgorętszego, stwierdzimy, że wynoszą one 11°C, względnie 23°C w Rabacie i 7°C, względnie 31°C w Makaresz. Tak na wybrzeżu, jak również we wnętrzu temperatura rzadko opada poniżej zera. Należy tu, ma się się rozumieć, wyłączyć obszary bardzo wzniesione (ponad 2.000 m), gdzie panuje klimat górski.

Opadów atmosferycznych wybrzeże posiada więcej, niż wnętrze i atmosfera jest tu stale bardzo wilgotna, nawet latem. Rosa jest tu tak obfita, że wywołuje ona wpływ na roślinność, a mgły tak pospolite, że uniemożliwiają one często żeglugę nadbrzeżną. Pozwolę sobie na osobiste wspomnienie w tym przedmiocie.

W roku 1920, w czasie mojego pierwszego przejazdu małym pa-



Młodzi tancerze „chleu” w Marakeszu.

rowcem, który odbywał co tygodnia kurs pomiędzy Casablanca i Agadir — przejazdu, który trwał zależnie od stanu morza 2 do 3 dni — ani na jedną godzinę nie wyszliśmy „z bawełny”, jak mówią marynarze, co oznacza, że nie było nic widać ponad 50 m od parostatku i że syrena musiała ryczeć bez przestanku. Wybrzeże Atlantyku jest niebezpieczne, mało rozczłonkowane, za znaki nawigacyjne służą wraki zatopionych w znacznej liczbie okrętów, których sylwety są dobrze znane. A czy wreszcie zawsze się je zauważy? Kapitan naszego małego statku, znał dobrze brzeg i trzymał się w bezpiecznej odległości od niego. Gdy o świcie przybyliśmy mniej więcej naprzeciw miejsca naszego przeznaczenia — Agadiru — parowiec zatrzymał się, nie rzucając kotwicy i w przeciągu kilku godzin staliśmy na miejscu, mocno kołnisi przez fale. Było zupełną niemożliwością wyznaczenie punktu postoju statku i głowiłem się, w jaki sposób kapitan mógł się zorientować w tej mgle? Ten stary praktyk nie potrzebował sekstanisu: kierunek do lądu został wyznaczony w sposób nieco niezwykły, zapomocą odgłosu karabinów maszynowych posterunku wojskowego w Agadir, który przeprowadzał ćwiczenia na wybrzeżu!

Wracając do klimatu, możemy odróżnić 4 pasy klimatyczne, które dosyć ściśle odpowiadają wielkim obszarom naturalnym:

A. Pas przybrzeżny, atlantycki, wyróżniający się względnie niewielkimi wahaniami temperatury: zima umiarkowana, lato chłodnawe i mgliste.

B. Pas wewnętrzny, odpowiadający Mesecie marokańskiej; przedstawia dosyć znaczne wahania temperatury, nie tylko pomiędzy latem i zimą, lecz również pomiędzy dniem i nocą. Opady atmosferyczne zmniejszają się w miarę oddalenia od brzegu.

C. Pas górski (Atlas), który posiada specjalny klimat, uwarunkowany wysokością słonecznymi dniami, mroźnymi nocami, obfitymi opadami śnieżnymi w zimie i burzami deszczowymi latem.

D. Pas saharyjski, podległy warunkom pustynnym, panuje tu sucho, opady atmosferyczne rzadkie i nieregularne.

W końcu zauważymy, że dwa pierwsze pasy, panujące w obszarze, który nazywają „Marokiem politycznym”, nadają się w zupełności



Ulica „souks” (targ) w Meknes.

ści do zamieszkiwania przez Europejczyków.

III

ZYCIE MAROKAŃSKIE

Maroko, kraj turystów! W rzeczywistości pod tą postacią jest ono znane wielu ludziom. Byłoby dość powodów do dziwienia się nieprawdopodobieństwom, gdybyśmy nie żyli w czasach ultraszybkich zmian.

Pomyślcie tylko, że niema jeszcze trzydziestu lat, gdy tacy badacze, jak geolog *Gentil*, ojciec de *Foucauld*, markiz de *Segonzac*,

o których wspomniałem już poprzednio, dla przebycia tego niedostępnego kraju zmuszeni byli przebierać się za handlarzy nabyjskich, lub pielgrzymów, powracających z Mekki, podróżując pieszo z laską w rękę i bez służącego, pilnie bacząc na swój język i chowając przed niepowołanym wzrokiem, często na gołym ciele, miniaturę busoła dla orientacji i kawałek ołówka dla robienia notatek. W roku 1907 wybuch fanatyzmu muzułmańskiego, który spowodował wymordowanie robotników europejskich, zatrudnionych przy pracach portowych w Casablanca, spowodował interwencję eskadry francuskiej, której oddziały zajęły miasto. Mniej więcej w tym samym czasie ludność Marakeszu, podburzona przez kilku prowodyrów, w okrutny sposób zamordowała doktora *Mauchamp*, który założył przytułek dla ubogich i który za swe szlachetne poświęcenie uważany był dotychczas w całej dzielnicy za świętego. W roku 1912, pewnej szalonej nocy, miasto Fez wymordowało wszystkich instruktorów francuskich, zwanych *tabors*, t. j. gwardja sultańska.

Dzisiaj karawany turystów, uzbrojonych jedynie w parasole i aparaty fotograficzne, przebiegają spokojnie nawet najdalsze zaułki, włócząc się po ogrodach pełnych róż i w wolnych chwilach słuchają szmeru wodotrysków na dziedzińcach, wyłożonych barwnymi taflami porcelany. Prawdę powiedziawszy, Maroko nie jest jeszcze dotychczas całkowicie uspokojone



Widok ogólny miasta Taza. W głębi na lewo Djebel Tazekka, wysokość 2.800 m.



Mury Marakeszu.



T. zw. „noria”, służąca do wyciągania wody ze studni.

Istnieją jeszcze pewne okolice, do-
kąd schroniły się ostatnie plemiona
wojownicze, których jedynym spo-
sobem życia jest rozbój. Te schro-
niska „nieposkromionych” pow-
strzymywane i otoczone przez na-
sze posterunki wojskowe, stano-
wią, być może, dwudziestą część
powierzchni Maroka. Lecz nawet w
pobliżu tego pasa całe „Maroko
pożyteczne” żyje w spokoju i pra-
cuje.

MAROKO PRZY PRACY.

Jednakże Maroko nie jest jedy-
nie krajem turystów!

„Maroko, szkoła energii” — oto
tytuł książki Alfreda de Tarde.
Znajdują tam w samej rzeczy za-
stosowanie wszystkie dziedziny
działalności ludzkiej, w warunkach
nowych, niezupełnie pozbawionych
ryzyka, lecz właśnie dlatego —
przynajmniej dla niektórych —
tem ciekawsze. A w tym kraju pra-
ca popłaca! Jeżeli niema tutaj
tych bajkowych fortun, godnych
kraju Ali-Baby, lub conajmniej
Ameryki, to możemy jednak spot-
kać piękne fortuny ludzi, którzy
żyją zamożnie, pracując.

Maroko jest, jak to widzieliśmy,
krajem, w znacznej części nadają-
cym się dla ludności europejskiej
i kolonizacja rozwija się w niem
szybko. Dotychczas osiadło tutaj
65.000 Francuzów, kupców, koloni-
stów, przedsiębiorców, robotników.
Element europejski uzupełniają
Hiszpanie i Włosi, w liczbie około
45.000, osiadli bez zamiaru powro-
tu do kraju, którzy żyją w dobrej
zgodzie z resztą ludności.

Maroko francuskie posiada od
4½ do 5 milionów mieszkańców;
liczba ta jest raczej rezultatem
oceny, niż ścisłego spisu, który
obecnie jest jeszcze niemożliwy.

Gęstość zaludnienia wynosi od
11 do 12 mieszkańców na km. kw.,
nie jest to liczba odpowiednia do

źródeł bogactw, które przyroda
obdarzyła Maroko. Powiększy się
ona z pewnością w przyszłości
wraz z rozwojem warunków bez-
pieczeństwa, co zwiększy ilość te-
renów zajętych, oraz z rozwojem
hygieny socjalnej, która zmniejszy
śmiertelność wśród dzieci i choro-
by epidemiczne.

