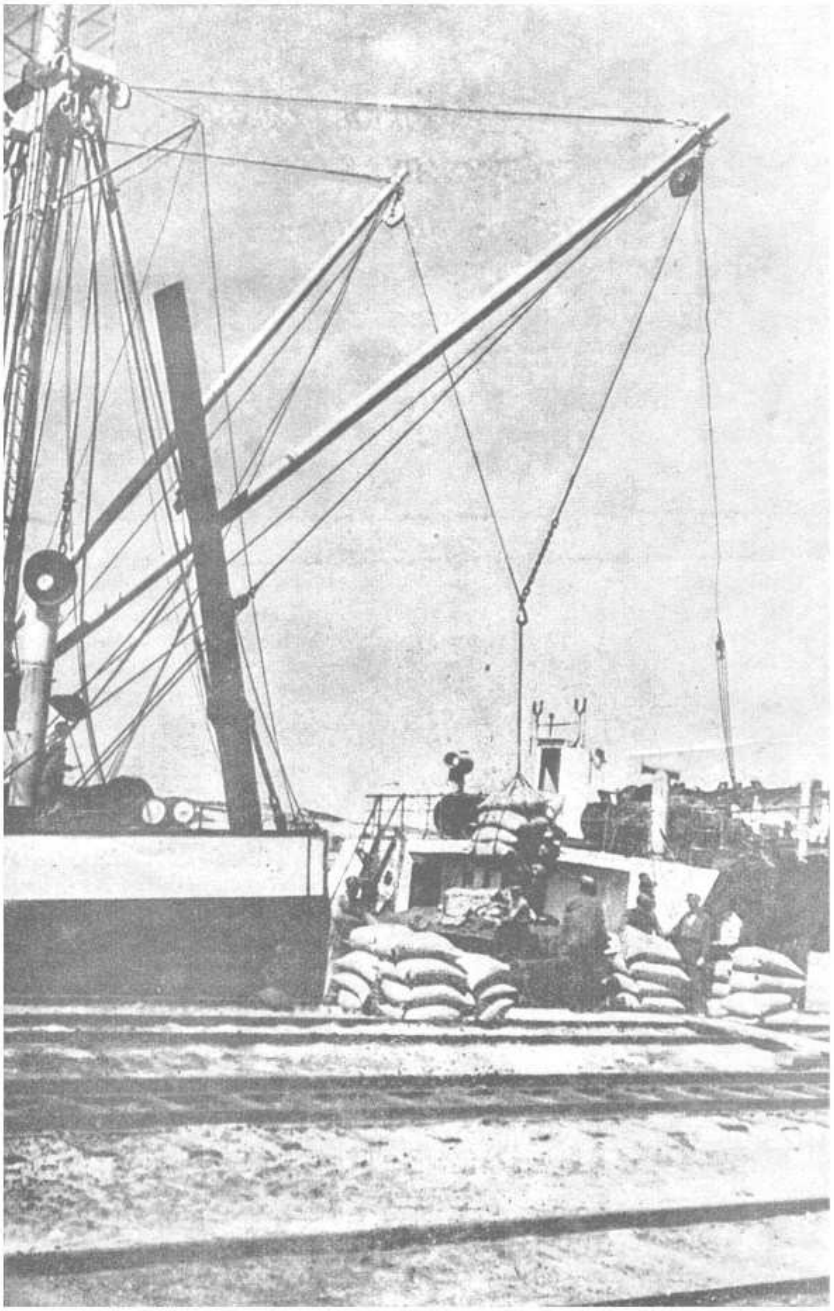
NAKŁAD 31.000 EGZ. CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY" w tekście.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CODZIENNY OBRAZEK Z PORTU GDYŃSKIEGO. PRZEŁADUNEK CUKRU WINDAMI OKRĘTOWEMI
Zdjęcie Urzędu Morskiego

GRUDZIEŃ 1931 r. ZESZYT 12

POLSKA AGENCJA MORSKA

Sp. z ogr. odp.

GDYNIA
ul. Świętojańska
tel. 1506, 1507, 1437.

GDAŃSK
Elisabethwall 4
tel. 23951 (pięć linij) 24306.

Adr. telegr. PAM Gdynia/Gdańsk

Frachtowanie i odprawa statków, asekuracje
Regularne połączenia z Gdyni (Gdańska) do:

Rygi, Tallinna Helsingforsu
Londynu, Hull
Rotterdamu, Amsterdamu, portów reńskich
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires
Halifax, New York.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Zawsze i wszędzie

niezbędna maszyna do pisania



MAŁY REMINGTON

W domu,
W biurze,
W podróży

na lądzie — w przestrzeni, na morzu — wszędzie **ułatwia** i przyspiesza wszelką korespondencję.

ŻĄDAJCIE OPISÓW! ŻĄDAJCIE OFERT! DOGODNE WARUNKI KUPNA

Tow. BLOCK-BRUN Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol

Oddziały: BYDGOSZCZ, KATOWICE, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, POZNAŃ, WILNO, GDAŃSK.

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · I · KOLONJALNEJ

Nr. 12. **Warszawa, grudzień, 1931 rok.** **Rok VIII.**

TREŚĆ NUMERU: 1. Protest stolicy przeciw wynurzeniom sen. Boraha; 2. Koncepty p. Jawergne; 3. Polska propaganda dostępu do morza na początku wojny; 4. Analogje i przeciwieństwa — **Inż. Juljan Ginsbert;** 5. Statki — **pechowce** — **Stanisław Kosko;** 6. Pięć dni na pokładzie polskiego statku badawczego „Ewa" — **B. Kuźmiński;** 7. Regaty ślizgaczy na Wiśle — **M. Niedźwiałowski;** 8.Czy Ostrowiec ma połączenie z morzem? — **St. Szafrański;** 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i K.; 11. Książki i czasopisma nadesłane. PIONIER KOLONJALNY; 12. Geneza i przyczyny polityki kolonjalnej — **Odon Świtalski;** 13. Jan hr. Potocki 1761 — 1815 — **Stefan Brunné;** 14 .Walka o ceny kawy — **F. Ł.;** 15. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich — **Stanisław Zieliński;** 16. Przegląd kolonjalny — **Franciszek Łyp;** 17. Kronika kolonjalna; 18. Spis rzeczy w roczniku „Morza" za rok 1931.

29 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

GDYNIA — PORT POLSKI.



Widok na część portu z wieży ciśnień, z gmachem Urzędu Morskiego na pierwszym planie. W głębi nowozbudowany magazyn Państwowego Monopolu Tytoniowego.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

PROTEST STOLICY PRZECIW WYNURZENIOM SEN. BORAHA

Rada Miejska Stolicy na posiedzeniu swem w dniu 29 października powzięła jednogłośnie rezolucję przeciwko niesłychanym wystąpieniom senatora Stanów Zjednoczonych Ameryki, Niemca z pochodzenia, Boraha, który w czasie pobytu w Ameryce premjera Francji, korzystając z tego, że jest przewodniczącym komisji spraw zagranicznych Kongresu — udzielił wywiadu prasowego, nie mając do tego — jak się później okazało — żadnego upoważnienia, o rzekomej konieczności zwrócenia Niemcom Pomorza Polskiego.

Stanowcza i godna odprawa przedstawicielstwa Stolicy Polski brzmi następująco:

„Ostatnie niesłychane wystąpienie amerykańskiego senatora Boraha w sprawie naszego dostępu do morza dowodzi, że przewodniczący komisji spraw zagranicznych Kongresu Stanów Zjednoczonych nie orjentuje się najzupełniej w stosunkach Europy Środkowej i nie wie, że:

1) Od wieków Pomorze polskie zamieszkuje ludność polska;

2) Nawet mimo intensywnej i brutalnemi metodami prowadzonej germanizacji Pomorza, należącego dziś z powrotem do Polski, Prusacy nie zdołali zniszczyć jego polskości;

3) Ludność Pomorza polskiego jest w 90 procentach polska, a zaledwie niespełna w 10 procentach niemiecka. Wyraźnym dowodem tego jest, że na kilkanaście mandatów poselskich do Sejmu Polskiego — Niemcy nie zdołali uzyskać przy ostatnich wyborach ani jednego mandatu na Pomorzu;

4) Nawet niemiecka przedwojenna statystyka spisu ludności z roku 1910 wykazała, iż Pomorze zamieszkałe było w 60 procentach przez ludność polską, 37,8 rzekomo przez niemiecką i 1,6 przez inne narodowości;

5) Legendą stworzoną przez imperjalistów niemieckich jest t. zw. „korytarz", w rzeczywistości bowiem jest to ziemia rdzennie polska, przez którą zresztą Polska zapewniła Rzeszy Niemieckiej wolny tranzyt osobowy i towarowy do Prus Wschodnich i z powrotem;

6) Polska posiada dziesięciokrotnie większy ruch towarowy przez Pomorze do Bałtyku i z powrotem, aniżeli Rzesza z Prusami Wschodniemi.

Zważywszy, że wystąpienie pana Borah'a przeciwko naszemu dostępowi do morza oparte zostało na kompletnej ignorancji spraw środkowo - europejskich wogóle, a polskich w szczególności — Rada Miejska m. st. Warszawy na posiedzeniu swojem w dniu 29.10 1931 r. zakłada kategoryczny protest przeciwko mieszaniu się zagranicy w sprawy polskie, potępiając jednocześnie tendencyjne wystąpienia p. Boraha w sprawie dostępu Polski do morza.

Rada Miejska Stolicy jednocześnie wyraża przekonanie, że deklaracje p. Boraha są wyłącznie jego prywatnemi pomysłami i wierzy, że Wielki Naród Amerykański, zgodnie ze swą stałą tradycją, tak pięknie wyrażoną podczas wojny światowej w pamiętnej deklaracji ś. p. Woodrow Wilsona — zawsze i nadal stać będzie na zasadach wolności narodów.

Pamiętając, jak Pułaski i Kościuszko walczyli o wolność Stanów Zjednoczonych Ameryki, pamiętając, jak w czasie wojny światowej Stany Zjednoczone przyczyniły się do poskromienia rozboju międzynarodowego, jaki reprezentowały Niemcy cesarskie — Naród Polski wierzy, że i dzisiaj Wielki Naród Amerykański stoi i stać będzie zawsze po stronie sprawiedliwości dziejowej.

Wszyscy Polacy, bez względu na przekonania polityczne, bronić będą swych praw do Pomorza wszelkiemi rozporządzalnemi środkami, a każdy zamach na własność Polski odeprą całą siłą i z całą stanowczością".

Za przykładem Stolicy setki miast polskich i organizacyj społecznych powzięły podobne protesty.

Jak wiadomo, Prezydent Hoover w specjalnym oświadczeniu całkowicie zdezawuował niefortunne wystąpienie senatora Boraha.

KONCEPTY P. LAWERGNE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Profesor wydziału prawnego uniwersytetu państwowego w Lille we Francji, p. Bernard Lawergne wystąpił w numerze sierpniowym kwartalnika „L'Annee politique française et etrangère" z obszerną pracą, napisaną na około 110 stronach tego kwartalnika, w której to pracy poświęca zagadnieniu Pomorza Polskiego około 10 stron.

Jako charakterystyczne ustępy tej „pracy" przytaczamy niektóre. Na stronicy 209 wspomnianego kwartalnika p. Lawergne pisze:

„Niema ani jednego Niemca, któryby uznał dzisiejsze granice jako definitywne".

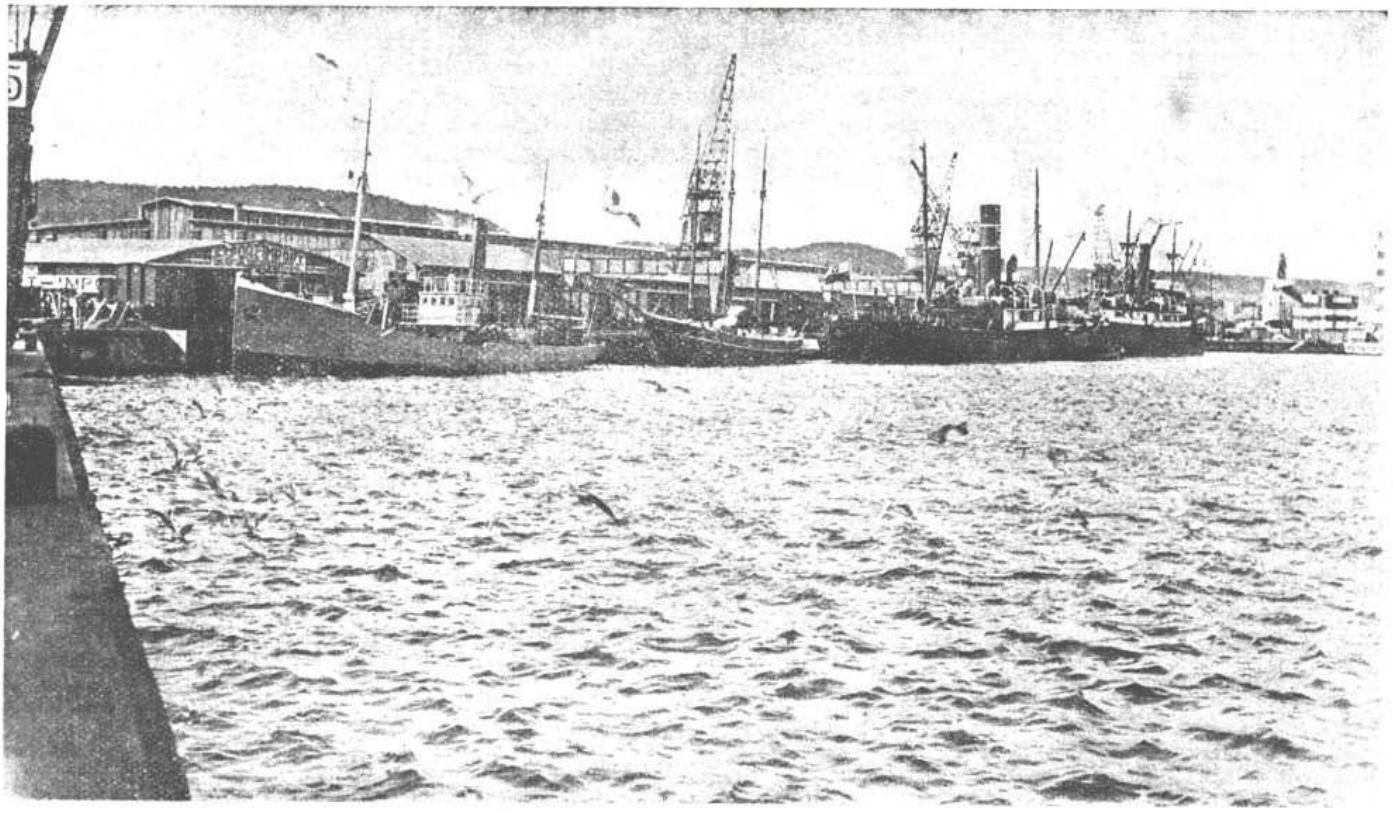
A dalej; „proponując" na stronie 216 korytarz niemiecki przez Pomorze Polskie i wysuwając powiat kartuski i W. M. Gdańsk jako „właściwy" szmat ziemi na tego rodzaju korytarz (tym razem prawdziwy korytarz niemiecki) — p. L. pisze:

„Minimalna szerokość — na którą Niemcy nie zgodzą się — byłoby wydzielenie 300-metrowej szerokości terenu (pasa), któryby przechodził przez korytarz polski, a któryby posiadał niemieckie drogi żelazne i bite. Maximum takiego pasa powinno natomiast wynosić 20 do 30 kilometrów, szerokości dostatecznej aby ją było widać na mapie, kapitalnem jest bowiem, że kwestja wzrokowa, pomimo całej swej naiwności jest czynnikiem naiważniejszym. Jeżeliby naprzykład zdecydowano się oddać Rzeszy powiat kartuski, wtedy według polskiego spisu ludności z 1921 r., po stronie niemieckiej znalazłoby się 59.546 Polaków i tylko 5.037 Niemców. Powiat ten położony bowiem na zachód od Gdańska ma z północy na południe od 25 do 30 klm i szerokości od 35 do 40 klm".

A na stronie 217, p. Lawergne stara się sypnąć w stronę Polski nieco „komplementów" od siebie, które zresztą w tem zestawieniu mają przedziwne brzmienie, a mianowicie:

„My Francuzi żywiliśmy zawsze wielką sympatję dla narodu polskiego, z nami sprzymierzonego. Polska winna jednak przedewszystkiem Francji życie i istnienie, gdyż to właśnie traktat wersalski zdecydował o wskrzeszeniu Państwa Polskiego. Poza tem Francja, dlatego choćby, że jest starem i bogatem w doświadczenie polityczne państwem, może przypuszczać, że często rozumie interesy Polski lepiej, niż sami Polacy. Trzeba wreszcie, aby nasi przyjaciele Polacy wiedzieli, że bardzo wielka ilość Francuzów i większość naszych mężów stanu, nawet należących do centrum, lub do prawicy — gdy się z nimi mówi w cztery oczy, uważają, że na wschodzie Niemiec, jest do polubownego załatwienia pewna zmiana granicy. Z drugiej strony naród francuski, choć jest zdecydowany dotrzymać przymierza podpisanego z Warszawą i utrzymać niezależność polityczną i ekonomicz-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Port w Gdyni. Nabrzeże Rotterdamskie w basenie im. Marszałka Piłsudskiego.
Zdjęcie Urzędu Morskiego.

ną Polski — odrzuca jednakże jednogłośnie myśl walczenia na polach bitwy, tylko dlatego, aby utrzymać całkowicie korytarz polski."

Na niesłychane to wystąpienie p. Lawergne wystąpił ze stanowczą repliką sekretarz Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Dr. W. Rosiński, absolwent uniwersytetu państwowego w Lille, autor pracy p. t. „La Pologne et la Mer Biltique" i b. uczeń prof. Lawergne'a. Replika ta ukazała się w językach polskim i francuskim, w „Gazecie Morskiej", wychodzącej w Gdyni i w warszawskiem „L'Echo de Varsovie".

Pan Dr. Rosiński zaznaczył w swej odprawie udzielonej p. Lawergne, że:

„Twierdzić, że niema ani jednego Niemca, któryby się pogodził z dzisiejszym stanem rzeczy na granicy wschodniej Rzeszy — jest zbyt ryzykowne"

I tutaj autor przytacza opinję berlińskiego miesięcznika socjalistów niemieckich (Sozialistische Monatshefte), którą cytowaliśmy w artykule wstępnym poprzedniego numeru „Morza", a która stwierdza, że Pomorze jest w olbrzymiej większości polskie i że tylko siłą możnaby je Polsce wydrzeć, przeciwko czemu miesięcznik ten się stanowczo zastrzega.

Dlatego też przypominając p. L. fakt, iż Niemcy mają zapewniony przez Pomorze wolny tranzyt ludzki i towarowy, Dr. Rosiński zupełnie słusznie zapytuje się p. Lawergne'a:

„Czego więc szukać dziury w całem? Czemu biadać nad rzekomą anomalją na granicy polsko-niemieckiej? Czemu „litować" się nad W. M. Gdańskiem, którego obroty portowe wynoszą pięć razy tyle co przed wojną (rok 1913) dzięki polskiemu zapleczu portu gdańskiego.

Co jest ważniejsze dla p. prof. Lawergne: czy interes ekonomiczny i narodowy 32 miljonowej Polski w jej całkowicie swobodnym dostępie do morza, które osiąga na całkowicie własnem terytorjum, (Polacy stanowią 90% ludności Pomorza), czy też woli on uznawać urojone pretensje nacjonalistów niemieckich i iść im na rękę po to tylko, aby kosztem ludu polskiego nasycić zachłanności terytorjalne i sprawić wzrokową przyjemność patrzenia na mapę niemieckiemu szowiniście?

Czy pozatem p. Lawergne, w naiwności ducha, wierzy w to, że ciężar gatunkowy pretensyj terytorjalnych przeciętnego nacjonalisty niemieckiego leży tylko na wschodzie Niemiec?

Czy to już zbyt odległy jest rok 1917, kiedy to w dniu 13.6 przed zamknięciem drugiej sesji sejmu Alzacji i Lotaryngji, prezes Dr. Rickling, w mowie wygłoszonej przed szczelnie wypełnioną salą w Strassburgu m. in. powiedział:

„Narodowość ma swoje podstawy w pochodzeniu i języku. Urzędowe badania, które się opierają na spisach ludności, dokonanych według jej własnych zeznań, wykazują w Alzacji i Lotaryngji 87% używających języka niemieckiego, 12% używających języka francuskiego i 1% cudzoziemców. Liczby te dostatecznie wskazują, w jakim kierunku ciąży ludność miejscowa.

Mości Panowie, losy chciały, że w roku 1871 przyłączeni znowu byliśmy do Niemiec".

A dalej, zastrzegając się kategorycznie przeciwko lekceważącemu traktowaniu narodu Polskiego przez... p. Lawergne'a, Dr. Rosiński replikuje:

„Co się tyczy zaś zdumiewającego poglądu p. Profesora, że Francja lepiej rozumie interesy Polski, aniżeli sami Polacy — to zdaje się świadczyć, że pan Profesor Lawergne ma bardzo niepochlebne pojęcie o własnych rodakach, przypisując im aż tak wielką zarozumiałość".

I kończy autor swą odprawę dla pana Lawergne następującemi słowy:

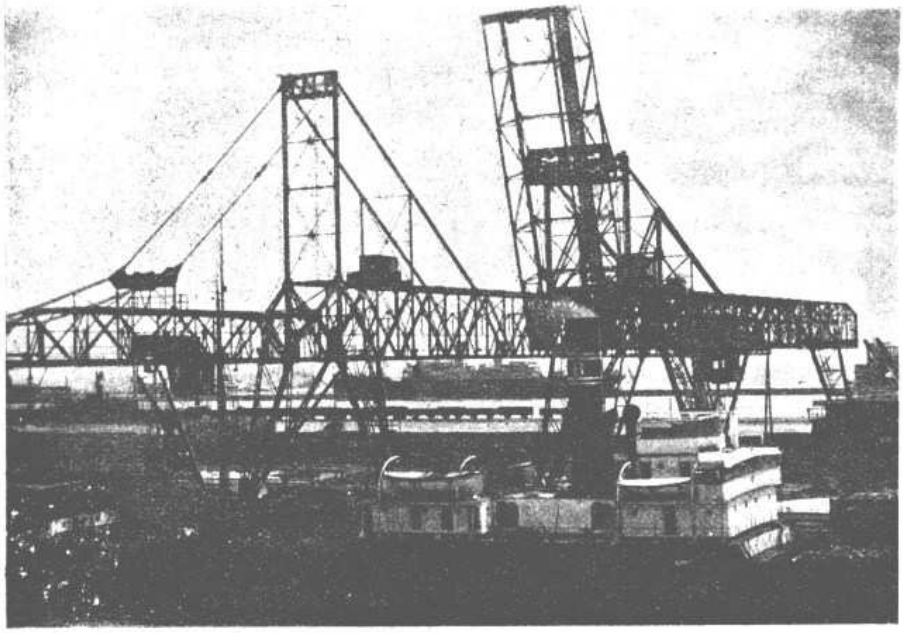
„...trudno jest nawet w rozważaniach teoretycznych dyskutować nad tem, co siłą rzeczy musi pozostać poza dyskusją. Nie wdaję się więc w polemikę z Szanownym Profesorem na temat, czy lud francuski, w takiej czy innej okoliczności będzie się bił, czy też nie będzie się bił „aby osłonić niezależność polityczną i ekonomiczną Polski".

Profesor Lawergne powinien jednakże wiedzieć, że stosunki między narodami układają się li tylko na podstawie łączących je interesów. Nie do nas w tej chwili należy, ani do p. Lawergne, ani też do mnie, wyręczanie obu ministrów spraw zagranicznych naszych zaprzyjaźnionych Republik. O jednem tylko obaj pamiętać musimy: o cenieniu własnych

wartości i wzajemnem ich rozumieniu — oraz o wzajemnem dla siebie, jako narodów szacunku.

Od siebie dodamy, że im prędzej nasi nieprzyjaciele, a czasami i nasi „przyjaciele" zrozumieją, że t. zw. kwestja rewizji granic Polski na zachodzie, jest niczem innem, jak tylko kwestją nowej **wojny światowej,** ze wszystkiemi jej okropnościami, — tem będzie lepiej dla sprawy powszechnego pokoju.

Pokojowi temu zagraża nie przynależność państwowa Pomorza, odwiecznie polskiej ziemi, zamieszkałej w 90% przez Polaków lecz każda próba kwestjonowania tej przynależności.



Gdynia. Nabrzeże Szwedzkie w basenie węglowym. Dźwigi do przeładunku węgla i rudy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

OD REDAKCJI

PREMJA ŚWIĄTECZNA DLA NASZYCH CZYTELNIKÓW.

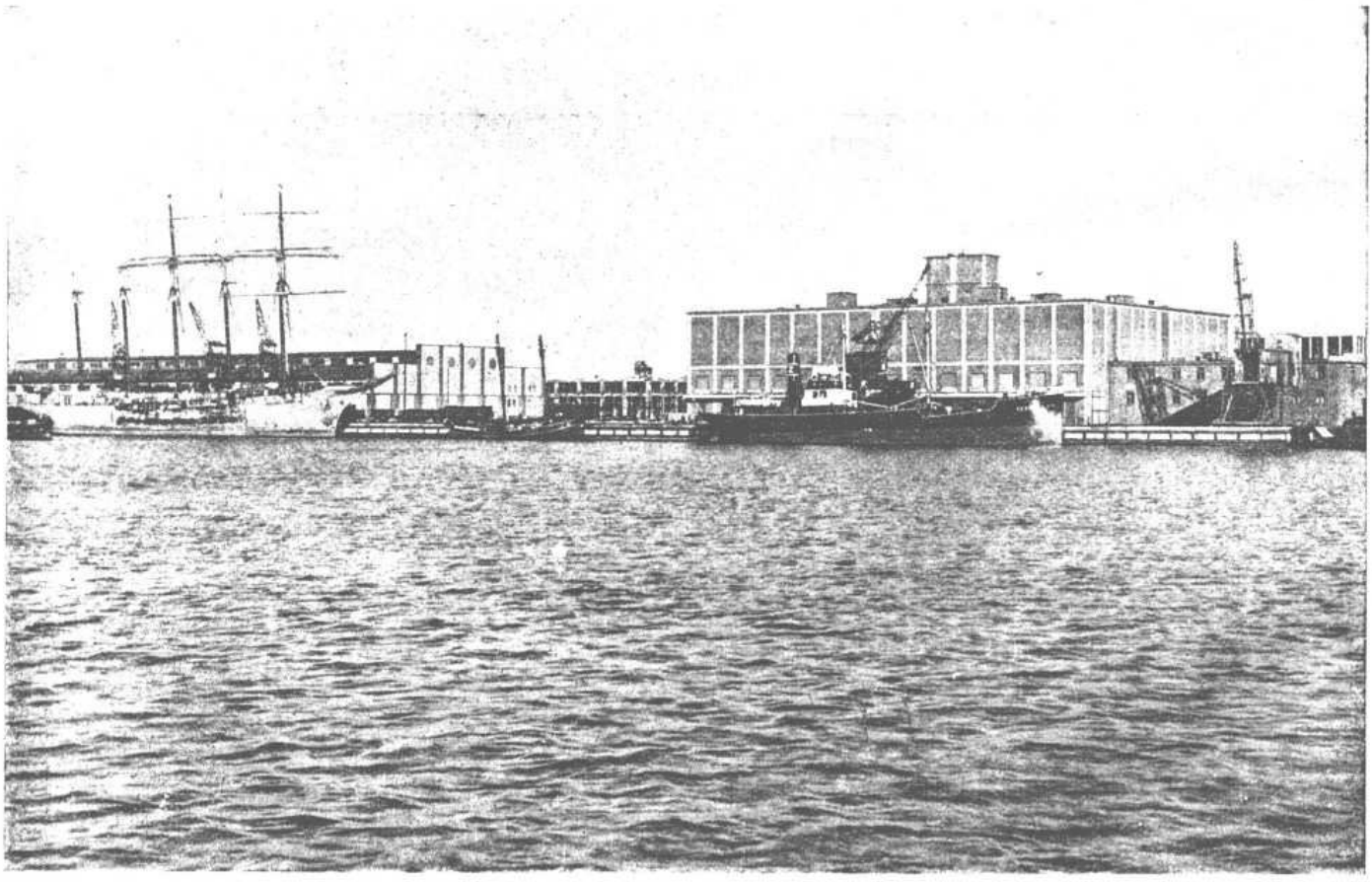
W związku z nadchodzącemi świętami redakcja „Morza" uzyskała dla swych czytelników dalszą ulgę w nabywaniu **„Kroniki o polskiem morzu"**, artystycznego wydania, w formacie albumowym, zawierającego 50 gruntownych opracowań najpoważniejszych znawców morskich.

„Kronika o polskiem morzu" oświetla zagadnienia polskiego morza z punktu widzenia historycznego, geograficznego, kulturalnego, a przedewszystkiem gospodarczego.

Książka ta obejmuje 526 stron druku oraz 200 ilustracyj, map, wykresów i statystyk.

Cena ulgowa 1 egz. „Kroniki" wynosi **zł. 17.—, z przesyłką zł. 20.—** (normalna cena **księgarska bez przesyłki zł. 25.—**).

Zamówienia należy kierować do administracji tyg. „Polska gospodarcza" w Warszawie, Elektoralna 2, powołując się na niniejsze zawiadomienie.



Port w Gdyni. Fragment nabrzeża Polskiego w basenie im. Marszałka Piłsudskiego. Na nabrzeżu widoczne: magazyn państwowy Nr. 3 i chłodnia portowa.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

POLSKA PROPAGANDA DOSTĘPU DO MORZA NA POCZĄTKU WOJNY

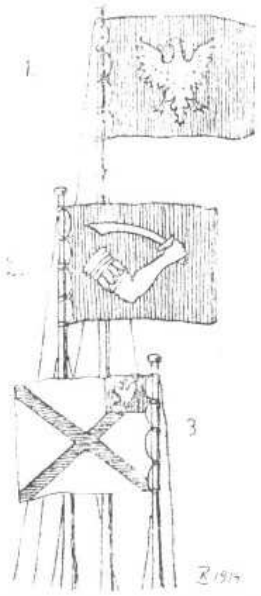
Od samego początku wojny propaganda naszych praw do posiadania niepodległego państwa wraz z dostępem do morza, prowadzona była zagranicą intensywnie przez placówki propagandowe organizacyj krajowych. Dowody tej propagandy, nieraz bardzo ciekawe ze względu na treść i formę, nieznane szerszemu ogółowi, jako że stanowią dziś rzadkości bibljograficzne, spotykamy już tylko po archiwach.

W niniejszym numerze „Morza" reprodukujemy dwa tego rodzaju dokumenty. Są to „Les drapeaux de la flotte polonaise" (bandery marynarki polskiej), oraz „Les pièces monétaires battues à Gdańsk — Dantzig" (monety polskie, bite w Gdańsku), które podajemy w zmniejszeniu.

Pierwsza, formatu 230x150, zawiera trzy ryciny 1) banderę marynarki handlowej do XVIII wieku, 2) królewską do XVIII wieku i 3) banderę z XVIII wieku, po odzyskaniu niepodległości, niewznowioną. Druga reprodukcja, formatu 250x230, uwidacznia 12 dwustronnych podobizn monet polskich, bitych w Gdańsku przez królów: Kazimierza Jagiellończyka, Zygmuntów I, II i III, Stefana Batorego, Władysława IV, Jana Kazimierza, Michała Korybuta, Jana III, Augustów II i III i Stanisława Augusta.

Do tej serji propagandowej należą jeszcze, jak wynika z notatek archiwalnych, dwie mapy: jedna Polski w granicach z 1772 r., formatu 255x230, druga współczesna mapa etnograficzna Polski rozmiaru 344x240, uwidaczniająca rozmieszczenie żywiołu polskiego na ziemiach b. Rzeczypospolitej w 6 wysokościach nasilenia: 50—100% Polaków, 30 — 50%, 20 — 30%, 10 — 20%, 5 — 10% i 0 — 5%, wykazująca m. in. znakomitą przewagę Polaków na Pomorzu polskiem.

Powyższe cztery druki, aczkolwiek oddzielnie wydane, stanowiły uzupełnienie i objaśnienie do broszury K. Żmigrodzkiego: „La marine militaire de l'ancienne Pologne", będącej tłumaczeniem wyciągu z odczytu w języku rosyjskim, wygłoszonego przez autora w 1911 r. w Witebsku. Wydrukowanie tej broszury zainicjował, przetłumaczył na francuski, uzupełnił informacjami o marynarce wojennej powstania styczniowego (wyprawa morska pułkownika Łapińskiego) i dokomponował mapy, rysowane przez p. Żmigrodzkiego wraz z monetami i banderą, oraz wydał i rozpowszechnił p. Stanisław Zieliński, ówczesny bibljotekarz Muzeum Narodowego Polskiego w Rapperswilu, prowadzący propagandę ruchu niepodległościowo-legjonowego. Na broszurze podano tylko miejsce druku: Rapperswil, t. j. siedzibę znanego Muzeum Narodowego Polskiego, bez żadnych bliższych objaśnień wydawniczych i nakładowych, dla odjęcia, względnie zmniejszenia w oczach cudzoziemców charakteru propagandowego; mapy, oraz ryciny wydrukowane są bez podania miejsca i daty.



LES DRAPEAUX DE LA FLOTTE POLONAISE
FLAGS OF THE POLISH FLEET
FAHNEN DER POLNISCHEN FLOTTE

Wydrukowawszy tych druczków przeszło 40.000, p. Zieliński już od września 1914 zasypywał niemi, bądź całą serją, bądź oddzielnemi jednostkami kraje wojujące i neutralne, bezpośrednio i przez placówki niepodległościowo - legjonowe w Sofji, Konstantynopolu, Kopenhadze, Sztokholmie, Paryżu, Londynie, Hadze, Medjolanie, New Yorku, Chicago, Kurytybie, Porto Allegre i Ponta Grossa.

W ten sposób od pierwszej chwili wojny światowej, gdy Legjony mieczem wyrębywały uznanie niepodległości, — neutralnej i wojującej zagranicy graficznie przedstawiano, o co naród polski walczy i dowodzono historycznych praw do posiadania Gdańska i brzegu morskiego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



KAZIMIERZ JAG. 1447-1492. ZYGMUNT I 1548-1572
STEFAN 1576-1586. ZYGMUNT III 1587-1632
WŁADYSŁAW IV 1632-1648 JAN KAZIMIERZ 1648-1668
MICHAŁ 1669-1673 AUGUST II 1697-1733
STANISŁAW AUGUST 1763-1795



ZYGMUNT I 1506-1548
JAN III 1674-1696
AUGUST III 1733-1763

LES PIECES MONETAIRES POLONAISES BATTUES A GDAŃSK-DANTZIG.
POLISH MONEY COINED IN GDAŃSK-DANTZIG.
POLNISCHE MÜNZEN GEPRÄGT IN GDAŃSK-DANZIG.

Była to, zdaje się, pierwsza efektywna z rozmachem prowadzona polska propaganda morska zagranicą.

Druki, wspomniane nie są to żadne wytworne i bogate wydawnictwa, przeciwnie, skromnie i tanio wydane, bo, jak wiadomo, propaganda niepodległościowa funduszami nie rozporządzała i cała robota stała ofiarnością pracy i pieniędzy jednostek.

ANALOGJE I PRZECIWIEŃSTWA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Zamieszczone w zeszytach listopadowym i grudniowym roku ubiegłego dwa artykuły pod tymże tytułem, wywołały żywe zainteresowanie wśród naszych czytelników. Zamieszczamy obecnie dalszy ciąg tego studjum historycznego, licząc, że jak i poprzednie, będzie tematem poważnych refleksyj. *Red.*

✱

Jak historja morska Niemiec, a właściwie historja tworzenia marynarki niemieckiej, posiada pewne analogje i dużo przeciwieństw z okresem obecnych poczynań Polski na morzu, tak samo i historja morska Rosji zawiera sporo cech wspólnych z naszą. Niestety — o ile nieliczne analogje z poczynaniami niemieckiemi wypadają całkowicie na naszą korzyść, o tyle z analogij „rosyjskich" nie mamy się co cieszyć. Z pierwszych możemy wyciągnąć odpowiednią naukę — drugie mogą być dla nas groźnem memento — przestrogą, której lekceważyć nie należy.

W r. 1881 drzemiące w szufladach sprawy floty rosyjskiej zostały nagle wyciągnięte na światło dzienne. Pod przewodnictwem W. Ks. Aleksieja Aleksiejewicza odbył się szereg posiedzeń, na których postanowiono zasadę budowy okrętów w kraju i opracowanie poważnego programu morskiego. Program ten obejmował dla samego morza Bałtyckiego: 18 pancerników, 9 krążowników pancernych, 21 krążowników opancerzonych, 20 kanonierek, 100 torpedowców i 3 transportowce.

Już w cztery lata później, program ten pod wpływem absolutnie niekompetentnych wpływów z ministerstwa wojny, zostaje zmieniony na „obronny" i skrócony o połowę. Ale i ten „skrócony" program podlega dalszym redukcjom, tak, że do r. 1895 zostaje wykonanych tylko 8 pancerników, 3 krążowniki pancerne, 5 krążowników lekkich i 51 torpedowców.

Zasiadający w radzie obrony państwa wielcy książęta i generałowie uważają, że zadanie floty jest czysto obronne, i dowodzą konieczności budowy samych torpedowców i minowców. Flota uważana jest za oddział pomocniczy armji, a łożone na nią pieniądze za stracone. Zafascynowani klęskami w czasie wojny krymskiej generałowie nie chcą słyszeć o wydatkach na flotę. A tymczasem tuż pod bokiem Rosji rośnie nowa potęga morska — Niemcy, potęga, która w ciągu lat dwudziestu potrafi wydrzeć bezdusznemu moskiewskiemu kolosowi hegemonję na Bałtyku, a dalej uwikła go bardzo dowcipnie w krwawą japońską awanturę.

Dzięki ciemnym machinacjom i nieuczciwym posunięciom całego szeregu potentatów rosyjskich, wybrano za wysuniętą bazę floty rosyjskiej, zamiast dogodnego Moon-Sundu, — leżącą tuż nad samą granicą Libawę. Ta „ofenzywna" nawskroś baza, nie przeszkadzała w opracowywaniu „defenzywnych" zadań floty, które to zadania sprowadzały się do „współdziałania z armją i przeszkadzania desantom".

W r. 1895 opracowany został nowy program, domagający się 5 pancerników, 7 krążowników, 54 torpedowców i około 20 okrętów przybrzeżnych lub pomocniczych. Ale i ten program został tylko „nadgryziony".

Tymczasem kurs polityki zagranicznej zmienił się i naraz w łonie rady obrony państwa poczynają się ścierać zdania: Bałtyk, Czarne morze czy Daleki Wschód? Oczywiście — najlepiej byłoby wszędzie naraz posiadać odpowiednio silną flotę. Ale że na to brak środków, więc... „konsulowie" się kłócą. Każdy obstaje za swojem morzem. Tymczasem Niemcy i Japonja budują swe floty i to intensywnie.

Program r. 1898 obejmował budowę eskadry Dalekiego Wschodu, której koszt wyniósłby 200 miljonów rubli. Minister finansów Witte sprzeciwiał się temu gwałtownie, dowodząc, że Japonja wcale nie jest niebezpieczna, a przynajmniej nie będzie nią tak prędko. Co do Niemiec, to ówczesna orjentacja wyższych sfer była wyraźnie anglofobska, a zatem germanofilska. Z tej więc strony pozornie nic nie groziło.

Oczywiście i program 1898 r. został częściowo obcięty. Ale słowa jednego z admirałów, że silna flota na Spokojnym Oceanie będzie najlepszą gwarancją pokoju, wywołały osobistą interwencję Mikołaja II i doprowadziły w 1903 roku do opracowania (ciągle opracowania) olbrzymiego programu rozbudowy floty. Rozbudowa ta, rozłożona na lat 20, miała kosztować (prócz morza Czarnego) półtora miljarda rubli. Przewidywano 35 pancerników, 18 pancernych krążowników, 36 lekkich, 500 torpedowców, 100 łodzi podwodnych i t. d. Nie potrzeba dodawać, że i dziesiąta część tego programu nie była wykonana w chwili wybuchu wojny światowej.

A tymczasem „konsulowie" kłócili się dalej. I to nietylko lądowi, ale i morscy: Makarow, Birilew, Czuchczin, Rożdżestwienskij i inni wybitniejsi admirałowie, różnili się zasadniczo w zdaniach, co do typu i zastosowania floty. Jedni pragnęli okrętów linjowych, inni torpedowców i pancerników obrony wybrzeży, inni krążowników korsarskich, — a wszystkich godził „ląd", który wciąż zafascynowany desantem w zatoce fińskiej, widział we flocie przedłużenie prawego skrzydła armji.

W roku 1904 była znów mowa o „skróconym" programie, który zresztą na skutek wojny rosyjsko-japońskiej został porzucony przy samym początku. Wojna zastała Rosję oczywiście nieprzygotowaną, tak na lądzie, jak i na morzu. Tragedja obu eskadr „Spokojnego Oceanu" jest nadto dobrze znana, abyśmy ją mieli tu przytaczać. Rząd rosyjski sam wykopał mogiłę dla kilku tysięcy niezaradnych choć odważnych marynarzy. Klęska zaś armji lądowej była bezpośrednią funkcją zniszczenia floty.