W obecnym czasie rozsiadlenie
ludności jest dosyć proste; zależy
ono od ilości wody i urodzajności
gleby. W tem rozmieszczeniu lud-
ności tubylczej odnajdujemy po-
dział na 4 pasy, uwarunkowane
rozmieszczeniem opadów atmosf-
rycznych, które były już podstawą
klimatu i roślinności. Najgęściej
zaludniony jest pas równin przy-
brzeżnych; gęstość zaludnienia do-
chodzi tutaj w rejonie Doukkala
do 40 mieszkańców na km. kw.
Obszar saharyjski jest niezamiesz-
kały, z wyjątkiem oaz, jak np. Ta-
filalet.

NAJWAŻNIEJSZE ŹRÓDŁA BOGACTWA

Jak to już mogliśmy stwierdzić
w opisie regionalnym, Maroko, jak
dotychczas, jest krajem przede-
wszystkiem rolniczym.

Na pierwszym miejscu wśród
produktów eksportu stoi zboże:
żyto, jęczmień, owies, kukurydza.
Jarzyny takie, jak: bób, soczewica,
groch, dają zbiory, znacznie prze-
wyższające spożycie miejscowe;
w okolicach, gdzie jest możliwe
sztuczne nawodnienie, znajdują się
pomyślne warunki do uprawy
drzew owocowych i warzyw. Upra-
wa oliwek jest rozwinięta w mniej-
szym stopniu, niż w Tunisie. Figi,
brzoskwinie, pomarańcze, cytryny
dają, zależnie od okolic, dobre
zbiory.

Krzew winny, który wspaniale
udaje się w Algierze, z trudem za-
czyna się wprowadzać do Maroka.
Pewne gatunki win marokańskich,

szlachetne, choć jeszcze nieco mło-
de, jak np. „Oued Yquem”, zaczy-
niają się zjawiać na stołach restau-
racji miejscowych i niewątpliwie
w przyszłości uprawa ta rozwinie
się. Jest to jedna z najdelikatniej-
szych upraw, istniejących na świe-
cie, lecz odpowiadająca szczegól-
nie cierpliwości i upodobaniom
francuskim.

Lasy stanowią czynnik poważ-
nych bogactw, chociaż zostały one,
w czasach, poprzedzających naszą
okupację, literalnie spustoszone
przez mieszkańców. Pokrywają one
jeszcze około 15.000 km. kw.
i składają się z dębów korkowych,
dębów wiecznie zielonych, cedrów,
tutaj i t. p. Lasy cedrowe, porasta-
jące zbocza Atlasu do wysokości,
przekraczającej 1500 m., słyną ze
swego surowego piękna; jednakże,
co do potęgi wzrostu, nie mogą się
równać z lasami zwrotnikowymi.

Tuziemcy nie mają zamiłowania
do hodowli i nie umieją troszczyć
się o swoje bydło. Bydło, konie,
owce, osły są bardzo liczne, lecz
zwyrodniałe i wrażliwe na niepo-
gody. Francuska Służba Hodowla-
na prowadzi czynną propagandę
ulepszania ras przez krzyżowanie,
lecz potrzebna będzie pewna ilość
lat do osiągnięcia rezultatów, po-
dobnych, jak w Algierze. Wywóz
wełny osiągnął jednakże znaczne
cyfry.

Co do bogactw mineralnych, to
wspomniałem już na kilku miej-
scach o fosforach, które stanowią
znaczne bogactwa, eksploatowane
przez państwo. Odkryto również
naftę w Rhard i węgiel w okolicy
Oudjda, lecz administracja zach-
wuje przezorną rezerwę, dopóki
nie zostanie ustalona wartość tych
pokładów.

LINJE KOMUNIKACYJNE

5.000 km. szos o szerokości 8 me-
trów, z dziełami śmiałej sztuki in-

żynierskiej świadczą, że Francuzi zawsze jeszcze są wielkimi budowniczymi dróg. Spójrzcie na odcinek drogi z Casablanca do Rabat, prawie prostopadlinowy na przestrzeni 80 km., jest to prawdziwa „autostrada”. Wozy samochodowe, należące do dziesięciu przedsiębiorstw konkurencyjnych, kursują na niej bez przerwy, jeden za drugim. Nikt nie trzyma się regularnego rozkładu jazdy: każdy wóz odjeżdża z chwilą, gdy nazbiera swoich 30, lub 40 pasażerów. Jest to więcej po amerykańsku, niż po kolonialnemu.

Zwróćmy tu uwagę na system drogowskazów, który ma mało sobie podobnych. Na wszystkich skrzyżowaniach, zamiast zwykłych tablic drogowskazowych, znajdują się załamane mury o wysokości 2 do 3 metrów, pomalowane na błyszczący biały kolor, na których znajdują się ogromne strzały kierunkowe oraz odległości kilometrowe, wypisane czarnymi literami o wysokości 40 cm. Napisy odnawiane są co roku.

Sieć kolejowa zawiera 1.100 km kolei normalnotorowych, częściowo zelektryzowanych:

- wielka linia z Casablanca, Rabat, Fez, Taza, Oudjda (663 km.), gdzie istnieje połączenie z kolejami algierskimi; odgałęzienie tej linii z Kenitra na Tanger, eksploatowane przez Kompanię francusko-hispańską, pod nazwą „Tanger-Fez”, 310 km, z czego 106 km. na terytorium hiszpańskim;

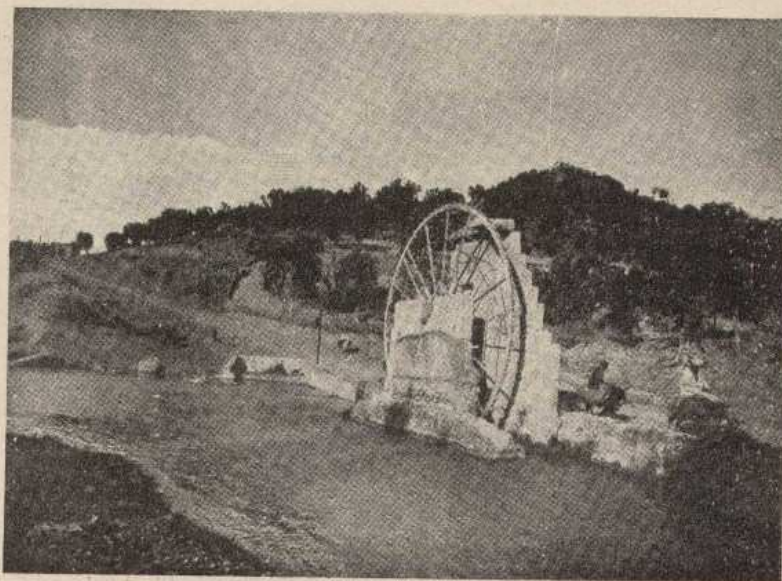
- linia południowa z Casablanca do Marakesz (245 km.) z odgałęzieniem z Si-el-Aidi (w pobliżu Settat) do Aued Zem (linia do kopalni fosfatów, 120 km);

- odcinek od Fez do Oudjda; około 338 km., jeszcze niezakończony, ruch odbywa się tymczasowo zapomocą samochodów, z rozkładem uzgodnionym z rozkładem pociągów.

Wojskowe kolejki waskotorowe składają się z linii z Kenitra do Ouergha w Riff i z linii z Fezu do Oudjda z długim odgałęzieniem, które schodzi w dolinę rzeki Moulouya z Ceflet do Ksabi, obok Midelt.

ZWIEDZANIE MAROKA

Rzecz zrozumiała, że w tych warunkach zwiedzanie Maroka jest bardzo łatwe. Podróż przez Hiszpanię, chociaż zawierająca najkrótszy przejazd morzem, nie nęci zbyt wielu podróżnych, udających się do Casablanca, która jest wielkim portem wyładowczym dla re-



Koło, czerpiące wodę, w Fezie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



gularnych linii okrętowych, kursujących z Bordeaux lub Marsylii.

Casablanca jest nowoczesnym miastem o 100.000 mieszkańców, kipiącym od działalności, o niezliczonych alejach, urządzonych w stylu, zwanym „nowo-marokańskim”.

Wycieczka do Marakesz-zwanego czasami „Marakesz czerwony”, pozwala podziwiać miasto saharyjskie o 100.000 mieszkańców, zamknięte w wałach z czerwonej gliny z blankowaniem wieżami, nad którym panuje gigantyczna wieża Koutoubya, pochodząca z czasów władców merenidów, którzy panowali jednocześnie nad Marokiem i Hiszpanią; i rzeczywiście wieża ta jest siostrzą wieży Hassana w Rabat i wieży Giralda w Sewilli. Z Marakeszu możemy rozróżnić gołym okiem pokryte śniegiem szczyty Atlasu, gdzie są już założone stacje turystyczne, urządzone z wielkim komfortem w przepysznych okolicach.