✱

Pozostawiając na boku sprawy morza Czarnego, gdzie raz chciano prowadzić politykę defenzywną, drugi raz owładnąć Bosforem, Konstantynopolem, a nawet Dardanelami, — przechodzimy teraz do okresu po wojnie japońskiej.

Zdawałoby się, że nauka nie powinna była pójść w las. Niestety, sfery lądowe wciąż pozostawały głuche na sprawy floty. Je-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

dynie car, do którego marynarze mieli dostęp, skłaniał się do ich projektów. Ale jak wiadomo miał on niewiele do powiedzenia.

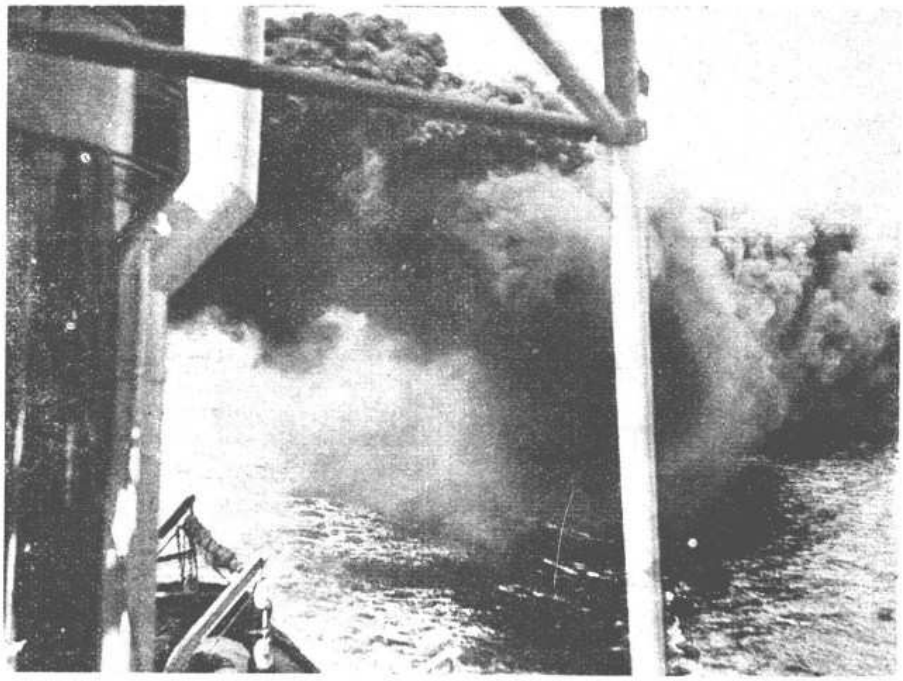
Korzystając z wrażenia klęsk pod Portem Artura, udało się ministerstwu marynarki otrzymać kredyty na budowę sześciu krążowników „dodatkowych". Celem „pośpiechu" zbudowano okręty te według starych planów, tak że kiedy w latach 1907-9 weszły one na służbę, — typ ich był już przestarzały o lat 10. Trudno o lepszy sposób marnotrawienia pieniędzy.

A potem znów zaczęły się posiedzenia, rady, uzgadnianie poglądów, projektów i zdań. Daremnie admirał Birilew dowodził, że „siły morskie państwa winny rozbudowywać się według programu, ściśle opracowanego i uzgodnionego z ministerstwami finansów i spraw zagranicznych, — że obrona wybrzeży bez silnej floty bojowej jest utopją, — że wobec ewolucji w budownictwie morskiem (Dreadnought) moment obecny jest najlepszy do stworzenia floty i wyrównania opóźnienia, bo wszystkie państwa muszą zaczynać od nowa".

Ale nawet groźba zamknięcia stoczni nie była w stanie wzruszyć martwej maszyny biurokratycznej. Jedyną reformą było stworzenie, obok morskiego sztabu głównego, jeszcze jednej instytucji — morskiego generalnego sztabu — którego zadaniem miało być odciążenie sztabu głównego od „uderzania w próżnię" i prac w rodzaju „fotografowania dla najjaśniejszej osoby dziur w pancerzu „Nowika", albo wysłania ekstra pociągu po znajdującego się na polowaniu „generał-admirała".

Trzeba przyznać, że sztab generalny wziął się do dzieła dość energicznie. Jego naczelnik, kapitan I stopnia Brusiłow, był człowiekiem czynu i wiedzy. Ale okazało się wnet, że ministerstwo spraw zagranicznych nie ma żadnej określonej polityki, mogącej dać wytyczne planów rozbudowy floty. Sama flota po klęsce składała się z 2 pancerników i kilku krążowników pozbawionych wartości bojowej. Zapomniano o niej zupełnie w naczelnych sferach wojskowych. O ile nie było wypadków, aby zapomniano o armji, o tyle zapominanie o flocie przeszło tam zresztą w stan chroniczny.

Raport sztabu generalnego żądał natychmiastowej rozbudowy floty i to nie pojedyńczemi okrętami (co było jedną z przyczyn klęski) — ale, celem zachowania jednolitości, całemi eskadrami. W rezultacie jednak skończyło się znów na t. zw. „małym programie". Wiadomo zaś, że wszystkie **„małe programy morskie" są zwykle grobem floty,** a co za tem idzie, często i państwa.



Kontrtorpedowiec O. R. P. „Wicher" otacza się zasłoną dymową.
Fot. ppor. mar. Janczewski.

Tu zaszedł wypadek wysoce humorystyczny. Morski sztab główny pokłócił się z morskim sztabem generalnym o... program. Pierwszy projektował budowę w ciągu lat czterech 4 pancerników, 8 krążowników, 12 torpedowców i 4 łodzi podwodnych, — drugi 4 pancerników, 4 krążowników i 10 torpedowców. W rezultacie zamówiono tylko dwa pancerniki i kilka małych jednostek.

Później zaś sztab generalny przedłożył jeszcze cztery warjanty „wielkich programów", z których pierwszy przewidywał cztery pełnowartościowe eskadry (32 pancerniki), po jednej dla Bałtyku i morza Czarnego i dwóch dla Dalekiego Wschodu, — drugi trzy eskadry (2 Bałtyk i I morze Czarne), — trzeci po jednej eskadrze dla tych obu mórz, — i czwarty jedną eskadrę pełnowartościową tylko dla Bałtyku.

Pogodził wszystkich cesarz, który nakazał rozpatrzenie tylko ostatniego, najmniejszego warjantu. Ale rada obrony państwa poprzestała znów na „radzeniu". Lata 1906 i 1907 zostały zmarnowane, mimo, że ministerstwo marynarki podało znów kilka warjantów i „małych programów". W końcu w programach tych — gdzie ścierały się zdania i wpływy różnych osobistości z rodziny cesarskiej, wojskowych, admirałów, ministrów i t. d. — zapanował zupełny chaos. W jednym i tym samym roku 1907 opracowane dwa programy, przedstawiały się, jak następuje:

Projekt A (tylko dla Bałtyku):
2 pancerniki po 21.000 ton,
2 lekkie krążowniki po 4.000 ton,
18 torpedowców po 700 ton,
72 torpedowców po 100 ton,
6 łodzi podwodnych po 400 ton,
30 łodzi podwodnych po 80 ton,
3 transportowce po 2.500 ton.

Projekt B (dla Bałtyku):
4 pancerniki po 21.000 ton,
3 łodzie podwodne po 80 ton,
1 pływająca baza.

Nadto dla Czarnego Morza:
14 torpedowców po 700 ton,
3 łodzie podw. po 450 ton.

Tym razem pogodziła wszystkich Duma państwowa, odrzuciwszy kredyty tak na jeden jak i na drugi program. Duma zażądała reorganizacji władz technicznych i administracyjnych marynarki wojennej. Twierdziła ona, że flota jest Rosji potrzebna, ale zbudować ją będzie można dopiero po gruntownej reformie ministerstwa marynarki i po uchwaleniu odpowiedniej ustawy, co do finansowania planu rozbudowy flo-

ty. Narazie Duma uchwaliła kredyty na dokończenie budujących się już jednostek, oraz na kilka torpedowców i łodzi podwodnych.

Rząd nie zgodził się jednak z Dumą i wniósł do Rady Państwa projekt o budowie czterech pancerników. Po dłuższych debatach projekt ten przyjęto. Wreszcie po czterech latach, bezpowrotnie zmarnowanych na jałowe dyskusje, założono w r. 1909 pierwsze rosyjskie drednoty typu „Petropawłowsk". Niestety było już zapóźno.

Albowiem przerwa w rozbudowie, w chwili niebywałego osłabienie floty po przegranej wojnie, zwiększyła w zastraszający sposób różnicę między siłami morskiemi Rosji i państw ościennych. A przecież w tym właśnie momencie Niemcy kończyli swój słynny program „dziewięćdziesiątego roku".

Przewrót w budownictwie okrętowem, unifikacja kalibrów i wprowadzenie „drednotów" były wspaniałym atutem dla rosyjskich władz morskich i ułatwiały znacznie odbudowę floty. Jak to zaznaczyliśmy, wszystkie państwa musiały zaczynać niemal „od nowa". Ale i ten pomyślny moment i możność dorównania, a nawet zdystansowania floty niemieckiej, został zmarnowany.

Antagonizm między władzami morskiemi a lądowemi doprowadzał do częstych nieporozumień. W. Ks. Mikołaj Mikołajewicz należał do wybitnych przeciwników floty wojennej. Nie było dyrektyw w sprawach polityki zagranicznej i morskiej wogóle, wobec czego ministerstwo spraw zagranicznych uważało za wroga Rosji państwo niemieckie, podczas gdy sztab morski opracowywał swe plany w przewidywaniu wojny z Anglją, mając Niemcy, jako sojuszników. Nic dziwnego, że potem wszystkie plany strategiczne były nic nie warte.

Jednem słowem epokę tę charakteryzuje głębokie niezrozumienie zadań floty wśród naczelnych władz wojskowych, oraz chaos i bezplanowość wśród kompetentnych władz morskich.

★

Rok 1909 przynosi pewien zwrot na lepsze. Przedewszystkiem agitacja w społeczeństwie daje pewne rezultaty. „Liga odnowienia floty" poczyna pracować. Sekunduje jej „Związek morski" i szereg mniejszych organizacyj. Powstają nawet z dobrowolnych składek okręty. Powstaje „dziesięcioletni" nowy program, domagający się dla Bałtyku 8 pancerników, 4 krążowników pancernych, 9 lekkich, 72 torpedowców i 20 łodzi podwodnych. Dla morza Czarnego 3 pancerników, 3 krążowników lekkich, 18 torpedowców i 6 łodzi podwodnych. Dla Oceanu Spokojnego 27 torpedowców, 6 minowców, 12 łodzi podw. i 4 kanonierek. Całość miała kosztować 1125,4 miljonów rubli.

Przeciwko temu programowi wystąpił minister wojny Suchomlinow, powołując się na brak podstaw operacyjnych dla floty i trudności w ich stworzeniu. Protestowali szef lądowego sztabu generalnego, minister finansów generałowie, rada obrony państwa i t. d. Obawiano się, że taki program zrujnuje państwo (w rzeczywistości ocaliłby je od zagłady), pokpiwano z ministerstwa marynarki, że wokoło widzi samych tylko wrogów, wobec czego najlepiej odrazu pójść „na cmentarz", powracano do starych koncepcyj „floty obronnej", złożonej z torpedowców i łodzi podwodnych.

W rezultacie program zaczęto „skracać" i opracowywać historyczne już „warianty". Kredyty zmniejszono do 776 miljonów, potem raz jeszcze do 731 miljonów, a więc przeszło o jedną trzecią. Duma, „zajęta innemi, ważniejszemi sprawami", nie znalazła czasu na rozpatrzenie spraw floty. Czas leciał, a zadanie odkładano na „właściwszy moment".

(Dok. nast.)

INŻ. JULJAN GINSBERT

STATKI — PECHOWCE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaną jest rzeczą, że marynarze i dziś jeszcze są przesądni. W dobie panowania żaglowców byli przesądni tembardziej. Wielu z nich za nic nie chciało pływać na statkach, znanych jako „złe omeny", chyba, że zmuszały ich do tego okoliczności wyjątkowe, lub brawura. Skompletowanie załogi na statek uznany za „pechowca" nastręczało nieraz tak wiele trudności, że często z powodu braku załogi bywał on zmuszony do opóźnienie swego odejścia. Kapitanowie puszczali się na różne fortele, z których najczęściej stosowany polegał na spiciu kandydata. Gdy taki ocknął się i wytrzeźwiał, statek był już na morzu.

Jest rzeczą ciekawą, że prócz statków o opinji zdecydowanych „pechowców", zdarzają się również statki, które po latach pomyślnej żeglugi, nagle wpadały w całą serję nieszczęść, jak gdyby zostały opętane przez złe moce.

Jak ciekawe koleje losu przechodziły nieraz takie statki, świadczy kilka, przytoczonych poniżej przykładów.

Słynny kliper „Black Adder" widocznie w złą godzinę wyszedł w pierwszą swą podróż, a chociaż doczekał się sędziwych lat, stale miewał wypadki, grożące mu katastrofą, której unikał jednak i to, jak mówią „o włos".

W podróży z Anglji do Ameryki Południowej stracił na Antlantyku prawie całe omasztowanie i po wielu wysiłkach z trudem osiągnął zatokę Simonsa w pobliżu Cape Town, idąc pod prowizorycznemi żaglami. Wkrótce po naprawieniu uszkodzeń statek ten o mało nie zatonął na skutek zderzenia z nieznanym parowcem.

W drodze do Chin, która wyjątkowo **odbywała się prawie** bez wypadku, już niedaleko celu swej podróży, zderzył się z francuskim parowcem „Volga", i znowu ciężko uszkodzony, ledwie dowlókł się do portu. Będąc już w porcie „Black Adder" zderzył się znowu, tym razem z żaglowcem, przyczem stracił cały bukszpryt.

W dwa lata później statek ten trafił na morzu Chińskiem na tajfun, stracił 3 łodzie oraz maszty i znowu ledwie dotarł do najbliższego portu pod resztkami żagli. Gdy po naprawie był gotów do drogi, ekspedytorzy herbaty, ze względu na złą opinję statku, zrezygnowali z jego usług, wobec czego „Black Adder" próżny udał się na Filipiny po ładunek cukru, przeznaczonego do Bostonu. W parę dni po opuszczeniu Iloilo statek wpadł na nieoznaczoną na mapie rafę w pobliżu wyspy Banquey. Celem ściągnięcia statku kapitan **zarządził wyrzucenie** za burtę nawet części ładunku, lecz usiłowania ściągnięcia statku o własnych siłach spełzły na niczem. Ponieważ pewne było jego zatonięcie, gdyż fala tłukła kadłubem o rafę, załoga opuściła „Black Adder". Rozbitków zabrał przechodzący w pobliżu żaglowiec „Albyn's Isle" I tu stała się

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





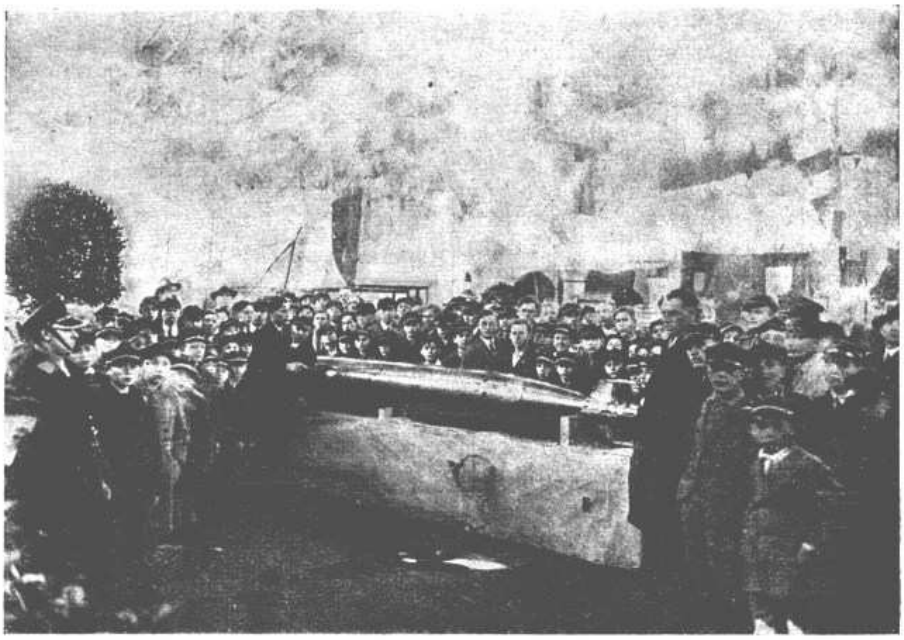
Wystawa morska w Katowicach, urządzona staraniem Okręgu Ligi Morskiej i Kolonjalnej Zagłębia Węglowego przy współudziale Śląskiego Tow. Wystaw i Propagandy. Dwa fragmenty hali wystawowej.

rzecz niespodziewana. Ledwie ostatni marynarz zdążył wejść na pokład ratującego ich statku, gdy nadbiegły szkwał, wzmógł falę, która zdjęła „Black Adder" z rafy. Statek pod niezwiniętemi poprzednio żaglami zaczął płynąć sam, bez swej załogi, która przyglądała się temu ze zdumieniem z pokładu „Albyn's Isle". Rozpoczęła się kilkugodzinna pogoń, uwieńczona schwytaniem zbiega. Nie był to jednak koniec nieszczęść w tej podróży, gdyż na skutek niepomyślnych wiatrów przeciągnęła się ona tak długo, że skończyły się wszystkie prowianty i w ciągu 2 miesięcy załoga żywiła się tylko samym cukrem, wiezionym jako ładunek. Kiedy nareszcie „Black Adder" zawinął do portu, brak mu było 22 ludzi załogi, zmarłych na szkorbut.

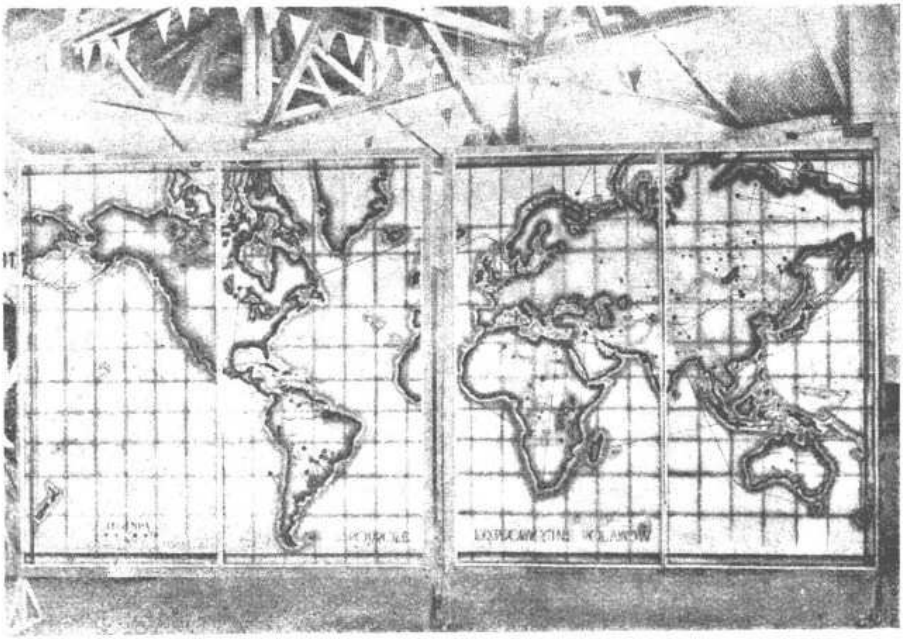
W ciągu wielu lat jeszcze żeglował „Black Adder" w dalekich podróżach z piętnem djabelskiej reputacji, aż wreszcie został sprzedany do Norwegji, gdzie w pięć lat później zatonął.

Jako inny przykład „pechowego" statku można przytoczyć przygody pięknego, czteromasztowego barku „Wanderer" z Liverpoolu. Statek ten od początku swej pierwszej podróży, aż do końca egzystencji miał szczególnego „pecha".

Wychodząc w pierwszą podróż z Liverpoolu, trafił na burzę, która zmusiła go do powrotu, Stracił przytem jednego marynarza i prawie wszystkie żagle. Po kilku dniach „Wanderer" wychodzi znów na morze i znowu wraca, tym razem bez masztów i z rannym kapitanem oraz oficerem Wreszcie przy trzeciej próbie udaje mu się opuścić Liverpool bez wypadku, lecz w drodze w ła



Wystawa morska w Katowicach. Młodzież szkolna zwiedza wystawę.



Wystawa morska w Katowicach. Fragment stoiska Wydziału Kolonjalnego L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

dunku powstaje pożar i silnie usz kodzony statek z trudem dociera do San Francisco.

Przez pewien czas „Wanderer" pozostaje tam bezczynnie. Ale i bezczynność nie chroni go od wypadku, w którym omal nie zostaje **stracony.** Podczas silnego wiatru pęka mu łańcuch kotwiczny i tylko nadzwyczajnemu zbiegowi okoliczności zawdzięcza statek uniknięcie rozbicia się o kamienie. Podczas tego wypadku dwaj marynarze spadają z reji: jeden na pokład i łamie sobie obie nogi, drugi do wody, lecz zostaje szczęśliwie wyratowany.

Następną swą podróż, do Filadelfji, odbył „Wanderer" stosunkowo pomyślnie, gdyż jedynym jego wypadkiem był upadek z reji marynarza, który złamał nogę. Ale już podczas wchodzenia do portu, wskutek przesunięcia się ładunku, z powodu gwałtownego przechyłu, „Wanderer" rozbił przycumowany wzdłuż jego burty holownik, poczem wpadł na przechodzący wpobliżu parowy prom i zdruzgotał mu ster.

W piątej podróży, do Chittagong, „Wanderer" został ciężko uszkodzony przez cyklon w zatoce Bengalskiej, co zmusiło go do zawinięcia do Kalkuty, celem dokonania naprawy.

W nowej podróży do Filadelfji utonęło 2 marynarzy ze statku. W końcu szóstej podróży statek osiadł na mieliźnie w pobliżu Dunkierki, lecz podczas przypływu udało mu się z niej spłynąć.

Egzystencję swą „Wanderer" skończył w roku 1907. Gdy stał na kotwicy na redzie Cuxhaven, najechał na niego niemiecki parowiec „Gertud Woermann", który za jednym zamachem skończył passę jego nieszczęść.

Amerykańska fregata „Harvey Mills" również nie należała do „szczęściarzy". Podczas spuszczania jej ze stoczni na wodę, zabiła jednego z robotników, a wkrótce potem, będąc już gotowa do wyjcia na morze, uległa pożarowi, przyczem 2 ludzi z załogi udusiło się od dymu.

W dwa lata potem, podczas huraganu straciła maszty, a przy końcu następnych 2 lat, zatonęła po zderzeniu z angielskim barkiem „Eta" w pobliżu wybrzeży Anglji.

Po wydobyciu jej i naprawieniu, udała się do Ameryki, dokąd przybyła dopiero po... 12 miesiącach, gdyż w czasie podróży straciła omasztowanie i musiała wracać dla dokonania naprawy.

W pięć lat później „Harvey Mills" zatonęła koło przylądka Flatterry razem z 22 ludźmi załogi. Uratowali się jedynie dwaj marynarze i jeden oficer.

Jako przykład zmiennego szczęścia mogą służyć dzieje fregaty „Annesley", która po długoletniem pływaniu pod nazwą „British Enterprise", bez poważniejszych wypadków, stała się nagle statkiem o bardzo kiepskiej opinji. Podczas postoju na cumach na rzece Tyne — zatonęła, najechana przez parowiec „Warksworth". Po wydobyciu i naprawieniu fregata została sprzedana a przy tej okazji nowy właściciel zmienił jej nazwę na „Annesley". Wkrótce potem, będąc w doku w Rotterdamie, ni stąd ni zowąd wywróciła się. Po wyremontowaniu pływała jeszcze przez długi czas, ale z coraz gorszą opinją i wreszcie w roku 1910 zatonęła na rafach Tuskar Rock.

W ciągu 13 lat swej egzystencji „Annesley" tylko trzy podróże odbyła bez większych wypadków. Zmarło na niej trzech kapitanów, z tych dwu w ostatniej podróży: jeden wskutek choroby, drugi zaś został zmyty przez falę.

Fregatę „Jason" po 22 latach pomyślnej żeglugi również opuściło szczęście. W ostatniej jej podróży wypadki zdarzały się jeden po drugim, aż wreszcie statek został tak uszkodzony, że wymagał gruntownej naprawy. To też trudno dziwić się załodze, że ta, prócz przekleństw, nic dobrego o „Jasonie" powiedzieć nie mogła.

Wkrótce po opuszczeniu Cardiffu, w drodze do Zanzibaru, „Jason" zderza się w gęstej mgle z parowcem „Trelawney", odnosi ciężkie uszkodzenia i celem naprawy zawraca do portu. Kontynuując następnie przerwaną podróż, „Jason" traci podczas omijania przylądka Horn 2 ludzi, którzy wypadli za burtę w czasie burzy.

Po oddaniu w Zanzibarze ładunku, udał się „Jason" do Hoogly, gdzie jeden z praktykantów został zamordowany na lądzie. Z Hoogly statek poszedł do Bostonu, przyczem podczas cyklonu na oceanie Indyjskim, stracił omasztowanie, kapitan złamał nogę, a żona kapitana omal nie utonęła w zalanej przez falę kabinie. Pod prowizorycznem ożagleniem statek dowlókł się do wyspy Mauritius, i tu podczas wchodzenia do portu, został przez burzę wyrzucony na brzeg. Po ściągnięciu go na wodę, podczas naprawy omasztowania, spadł z reji i zabił się jeden z praktykantów. Wkrótce po wyjściu w podróż z nowym kapitanem, ładunek juty zaparzył się i w celu zapobiegnięcia samozapaleniu trzeba było ponownie przeładować go w podróży. Po tym wypadku wszystko szło dobrze aż do czasu, kiedy statek znalazł się w odległości 50 mil od portu przeznaczenia.

Tu, po ominięciu przylądka Cod, podczas silnego wiatru, „Jason" najechał na nieoznaczoną na mapie rafę i po kilku godzinach zatonął. W katastrofie tej, z wyjątkiem jednego praktykanta, zginęła cała załoga.

„London Hill" ostatnią swą podróż pod banderą angielską odbył również w nieszczęśliwych okolicznościach. Na oceanie Spokojnym, podczas nagłego szkwału, kilku marynarzy wypadło za burtę i utonęło, a jeden z oficerów doznał poważnych obrażeń, i wkrótce po wypadku zwarjował. W czasie okrążania przylądka Horn statek został silnie uszkodzony, wobec czego kapitan musiał skierować go do Montevideo celem naprawy. Na domiar złego na sygnał, wzywający pomocy, parowiec, podchodzący celem ratowania „London Hill'u", najechał nań dziobem i przebił mu burtę.

„Pechowce" zdarzają się nie tylko wśród statków handlowych, lecz także wśród okrętów wojennych. Świadczy o tem zdarzenie z trzema angielskiemi okrętami, które zginęły prawie jednocześnie, przyczem w katastrofach tych straciło życie wielu ludzi.

Okręt „Cobra" zginął podczas swej próbnej jazdy wraz z całą załogą, „Viper" — na skałach Casquets podczas mgły, „Serpent" zaś na wybrzeżu Portugalji.

W ostatnich czasach pewien ex-niemiecki parowiec, należący do jednego z angielskich towarzystw stale doznawał jakichś awarvj, i co jest ciekawe, że z chwilą, gdy zmienił nazwę, zaczął prowadzić egzystencję spokojną, tak jakby ta zmiana przyniosła mu szczęście.

Do statków, które jakkolwiek miały burzliwe dzieje, jednak nigdy poważniejszych szkód nie odniosły, należał również były nasz statek szkolny „Lwów", który po sześćdziesięcioletniej przeszło egzystencji, zakończył wreszcie swój czynny żywot, przeszedłszy na emeryturę polskiej marynarki wojennej, w której służy obecnie za pływający magazyn i koszary dla załóg łodzi podwodnych. *STANISŁAW KOSKO.*

PIĘĆ DNI NA POKŁADZIE POLSKIEGO STATKU BADAWCZEGO „EWA"

Dzięki uprzejmości Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego oraz kierownika badań morskich, p. Dyr. Borowika, kilku gdyńskich korespondentów pism polskich mogło wziąć udział w 5-dniowej wycieczce naukowej na pierwszym polskim statku badawczym „Ewa".

Niewielki ten stateczek rozpoczął swoją pożyteczną pracę zaledwie przed dwoma laty, ale już poważnie zasłużył się naszej nauce i rybactwu, rozsławiając przytem polskie badania morskie między obcymi i budząc podziw nawet u takich narodów w tej dziedzinie zasłużonych, jak Anglicy i Duńczycy.

„Ewa", żaglowo - motorowy kuter, zakupiony został w Danji przed dwoma laty dzięki energji i usilnym staraniom kilku jednostek, zajmujących się u nas rybactwem morskiem, a wchodzących obecnie w skład Zarządu i Dyrekcji Morskiego Instytutu Rybackiego. Zaopatrzony w laboratorja biologiczne i chemiczne, w aparaturę naukowę i przyrządy do badań morskich, dalej, w cały szereg kompletów sieci i sprzętu rybackiego, rozpoczął swoją pracę zarówno ściśle naukową, wchodzącą w zakres biologji i hydrografji morza, jak i praktyczną z dziedziny badań rybostanu bałtyckiego.

Głównym celem badań statku „Ewa" są jednak zagadnienia praktycznego rybactwa — dopomożenie rybakom w wyszukiwaniu dalszych obfitszych terenów połowów, na które nasi rybaci mogliby udawać się wtedy, gdy u naszych wybrzeży dawałby się odczuwać brak ryb.

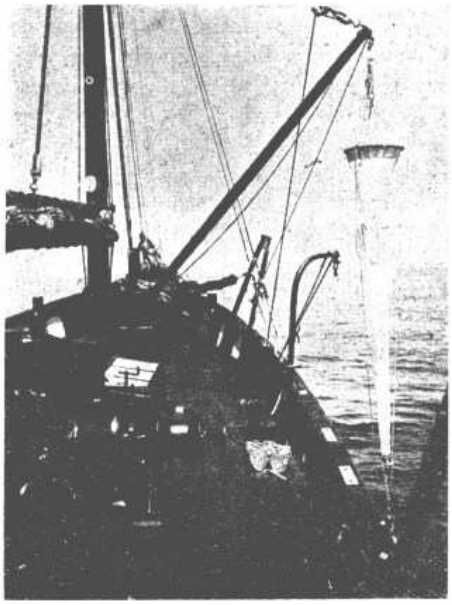
Ryby morskie, a szczególnie użytkowe, w przeważającej swej części, w większym czy mniejszym stopniu, są wędrowne i na poszczególnych terenach morza przebywają okresowo. Dlatego też nowoczesne intensywne rybołówstwo nie ogranicza się do połowów pewnego gatunku ryby na jednym terenie, tylko wyrusza na różne miejsca, w zależności od tego, gdzie stwierdzono ukazanie się ryb. Nowoczesny rybak, po ukończonym sezonie u swoich wybrzeży, nie spoczywa bezradnie i nie czeka, aż za pół roku, czy za rok, ryby znowu przybędą do niego, lecz stara się sam podążyć za oddalającemi się ławicami ryb, wyjeżdża nieraz na bardzo odległe tereny i tam szuka ławic wędrujących ryb. Rzecz całkiem zrozumiała, że rybakom trudno jest na własną rękę, na chybił trafił, wyjeżdżać na dalekie tereny i wyszukiwać ryby samemu. Jest to przedsięwzięcie dość kosztowne i wymaga dużo czasu. I tu właśnie przychodzi z pomocą rybakowi Państwo, utrzymując specjalne statki badawczo - wywiadowcze. Takim statkiem jest „Ewa"

Wyprawa „Ewy", o której mowa miała na celu zbadanie terenów środkowego Bałtyku, a właściwie wód zawartych w polu trójkąta, którego boki tworzą: linia wybrzeża polskiego — wybrzeże Szwecji — wyspa Gotlandja. Chodziło głównie o stwierdzenie, czy w czasie, gdy śledzi brak u naszych wybrzeży, niema ich przypadkiem na tamt. terenach.

W wycieczce, prócz personelu naukowego w osobach: kierownika badań dyr. Borowika, asystenta Dr. Markowskiego, technika rybackiego Piechockiego, wzięło udział pięciu dziennikarzy, reprezentujących różne pisma z całej Polski.

Komendantem „Ewy" jest kpt. J. Lemke, były długoletni kierownik jednego z niemieckich parowców rybackich. Strawił on połowę swego życia na północno-atlantyckiem rybołówstwie. O ciężkich trudach takiego życia i jego niebezpieczeństwach mówią jego siwe włosy i twarz, niewiarygodnie pomarszczona od wichrów i zimna.

Odjazd z Gdyni wyznaczony był na dzień 24 czerwca r. b., na godz. 9 wiecz. Punktualność uczestników nie zawiodła. W chwili, kiedy światło obserwatorjum morskiego zapaliło się na godz. 9-tą, kapitan uchwycił za ster, syrena przeraźliwie ryknęła, rzucono cumy i, przy głośnym warkocie motoru odbiliśmy od brzegu.



Siatka planktonowa na „Ewie".

Słońce już zaszło. Zmrok zaczął zapadać. Skupiliśmy się wszyscy na pokładzie, wokoło prof. Borowika, który z miejsca rozpoczął nam wykład o celu podróży „Ewy".

Przyznajemy, że tego pierwszego wykładu słuchaliśmy z roztargnieniem. Przeszkadzały nam zgrzyty pracujących dźwigów portowych, odgłosy portowego życia, wreszcie odrywał naszą uwagę wspaniały widok niknącego w ciemnościach brzegu i tysiąca świateł miasta oraz portu gdyńskiego.

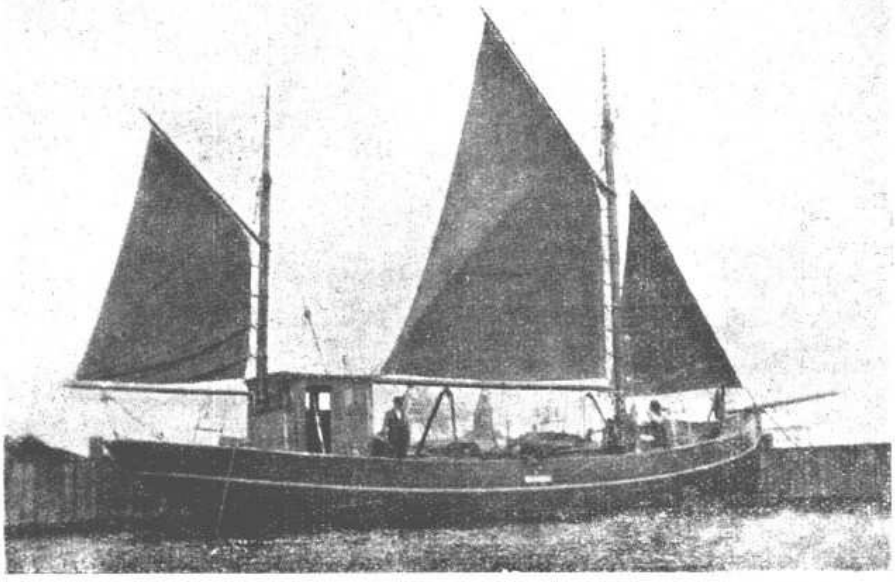
Nim jednak obejrzeliśmy się, był już Hel przed nami. Wstąpiliśmy na chwilę do przystani na Helu, aby po zabraniu reszty prowiantu i niektórych sieci doświadczalnych, wyruszyć dalej.

Po okrążeniu cypla półwyspu Helskiego i wydostaniu się na otwarte morze, przekonaliśmy się dopiero, że morze nie jest jednak tak spokojne, jak to wydawało się w zatoce. Stateczek nasz zaczyna skakać i to dobrze. Fala idzie z przodu, a chmury nie wróżą wiele dobrego. O północy zwierzchnik naszej wyprawy, dyr. Borowik, nawołuje do spoczynku. Od jutra zaczyna się życie według programu: próbne połowy, demonstracja aparatury naukowej, doświadczenia i wykłady. Jesteśmy posłuszni i lokujemy się na noc: dwóch w koiach, dwóch na kanapkach i jeden na rozstawionem a przywiązanem mocno łóżku polowem. Przed ułożeniem się do snu, wychodzimy na pokład, aby jeszcze raz spojrzeć na wybłyski latarń morskich Jastarni i Rozewia — ostatnie widome oznaki lądu. Wkrótce i to zniknie...

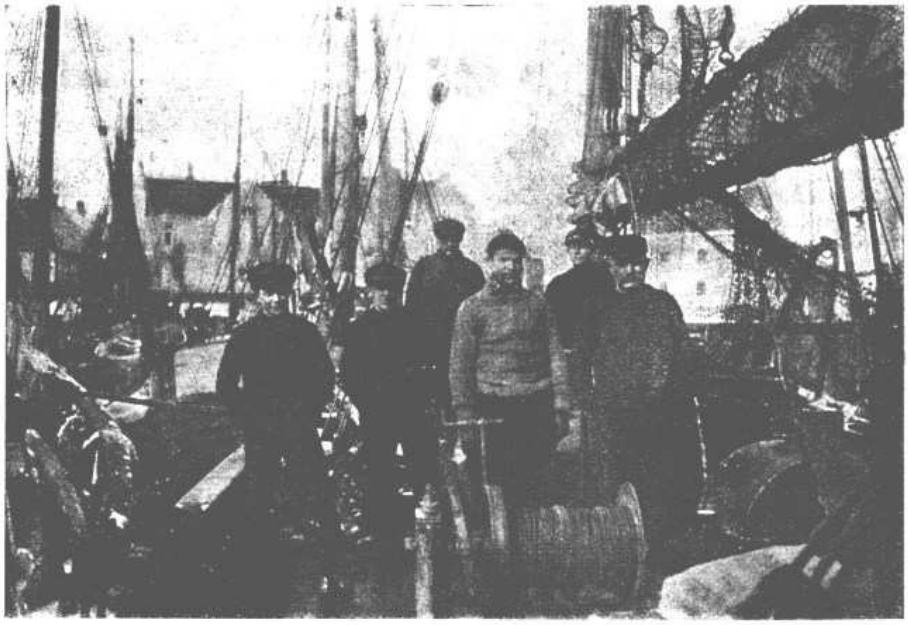
Następnego dnia około godziny ósmej rano budzi nas potężny głos p. Piechockiego, stałego pracownika naukowego na „Ewie". Wziął on na siebie na czas podróży obowiązki mistrza spiżarni i kuchni, a wywiązywał się ze swych zadań wspaniale.

Pośpiesznie zjadamy śniadanie i wybiegamy na pokład. Tam już wre praca. Kierownik badań z notatnikiem w ręku, reszta pracowników przy aparaturze doświadczalnej, część załogi z kapitanem na czele przygotowuje się do wyrzucenia sieci. Obserwujemy i słuchamy, niektórzy z przygotowanymi aparatami fotograficznemi. Najprzód przy pomocy patentowej sondy mierzymy głębokość:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statek badawczy „Ewa"



Załoga „Ewy".

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

sos około 60 metrów. Następnie zamykającym się automatycznie skomplikowanym czerpakiem bierze się próbkę dna. Dalej mierzy się temperaturę na powierzchni morza, na średniej głębokości i przy dnie. Wreszcie następuje badanie słoności wody i kierunku prądu. Wszystko to robi się specjalnemi, pierwszy raz przez nas widzianemi, przyrządami.

Na podstawie otrzymanych danych ustala się hydrobiologiczny charakter wód i wysnuwa się wnioski, czy i na jakiej głębokości znajdować się mogą ryby. Okazuje się, że w miejscu, gdzie robimy próby, warunki nie są odpowiednie i nie należy spodziewać się zdobyczy. Dla pewności zarzucają sieci, ciągną je za statkiem pół godziny i wyciągają puste. Pierwsza próba wypadła ujemnie. Jedziemy dalej...

Ryb wprawdzie w miejscu badania nie stwierdzono, ale poczyniono ciekawe wnioski, co do charakteru dna i hydrograficznych warunków tego odcinka morza. Zbadanie organizmów żywych z mułu pobranej próbki z dna, planktonu oraz przeprowadzenia analizy próbek wody — wykonane będzie w laboratorjum, po ukończeniu podróży. Dalszych połowów tego dnia zaniechano.

Po obiedzie wychodzimy na pokład, aby wysłuchać wykładu prof. Borowika o życiu i wędrówkach ryb użytkowych.

Ponieważ znajdujemy się w pobliżu Szwedzkiej wyspy Gotlandji przeto uprosiliśmy Dyr. Borowika, aby przy okazji pozwolił nam zwiedzić wyspę i jej sławne miasto Visby. Kapitan bierze więc kurs na miasto i kalkuluje, że będziemy tam jutro wczesnym rankiem.

Spodziewane blizkie zobaczenie lądu podnieca nas, bo choć jesteśmy na morzu zaledwie drugą dobę i podróż jest miła, trochę tęskno za lądem.