Droga, w przyszłości klasyczna, prowadzi potem podróżnika do Rabat, stolicy Maroka, w którym na 40.000 mieszkańców mieszka 14.000 Francuzów i gdzie miasto europejskie zupełnie oddzielone od miasta arabskiego, posiada szkoły, sądy, biura i służby protektoratu.

Następnym miastem będzie Meknes ze swymi wrotami, zdobionymi wielobarwną porcelaną, ruinami pałacu z gliny, wybudowanego w XVII stuleciu przez sułtana, posiadającego zażyłość z Wersalem, pałacu, który posiadał sklepione stajnie na 10.000 koni. Stąd uda-

jemy się na wycieczkę przepyszną drogą do ruin rzymskiego miasta Volubilis, leżącego w ponurem położeniu wśród wspaniałego lasu oliwnego.

Fez, dawna stolica Maroka północnego, ośrodek handlowy i intelektualny, da nam sposobność obejrzenia swych suk'ów, czyli targowisk, pokrytych dachem, gdzie tuziemczy rzemieślnicy w oczach spacerowiczów wyrabiają dywany, naczynia gliniane, wyroby skórzanego i miedzianego. Zwiedza się tam meczety i medersa (uniwersytety), ozdobione rzeźbami, które są dziś nie do naśladowania, gdzie uczniowie muzułmańscy, przybyli z dalekich stron, studjują filozofję i przemysłną interpretację Koranu.

Każde z tych miast ma swych oddalonych wielbicieli. W olbrzymich hotelach, urządzonych z całym nowoczesnym komfortem, wśród przepychu pałaców z tysiąca i jednej nocy, znajdujemy Anglików, przybywających tu, aby zapomnieć o mgłach Londynu i Amerykanów, przeprowadzających kurację w ciszy i pięknie przyrody.

Musimy tutaj stwierdzić pieczołowitość, z jaką zachowano, a nawet czasami odrestaurowano troskliwie, w niczem nie szkodząc nowoczesnemu postępowi, rozmaite przejawy tubylczej cywilizacji. I właśnie to ścisłe połączenie czarodziejskiej przeszłości ze stanem obecnym, pełnym nadziei na przyszłość, stanowi niezapomniane znamię Maroka.

E. DE MARTONNE.

ŁĄDEM, MORZEM i RZEKAMI... Ż ŻYCIA KOLONISTÓW POLSKICH W PERU

(Dokończenie).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Walka z endemią była wcale niełatwa. Codziennie przyjęcia w ambulatorjum po 25 chorych przeciętnie trwające przez jeden miesiąc w temperaturze 35 stopni w cieniu, to nie żatry. Uwzględniwszy jednak rezultaty, pracę, należy uznać za niezwykle wdzięczną. Dodać należy, że ja osobiście, a i kolonia polska, uzyskaliśmy dzięki temu wspaniały pomost do porozumienia i przyjaźni z tubylcami, co może się niesłychanie przydać w rozwijającej się kolonizacji polskiej. Ponieważ ambulatorjum prowadzone było bezpłatnie, wielu tubylców chce się w jakiś sposób odwdziżyć; zwykle proponują mi polowania, wycieczki wgłąb lasu, pokazanie osiedli indyjskich, z którymi są zaprzyjaźnieni. Wszystko to daje mi lepszą sposobność, niż komukolwiek, do poznania Indian i Metysów. Z niektórymi zwyczajami indyjskimi zdołałem się już zaznajomić, mimo że wiele swych obrzędów otaczają tajemnicą bardzo ścisłą. Dla zapoznania się ze zwyczajami Indian, o których będę w niedalekiej przyszłości pisał, korzystałem ze swych zwiększających się znajomości i stosunków przyjacielskich z tutejszymi hacjenderami i innymi t. zw. osobami wpływowymi.

Przypomina mi się jeden ciekawy zwyczaj Indian. W czasie peł-

ni księżyca zbierają się kobiety i mężczyźni. Kobiety grupują się w środku i grają na specjalnym instrumencie, który trzymają w ustach. Dokoła kobiet gromadzą się mężczyźni, także trzymając instrument muzyczny, ale zupełnie odmienny. W ten sposób rozpoczynają się pąsy w promieniach księżyca.

Pewnego razu, po ukończonej pracy w ambulatorjum, pojechałem z kilku chłopcami ze szkoły w kierunku małego strumyka; chcieli mi oni pokazać coś ciekawego, ale nie mogłem dobrze zrozumieć, co to takiego. Po godzinie chłopcy podjechali do brzegu i nagle coś srebrnego przepłynęło po obu stronach łodzi. W pierwszej chwili absolutnie się nie zorientowałem, co to jest. Ale zdziwienie moje było tem większe, gdy zobaczyłem, że to są tysiące i dziesiątki tysięcy ryb. Wysiedliśmy i dopiero teraz w całej pełni uświadomiłem sobie, jak ciekawe zjawisko mam przed oczyma. Strumykiem płynęły masy ryb najróżnorodniejszych wielkości. Srebrna rzeka! Chłopcy zanurzali ręce do wody i łapali dowolną ilość ryb, piszcząc z radości. W czasie powrotnej drogi byłem świadkiem niezwykle interesującego, lecz zupełnie odmiennego widoku, mianowicie chłopcy łapali rękoma malutkie żywe krokodyle, które spały na brzegu.

Alle powróćmy do życia kolonistów. Koloniści nasi odbyli szereg wycieczek terenoznawczych w górę (de surcada) i w dół rzeki (de bachada). W wycieczkach tych towarzyszyłem im zawsze. Jedną z pierwszych odbyliśmy w górę rzeki w kierunku na Baraderę. Wzdłuż brzegów złanych słońcem, siedziały liczne rzeczne (a więc mniejsze od jeziornych) krokodyle. Towarzysze moi cały czas strzelali, ja zaś, jadąc bez broni, a tylko z aparatem fotograficznym, ograniczyłem się do roli motorniczego, znaczną część drogi prowadząc motorówkę. W pewnym momencie p. N. ładnym strzałem w głowę zabił krokodyla. Zatrzymaliśmy motor, podjechaliśmy do brzegu i p. N. po błotnistym wybrzeżu próbował się przedostać do swej zdobyczy. Udało mu się to, a za nim także naszemu słuzącemu. Podążyłem i ja, ale nieco zboczy-

łem z drogi i ugrzęzłem w błocie. Pograżałem się coraz szybciej i coraz głębiej. Do połowy podudzia, do kolan, do połowy uda. Towarzysze moi, krzążący się koło krokodyla, zaniepokoiili się na serjo moją osobą. Poruszyć się naprzód nie mogłem, a każda próba wyciągnięcia nogi kończyła się tem głębszem zapadaniem w błoto. Towarzysze, ułamawszy wielką gałąź, podali mi ją, schwyłem się jej kurczowo i powoli, krok za krokiem, udawało mi się posuwać naprzód. Odetchnąłem jednak spokojniej w momencie, gdy wygramoliłem się na absolutnie pewny, twardy grunt. Wetknęliśmy krokodylowi do paszczy kij, próbując czy zaciśnie swą paszczę, czy już zdechł. Krokodyl natychmiast zacisnął szczęki, jednak w chwilę potem „przeszedł w zaświaty”, nie reagując już na żadne bodźce zewnętrzne. Okręciliśmy go sznurem i wciągnęliśmy wysiłkiem czterech ludzi na łódkę. Ruszyliśmy dalej. Po drodze udało się innemu współtowarzyszowi naszemu zabić drugiego krokodyla. Po kilkogodzinnej wyprawie, wróciliśmy do domu. Obaj strzelcy dumni byli niesłychanie. W wycieczce tej padły pierwsze krokodyle, nie więc dziwnego, że radość była wielka.

W dwa dni potem wybraliśmy



Indianin szczepu Chamos, przyglądający się polskiej osadzie w Peru.