Słońce już dawno zaszło, choć jasno jeszcze na morzu. Postanowiliśmy nie schodzić do kajut, dopóki nie zobaczymy świateł pierwszej latarni morskiej na niewielkiej wysepce położonej u południowego cypla Gotlandji. Czas schodzi nam na opowiadaniach i anegdotach. Koło północy ujrzeliśmy pierwsze błyski i po sprawdzeniu z mapą przekonaliśmy się, że jest to oczekiwana przez nas latarnia Hoborg. Wkrótce spostrzegamy i niejasne kontury samego lądu. Wysepka ta, cała z granitu, bezludna i prawie bezleśna — słynna jest z kipiącego tam życia ptasiego. Trudno dostępna i mało zamieszkana stanowi doskonałe siedlisko dla niezliczonych stad mew, jak i innego ptactwa wodnego. Otoczona ze wszech stron podwodnemi skałami, ogromnemi głazami granitu — tworzy zdradzieckie skały i każdy statek omija ją zdaleka.

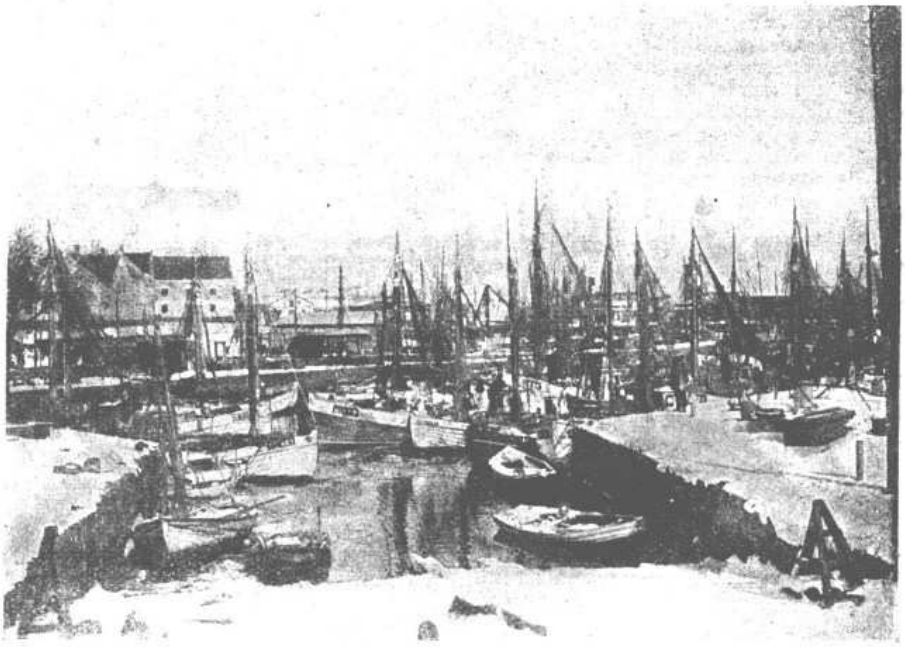
Parę godzin, dzielące nas od przyjazdu do Visby — postanawiamy poświęcic spoczynkowi, bowiem w ciągu nadchodzącego dnia mamy szczegółowo zwiedzić całe miasto, a możliwie i okolice. Układamy się byle jak, bo na krótko...

Ożywione głosy na pokładzie budzą nas. Statek stoi w porcie nieruchomo. Lekki ból głowy, trwający w czasie całej podróży, zupełnie ustał, samopoczucie doskonałe, śliczny słoneczny poranek. Stoimy w starym basenie, liczącym może ponad tysiąc lat. Przed nami śliczne, bielutkie statki przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej. Dalej zieleń miasta, tarasowo rozłożonego na stoku stromego wybrzeża. Domy są niskie i giną w zieleni drzew, tylko tu i tam ponad poziomy wierzchołków drzew, wznoszą się ruiny kilku świątyń oraz spora ilość wież w otaczającym miasto murze.

Dyr. Borowik jest już dawno na nogach, już zdążył obejść port, znaleść rybaków, powracających z połowów, obejrzeć zdobycz, rozpytać o tem i o owem, zanotować i podzielić się spostrzeżeniami. Wyznać trzeba, że w tej chwili mało nas te fachowo - rybackie sprawy obchodziły. Nęciło nas legendami owiane Visby, jego wspaniały rozwój i upadek. Kiedy powstało miasto nikt napewno nie może powiedzieć. W średniowieczu już świeciło rozkwitem i cywilizacją. Przed tem jeszcze było kolebką silnego, a przedsiębiorczego plemienia Gotów, które w zaraniu chrześcijaństwa niepokoiło całą Europę swemi krwawemi najściami. Było jednak i pionierem handlu, rozwożąc towary i na morze Śródziemne i na Daleki Wschód. W późniejszych czasach było ostoją związku Hanzeatyckiego i, intensywnie rozbudowując się, przez parę wieków trzymało w swojem ręku cały handel północnej Europy. Tak było do połowy XIV wieku, aż dopóki nowa konkurentka — Lubeka nie wzrosła w potęgę i nie wyprzedziła w rozwoju swej starszej siostrzycy. Od tego czasu datuje się upadek miasta, nękanego jeszcze wojnami i najazdami Duńczyków. To doprowadziło miasto do zupełnego upadku i zastoju.

Dziś Visby jest małem i cichem miasteczkiem, ożywiającem się w czasie ruchu turystycznego w sezonie letnim. Tylko szereg ruin i pamiątek świadczy o dawnej sławie i minionych czasach.

Visby słynie, jako miasto „ruin i róż". Co do pierwszego — zgoda, natomiast róż zupełnie nie widać (koniec czerwca). Raczej należałoby je nazwać miastem bzów i akacyj, bo tych jest pełno.



Port rybacki Nexo na Bornholmie w czasie burzy na morzu.

Zwiedzanie miasta zajęło nam całe przedpołudnie. Mury, otaczające miasto zachowane są doskonale. Nigdzie niema wyłomów. Przejścia tylko przez liczne bramy. Po świątyniach pozostały tylko szkielety, troskliwie pielęgnowane. Przemyślni Szwedzi ogrodzili je szczelnie i za zwiedzanie każą sobie płacić za każdą z osobna i to dość grubo. Po obejrzeniu jednej ruiny, wystarczy aby mieć pojęcie o innych. Wszystkie zbudowane są z łupanego piaskowca. Poszczególne bloki spojone są jakąś specjalnie twardą zalewą wapienną. Styl wczesnego gotyku. Dachów niema, tylko łuki wiązań zachowały się dość licznie. Ruiny pokryte są gdzieniegdzie mchem, zielenią, a w załamach znajdują siedlisko liczne stada gołębi i nietoperzy.

Uliczki miasteczka są bardzo wąskie. Dwa pojazdy z trudem mogą się wyminąć. Chodników dla pieszych niema — bo niema dla nich miejsca. Stare domki przeważnie parterowe, gdzieniegdzie tylko wznosi się piętrowa kamieniczka. Dużo jednak domów w handlowej części miasta dobudowuje nowoczesne piętra i tem psuje charakterystyczny wygląd starego miasteczka.

Po południu jedziemy zwiedzić zachwalane kąpielisko Snäckgardsgaben, położone o kilka kilometrów od Visby. Szosa prowadzi nad samym brzegiem morza. Kurz niemiłosierny. Po drodze kilka will wypoczynkowych. Na miejscu nic ciekawego. Kilkanaście osób na plaży, kawiarenka, stoliki na murawie. Zaciekawiają tylko złomy skał i urwiste zbocza wysokiego wybrzeża, porosłe nędznym laskiem sosnowym. Nie bawimy tam długo i postanawiamy powracać pieszo. Wdrapujemy się na skały i wysokim płaskowyżem zdążamy ku miastu. Po drodze zwiedzamy ładny, nowowybudowany hotel dla turystów. Zbudowany z drzewa tanio, a jednocześnie elegancko, wygodnie i komfortowo, może służyć za przykład jak tego rodzaju domy należy budować w naszych letniskach nadmorskich.

Tuż przy mieście obejrzeliśmy dawną szubienicę, miejsce tracenia skazańców. Na obszernym wyrównanym placu stoją w kole 3 słupy kamienne, połączone dość wysoką kamienną ścianką. Poprzecznych belek, ani szafotu w kole już dawno niema i ruiny przypominają raczej pozostałości po jakiejś kapliczce, a nie po szubienicy. Myślimy, ilu tu ludzi stracono, i opuszczamy to miejsce jaknajprędzej.

Wyznaczona godzina odjazdu zbliża się. Powracamy na statek i za godzinę jesteśmy już na morzu. Pomimo późnej pory — widno jak w dzień. Nie zauważyliśmy nawet, kiedy słońce zaszło. Zmrok trwa długo. Jeszcze o północy można swobodnie czytać. Dopiero około godz. 1 zaczyna nieco ciemnieć, ale jednocześnie na wschodzie zaczyna się już przejaśniać. Noc przechodzi niespostrzeżenie.

Powrotna droga nie obfitowała w specjalne atrakcje. Obraliśmy kurs bardziej zachodni, aby wykonać próbne połowy i doświadczenia na Ławicy Środkowej. Stamtąd, korzystając z pomyślnego wiatru, pożeglowaliśmy szybko w stronę Gdyni. Wczesnym rankiem następnego dnia wjechaliśmy do uśpionego portu — dzień ten był bowiem niedzielą — jedyny dzień w tygodniu, kiedy ożywiona praca portu gdyńskiego nieco przycichła.

B. KUŹMIŃSKI.

REGATY ŚLIZGACZY NA WIŚLE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

W ramach „dwutygodnia propagandowego" Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Zarząd Oddziału L. M. i K. Pracowników i Sympatyków Żeglugi Śródlądowej w Warszawie urządził w dniu 18 października r. b. pierwsze w Polsce wyścigi szybkobieżnych motorówek (ślizgaczy) na Wiśle.

Do Komitetu Honorowego uproszono p. wiceministra P. i H. J. Kożuchowskiego, gen. S. Kwaśniewskiego, Prez. m. Warszawy Słomińskiego, adm. Świrskiego, kom. Frankowskiego, pułk. Jagrym-Maleszewskiego, woj. Jaroszewicza, oraz pp.: inż. Prokopowicza, Włodkiewicza, Zaczka, Chmielińskiego, W. Ostera, A. Lotha, L. Skulskiego, M. Juszkiewicza i dr. Zabawską-Domosławską.

Komitet Sędziów pod przewodnictwem p. kom. A. Aleksandrowicza i kpt. J. Pleszczyńskiego składał się z członków O. P. i S. Z. Śródl. i organizacyj sportowych.

Regaty rozpoczęły się przemówieniem p. kapitana Jana Pleszczyńskiego, który imieniem Zarządu Oddziału Pracowników i Sympatyków Żeglugi Śródlądowej, podziękował władzom Ligi, Towarzystwom Wioślarskim, instytucjom i osobom, za udzielone poparcie, poczem rozwinął przed obecnymi ważność i wartość Wisły, jako arterji, łączącej różne połacie Rzeczypospolitej z morzem. Przyznając, że społeczeństwo nasze, uświadomione już jest naogół dostatecznie o znaczeniu morza i potrzebie jego obrony, kpt. Pleszczyński stwierdził, że jednak społeczeństwo to jest zbyt słabo poinformowane o ważności dróg wodnych śródlądowych, — arteryj, łączących organizm gospodarczy Polski z morzem. Arterje te dają duże korzyści gospodarcze, wskutek tanjości przewozu, a w dobie obecnego kryzysu dowiodły nawet swej racji istnienia, gdyż obroty ładunkowe na drogach wodnych śródlądowych nie zmniejszyły się.

Taniość przewozu jest momentem decydującym przy wyborze drogi do ekspansji handlowej, i wskutek tego jest właśnie najważniejszym atutem żeglugi śródlądowej.

Sądząc, że społeczeństwo zrozumie te wielkie korzyści, jakie mu przypaść mogą w udziale przy pieczołowitem zajęciu się rozwojem żeglugi śródlądowej i dróg wodnych, Oddział Żeglugi Śródlądowej L. M. i K. urządzeniem tych wyścigów pragnie jeszcze podkreślić — że szybkości statków rzecznych mogą się mierzyć z szybkościami transportów koleją i samochodami.

Wyścigi cieszyły się dużem zainteresowaniem. Na terenach klubów wioślarskich przyglądało im się do tysiąca osób, a dwa razy tyle znalazło się na moście Poniatowskiego. Propagandowo więc wyścigi nje zawiodły. Sportowo, ten pierwszy krok w dziedzinie sportu motorowego w Polsce, również należy uznać za udany. Bardzo ładne nagrody ofiarowała Liga Morska i Kolonjalna, czasopismo „Morze" oraz szereg instytucyj i osób prywatnych, jak „Lloyd Bydgoski", „Standard Nobel", Państwowe Zakłady Inżynierji, Państwowy Urz. Wych. Fizycz., firma „Johnson" i inżyn. W. Niecięgiewicz. Zostały one rozegrane w 6 wyścigach, podzielonych na 2 grupy: pierwsze dwa — na linji prostej o długości 2 klm. z prądem rzeki i 4 — w elipsie przy długości obwodu 10 klm. Zawodnicy byli zgrupowani w dwu klasach: klasa B — z motorami o sile 14 — 18 KM. i klasa C — z motorami o sile 20 — 25 KM.

Posługując się temi klasyfikacjami, postaramy się odtworzyć przebieg zawodów.

I. Linja prosta 2 kl. w dół rzeki, klasa B. Start od Siekierek za Yachtklubem Polski. Meta na przystani W.T.W. Wśród publiczności emocja bodaj czy nie większa, niż podczas regat wioślarskich. Chwile wyczekiwania się dłużą, a o zawodnikach ani słychu. Okazuje się, że starter opóźnił start przeczekując przejście ładownej barki. Praca gospodarcza ma pierwszeństwo — przyjemność musi zejść z drogi. Wreszcie — jadą! Zdaleka słychać śpiew motorów i widać czarne punkty, wlokące smugi białej piany za sobą. Nagrodę Warszawskiego Okręgu L. M. i K. zdobywa p. S. Kapuściński w czasie 3 m. 03,5 sek., na motorze Johnson'a, kadłub wyrobu krajowego.

II. Na tymże dystansie wyścig dla klasy C. Pierwszy na mecie — p. C. Kołodziejski, który otrzymał nagrodę Zarządu Głównego L. M. i K., drugi — p. L. Cwil, z klubu Policji Rzecznej, — nagroda Vacuum Oil Company i trzeci — p. I. Szczypa z Oddz. Żegl. Śród. L. M. i K., nagroda czasopisma „Morze".

Następne wyścigi odbyły się w warunkach trudniejszych ze względu na potrzebę dokonywania wiraży przy pięciokrotnym okrążeniu znaków zwrotnych. Tu kwestje obycia się z motorem i wodą odegrały dużą rolę.

Klasa B miała tylko jeden wyścig trzeci zkolei. Tu nagrodę „Lloydu Bydgoskiego" zdobył znowu p. S. Kapuściński w czasie 15 m. 29 sek.

Dalsze trzy biegi dla klasy C (20 — 25 KM.) miały wyelimjnować najlepszych zawodników na motorach marek „Ewinrude" i „Johnson". Szósty wyścig miał na celu ustalenie zwycięzcy między pierwszymi z dwóch tych wyścigów. W czwartym wyścigu pierwsze miejsce zajął p. L. Cwil na motorze „Ewinrude" w czasie 15 m. 56 sek., otrzymując nagrodę „Standard Nobel". W piątym wyścigu, po starcie pierwszy przychodzi do półmetka p. S. Rothert, a tuż za nim p. C. Kołodziejski. Przy braniu wirażu łódź p. Rotherta daje „szczupaka" na metr w górę i wywraca się. Po zimnej kąpieli i szczęśliwem doholowaniu się do przystani W. T. W., p. Rothert wycofał się z biegu, wobec czego nagrodę (puhar Państwowych Zakładów Inżynierji) zdobył walkoverem p. Kołodziejski.

Szósty i ostatni wyścig był właściwie meczem między p. L. Cwilem i p. C. Kołodziejskim. Tu nagrodę P. U. W. F. i P. W. imienia pułk. Tomasza Krzyskiego zdobył p. C. Kołodziejski.

Specjalne nagrody: 1) firmy „Johnson", za największą szybkość na motorze tej firmy, przysądzono p. S. Kapuścińskiemu, 2) nagrodę im. inż. W. Niecięgiewicza, za największą szybkość dnia, przyznano p. L. Cwilowi, który ustalił szybkość na 20 KM. motorze 51, 430 klm. na godzinę.

Po rozdaniu nagród, długo jeszcze debatowano nad tą, po raz pierwszy urządzoną imprezą, co było dowodem, że ten sposób propagandy celem zainteresowania społeczeństwa sprawami wodnemi może jest jednym z najskuteczniejszych.

M. NIEDŹWIAŁOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

CZY OSTROWIEC MA POŁĄCZENIE Z MORZEM?

W uzupełnieniu artykułu p. tytułem „Ostrowiec Kielecki — Gdynia — Hel", wydrukowanego w numerze poprzednim „Morza", podajemy poniżej wspomnienie z wyprawy kajakami do morza, napisane przez jednego z jej uczestników. *Red.*

Czy Ostrowiec ma połączenie z morzem? To zagadnienie od dawna dręczyło umysły „suchych żeglarzy" w Ostrowcu Kieleckim, położonym nad rzeką Kamienną. Bo jeżeli nawet taki Ostrowiec ma łączność z Bałtykiem, to każda dzielnica i cała Polska, jak długa i szeroka, jest związana organicznie z morzem, a więc stanowi ono niepodzielną naszą własność.

O tej wielkiej prawdzie czynna Liga Morska i Kolonjalna w Ostrowcu postanowiła przekonać w sposób symboliczny cały ogół i, mimo pozornej niemożliwości, zorganizować wyprawę, którąby przepłynęła całkowicie wodną drogą z Ostrowca na Hel. Kamienna wpada do Wisły, a Wisła wlewa swe wody do Bałtyku, można więc doskonale przepłynąć — wszystko to prawda, ale na tak śmiałego żeglarza czyhają wielkie przeszkody.

Nadszedł wreszcie ów pamiętny dzień 7 czerwca. Huk armatki oznajmił „urbi et orbi" wyruszenie 3 kajaków dwuosobowych „Neptuna", „Syreny", i „Delfina".

Rozpoczęło się na tych łodziach nowe życie, tak odrębne od codziennej szarzyzny, pełne przygód i niespodzianek. Każde stawidło wymagało do przebycia wielkiego nakładu sił; byłaby to zabawka, gdybyśmy rozporządzali lekkiemi, jak to zwykle bywa, kajakami. Nasze łodzie miały tylko wygląd kajaków, lecz wagę transatlantyków (dla ścisłości 100 kilogramów).

Małe, zapomniane rzeczki są zwykle bardzo ciekawe; mieliśmy wrażenie, że płyniemy gdzieś w dżungli afrykańskiej: konary zwieszały się nad bystrym nurtem rzeki, tworząc nieraz zielone mosty między brzegami, kłody powyrywanych drzew tworzyły pływające wyspy, często nawet braliśmy poczciwe kaczki za egzotyczne ptaki, ale rychło potężne uderzenie pnia, zadziwiająco podobnego do aligatora, wyrywało nas z marzeń.

Nadbrzeżni mieszkańcy, którzy nigdy nie widzieli podobnie straszliwych machin, jak nasze kajaki — po chwilowem osłupieniu zmykali czemprędzej z okrzykami przestrachu. Możliwe, że to nasz wygląd oddziaływał, bo sami upodobniliśmy się do mieszkańców dżungli.

Wreszcie Wisła chwyciła nasze kajaki w swe objęcia, aby je zanieść do morza; nieuregulowana, rozlewa się szeroko, tak, że nieraz trudno się zorjentować, w którym płynąć kierunku. Robi to wrażeni dużego jeziora. Najgorzej jest późnym wieczorem; wtedy tylko gwiazdy nad sobą i gwiazdy pod sobą i dwa obaczysz księżyce.

Szczęściem znaki dla statków (boje czerwone od prawego, białe od lewego brzegu) wyznaczają główny nurt. Na postoje zatrzymywaliśmy się w zgóry wyznaczonych punktach, korzystając z gościnności różnych organizacyj. Trzeba przyznać, że zawsze ze strony wszystkich a szczególnie klubów wioślarskich, doznawaliśmy daleko idącej gościnności. Zaprawdę, wszyscy żeglarze tworzą jedną wielką rodzinę. Odczuliśmy to tembardziej, że nasze postacie bynajmniej nie budziły zaufania, a czerwoność nosów opalonych nasuwała poważne podejrzenia.

Przepłynęliśmy tak 640 km. Wisłą. Kolejno przesuwały się przed naszemi oczyma: ruiny zamku w Janowcu, Kazimierz z pięknem, tarasowem położeniem miasta i górującą basztą. Puławy ze świątynią Sybilli, czerwone mury twierdzy Dęblińskiej i wreszcie Warszawa.