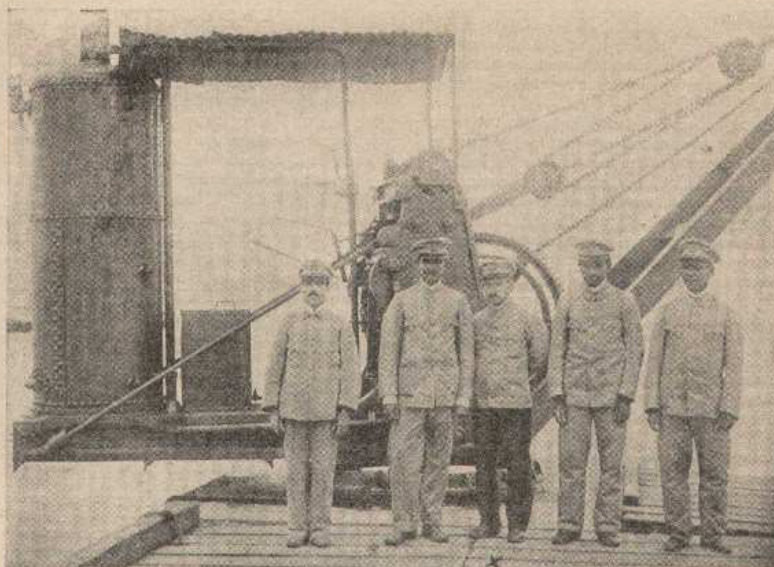
Autor strzela z łuku indyjskiego.

się na drugą wycieczką również motorówką, po rzece Cumarii. Wycieczka ta nastroczała mnóstwo trudności. Rio Cumaria jest to mała, wąska rzeka, płynąca niedaleko osady tej samej nazwy. Prąd ma niesłychanie szybki, bardziej niż Rio Ucayali. Rzeczka ta jest pokratkowana przez olbrzymie, kilkudziesięciometrowe drzewa i to jest pierwsza trudność jej przebrnięcia, druga to częste mielizny, trzecia trudność, to liczne, powalone drzewa. Wszystko to czyniło rzeczkę, jak się zdawało, niemożliwą do przebycia. Tubylcy kiwali z powątpiewaniem głowami, a jednak motor pokonał wartki prąd, zaś nasi mechanicy dawali sobie doskonale radę. Raz jednak trzeba było wyrąbać drzewo, które leżąc w poprzek, uniemożliwiało posunięcie się naprzód. Kilka razy ludzie nasi, co najodważniejsi, musieli wskakiwać do rzeczki, i popychać łódź, gdy ugrzęźliśmy na mieliznie. Na jednym z drzew na rzece dostrzegliśmy wspianą wydrę, nim zdążyliśmy jednak schwycić za broń — znikła.

Cumaria, jak każda rzeka w Montanii, jest niebezpieczna, to też podziwiać należy, zwłaszcza trzech naszych towarzyszy, którzy chwili się nie zawahali i zdjąwszy buty, wskoczyli do wody. Niebezpieczna jest dlatego, że łatwo natknąć się można na boa, można też łatwo wpaść na raję, której ukłucia są niebezpieczne, acz w mniejszym stopniu, niż uścisk boa. Nie mniej niebezpieczna jest niewielka ryba, t. zw. pania, która wygrza kawały skóry. Po kilkunastu godzinach forsowaniu rzeczki Cumarii, zawróciliśmy. Jazda powrotna, rzecz oczywista, musiała się odbywać bez motoru, który trzeba było wyłączyć, gdyż w każdej chwili groziłaby nam katastrofa. Mogła ona i tak się zdarzyć, że względu na bardzo szybki prąd i liczne pale i drzewa, leżące w poprzek rzeki.

Po pewnym czasie wróciliśmy do ujścia Cumarii, zadowoleni z wyprawy tak interesującej, chociaż męczącej fizycznie i nerwowo. Z odległości jednego kilometra zobaczyliśmy, że przy porcie naszym w Cumarii stoi statek, przybyły z Iquitos. Ucieszyliśmy się, gdyż chociaż nie mogliśmy się spodziewać poczty, to jednak może...

Dr. med. ZDZISŁAW SZYMONSKI
Peru, maj 1930.



Polacy na szerokim świecie. P. Witold Wierzbowski (x), Dyrektor Techniczny i Generalny Kontroler w r. 1917 miasta Antoniny, w Stanie Parana (Brazylja) w otoczeniu podwładnych urzędników.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

zestawiony przez Dr. J. Rozwadowskiego

BRYTYJSKA KONFERENCJA KOLONJALNA.

Druga brytyjska konferencja kolonialna, która zajęła się sprawami dominjów, kolonij, protektoratów i mandatów angielskich została otwarta w dniu 23 lipca 1930 r. w londyńskim Ministerstwie Kolonij. Konferencja odbyła dziewięć posiedzeń plenarnych.

Konferencja miała za zadanie przedyskutowanie całokształtu spraw związanych z rozwojem kolonij, a więc:

1. Fundusze niezbędne dla rozwoju kolonij.
2. Komunikacja kablowa i radiotelegrafia.
3. Propaganda radia dla celów kulturalno - cywilizacyjnych.
4. Lotnictwo cywilne.
5. Transporty kolejowe i samochodowe.
6. Agencje ekonomiczne i wystawy międzynarodowe.
7. Kino-teatry.
8. Rynki zbytu w kolonjach towarów z metropolii.
9. Sprawy handlowe.
10. Rybołówstwo.

I. ROZWÓJ KOLONIJ.

Konferencja zaleca ostrożną ocenę sytuacji finansowej kolonij, ponieważ niezawsze doskonała konjunktura finansowa danej kolonii jest wykładnikiem możliwości zwiększenia zobowiązań kolonij względem innych terenów.

Konferencja, stanęła na stanowisku, że większe subwencje powinny być przydzielone dla tych kolonij, których dochody finansowe zostały już zahipotekowane w całości.

Subwencje te powinny być zużyte na rozwój rybołówstwa, kultury leśnej, irygacji i t. p. W żadnym wypadku kolonie nie powinny żądać pieniędzy na swe wydatki administracyjne. Szkolnictwo zawodowe, a w szczególności techniczne, powinno być uważane za jeden z najważniejszych czynników w kolonjach, po-

nieważ personel, zatrudniony w zarządach kolonialnych, posiadając wykształcenie techniczne, w sposób wybitny zmniejsza wydatki ogólne kolonij.

KOMUNIKACJA KABLOWA I RADJO.

Konferencja przywiązuje dużą wagę do rozwoju stosunków międzykolonialnych oraz między koloniami a metropolią przy pomocy kabla i radjo. Uchwalono, że na cele propagandy radiowej w kolonjach, winien być przyznany kredyt narazie w wysokości £. 22.000. Agencja Reutersa zgodziła się na nadawanie do kolonij w drodze iskrowej biuletynów informacyjnych. Fundusze, związane z propagandą radiową, byłyby zdobyte w drodze udzielenia płatnych licencji na prawo instalowania stacji radiotelegraficznych.

III. UDZIAŁ W WYSTAWACH.

Udział w wystawach zalecany jest jedynie dla kolonij, produkujących artykuły, posiadające łatwość korzystnego zbytu. Kolonie zaś produkujące surowce nie powinny brać udziału w wystawach.

IV. FILMY.

Konferencja zwraca baczną uwagę na konieczność kształcenia dzieci i dorastającej młodzieży w kolonjach przy pomocy filmów pouczających. W tym celu należałoby wybrać jedno z przedsiębiorstw filmowych, które miałyby za zadanie dostarczanie takich filmów do kolonij, pod kontrolą specjalnie utworzonego biura. Nasuwa się tu kwestja cenzury filmów i ta sprawa stwarza pewne trudności, ponieważ niemal wszystkie koszty produkcji filmów są uskuteczniane przed możliwością jego ocenowania. W ten sposób za filmy trzeba płacić już wtedy, kiedy jeszcze nie jest wiadome, czy będą one zdane do użytku.

V. RYBOŁÓSTWO.

Konferencja uznała za konieczne powołanie do życia w Ionie Ministerstwa Kolonij stałego komitetu doradczego do spraw rybołówstwa.

VI. ROLNICTWO.

Specjalna komisja zajęła się: a) rolnictwem kolonialnym i weterynarią, b) medycyną, c) szkolnictwem, d) leśnictwem.

Dotychczas w Anglii sprawy wyszczególnione powyżej były pod względem administracyjnym traktowane odrębnie, a więc szkolnictwem rolniczym zajmowało się Kierownictwo Oświaty, medycyną i weterynarią agendy służby zdrowia i t. d. Konferencja stanęła na stanowisku, iż z uwagi na specjalny charakter tych zagadnień w kolonjach, winny one być scentralizowane w jednym resorcie. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę na rekrutowanie kolonistów pod względem jakościowym, ponieważ rozwój rolnictwa w kolonjach zależy od tych wartości, jakie wnosi kolonista do swej pracy kolonizatorskiej.