Przed stolicą z racji dnia świątecznego spotkaliśmy całą falangę łodzi, kajaków, motorówek, żaglówek etc.

Z radością można stwierdzić, że zamiłowanie do wody wzrasta corocznie; może wreszcie Polacy odczują prawdziwą miłość do tego żywiołu, podobnie jak do ziemi, i wynagrodzą obojętność minionych pokoleń.

Po pobycie w Warszawie wypłynęliśmy dalej, w piękny, słoneczny dzień, zatęskniwszy po krótkiej przerwie za wolnością i przestrzenią. Odcinek Wisły od Warszawy do Tczewa jest bardzo ciekawy, dzięki malowniczości brzegów. W tej prastarej dzielnicy książąt mazowieckich i pomorskich gęsto obsiadły wysokie brzegi Wisły zamki warowne. Pięknie wyglądają od strony rzeki: Płock ze szlachetną linją katedry romańskiej, Toruń z wieżycami licznych świątyń, Chełmno z pięknym ratuszem renesansowym, Świecie warowne w ruiny zamku krzyżackiego, stary Grudziądz a wreszcie, po przepłynięciu śluzy Einlage i Martwej Wisły — Gdańsk z niezatartemi śladami polskości.

Niezawsze jednak można dowoli nasycić się malowniczością krajobrazu.

Wisła ma swoje kaprysy. Trzeba być przygotowanym na silną ulewę i burzę z piorunami. A gdy piaski „dymią" pod ostrym wiatrem, piętrzącym niekiedy 90-centymetrową falę, wtedy każdy kilometr zdobywa się w pocie czoła. Czasem znów gubi się gdzieś główny nurt, a żeglarz brodzi w wodzie, jak czapla nadwiślańska wśród szyderczego krzyku rybitew. Jednak wszystkie te trudy wynagrodzi widok polskiego morza, o toni szmaragdowej i Gdyni — perły Bałtyku.

Ostatni etap Gdynia — Hel daje prawdziwe wrażenie podróżny na pełnem morzu. Najbardziej emocjonująca jest chwila, gdy przy powietrzu zamglonem znika w oddali Gdynia, a Helu jeszcze nie widać.

Nędzna łupinka, jaką jest kajak, kołysze się wtedy bezradnie na fali, wśród bezkresu wód.

Podróż nasza trwała 20 dni, nie licząc kilkudniowych postojów w ciekawszych miastach, celem ich zwiedzenia. Poruszając się z przeciętną szybkością 9 km. na godz. wiosłowaliśmy 83 godzin. Wyjeżdżaliśmy zwykle około południa, oglądając po drodze rzeczy godne widzenia, około godz. 18 byliśmy u celu.

W ciągu całej naszej drogi czuliśmy opiekuńczą dłoń oddziału ostrowieckiego L. M. i K. P. Vice-prezes Inż. Gierdziejewski tak znakomicie zorganizował tę całą imprezę, że spotykano nas zawsze, jako dobrych znajomych, ofiarując daleko idącą pomoc. Czujemy się obowiązani wyrazić tą drogą naszą wdzięczność dla L. M. i K. oraz dla tych wszystkich, którzy nam udzielili bezinteresownej pomocy. *ST. SZAFRAŃSKI.*

KOMUNIKAT.

Okręg Warszawski L. M. i K. celem powiększenia funduszów, oraz propagandy haseł morskich przyjął reprezentację wydawnictwa *„Kalendarz-Notatnik, pat. 7629"* na rok 1932.

W tekście „Kalendarza" są umieszczone hasła L. M. i K., oraz wezwania do zapisów na członków.

Dochód z wydawnictw jest przeznaczony całkowicie na cele propagandy ideologji polskiego morza i propagandy obrony granic morskich.

Kalendarze są do nabycia w biurze Okręgu Warsz. L. M. i K., Nowy-Świat 35, tel. 315-88.

Cena: zł. 9 — Komplet-blok z podstawką,
zł. 5 — sam blok,
zł. 4 — podstawka.

Okręg Warsz. L. M. i K. Zwraca się do Pp. Członków i Sympatyków z prośba o nabywanie „Kalendarza-Notatnika".



Rajd kajakowy członków Oddziału L. M. i K. w Ostrowcu. Przybycie w 22 dniu rajdu do Grudziądza. Fot. St. Gąsiorowski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

EILHARD ERIEK PAUL

UBBEN UBBENA

OPOWIEŚĆ Z NAD MORZA PÓŁNOCNEGO

Rybackie miasteczko śpi za grobią. Strzechy niskich chat pokrywa zielona powłoka aksamitnych mchów. Tylko tam, gdzie stoi na rynku domek, widać dachówkę, brunatną od starości i zniszczoną. Okna są niskie, a wielkie, kamienne schody do drzwi wchodowych, mają wydeptane wgłębienie. Potężne, zazębione, żelazne łańcuchy zwieszają się od słupa do słupa, naokoło domu. Chłopiec z lnianemi włosami kołysze się na jednym z nich. Potem zeskakuje i stuka ciężkiemi, drewnianemi sabotami, biegnąc na dół ulicą. W przystani stoją galary z torfem, opodal leżą leniwie łodzie w srebrzystym szlamie. Żagle są zwinięte, nagie maszty sterczą ku gorze. Mewy wrzeszczą, ale ludzie śpią.

Wieczorem jest przypływ. Wtedy brodzą rybacy w wysokich, wypchanych słomą butach, w skórzanych kurtkach, przesyconych oliwą, na szyji przewiązana potrojnie gruba, niebieska chusta. Podnoszą żagle, jednak nie hałasują, nie śpiewają, nawet nie rozmawiają. Tak wyjeżdżają na morze. Przystań śpi znowu, a tylko fale przypływu uderzają cicho o bulwary. W miasteczku jest zawsze spokój.

Lnianowłosy chłopiec wraca napowrót do domu i jeszcze trochę kołysze się na łańcuchu. I znowu człapie po bruku w górę, ale zanim drzwi domu otworzy, zdejmuje saboty z nóg i bierze je w rękę, naciskając klamkę. W cichym domu jedynym hałasem jest dzwonek przy drzwiach, który przeraźliwie szarpie powietrze. Matka wtyka chłopcu do ręki pajdę chleba i zdejmuje mu wełnianą czapkę z głowy. A sama idzie do Mö.

Antjemö jest bardzo stara, starsza niż wszyscy, starsza niż ojciec i matka. Antjemö jest tylko służącą w domu, ale ona wie wszystko. Wie, co raz powiedział ojciec, kiedy dostał od swego ojca w skórę i wie, kiedy ożenił się z matką. Ale i to wie jeszcze, kto przed wiekami mieszkał w tym domu, i co widzieli na morzu rybacy. Antjemö wie wszystko i opowiada wszystkie te powieści, które napełniają ciche serce chłopca dziwną tęsknotą.

Antjemö pracuje ciągle. Obiera rzepę do jutrzejszego obiadu. Chłopiec podchodzi do niej.

„Daj mi Antjemö!"

Stara kobieta podaje mu rzepę. Chłopiec siada przed nią na kuchennym stołku. Obok stoi lampa i ostro z boku oświetla jego okrągłą twarz. Lniane włosy błyszczą jak złoto, jak delikatny złoty jedwab.

„Opowiedz mi coś, Antjemö!"

Antjemö opowiada, opowiada o Ubben Ubbenie. Wtedy zaczynają błyszczeć szeroko otwarte oczy chłopca. Zna wszystkie opowieści o Ubben Ubbenie, ale za każdym razem oczekuje na nie tak, jakby ich nigdy nie słyszał. I znowu w jego cichem, spokojnem życiu wybucha gwałtownie tęsknota... Bowiem Ubben Ubbena jest to wielki rozbójnik morski, większy niż Gödehe Michael, którego okręt rozbił się podczas powodzi na wierzchołku wieży kościelnej, większy nawet niż Klaus Störtebeker, który na swoim okręcie ma maszty wypełnione złotem. Ubben Ubbena jest bohaterem cichych nadmorskich mieścin i półbogiem ich cichutkich chłopiąt. Ubben Ubbena żył przed wielu, wielu laty.

Antjemö obiera rzepę i opowiada:

Raz zjawił się Ubben Ubbena na morzu Północnem. Całe pobrzeże drżało. Na maszcie powiewała ogromna purpurowa flaga. Na niej biały rumak, wyszyty srebrnemi nićmi wspinał się gwałtownie do skoku. „Strzeż się!" — napis groził złotemi literami. Więc strzegli się ludzie na fryzyjskim brzegu od Texel do Spilkeroog, bali się go, jak ognia i nic z nim nie chcieli mieć do czynienia. Tylko jeden człowiek nie bał się go zupełnie. To był nowy naczelnik naszego miasteczka. Mieszkał tu, gdzie i my. Zapowiedział, że musi ująć korsarza i stracić go. Naczelnik był ojcem ślicznej dziewczynki, miała pięć lat i była najcudniejszem stwo-

---

NUREK

Jak koszmar, wyssany z łajki palacza opjum
w pomrocznej tawernie jakiegoś shang-haju,
ocean się rozstąpił, wchłonął mnie, zatopił,
nad głową wszystkich zamknął mi wierzeje krain —

I oto z pośród żywych wyklęty okola,
Jakób, przez braci wtrącony w studnię-samotnicę,
metr za metrem odchodzę w swą otchłanną dolę,
by zapaść na dnie samem, jak żywa kotwica — —

Zstąpiłem, śmiałek, w śródmorskie odludzie
skarbów szukać w topielczych kasztelach:
podwodne łodzie, dawno zmarłe, budzić
i trupy marynarzy wołać do apelu — —

Dosyć przecież tlenu zabrałem z nadwodzia
i serce wbiłem w wolę, jak w stalowy pierścień:
a jednak w krtani coś mi oddech grodzi
i odwaga po kropli wysącza się z piersi — —

Może lud wodorostów przeciw mnie wyruszy
i chwiejnemi dłońmi sięgnie mi do gardła —
a gdy padnę — słabego, jak mięczaka z muszli,
wyssie mnie ośmiornica chciwie ze skafandra — —

Może krab, straszny chirurg, w milczeniu złowieszczem
przetnie kable, co z światem mnie łączą nadfalnym —
a potem — ponura mątwa w chmurze czarnej cieczy
wypluje tylko parę kilogramów stali — —

W chwycie upiornym ku mnie wyciągają dłonie
topielcy o twarzach ni gąbki namokłych —
serce mi grzmi głucho, jak dzwon zatopiony:
do góry!... do góry!... na pokład!!...

CZESŁAW JERZY KĄCZKOWSKI.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

rzeniem, jakie kiedykolwiek na świecie istniało. Na imię było jej „Angela", a ludzie, przechodzący przez rynek, widząc ją, bawiącą się na kamiennych schodkach, mówili: „To jest chyba prawdziwy anioł!".

Raz przechodził tamtędy kat, zobaczył śliczne maleństwo, podszedł, podniósł ją i pocałował w jedwabne, jasne loczki. W tej chwili przybiegła matka, wyrwała mu dziecko i przytuliła je z trwogą do siebie. Na to odezwał się kat: „Pani naczelnikowa boi się niepotrzebnie, bo chociaż ja nie mam zwyczaju chętnie wypuszczać z rąk tego, co mi się już raz dostało, **jednak taki aniołek** jest nawet u mnie bezpieczny".

Ale nikt nie wie, jaki koniec przyjdzie na człowieka. Raz Angela bawiła się blisko przystani. Dziecię zagarniało rączkami piasek i wrzucało do morza. Gdzieniegdzie **leżały już** pasma lodu. Był przypływ. Fale wspinały się wysoko. Wiatr rozwiewał złote włoski Angeli.

Tego wieczoru daremnie czekano na powrót Angeli. Matka płakała, ojciec poszedł ze służbą szukać. Poszli do przystani i na groblę. Przeczekali odpływ. Kto tylko był z mężczyzn w miasteczku, wyszedł, brodził wespół z innymi po szlamie i szukał Angeli. Szukali w łodziach i na galarach z torfem, wołali na nią ku groblom i ku łąkom, przeszukali długiemi dylami we wszystkich rowach. Aż **przyszedł** jeden rybak i powiedział: „Widziałem białego konia na purpurowej fladze".

Wszyscy szepnęli: „Ubben Ubbena!" i poszli do domów. Służba naczelnika pobiegła do pani z wieścią, że Angelę porwał Ubben Ubbena. Matka straciła przytomność. Naczelnik szukał jeszcze i jeszcze. Znowu poszedł na groble i przeszedł wzdłuż łąk i nigdzie jej nie znalazł. Zawołał w ciemną przestrzeń: „Angelo!" i szlochał i trząsł się i ręce drżeć mu zaczęły, a wargi dygotały.

Aż wreszcie krzyknął: „Ubben Ubbena!" na wiatr i w straszną przestrzeń nocy. Na skroniach nabrzmiały mu żyły, klął wściekle, a potem uspokoił się i zaczął cichutko płakać. A mewy wrzeszczały.

Gdy się dzień zrobił, pani naczelnikowa wysłała służbę znowu tylko już nie po Angelę. Angela stracona na zawsze. Służba znalazła naczelnika siedzącego na grobli. Rękami zgarniał piasek i rzucał do morza. Właśnie był przypływ.

I przeszło wiele lat. Naczelnik zestarzał się, stał się bezwzględny i srogi. Wysyłał okręty z odważną silną załogą i działami. A gdy złapano jakiegoś pirata, tracono go i jego majtków zaraz następnego dnia. Jeśli na korsarskim okręcie były kobiety, puszczał je wolno. Ale Angeli nigdzie nie było. Ubben Ubbena nie pozwolił się ująć.

Tak przeszło dziesięć lat. Aż pewnego dnia — eskadra naczelnika zawijała do przystani. Na przedzie jechał okręt, na którego maszcie powiewała purpurowa flaga z białym koniem. Dostawiono Ubben Ubbenę i jednego z majtków, inni uciekli.

Na drugi dzień stanął Ubben Ubbena z pojmanym, młodym majtkiem na miejscu kaźni. Przed nimi stał kat, blady z nienawiści.

Ubben Ubbena zwrócił się do naczelnika: „Puść wolno mojego majtka. On jest niewinny. Czynił to, co mu kazałem:"

Dopiero wtedy naczelnik i ludzie wszyscy, którzy się zebrali, popatrzyli na młodego pirata. Zdumiała ich jego piękność. Postać miał szlachetną, smukłą, a twarz białą. Duże, jasne, niebieskie oczy patrzyły bez przerwy na Ubben Ubbenę.

Jednak wzrok naczelnika błysnął zawziętością.

„Ubben Ubbena, ty wiesz, coś ty mi zrobił. Twój chłopiec umrze, abym ci się mógł odpłacić".

Wtedy potężny, wielki, mocarny Ubben Ubbena rzucił się do nóg naczelnika i błagał go o życie dla swojego majtka.

Twarz **naczelnika** drgnęła.

„Czy ty go kochasz?" — zapytał.

„Tak!" — krzyknął Ubbena. „Kocham go!" To był okrzyk udręczonego serca. Stłumił go jednak pocałunek majtka, który otoczył ramionami szyję Ubben Ubbeny.

„Jeśli go ty tak kochasz" — zaczął naczelnik, wstał i mówił bardzo powoli „to musi umrzeć przed tobą."

Okropne wzruszenie szarpało potężnem ciałem Ubben Ubbeny, jednak wyprostował się dumnie i powiedział: „Zatem słuchaj naczelniku; To jest.....".

Majtek zamknął mu usta pocałunkiem, po chwili odezwał się — głos zadźwięczał czysty i piękny: „Ty się nie możesz upokarzać, o dumny: ja chcę umrzeć z tobą".

Więc zamilk Ubben Ubbena.

Naczelnik skinął.

A kiedy śliczna głowa młodego majtka potoczyła się po piasku, skoczył dziko ku niej Ubben Ubbena, podniósł ją, całował z rozpaczliwą miłością i płakał, jak dziecko. Nie wypuszczał z rąk głowy, tej ślicznej, młodej, ukochanej głowy, i tak ukląkł. Ale jeszcze zanim miecz kata opadł mu na barki, zawołał do naczelnika: „To była Angela! twoja córka!..

Przełożył **Jan Kośmierz.**

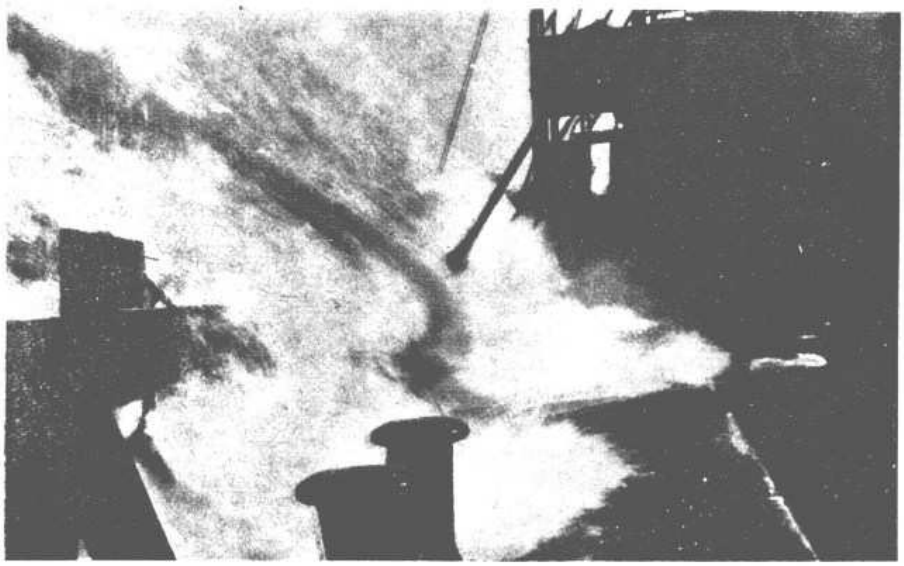
CZWARTKI LIGI M. i K.

Zarząd Oddziału Stołecznego L. M. i K. podaje do wiadomości Członków i Sympatyków Ligi, że z dn. 3 grudnia r. b. zostają wznowione Czwartki Ligi Morskiej i Kolonjalnej w salonach wschodnich Café Italia.

Czwartki te odbywać się będą co dwa tygodnie.

W programie atrakcje artystyczne i literackie, oraz tańce.

Wstęp bezpłatny.



Spotkanie z „dziewiątą falą" na Atlantyku.

KRONIKA

ODZNACZENIA W DNIU ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI.

Wśród osób, które otrzymały wysokie odznaczenia państwowe w dniu rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości, znajduje się także były minister przemysłu i handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, obecny naczelny dyrektor państwowej fabryki związków azotowych w Mościcach.

Nazwisko ministra Kwiatkowskiego jest nazawsze związane z historją Gdyni i z historją rozwoju polskiej marynarki handlowej. — Wybitne zasługi, jakie na tem polu swej pracy położył, są powszechnie znane. To też odznaczenie p. ministra Kwiatkowskiego spotkało się z jednomyślnym odruchem serdecznej i szczerej satysfakcji wśród tych wszystkich — którzy z pracą na morzu się stykają.

Wyrazem tego może być depesza, którą wystosował do p. Ministra Kwiatkowskiego dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, p. Feliks Hilchen.

Depesza ta brzmi, jak następuje:

Minister Eugenjusz Kwiatkowski.
Mościce.

Z okazji wysokiego odznaczenia, które dokumentuje olbrzymie zasługi państwowe Pana Ministra na wielu polach Jego niestrudzonej pracy, proszę o przyjęcie najszczerszych gratulacyj ode mnie oraz od podwładnych mi agend morskich, jako od środowiska, które jest szczególnie szczęśliwe, że może kontynuować wielkie i twórcze idee pioniera Polski Morskiej. *Hilchen.*

Zarząd Główny L.M. i K. ze swej strony również wystosował do Pana Ministra Kwiatkowskiego depeszę, której treść brzmi, jak następuje:

Minister Eugenjusz Kwiatkowski
Mościce.

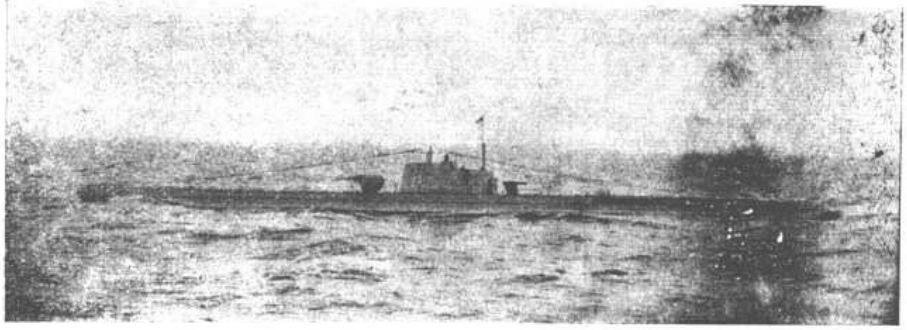
Z okazji wysokiego odznaczenia zasyłamy w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej Panu Ministrowi, jako pierwszemu pionierowi pracy Polski na morzu, najserdeczniejsze gratulacje.