Głównym jednak tematem, wywołującym największe dyskusje w toku obrad konferencji, była sprawa unifikacji i centralizacji wszystkich służb kolonialnych w ramach t. zw. Urzędu służb kolonialnych. Konferencja uznała, iż jedynie unifikacja potrafi usprawnić działalność administracji kolonialnej. Pod tym względem konferencja nie powzięła żadnych decydujących uchwał, odsyłając tę sprawę do specjalnej komisji, która ma za zadanie zbadać to zagadnienie i przedstawić rządowi metropolii konkretne wnioski.

Jak wiadomo, dzień zamknięcia obrad konferencji stał się dniem żałoby narodowej w Anglii. W dniu tym nastąpiła straszna w skutkach katastrofa sterowca angielskiego „R. 101”. Termin odlotu sterowca z Londynu do Indji był wyznaczony specjalnie na dzień zamknięcia konferencji kolonialnej, aby w ten sposób uświetnić rezultaty jej obrad i nadać uroczysty charakter jej zakończeniu.

EMIGRACJA WŁOSKA W AUSTRALII.

Przed Australją stała obecnie taki sam problemat do rozstrzygnięcia, jaki był w swoim czasie rozstrzygnięty przez Stany Zjednoczone Ameryki Północnej w odniesieniu do emigrantów z Europy. W Australji mianowicie jest na porządku dziennym kwestja zatamowania dopływu

emigrantów z Europy Południowej. Choć tu przede wszystkim o Włochów, a następnie o Greków, Jugosłowian i Albańczyków. Premier Australji Południowej wręczył australijskiemu rządowi federalnemu energiczny protest, skierowany przeciw wjazdowi emigrantów, zwłaszcza emigrantów włoskich, do Australji.

Emigracja włoska do Australji jest emigracją starą. Włosi stanowili pokazną liczbę kontygentu pierwszych kolonistów europejskich, osiadłych w Australji w połowie XIX-go wieku. Ci pierwsi koloniści włoscy zajmowali się głównie eksploatacją kopalń złota. W dalszym ciągu emigracja włoska do Australji rozwijała się słabo. W r. 1911 było w Australji 6.719 emigrantów włoskich. Podczas wojny stan liczby emigracji włoskiej zmniejszył się, ponieważ młodzież powróciła do Europy celem wzięcia udziału w wojnie.

Zaraz po zakończeniu działań wojennych ruch emigracyjny włoski do Australji wzrósł. W r. 1921 jest ich w Australji 8135. Po zamknięciu Stanów Zjednoczonych dla emigracji europejskiej krzywa wychodźstwa włoskiego do Australji gwałtownie idzie do góry. W 1927 roku statystyka australijska notuje na terytorjum Australji 25.000 emigrantów włoskich. Rząd australijski już wtedy usiłował zatamować dalszy przypływ wychodźców włoskich przez wprowadzenie pewnych ograniczeń, jednakże bezskutecznie z uwagi na prawomocność traktatu, zawartego w r. 1883 przez Włochy z Anglią, na mocy którego emigranci włoscy mają prawo swobodnego osiedlania się we wszystkich zamorskich posiadłościach angielskich. Włosi doskonale dostosowali się do warunków życia w Australji, kiedy gorączka złota minęła, stali się oni kolonistami, obejmując w posiadanie drobne farmy rolne, oraz plantacje trzciny cukrowej i wypierając Anglików. Np. w rejonie Cairns i Mackay koloniści włoscy stanowią przeważającą większość. W okęgach tych istnieje silny antagonizm między Anglikami, a Włochami. Chcąc się bronić przed zalewem emigracji włoskiej, rząd australijski będzie zmuszony zwrócić się do

Anglii o wypowiedzenie traktatu z roku 1883.

AMBICJE WŁOSKIE.

Prasa francuska jest zaniepokojona akcją niektórych dzienników angielskich, a zwłaszcza poważnego pisma „Daily Mail”, które lansują koncepcję zrzeczenia się przez Anglię na rzecz Włoch mandatu nad Palestyną. Zdaniem pewnych dzienników, parcie Włoch na Wschód idzie na rękę Niemcom i umożliwia im realizację zamierzeń odwetowych. Ostatnie zbliżenie się Włoch do Turcji i Bułgarji, wzmogło znaczenie polityczne tych dwóch państw, byłych sojuszników Niemiec.

NIEMIECKI HANDEL KOLONIALNY.

„Presse Coloniale” dowodzi, że handel kolonialny niemiecki w ciągu dziesięciu lat po zakończeniu wojny potrafił odzyskać niemal wszystkie kolonialne rynki zbytu, utracone przez wojnę.

Na poparcie swych wywodów „Presse Coloniale” przytacza liczby, ilustrujące stosunki handlowe Rzeszy z Tunisem.

Eksport niemiecki do Tunisu w roku 1913 wyniósł kwotę 16.045.000 fr. (właściwa kwota eksportu została przemnożona przez 5 stosownie do spadku wartości franka przedwojennego). Eksport zaś z Tunisu do Rzeszy wyniósł w roku 1913 — 36.000.000 fr. W roku 1927 została osiągnięta przedwojenna kwota eksportu i importu.

Import towarów niemieckich do Tunisu:

1913	fr. 3.209.146
1920	„ 4.160.074
1927	„ 15.936.617
1928	„ 22.622.000

Eksport z Tunisu do Niemiec:

1913	fr. 7.207.098
1920	„ 389.532
1927	„ 18.111.305
1928	„ 40.936.000

Na import niemiecki składają się: maszyny i części maszyn, papier i węgiel. Eksport zaś z Tunisu stanowią: fosfaty, ołów i skóry nieobrobione. W tym samym czasie stosunki handlowe Francji z Tunisem (Francja posiada protektorat nad Tunisem) spadły gwałtownie.

SPRAWA UZNANIA NIEPODLEGŁOŚCI IRAKU.

W poprzednim numerze „Morza” pisaliśmy o zawarciu przez Anglię traktatu z Irakiem, na mocy którego Anglia zobowiązała się zrzec się mandatu nad Irakiem i przeprowadzić w Lidze Narodów sprawę uznania Iraku, jako niepodległego państwa. Jak wiadomo, Irak miałby wówczas przejąć wszystkie zobowiązania, zaciągnięte, co do jego terytorjum przez Anglię względem państw innych. Sprawa ta już wywołała niepokój wśród mocarstw zainteresowanych. Są to te mocarstwa, które na terytorjum Iraku posiadają swoje urządzenia i instytucje kulturalne i religijne bądź też handlowo-ekonomiczne. Mocarstwa te obawiają się, czy ich interesy w Iraku, z chwilą wycofania kontroli angielskiej, nie będą wystawione na szwank. Poza tem, jest obawa, czy prawa i przywileje w kwestiach handlowych i koncesyjnych, przyznane członkom Ligi Narodów na terenach mandatowych, pozostaną w mocy po wejściu w życie traktatu o niepodległości. Wszystko to wskazuje, iż sprawa zrzeczenia się przez Anglię mandatu nad Irakiem wywarła w Lidze Narodów żywą dyskusję, a może i sprzeciw.

Prasa angielska jest dumna z tego kroku Anglii. Pisze ona, że Anglia, pomawiana przez wszystkich o imperjalizm



Drukarnia Państwowa — ul Miodowa 22.

8222-714-X.

z własnej inicjatywy i tylko w interesie ludności tubylczej rzeka się panowania nad Irakiem. Właściwie podłoże i motywy tego „liberalnego” kroku Anglii podane zostały w poprzednim numerze „Morza”.

ŚWIATOWA PRODUKCJA NAFTY.

W roku 1927 produkcja nafty wyraża się w liczbach następujących:

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej — 905.800.000 beczek, Rosja — 72.400.000, Wenezuela — 64.400.000, Meksyk — 64.200.000, Persja — 36.200.000, Rumunja — 26.100.000, Indie Holenderskie — 21.400.000, Kolumbia — 14.600.000, Peru — 9.800.000, Argentyna — 8.700.000, Indie angielskie — 8.200.000, Polska — 5.800.000, Trinidad — 5.200.000, Japonia — 1.700.000, Egipt — 1.270.000, Niemcy — 700.000, Francja — 525.000, Kanada — 500.000, Ekwador — 450.000, Sachalin — 200.000, Czechosłowacja — 140.000, Włochy — 60.000, Inne kraje — 200.000.

PANEUROPA A KOLONJE.