Józef Kożuchowski,
Prezes Rady Głównej.
Za Zarząd Główny
Generał Stanisław Kwaśniewski.

Poza P. Ministrem Kwiatkowskim za zasługi w służbie państwowej odznaczeni zostali Złotym Krzyżem zasługi Pp. Wiceministrowie Przemysłu i Handlu Józef Kożuchowski, Prezes Rady Głównej L. M. i K., oraz dr. Franciszek Doleżal.

Za zasługi na polu administracji morskiej Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został inż. Piotr Bomas, Radca Ministerjalny z Min. Prz. i H., oraz za zasługi około rozwoju stacji kolejowej i portu w Gdyni — p. Stanisław Szponar, kontroler ruchu w Dyr. Okr. Koleji Państwowych w Gdańsku.

Senjor polskich marynarzy, kpt. żeglugi wielkiej Karol Rymcki, za zasługi w dziedzinie rozwoju i usprawnienia polskiej marynarki handlowej otrzymał Złoty Krzyż Zasługi.



Łódź podwodna O. R. P. „Ryś".

Za ratowanie zagrożonego rozbiciem statku szkolnego „Dar Pomorza", podczas holowania go przez zatokę Biskajską w grudniu 1929 roku, odznaczeni zostali: kapitan żeglugi wielkiej Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz, d-ca „Daru Pomorza" — Złotym Krzyżem Zasługi, kpt. żeglugi wielkiej Tadeusz Meissner, I oficer tego statku — Srebrnym Krzyżem Zasługi, starszy bosman Jan Kaleta — Bronzowym Krzyżem Zasługi (po raz drugi) i bosman Jan Grzelak — Bronzowym Krzyżem Zasługi.

Wszystkim wymienionym redakcja „Morza" składa z okazji wysokich odznaczeń serdeczne gratulacje.

O. R. P. „ISKRA" W PORCIE OJCZYSTYM.

W dniu 30 października r. b. do portu wojennego w Gdyni zawinął szkuner szkolny marynarki wojennej O. R. P. „Iskra", kończąc swą kilkumiesięczną podróż ćwiczebną.

Ostatnim portem O. R. P. „Iskra" była Antwerpja, którą okręt opuścił w dniu 20 października.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Port w Gdyni. Państwowa stacja bunkrowa z urządzeniem taśmowem do przeładunku węgla
Zdjęcie Urzędu Morskiego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NOWA POLSKA ŁÓDŹ PODWODNA.

W dniu 31 października r. b. odbyła się w arsenale w Cherbourgu uroczystość spuszczenia na wodę trzeciej z kolei polskiej łodz podwodnej „Wilk", na której tegoż dnia została podniesiona polska bandera.

Na uroczystości obecni byli przedstawiciele władz miejskich i portowych, przedstawiciel Ambasady R. P. w Paryżu — p. Frankowski, admirał Berthelot i inni.

Następnie odbył się bankjet, podczas którego wygłoszono szereg przemówień, podkreślając przyjaźń polsko-francuską.

Z PODRÓŻY „DARU POMORZA".

Statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni „Dar Pomorza", który odbywa zimową podróż szkolną z uczniami I kursu i znajduje się obecnie w drodze do Ameryki Południowej, przybył w dniu 1 listopada r. b. do portu Santa Cruz na wyspie Teneryfa w grupie wysp Kanaryjskich.

W dniu 5 listopada „Dar Pomorza" udał się w dalszą podróż, kierując się do Pernambuco (Brazylja), gdzie oczekiwany był ku końcowi listopada.

Na pokładzie statku wszystko w porządku.

AWARJA POLSKIEGO STATKU.

Parowiec „Premjer", należący do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni, zderzył się w dniu 1 listopada r. b., po przejściu kanału Kilońskiego — w ujściu Łaby, z niemieckim statkiem „Karlsruhe".

Po dokonaniu prowizorycznej naprawy szkód, które nie okazały się poważniejszej natury, „Premjer" wyruszył w dalszą podróż do Londynu.

Wypadku z ludźmi nie było.

Powodem zderzenia była silna mgła, panująca na morzu. Kapitan „Premjera" winy za zderzenie nie ponosi, wobec czego szkody pokryje towarzystwo asekuracyjne.

ULEPSZENIE LATARNI MORSKIEJ W ROZEWIU.

W listopadzie r. b Urząd Morski dokonał gruntownego remontu latarni morskiej w Rozewiu, najsilniejszej na Bałtyku

Jednocześnie latarnia została zaopatrzona w najnowsze radjoaparaty odbiorczo nadawcze wyrobu krajowego.

Odtąd, oprócz sygnałów świetlnych, latarnia rozewska podawać będzie w sposób automatyczny również sygnały radjowe, odbierając sygnalizację statków znajdujących się na pełnem morzu.

Ułatwi to znakomicie orjentację wśród gęstej mgły, która, jak wiadomo, jest bodajże najstraszniejszym wrogiem marynarza.



Jeden z sowieckich statków rybackich, zbudowany przez stocznię Schichau w Gdańsku na zamówienie rządu sowieckiego, odbywa próbną podróż w zatoce Gdańskiej.



Pierwszy kurs łodzi podwodnych Mar. Woj. w Gdyni.

„SUPER ILE DE FRANCE"

Dowiadujemy się, że budowa okrętu „Super Ile de France", wykonywanego przez stocznię Chantier et Ateliers de St. Nazaire Penhoet na zamówienie „Compagnie Générale Transatlantique", posunęła się znacznie naprzód.

Okręt ten, którego wyporność obliczono na 70.000 ton, posiadać będzie 310 metrów długości i 35 metrów szerokości.

Zupełnie nowoczesną sylwetę okrętu o ostrej, jak u nowych wojennych okrętów francuskich, rufie, wieńczyć będą 3 kominy o wysokości zniżającej się ku tyłowi okrętu.

Maszyny napędowe, budowane przez Société Als-Thom, liczyć będą 160.000 KM.

Urządzenia pasażerskie obliczono na zgórą 2.000 osób, w tem pomieszczeń I klasy na 800 osób. Załoga składać się będzie z około 1400 marynarzy i obsługi pasażerskiej.

Między innemi, nowością na tym okręcie będzie jedna sala jadalna i jedna kuchnia (elektryczna) dla wszystkich klas. Wymiary sali jadalnej wyniosą: długość 50 metrów, szerokość 35 metrów.

Szybkość okrętu wyniesie 30 węzłów, co pozwoli mu przebywać odległość Hawr — New York w ciągu niespełna 5 dni.

Jest rzeczą ciekawą, że budowa tego olbrzyma spowodowała cały szereg konsekwencyj natury technicznej, jak np. konieczność budowy nowego doku suchego, któryby mógł pomieścić okręt tej wielkości, oraz pogłębianie do 14 metrów niektórych portów, z pośród tych, do których „Super Ile de France" ma zawijać.

Z ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

Według statystyki angielskiej Izby Żeglugowej w dniu 1 października r. b. w portach W. Brytanji i Irlandji znajdowało się unieruchomionych z powodu kryzysu 778 statków o pojemności zgórą 3.250.000 ton rej. brutto.

Liczby te wskazują, że w ciągu kwartału, od 1 lipca r. b., unieruchomiony w portach angielskich tonaż, z którego tylko 5 statków należało do obcej bandery, wzrósł o 2%. Wzrost ten, w porównaniu ze stanem na dzień 1 lipca 1930 r., wyniósł 109%.

PROJEKT ZNIŻKI OPŁAT KANAŁOWYCH KANAŁU SUEZKIEGO.

Jak donosi angielska prasa fachowa, Zarząd Towarzystwa Kanału Suezkiego rozważa projekt obniżenia o 20% opłat kanałowych, obliczanych w frankach złotych.

Jako przyczyna wysuwany jest fakt, że wiele statków, idących na Daleki Wschód, celem zaoszczędzenia dość wysokich opłat kanałowych, rezygnuje z krótszej drogi i opływa Afrykę dokoła.

Zjawisko to pogłębia się szczególnie od czasu dewaluacji funta angielskiego.

Warto przytoczyć, że eksploatacja kanału Suezkiego daje bardzo dobre dochody. Za rok 1929 akcjonarjusze otrzymali dywidendę w wysokości 667 fr. fr. od akcji 500 frankowej, za rok zaś 1930 — 515 fr fr. Czysty zysk za r. 1930 wynosił aż 1.098.547 518 fr. fr.

PO STRAJKU MARYNARZY NIEMIECKICH.

Niemiecki parowiec „Quinta", który opuścił po zlikwidowaniu strajku Leningrad, udając się do Kielu, zawinął w dniu 24 października r. b. do portu w Królewcu, dokąd zmuszony był skręcić z powodu powtórnego strajku załogi na morzu.

Do Królewca statek został doprowadzony przez oficerów, którzy w kilku spełniali wszystkie czynności załogi.

Z chwilą przybycia statku do portu, na pokład wkroczyła policja, aresztując całą załogę.

Policja, która w dniu 25 października, zamierzała w Holtenau aresztować załogę parowca „Bolheim", przybyłego z Leningradu, była mocno zdziwiona, gdy znalazła statek obsadzony przez załogę obcokrajową. Dawna załoga niemiecka, w obawie kary za rozruchy podczas strajku, wolała pozostać w Sowietach.

Kapitan statku „Askania" opowiada, że podczas postoju w Odessie, gdzie znajdowały się wówczas również 2 inne statki niemieckie: „Biscaya" i „Julius Schindler", siedmiu marynarzy z załogi „Askanji" zbuntowało się i z bronią w ręku zmusiło do przerwania pracy resztę załogi. Do interwenjującego kapitana prowodyrzy dali kilka strzałów, raniąc go czterokrotnie. —Zbuntowani marynarze, w liczbie 32 z trzech wymienionych statków, pozostali w Sowietach.

DZIAŁ OFICJALNY L·M·i K·

DWUTYDZIEŃ PROPAGANDOWY LIGI MORSKEJ I KOLONJALNEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

DWUTYDZIEŃ PROPAGANDOWY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

W czasie od dnia 4 do 18 października r. b. odbył się na terenie całej Polski z inicjatywy Zarządu Głównego dwutydzień propagandowy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, mający za zadanie uświadomienie społeczeństwu znaczenia dla odrodzonej Polski spraw morza, żeglugi śródlądowej, oraz naszej gospodarczej i kolonjalnej ekspansji. Nie posiadając dokładnych sprawozdań ze wszystkich oddziałów, zanim zestawimy ogólne znaczenie dwutygodnia, podajemy w skrócie budowę wspomnianej akcji w poszczególnych miastach całej Polski.

Na terenie **Warszawy** Zarząd Główny zorganizował poranek propagandowy w sali kinoteatru „Casino", połączony z wyświetlaniem filmów morskich. Zbiorowy odczyt do zebranej w liczbie 1000 osób publiczności, p. t.: „Przez porty polskie i morza do kolonij" wygłosili red. T. Ehrenberg i sekretarz Zarządu Gł. dr. W. Rosiński.

Niezależnie od tego, Oddział Ligi M. i K. przy tramwajach Miejskich urządził uroczystą akademję, na której przemówienia wygłosił pp.: sen. Wyrostek i Fr. Łyp. W akademji wziął udział szereg pierwszorzędnych sił artystycznych, orkiestra reprezentacyjna tramwajów miejskich, oraz chór „Surma". Publiczności do 1500 osób.

Oprócz tego szereg odczytów i wykładów zorganizowały pozostałe oddziały warszawskie.

Bardzo poważnie przedstawia się, zainicjowana przez Okręg Warszawski sprawa odczytów szkolnych, potraktowana bardzo życzliwie przez kuratorjum Okręgu Szkolnego Warszawskiego. Wygłoszono ogółem do młodzieży przeszło 60 odczytów w szkołach średnich, zawodowych, powszechnych i t. p.



Wielka manifestacja morska w Jarosławiu w pierwszą niedzielę „dwutygodnia propagandowego" L. M. i K. Na trybunie przemawia Sekretarz Zarządu Głównego L. M. i K. p. Dr. W. Rosiński.

Poniżej podajemy przebieg dwutygodnia na prowincji.

Oddział Włocławek, odczyt p. t. „Przez morza do kolonij", wygłosił delegat Zarządu Głównego St. Knauff. Publiczności przeszło 100 osób.

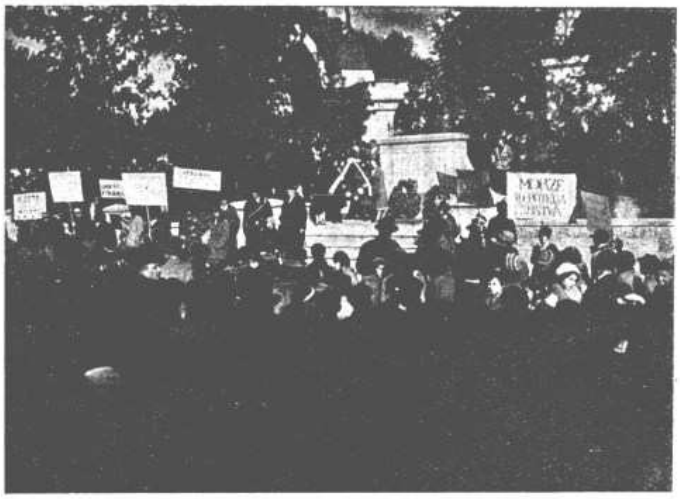
Oddział Łowicz, odczyty dla młodzieży, oraz dorosłych, wygłosił delegat Zarządu Głównego kpt. marynarki Karol Taube, p. t. „Gdynia port polski". Publiczności do 1000 osób. Niezależnie od tego Oddział zorganizował loterję fantową, z której całkowity dochód przekazano na rzecz budowy polskiej floty wojennej.

Oddział Skierniewice przeprowadził akcję propagandową na mieście oraz zorganizował konkurs dla miejscowej młodzieży szkolnej.

Odział Łask, odczyt p. t. „Gdynia port polski" wygłosił delegat Zarządu Głównego p. Fr. Łyp. Publiczności do 300 osób.

Oddział Końskie, odczyt p. t. „Emigracja, a nasza polityka kolonjalna".





Dwutydzień propagandowy L. M. i K. w Łucku na Wołyniu. Na lewo: pochód ul. Jagiellońską w dniu 18.X. 1931 r.; na prawo: złożenie wieńca pod pomnikiem poległych w obronie Ojczyzny żołnierzy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Wygłosił delegat Zarządu Głównego p. Fr. Łyp. Publiczności do 150 osób.

Oddział Łódź, odczyt p. t. „Emigracja, a nasza polityka kolonjalna" wygłosił delegat Zarządu Głównego p. Karol Dębowski. Publiczności do 150 osób.

Oddział Modlin, zorganizował odczyty delegatów Zarządu Głównego p. mag. Krzywca i p. St. Kosko p. t. „Sprawa obrony morskiej w Polsce", oraz „Gdańsk, a Gdynia" w Nowym Dworze i Modlinie, połączone z wyświetlaniem filmów morskich. Rezultatem energicznej akcji propagandowej tego Oddziału jest stały i szybki wzrost liczebny jego członków.

Oddział Lublin, zorganizował poranek propagandowy, połączony z wyświetlaniem filmów morskich.

Oddział Puławy, odczyt o morzu polskiem wygłosił delegat Zarządu Głównego kpt. mar. Stoklasa. Publiczności do 300 osób. Niezależnie od tego odbył się w Puławach poranek morski dla młodzieży szkolnej.

Oddział Sandomierz, odczyt połączony z wyświetlaniem filmów morskich, wygłosił prof. Kamecki, p. t. „Polityka Polski na morzu".

Oddział Zamość, zorganizował cykl odczytów propagandowych dla młodzieży szkolnej.

Oddział Ostrowiec, odczyt p. t. „Gdańsk dawny, a Gdańsk dzisiejszy" wygłosił delegat Zarządu Głównego p. red. T. Ehrenberg. Publiczności do 500 osób.

Oddział Piotrków Tryb. zorganizował odczyty delegata Zarządu Głównego p. K. Dębowskiego p. t. „Gdynia port polski" w Piotrkowie i Sulejowie. Rezultatem energicznej akcji propagandowej tego Oddziału, było powstanie nowej placówki Ligi w Sulejowie.

Oddział Kalisz zorganizował wieczór propagandowy. Odczyt o polskiem morzu, wygłosił jeden z członków Ligi.

Oddziały Częstochowa i Zawiercie, odczyty o emigracji i naszej polityce kolonjalnej wygłosił delegat Zarządu Głównego kmdr. Grzegorz Piotrowski.

Na terenie Pomorza, odczyty i zebrania zorganizowały oddziały **w Wejherowie i Gdańsku,** gdzie przemawiał, gorąco witany przez licznie zebraną publiczność polską, delegat Zarządu Głównego, radca Korwin-Pawłowski i redaktor „Morza" p. Henryk Tetzlaff.

W okręgu poznańskim, w akcji dwutygodnia, wzięły udział oddziały Ligi w **Krotoszynie, Poznaniu, Bydgoszczy i Inowrocławiu,** urządzając zebrania i odczyty. Na podkreślenie zasługuje akcja oddziału inowrocławskiego, który zorganizował wielką akademję morską. W czasie akademji przemawiał delegat zarządu Głównego p. Fr. Fyp. Oddział w **Poznaniu** z okazji dwutygodnia urządza cykl publicznych wykładów z zakresu spraw morskich i emigracyjno-kolonjalnych, przyczem wykładowcami będą profesorowie Uniwersytetu.

W tym samym czasie **Okręg Zagłębia Węglowego** urządził „Tydzień Bandery", wykorzystując znakomicie dla celów propagandowych Wystawę Morską w Katowicach, na którą podążyły liczne wycieczki członków Ligi, zapoznając się praktycznie z dorobkiem polskiej pracy na morzu. Szczególnie uroczyście wypadł „Tydzień Bandery" **w Dąbrowie Górniczej,** gdzie na akademji odczyt o Gdyni wygłosił kmdr. Frankowski Szef Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej, oraz w **Sosnowcu.** W uroczystościach wzięła udział bardzo licznie młodzież szkolna, co należy powitać z prawdziwem uznaniem. Prócz tego lokalne obchody zorganizowały **Oddziały przy hucie Schellera w Chropaczowie, Chorzowie, Niemcach i t. p.**

Na terenie Mołopolski na wyróżnienie zasługuje akcja **Oddziału w Jarosławiu.** Bawili tutaj kolejno delegaci Zarządu Głównego p. dr. W. Rosiński i p. St. Knauff, wygłaszając przemówienia do zgromadzonej na rynku młodzieży szkolnej i publiczności.

Niezależnie od pochodów propagandowych urządzono w Jarosławiu w czasie dwutygodnia, dwa poranki propagandowe dla młodzieży, odczyt o polskiej polityce kolonjalnej dla starszej publiczności, oraz uroczystą akademję. Równocześnie delegaci Centrali wygłosili odczyty w Rzeszowie i Przemyślu, gdzie powstały nowe Oddziały Ligi M. i K. Również możliwie szeroko potraktowały akcję dwutygodnia Oddziału **w Łańcucie i w Nowym Sączu.** Odczyty i zebrania propagandowe odbyły się w Oddziałach **w Krakowie, Gródku Jagiellońskim, Kołomyji, Stanisławowie, Złoczowie, Mraźnicy. Oddział we Lwowie** podobnie, jak poznański, zorganizował cykl publicznych wykładów.

Bardzo uroczyście obchodził święto morza polskiego **Oddział w Łucku.** Przez miasto przeciągnęły pochody młodzieży szkolnej; złożono wieńce pod pomnikiem poległych. Odczyty dla młodzieży wygłosili pp. prof. Prystupa i prof. Sołtysik.

W Brześciu n/B., odbył się odczyt publiczny, który wygłosił, delegat Zarządu Gł. St. Knauff. Oprócz tego Poleski Okręgowy Oddział Ligi M. i K. zorganizował objazd propagandowy województwa poleskiego przez prelegentów z ramienia Zarządu Główn. Z placówek na tamtejszym terenie zorganizował odczyty dla młodzieży, oraz wycieczkę na Kanał Ogińskiego **Oddział w Telechanach.** Obchody własnemi siłami i odczyty propagandowe urządziły jeszcze Oddziały w **Białymstoku i Wilnie.**

Należy dodać, że bardzo wiele Oddziałów zmuszonych było przełożyć, z powodu trudności lokalnych organizację dwutygodnia na okres późniejszy. Wzmianki o tem zamieścimy w następnych numerach „Morza' po otrzymaniu sprawozdań. Reasumując wyniki akcji dwutygodnia, wypadnie stwierdzić, że przyniósł on bardzo pozytywne rezultaty, udowadniając wzrastające w społeczeństwie polskiem zrozumienie dla spraw morskich i emigracyjno-kolonjalnych.