Prasa krajów kolonialnych zastanawia się nad skutkami, jakie wywołałaby w odniesieniu do kolonii realizacja idei paneuropejskiej. Idea ta, bezspornie

sluszną i racjonalną, a probowana w zasadzie przez wszystkie narody Europy, wywołała jednakże cały szereg komentarzy. Idea przed swą realizacją musiałaby pokonać olbrzymie trudności o charakterze ekonomicznym, ponieważ nie należy zapominać, że Europa dzisiejsza jest przegrodzona całym szeregiem barier celnych, które trzeba by było usunąć. Poza tem już zrealizowana Paneuropa musiałaby nieuchronnie wejść w ostry konflikt gospodarczy ze Stanami Zjednoczonymi. W odniesieniu do kolonii sprawa Paneuropę przedstawia się jeszcze bardziej skomplikowanie, zwłaszcza dla tych państw kolonialnych, jak Francja i Anglia, które hołdują protekcyjnej polityce celnej w stosunku do swych kolonii. W wypadku zniesienia barier celnych w Europie względnie zastosowania wspólnej taryfy celnej — rynki państw kolonialnych (w metropolii) byłyby otwarte dla towarów obcych. Towary te z łatwością przedostawałyby się do kolonii, wypierając stamtąd handel metropolii. Prasa podnosi, iż sprawy te winny być przedyskutowane już obecnie, ponieważ będzie to krok naprzód w realizacji idei Paneuropę.

nach kolonizacyjnych), p. inż. Sasinowski, który przez czas dłuższy bawił w Peru. Odczyt wzbudził wielkie zainteresowanie, co wyraziło się w dyskusji, jaka się po odczycie wywiązała.

DWULETNI KURS NAUK EMIGRACYJNYCH I KOLONIALNYCH.

Z dniem 1 listopada r. b. otwarty zostaje w Warszawie przez Naukowy Instytut Emigracyjny i Kolonialny kurs nauk emigracyjnych i kolonialnych. Warunkiem przyjęcia na kurs jest świadectwo ukończenia szkoły średniej. Bliższych informacji o kursie udziela sekretariat N. I. E. K. ul. Bracka Nr. 13 m. 1. (tel. 166-40).

PRACE ZWIĄZKU.

Dnia 29 września r. b. odbyło się pierwsze powakacyjne zebranie Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych. Plan prac Zarządu na najbliższą przyszłość obejmuje: wznowienie prac sekcji; rozpatrzenie strony gospodarczej (polityczno - ekonomicznej) akcji kolonialnej Związku; organizacja stoiska na wystawie kolonialnej w Paryżu; przygotowanie materiałów w związku z akcją o schedę kolonialną niemiecką.

ODCZYT PROF. HILAROWICZA W TRUSKAWCU.

W sierpniu r. b. w sali Klubu towarzyskiego w Truskawcu wygłosił członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych — prof. dr. Tadeusz Hilarowicz z ramienia tegoż Związku odczyt o „Polskim problemie Kolonialnym”, który zgromadził liczną i doborową publiczność. Organizacją tego odczytu zajął się właściciel Truskawca, p. marszałek R. Jarosz i syn tegoż, dyrektor dr. Jarosz, którzy własnym kosztem dali wydrukować afisze, zapowiadające ten odczyt.

KRONIKA KOLONIALNA

PO DWUTYGODNIU PROPAGANDOWYM.

Bilans dwutygodnia propagandowego spraw morskich i zamorskich (kolonialnych) Ligi Morskiej i Rzecznej unać należy za bardzo dodatni. W kilkudziesięciu Oddziałach naszej Organizacji członkowie wypowiedzieli się w przyjętych rezolucjach za kontynuowaniem dotychczasowej pracy Ligi Morskiej i Rzecznej w zakresie kolonialnym. W rezolucjach tych zebrani domagają się: a) Wystąpienia do Ligi Narodów o przyznanie Polsce schedy po byłym dominium kolonialnym Niemiec; b) wynalezienie odpowiednich terenów pod nieskrepowaną ekspansję ludzką i gospodarczą Narodu Polskiego; c) przestrzeganie zasady koncentracji żywiołu polskiego na obczyźnie; d) powołanie do życia odpowiedniego aparatu finansowo - gospodarczego, któryby planowo przeprowadzał kolonizację rolników polskich za oceanem.

ODCZYT O SPRAWACH MORSKICH I ZAMORSKICH POLSKI.

W okresie dwutygodnia propagandowego L. M. i R. odbyło się kilkadziesiąt odczytów na temat spraw morskich i zamorskich Państwa. Z ramienia Zarządu głównego odczyty wygłaszali: pp. Kpt. Cybulski, Kpt. M. B. Lepecki, Stan. Lenartowicz, Stan. Kosko, Dr. J. Rozwadowski, Red. H. Tetzlaff i Dr. W. Rosiński. Niezależnie od tego w całym szeregu miejscowości wygłaszali odczyty na ten sam temat prelegenci miejscowi. Odczytów wysłuchało około trzydziestu tysięcy osób.

POWRÓT DR. G. ZAŁĘCKIEGO Z PARANY.

Przy końcu września r. b. powrócił z Parany Sekretarz Generalny Naukowego Instytutu Emigracyjno - Kolonialnego, Wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych p. Dr. G. Załęcki, który z ramienia wspomnianych instytucji badał sprawy naszego wychodźstwa na terenie brazylijskim.

ODCZYT DR. BARROT'A.

W końcu października r. b. przyjeżdża do Polski dr. Barrot, członek Stowarzyszenia „Amis de la Pologne” w

Paryżu, wybitny znawca francuskich stosunków kolonialnych, który wygłosi w szeregu miast Polski odczyty na temat francuskiej polityki kolonialnej.

ODCZYT INŻ. L. SASINOWSKIEGO O PERU.

Dnia 7 października r. b. odbył się w lokalu Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego odczyt o Peru (o polskich tere-

ZAPISUJCIE
SIĘ DO LIGI
MORSKIEJ
i RZECZNEJ!

500 ZŁ. NAGRODY

a mianowicie: 100 zł., 50 zł. i 14 nagród po 25 zł.

drogą losowania będzie rozdzielone między tych, nadsyłających kupony, których odpowiedzi padną na hasło, otrzymujące największą liczbę głosów.

Należy z pomiędzy niżej przedłożonych hasel:

- Nr. 1 CUKIER — to zdrowie
- Nr. 2 CUKIER — żywi
- Nr. 3 CUKIER — krzepi
- Nr. 4 CUKIER — daje siłę

wybrać dla propagandy takie, które będzie najmocniej wyrażać w szerokich masach świadomość, że

cukier, to nie przy-
praw dla smaku, a
pokarm o wielkiej
wartości odżywczej.

Do Biura Prop. Kons. Cukru
Warszawa, Krak. Przed. 55

Głosuję za Nr.

Adres:

119

Każdemu nadsyłającemu kupon prześlemy gratis album z fotografiami dwunastu asów polskiego sportu, wykonany techniką wkłesłodrukową, oraz nazwiska osób, które otrzymają nagrody. 718.X

MATERIAŁY OPALOWE I BUDOWLANE
S. SATURN
Warszawa. Składy: ul. Towarowa 16, róg Siennej
Telefon 224-57 po 7-cj wieczorem 1-12,
8315-707-X

„Stock Brandy Medicinal“

Czysty Destylat Winny



uzyskany z najszlachetniejszych gatunków win.

8371-542-VIII-XI.

WYTWÓRNIĄ POSADZEK DRZEWNYCH BRACIA BEDNARCZYK

Warszawa-Praga, ul. Kałuszyńska 7, (dom wł.) daw. Mokotów

Telefon 311-54.

8212-711-X.

GMINNA KASA POŻYCZKOWO-OSZCZĘDNOŚCIOWA w GRODZISKU (powiatu błotnickiego)

Posiada kapitału zakładowego 11261 złotych

wkładów oszczędnościowych 40553 „

Obroty kasowe na dn. 20/IX. 30 r. 212.000 „

Przyjmuje wkłady na 12% w stosunku rocznym
i odpowiada majątkiem całej gminy

8221-713-X.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BIURO INŻYNIERYJNE

Inż. T. Grobelski
i H. Czaplicki

Tel. 1514. GDYNIA Tel. 1514.

Wykonuje wodociągi i kanalizacje miast i nieruchomości jak również centralne ogrzewania różnych systemów.

175-482-X



ARTYKUŁY DO SZLIFOWANIA

jaki tarcze szlifierskie, pilniki, płyty, gładziki, osetki, płótna, papiery: ze szmerglu „Naxos”, „Elektrokorund” i „Silicium Karbid”, Minerały miedzi, szmergel i pomełki wszelkich grubości

poleca

HAEBERLE i Spółka Tow. Kom.
Pierwsza w Polsce Fabryka Wyróbów Szmerglowych

GRODZISK MAZOWIECKI

Nagrody na wystawach w 1925 r.: złoty medal w Rzymie i złoty medal i grand prix w Paryżu, oraz w 1929 r. srebrny medal na P.W.K. w Poznaniu.
8216-708-X

ZAKŁADY CHEMICZNE GRODZISK

SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD: WARSZAWA, CHMIELNA 10.

WARSZAWA GRODZISK
SOSNOWIEC HAJNÓWKA

8218-710-X

„ERA“

Polskie Zakłady
Elektrotechniczne

Spółka Akcyjna

WŁOCHY
pod Warszawą

Dynamomaszyny, regulatory napięcia, turbogeneratory, armatury oraz wszelki sprzęt instalacyjny do elektrycznego samoczynnego oświetlenia wagonów, lokomotyw i samolotów. Automatyczne gaśnice elektryczne.

8217-709-X

Biurow Sprzedaży Rur Zjedn. Odlewni Polskich

RUROPOL

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Nowy-Świat Nr. 35 m. 3.

Telefony: 209-26 i 274-43

Fabryczne Biuro Sprzedaży: Sp. Akc. „Węgierska Górka” w Węgierskiej Górze, Stow. Mechaników Polskich z Ameryki, S. A. Zakłady Przemysłowe „Poreba” st. Zawiercie, Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu n/K., Sp. Akc. Lilpop Rau i Loewenstein w Warszawie.

JEDYNYCH W POLSCE ODLEWNI wykonujących PIONOWO I WIROWO - LANE Żeliwne

Rury Wodociągowe

kielichowe i kołnierzone i wszelkie kształtki do pow. rur. według norm polskich i niemieckich o średnicach 40 mm. do 1200 mm. w długościach 2,5 do 5 mtr. próbowane na 20 atmosfer ciśnienia. Ciśnienie robocze rur normalnych 10 atmosfer.

8510-719-X.

PRACOWNIA ARTYSTYCZNO - RZEŹBIARSKA

i
MECHANICZNA FABRYKA KAMIENIARSKA

R. S. LUBOWIECKIEGO

WARSZAWA, UL. DZIKA 68 (dom własny)

KONTO P. K. O. 8.831.

TELEFON 42-88.

WYKONYWA:

Biusta, portrety
w płaskorzeźbie
z terrakoty, marmuru,
bronzu i kamienia.

FIGURY ŚWIĘTYCH

Figury alegoryczne
z kamienia, marmuru
i bronzu.

POSIADA

NA SKŁADZIE:

Pomniki gotowe
z granitu, marmuru
i kamienia z własną
polerownią mecha-
niczną.

8220 712-X.

Miejskie Zakłady WYROBÓW BETONOWYCH

w Częstochowie

ul. Bystra Nr. 23,

telefon 134,

RACHUNEK BIEŻĄCY w BANKU HANDLOWYM w WARSZAWIE ODDZ. w CZĘSTOCHOWIE L. 263.

Wyrabiają maszynowo:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



rury kanalizacyjne o następujących przekrojach: 150 m/m,
200 m/m, 300 m/m, 375 m/m, 450 m/m, 525 m/m, 600 m/m,
a także rury ręczne zbrojone wewnątrz drutami o 800/1000 m/m,
i 1000/1000 m/m, oraz płyty chodnikowe za pomocą ciśnienia
prasy hydraulicznej, granitoidowe i zwykłe 35x35 cm, krawężniki,
rabatki kwietnikowe, ścieki, kopce pomiarowe, cegłę kolorową,
kostkę wjazdową do bram, słupy ogrodzeniowe i inne wyroby
stosownie do nadesłanych planów.

DOSTAWA PUNKTUALNA!

659-716-X.

ELEKTRO - INDUSTRIA

TELEFON Nr. 1334 ALFONS SPIKA TELEFON Nr. 1334

WYKONYWANIE

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

REPERACJE

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

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

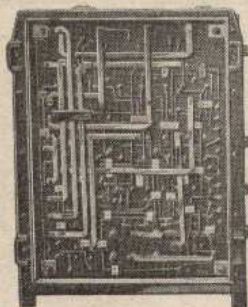
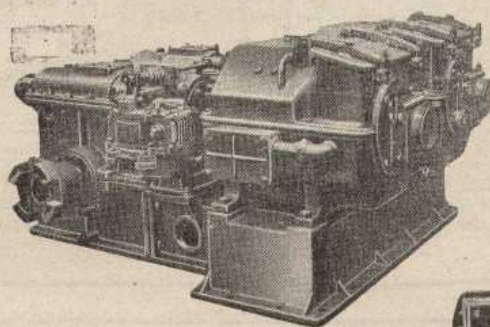
8359-523-IV-VII-X-XII.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ELEKTRYCZNE PRZYRZĄDY ROZRZĄDCZE

Sterwały z napędem elektrycznym lub hydroelektrycznym.



Widok z tyłu:
Połączenia wewnętrzne.

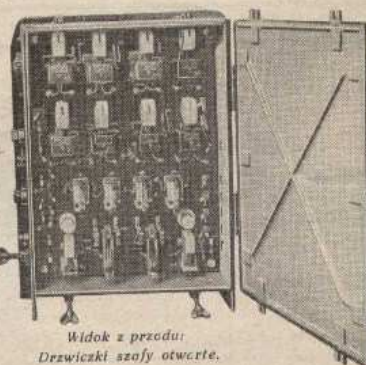
Różnicowa przekładnia ślimakowa do elektrycznego sterwału franc. lotniskowca „Commandant Teste”

Ślimak typu C. L. M. 70 — Hamulce F. P. M. 21 bis (listopad 1928)

Szczelna szafa z tablicą rozrządczą dla franc. marynarki wojennej, przeznaczona do rozrządu elektrycznego stacji min. „Pluton”

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES ET MÉCANIQUES
(ALS - THOM)

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



Widok z przodu:
Drzwiczki szafy otwarte.

390-VIII-L

„KOOPERACJA ROLNA”

Spółdzielnia z odp. udziałami

WARSZAWA, ul. KOPERNIKA Nr. 30.

dostarcza kontrolowane przez Wydział Naukowo-Doświadczalny C.T.R. wszelkie nawozy sztuczne, selekcyjne zboża siewne, narzędzia dla motokultury, oraz wszelkie inne potrzebne w rolnictwie, ciągowki, ciężarowe i osobowe samochody, żelazo, materiały budowlane, pędne, techniczne i opałowe.

X

Bank Spółdzielczy

Spółdz. zap. z nieogranicz. odpow.

w Mysłowicach, ul. Powstańców 15

TELEFON Nr. 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 dolarach amerykańskich.

8319-742-VII-VIII-X.

NAJSZCZĘŚLIWSZA

KOLEKTURA

W POLSCE

A. W. WOLAŃSKA

NOWY-SWIAT Nr. 19.

" " " 53.

ul. CHŁODNA Nr. 20.

PRAGA-WILEŃSKA 11.

Losy do 1-ej klasy
są już do nabycia.

Na prowincję wysyłamy szybko po wpłaceniu
należności na P. K. O. 7192.

447 C-657-X.

WARSZAWSKO-RYSKA

FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH „RYGAWAR“

SP. AKC.

WARSZAWA, ul. GOCŁAWSKA Nr. 9,

TEL.: 335-24 i 292-83.

Przedstawicielstwa:

Warszawa, ul. Długa 55, tel. 299-78.

Wilno, „ Niemiecka 26, tel. 6-25.

Lwów, „ Legionów 27, tel. 12-08.

Wyrabia:

KALOSZE, BOTY ŚNIEGOWCE

OBUWIE SPORTOWE

8177-Tf6-X.

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

K. Bielski — Turbiny parowe	Zł. 19.—
„ — Mechanika teoretyczna	„ 16.—
„ — Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	„ 1.—
St. Dłuski — Dewiacja kompasu	„ 5.20
A. Garnuszeński — Budowa okrętu I	„ 4.55
„ — Teoria okrętu	„ 4.25
A. Hryniewicz — Zarys meteorologii	„ 5.20
G. Kański — Opisowy kurs Loci	„ 6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszynowa na statkach	„ 14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji	„ 6.50
„ — Astronomia żeglarska	„ 7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie	„ 15.—
„ — Monografia Państwowej Szkoły Morskiej	„ 10.—
„ — Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	„ 3.—
USTAWA o służbie marynarza	„ 2.50
HANDEL morski w praktyce	„ 5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej	„ 0.80
OPIS uniformu dla uczniów Szkoły Morskiej	„ 0.20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:
F. A. Ossendowski — Na skrzyżowaniu dróg Zł. 6.50
J. Słowacki — Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich). „ 3.80

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

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

6 bis, RUE AUBER, PARIS

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

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

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

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

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

®

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

517-IV-X.

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



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

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH**

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

586-IV-X.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**Société Provençale
de Constructions Navales**

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8^e)

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

Stocznie: LA CIOTAT (B. du R.)

Warsztaty: MARSEILLE
67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA i NAPRAWA:

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

Basen Radoub w LA CIOTAT

450-I-XII



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUEISNE” i „TOUKVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie
Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constr. ctions Mécaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES

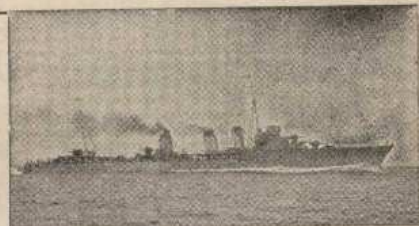
(L. I.)

LE TRAIT

(S. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE).

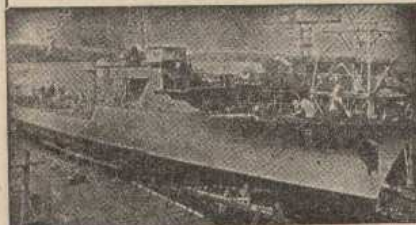


KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (30,7 węzł.) —
NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE
(Atel. et Chant. de Bretagne).

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

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

Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne. Statki pasa-
żerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny syste-
mu Rateau i Bauer-Wachi, 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.

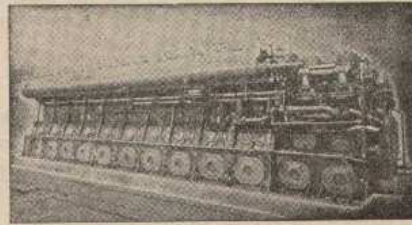
ZARZĄD GŁÓWNY:

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 Francji: Ste. Gle. de Constr.-Mécan.

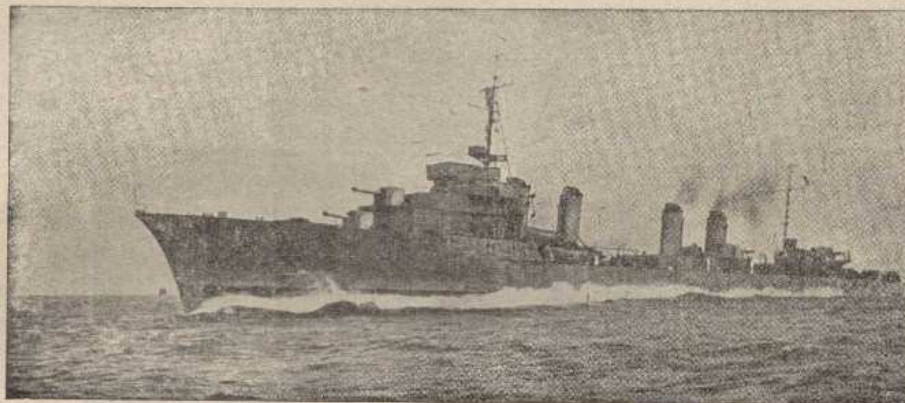
432-II-XII

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN, PARIS

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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



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

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

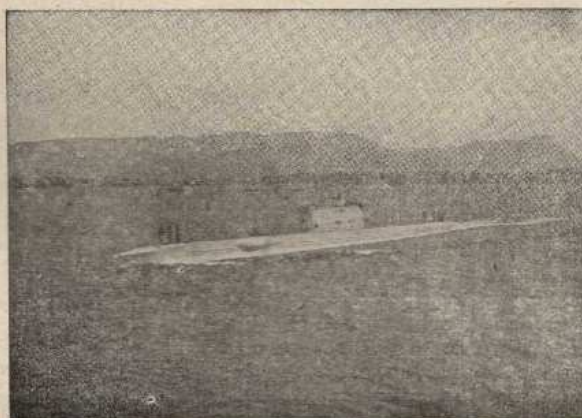
Budowa maszynowni dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”.

430-IV-X

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

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



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

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

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

431-II-XII.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.



Futra

Tytus Kowalski

S. A.

Warszawa, Senatorska 10. Tel. 9-83.

6476-705-X

PRACUJ I ZARABIAJ

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

Wyrobiony na tej maszynie towar SKUPUJEMY I DOSTARCZAMY SUROWCÓW

Maszynę pończoszniczą „REKORD” można nabyć tylko w firmie

„REKORD” K. GŁOWACKI

KRÓLEWSKA-HUTA, ul. Sobieskiego 14.

8428-622-X-XII.

Popierając rozwój gazownictwa w Polsce, zwiększamy potęgę gospodarczą i siłę obronną Państwa.

Piękność to skarb!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ideał piękności w epoce staro-klasycznej

Ideał piękności epoki rokoka

Ideał piękności czasów obecnych

Twarz kształtna bez pielęgnowanej cery nie oddziaływała nigdy tak czarująco, jak twarz o rysach może mniej regularnych, ale za to promieniejąca świeżością i młodością wywołaną przez rzeczową pielęgnację.

W ostatnim czasie mówi się bardzo wiele o odmładzaniu cery. Każdy pragnie wyglądać świeżo i zdrowo — posiadać twarz wolną od zmarszczek i fałd. Młody wygląd jest marzeniem każdego, nawet w wieku, który dawniej nazywano podeszłym. Każdy człowiek, obdarzony zdolnością estetycznego odczuwania, stara się zachować świeżość i elastyczność skóry jak najdłużej.

Metoda pielęgnowania piękności „HORTIFLOR-CREME” uznana jest przez licznych lekarzy jako poważny postęp w kulturze piękności. Na podstawie naukowego orzeczenia z największą starannością zestawiono poszczególne składniki, tak, że organ gruczołowy, którym jest skóra, pod wpływem tej metody promienieje zdrowiem i najsubtelniejszą pięknnością, a znajdujące się na niej fałdy i zmarszczki giną.

Panie i Panowie, interesujący się kulturą ciała, otrzymają bezpłatnie próbkę „HORTIFLOR-CREME” (prosimy przesłać nam wypełniony kupon). Do tej przesyłki bezpłatnej dołączamy również broszurę „Odrodzenie piękności” oraz ko-

munikaty lekarskie i uznania z kół używających kosmetyków Hortiflor.

Kupon przesyłki bezpłatnej

w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy przesłać do firmy

Silvikrin - Vertrieb, Oddz. Hortiflor Gdańsk 301,
Böttchergasse 23/27.

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie i franko

1. próbkę „Hortiflor-Creme”
2. broszurę „Odrodzenie piękności”
3. uznania lekarskie i z kół używających kosmetyków Hortiflor.

Nazwisko:

Miejscowość:

Ul. i Nr.: Poczta:

704-X.

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA“

„Adres telegr. POLMORSK“

Scott's Bentley's, The Boe Code

GDYNIA

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

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

Od 1 kwietnia 1930 r. Przedsiębiorstwo zaprowadziło regularną linię co 2 tygodnie do portów Łotwy, Estonji i Finlandji.

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

W sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyku luksusowo urządzone statkiem Gdynia.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



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

525-V-XI



WYDAWN.
L.O.P.P.
**SKRZYDLATA
POLSKA**

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH
WARSZAWA CHMIELNA 27-7
TEL 54-75 P.K.O. 9511

Czytajcie!

**Największe lotnicze
czasopismo sportowe**

Prenumerujcie!

703-IX-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

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



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE.
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

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 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

#374-592-VII-11

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 |
| Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym? | .. —20 | Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. | .. —50 |
| Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb. | .. —95 | Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927. | .. —50 |
| F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu. | .. —50 | St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce | .. —50 |
| F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żegluga 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. Bażyński — Zagadnienie dostępu Polski do morza. | .. 10.— | A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. | .. —20 |
| J. Rummel — Gdynia — Port Polski. | .. 5.— | Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce | .. —20 |
| W. Sieroszewski — Urok Morza. | .. 1.— | Gra towarzyska „Bitwa Morska” (dla członków L. M. i Rz. — zł. 5.—) | .. 6.— |
| E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. | .. —50 | Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”. | .. 5.— |
| G. Zalecki — Studja kolonjalne t. I, II i III łącznie. | .. 13.50 | | |

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

Do nabycia w księgarniach oraz w Zarządzie Centr. L. M. i Rz. i Administracji „Morza” w Warszawie, ul. Nowy Świat 35.

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

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Telefon Redakcji 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 groszy tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Warszawa, Ordynacka 3, tel. 44-59