Cyfrowo wyniki dwutygodnia przedstawiają się do chwili obecnej następująco:

Wzięło udział w Dwutygodniu Oddziałów Ligi M. i K.	55
Prelegenci z ramienia Zarządu Głównego wygłosili odczytów	36
Prelegenci lokalni wygłosili odczytów	34
Odczytów szkolnych wygłoszono	86
Akademij i pochodów odbyło się	14
Wycieczek	6
Cykl wykładów urządziło Oddziałów	5

K.

OKRĘG KRAKOWSKI LIGI M. i K.

W niedzielę dnia 8 listopada r. b. odbyło się w Krakowie zebranie Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz przedstawicieli samorządów i działaczów społecznych woj. krakowskiego, przybyłych specjalnie do Krakowa na zaproszenie Pana Wojewody Kwaśniewskiego, aby omówić sprawę utworzenia wojewódzkiego okręgu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na zebranie przybyli w charakterze delegatów Zarządu Głównego Ligi pp Dr. Rosiński, sekr. Zarządu Głównego kpt. Cybulski, sekretarz generalny Ligi

Zebranie zagaił wiceprezes krakowskiego Oddziału L. M. i K. p. dyrektor Seifert, udzielając głosu p. inż. K. Cybulskiemu, który wygłosił bardzo ciekawy odczyt na temat „Znaczenie morza dla Państwa".

Po odczycie p. inż. Cybulskiego do Prezydjum, na przewodniczącego p. prezes Seifert poprosił p. gen. Przeździeckiego, poczem przedstawiciel Zarządu Głównego p. Dr. Rosiński zreferował wobec zebranych cele i zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zwracając specjalną uwagę na potrzebę rozszerzenia sieci Oddziałów Ligi, oraz tem samem na mobilizację czujności społeczeństwa dla obrony stanowiska Polski nad Bałtykiem. Poza tem Dr. Rosiński zwracał uwagę zebranych na konieczność wiązania morskiej polityki Państwa z polityką zamorską, kolonjalną i kolonizacyjną, jako jedną z pierwszych rękojmi uzyskania wpływu na zmniejszenie kryzysu ekonomicznego. Stwarzając bowiem realny program kolonjalny i kolonizacyjny (handel z krajami pozaeuropejskiemi planowa kolonizacja Polaków za oceanem) automatycznie doprowadzi się do wzmożenia produkcji krajowej i zmniejszenia liczby bezrobotnych.

Z kolei sekretarz generalny Ligi p. Kpt. Cybulski omówił sprawy, związane z organizacją Okręgu i rozszerzeniem sieci Oddziałów, zwracając przedewszystkiem uwagę na potrzebę aktywnej pracy Oddziałów, na których w rzeczywistości leży ciężar akcji, związanej z mobilizacją opinji społecznej, zarówno w odniesieniu do spraw morskich, jak i zamorskich Polski.

Po rzeczowej dyskusji, w której zabierali głos zaproszeni przedstawiciele samorządów, oraz delegaci Oddziałów znani działacze społeczni — na wniosek p. inż. Migdała Zebranie postanowiło prosić Zarząd Oddziału krakowskiego o objęcie funkcji tymczasowych na prawach okręgu, z tem, aby najdalej do dnia 15 marca 1932 r. zwołany został normalny Zjazd delegatów Oddziałów L. M. i K. województwa krakowskiego celem wybrania stałego zarządu Okręgu i programu prac.

W imieniu Oddziału krakowskiego p. prezes Seifert wyraził zgodę na objęcie przez Oddział funkcji tymczasowego okręgu.

Na tem zebranie przewodniczący p. gen. Przeździecki zamknął.

Z ODDZIAŁU LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ W ZAWIERCIU.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Zawierciu zorganizowany został 26 czerwca 1928 r. przy udziale 30 członków. Od tego pierwszego zebrania, na którem przewodniczył ówczesny prezydent miasta p. Tomasz Klepa, powoływany następnie co roku na prezesa Zarządu, Oddział zawiercki rozwinął się pomimo niezbyt sprzyjających warunków i liczy obecnie w tem wybitnie fabrycznem mieście, cierpiącem wskutek ciągłego bezrobocia, przeszło 150 członków Zarząd Oddziału dzięki stałej pracy propagandowej osiągnął wielką ilość sympatyków, interesujących się sprawami Ligi. Wszystkie obchody, jak np. 10-lecie objęcia wybrzeża morskiego, corocznie „Tygodnie Bandery", zebrania i wiece w sprawie kolonij, różne imprezy — cieszyły się wielką frekwencją i uznaniem zawiercian, którzy przybywali bardzo licznie i brali w nich żywy udział. Dzięki temu Oddział, prowa-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



P. TOMASZ KLEPA,
zasłużony działacz L. M. i K. na terenie Zawiercia.

dzący bardzo oszczędnie swą gospodarkę, mógł zebrać w jednem półroczu 1930 r. 747 zł. na flotę narodową, 407 zł. na łódź podwodną „Odpowiedź Trewiranusowi", 100 zł. na schronisko w Gdyni, 100 zł. na stypendjum dla ucznia Szkoły Morskiej, pozatem zorganizować przy miejscowej bibljotece Polskiej Macierzy Szkolnej Oddział książek, traktujących o morzu i w. in.

Lwią część pracy wziął na siebie prezes Oddziału p. Tomasz Klepa. Wygłosił on między inn. kilkanaście znakomitych odczytów, które zgromadziły kilka tysięcy słuchaczy.

Ponieważ p. prezes Klepa w październiku r. b. opuścił Zawiercie, przeto zarząd Oddziału na posiedzeniu w dniu 15.X. b. r., po wysłuchaniu sprawozdania, złożył ustępującemu gorące podziękowanie i życzył dalszej owocnej pracy w nowem miejscu zamieszkania, oraz przyjął następującą uchwałę:

„Wobec ustąpienia i wyjazdu z m. Zawiercia p. Prezesa Tomasza Klepy, zebrani członkowie Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej uważają za moralny obowiązek wyrazić p. Prezesowi — wyrazy czci i hołdu za twórczą, owocną i niezmordowaną pracę, przepełnioną ideą Polski Mocarstwowej.

W osobie ustępującego p. Prezesa, Zarząd traci postać niezwykle czynną, ideową i niezastąpioną, wobec czego postanawia niniejsze motywy wnieść do protokułu zebrania".

„TYDZIEŃ BANDERY" W SOSNOWCU

W czasie od 4 do 11 października b. r., podczas „Tygodnia bandery", który poświęcono wyłącznie sprawom propagandowym idei Ligi Morskiej i Kolonjalnej, w porozumieniu z Inspektorem Szkolnym zorganizowano w 20 szkołach powszechnych zebrania rodzicielskie. Na zebraniach tych wygłoszone były odczyty na tematy morskie, oraz w niektórych szkołach urządzone zostały akademje szkolne. Ponadto w 11 szkołach średnich urządzono zbiorowe odczyty, obsłużone częściowo przez prelegentów Zarządu Oddziału. Odczyty te ilustrowane były przezroczami w miarę nadesłanych zapotrzebowań. Niezależnie od tego odbyło się 11 odczytów w różnych organizacjach społecznych i zawodowych, ponadto urządzono 2 akademje morskie: jedną z nich zorganizowało Koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Milowicach, dając bezpłatne wejście dla wszystkich uczestników. Drugą taką akademję zorganizowano na terenie Sosnowca w sali Domu Katolickiego za minimalną opłatą wstępu, dając program urozmaicony atrakcjami morskiemi, a poprzedzony odczytem z przezroczami, który wygłosił p. red. Arnold na temat: „Morze w dziejach Polski dawniej, a dzisiaj". Obie akademje wypełnione były licznie (w przybliżeniu około 700 osób). Zorganizowano również w tut. Cukierni Warszawskiej i Restauracji „Locarno" „Czarną kawę" z dancingiem i popisami artystów oraz poranek dla młodzieży szkolnej w Kino „Zagłębie", z którego dochód przeznaczono dla bezroboczych.

Nadesłany przez Zarząd Główny film morski wyświetlano w miejscowym kinie w czasie poranku, a później odesłano go do Grodźca, gdzie został wyświetlony w kinie Macierzy Szkolnej. W czasie całego „Tygodnia" we wszystkich kino-teatrach, podczas seansów wyświetlano klisze z odpowiedniemi hasłami, nawołującemi społeczeństwo do zapisywania się w szeregi Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Odpowiednie hasła morskie ukazywały się również na łamach prasy miejscowej. Przy stolikach, ustawionych w kinach rozdano moc materjału propagandowego, jak: zapasowe egzemplarze „Morza", broszur, znaczków, deklaracyj i t. p.

Celem utrwalenia akcji propagandowej, Zarząd Oddziału w Sosnowcu rozesłał wszystkim członkom Ligi odpowiednie odezwy, w których rozpisano konkurs, wyznaczając za każdych wprowadzonych 25 nowych członków nagrodę w postaci bezpłatnego miejsca w wycieczce do Gdyni. Jednocześnie nałożono obowiązek na każdego członka Ligi Morskiej i Kolonjalnej wprowadzenia poza konkursem przynajmniej 2 nowych członków.

ZMIANY ZARZĄDÓW W ODDZIAŁACH.

Oddział w Częstochowie. Na Walnem Zebraniu członków Oddziału w Częstochowie w dniu 11 października 1931 r. wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: Inż. Jan Bartoszewski, Wacław Dmochowski, Zdzisław Kachelski, Dr. Władysław Kahl, Inż. Edward Kopf, Włodzimierz Kurkowski, Płk. Wilhelm Mikulski, Prof. Ludwik Nowicki, Ignacy Popczyk, Eugenjusz Rewinowicz, Prof. Ildefons Sikorski, Inż. Ludwik Trochomowski, Inż Witold Wasilewski, Kazimierz Wolański, Prof. Sylwester Rochowiak.

Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Roman Labocha, Telesfor Borucki, Piotr Kozerski, Antoni Morawski i Bolesław Moszyński.

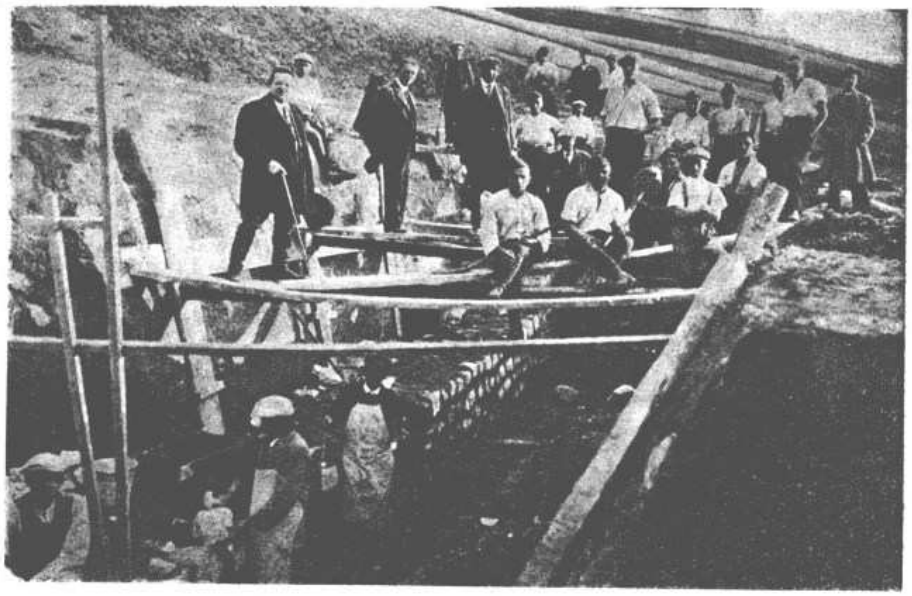
Oddział przy Konfederacji Samopomocy Robotniczej i Zawodowej w Katowicach. Na posiedzeniu Zarządu Oddziału w dn. 31 października r. b. przyjęto dymisję dotychczasowego Sekretarza Oddziału p. Karola Jasiczka i na jego miejsce dokooptowano na stanowisko Sekretarza p. Władysława Goździaka.

Likwidacja Oddziału. Zlikwidowany został Oddział Ligi M. i K. we Włochach.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

Oddział w Kłodawie. W dniu 20 września r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Kłodawie, w skład Zarządu którego weszli pp.: Burmistrz Władysław Zalewski — prezes, Konstanty Rozdębski — wiceprezes, Józef Grzymski — sekretarz, Józef Klimek — kasjer, Józef Rogowski — członek Zarządu. Zastępcy pp.: Czesław Kacperski, Adam Zych, Józef Barański.

Oddział w Grzegorzewie. W dniu 19 września r. b. powstał Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Grzegorzewie, w skład Zarządu którego weszli pp.: Dr. Kazimierz Trybuchowski — prezes, Pelagja Ambrazjakówna — wice-prezes, Mieczysław Ciakało — skarbnik, Karol Synowiec — sekretarz. Zastępcy pp.: ks. prob. Szczęsny Starkiewicz, Walentyna Fidorówna, Feliks Ziółkowski. Do Komisji Rewizyjnej weszli pp.: Natalja Goszczkówna, Wacław Wesołowski i Franciszek Kuczkowski.



Oddział L. M. i K. w Złoczowie postanowił wybudować wzorowe kąpielisko i basen pływacki. Budowa fundamentów kąpieliska na własnym terenie, zakupionym przez Oddział L. M. i K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

SŁOWNIK MORSKI POLSKO-ANGIELSKO - FRANCUSKO - NIEMIECKO - ROSYJSKI. Zeszyt trzeci. Statki żaglowe. Maszty, liny i żagle. — Redagował inż. A. GARNUSZEWSKI. — Str.92. Warszawa. 1931.

Wślad za poprzedniemi dwoma zeszytami, poświęconemi terminologji z zakresu typów statków, hydromechaniki stosowanej (teorji statku) i budownictwa kadłuba, wyszedł w nakładzie Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego trzeci zkolei zeszyt Słownika Morskiego. Obejmuje on dziedzinę omasztowania, olinowania i ożaglowania statków żaglowych, t. j. dziedzinę może najtrudniejszą, bo dosłownie zachwaszczoną w naszej tak szybko rozwijającej się literaturze morskiej zarówno beletrystycznej, jak technicznej. Komisja Terminologiczna przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej opracowywała ten zeszyt bardzo długo i włożyła weń dużo starań i wysiłków, aby istniejące luki w naszym języku wypełnić. Układ został zachowany jak w poprzednich zeszytach, rzeczowy. Przedewszystkiem podano terminologję współczesnych żaglowców, opierając się na trzech zasadniczych typach tego rodzaju statków, t. j. statku o ożaglowaniu rejowem, statku o ożaglowaniu mieszanem i statku o ożaglowaniu skośnem. Następnie została umieszczona terminologja wszelkich przedmiotów z dziedziny omasztowania, olinowania i ożaglowania na każdym z przytoczonych powyżej trzech typów zasadniczych, t. j. „pełnorojowca", „rejowca" i „skośnożaglowca". Wreszcie następuje opis terminologiczny masztu i jego części oraz żagla. Całość uzupełniają pięć skorowidzów alfabetycznych i 14 arkuszy rysunków.

Komisja Terminologiczna zastosowała w tym zeszycie potrójne nazwy polskie. Pierwsze, rdzennie polskie, których autorem jest znany zaszczytnie na polu filologji morskiej prof. Adam Kleczkowski. Drugie, oparte na przesłankach geometryczno-liczbowych, podanych przez inż. mor. Antoniego Garnuszewskiego, b. dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej. Trzecie, stanowiące właściwie transkrypcję nazw holenderskich, przyjętych u żeglarzy angielskich, niemieckich, rosyjskich i skandynawskich. Promotorem terminologji holenderskiej jest gen. Marjusz Zaruski. Ogółem jest podanych 853 terminy.

Prof. Kleczkowski, wprowadzając nazwy rdzennie polskie, charakteryzuje maszty przyrostkiem „ak" (dziobak, przedniak, wtórniak, tylniak), w olinowaniu stałem używa terminu „więź", a w ruchomem stosuje przyrostek „ica" (ważnica, podnośnica, ściągnica), a, przechodząc do żagli, podkreśla je przyrostkiem „ik" (przednik, wtórnik, chmurnik, tylnik, dziobnik, więźnik, skośnik). Inż. Garnuszewski, nazywając żagle stosownie do ich kształtu, „trapezami", „trójkątami" i „skośnikami" i pozostawiając bez zmian terminy prof. Kleczkowskiego w olinowaniu stałem i ruchomem, określa porządek masztów w sposób alfabetyczny (maszt A, maszt B itd.) i wyznacza miejsce na danym maszcie w sposób liczbowy, rachując od pokładu do góry i stawiając kolejne cyfry przy pniu masztu i jego masztakach (trapez B 1, więź przednia A 4, ważnica C 3). Gen. Zaruski spalszcza terminy holenderskie w brzmieniu rosyjskiem, t. j. w brzmieniu najbardziej zbliżonem do języka polskiego (fokmaszt, wanta, bras, marsel, sztaksel).

Z pośród przytoczonych powyżej trzech zasad metoda prof. Kleczkowskiego wydaje się najtrafniejszą. Nawiązując do chlubnej tradycji w naukach matematycznych, fizyce i chemji, wprowadza ona rdzennie polskie nazwy w naszej terminologji morskiej. Nazwy te są naogół krótkie i doskonale malują dany przedmiot. Pewne zastrzeżenia nasuwają tylko niektóre zbyt długie określenia, złożone np. z czterech wyrazów (wież tylna przedniaka najwyższego, chwyt więźnika wtórnego średniego i t. p), które spotykają się szczególniej w olinowaniu. Określeń takich jest 118. Praktyka na okrętach i statkach szkolnych prawdopodobnie skróci te określenia, tak bardzo utrudniające szybką i wyraźną komendę. Poza ten autor, starając się tak pieczołowicie o wprowadzenie czystej polszczyzny, przeoczył prawdopodobnie parę barbaryzmów, w rodzaju „prowizoryczny", „armować", „armatura", boć mamy „tymczasowy", „zaopatrzyć" lub „wyposażyć", „zaopatrzenie" lub „wyposażenie". Są to jednak tylko drobne usterki, które bardzo mało wpływają na świetny i wyrazisty obraz słownictwa, przedstawiony przez autora.

Zasada, której rzecznikiem jest inż. Garnuszewski, uderza swą logicznością i łatwością w orjentowaniu się, ma natomiast wielką przeszkodę praktyczną. Jest nią zlewanie się dźwięków alfabetycznych podczas wiatru. Wydając komendy na pełnem morzu, nigdy nie będzie się pewnym, czy mowa o maszcie B, czy o maszcie C, albowiem i w jednym i w drugim wypadku będzie się słyszało tylko przeciągły dźwięk eee, zamiast wyraźnego be lub ce. Doświadczenie marynarki żaglowej całego świata wskazuje, że metoda powyższa, choć tak prosta i jasna na oko, nigdzie nie ma zastosowania. Nawet próby, robione na pięcio- i siedmiomasztowcach amerykańskich, zawiodły pod tym względem w zupełności.

Zasada, na której opiera się gen. **Zaruski**, daje gotowy prawie materjał terminologiczny, przyjęty w dodatku przez naszych najbliższych sąsiadów, jakimi są Niemcy, Rosjanie i Skandynawowie, a z którymi będą nas zawsze łączyły najbliższe stosunki morskie. Ma ona natomiast olbrzymią i, wolno przypuszczać, nieprzezwyciężoną wadę, którą jest najzupełniejsza obcość tej terminologji duchowi języka polskiego. Nazwy „bark", „fokbramstenga", „krzyżbombramreja", „bezangafelbaksztag" były, są i zostaną nam obce i, jeżeli kaleczą słuch i mowę dzisiejszego marynarza - Polaka, który przeważnie odebrał swe wykształcenie morskie w Austrji, Niemczech i Rosji, to tembardziej będą one raziły te młode pokolenia, które się kształcą w ojczystych szkołach. Tego rodzaju dziwolągi językowe wprowadził coprawda w Rosji Piotr Wielki, lecz działo się to przed 200 laty i do naszych czasów rosyjska terminologja żeglarska została obcą dla samych Rosjan. Natomiast w tym samym mniejwięcej czasie we Francji, tak bliskiej nam kulturalnie, cywilizacyjnie i politycznie, Ludwik XIV, tworząc przy pomocy Colbert'a marynarkę francuską, polecił w niej zaprowadzić rdzennie francuskie nazwy.

Po tej krótkiej charakterystyce trzech rodzajów terminologji z zakresu omasztowania, olinowania i ożaglowania, jakie podaje trzeci zeszyt Słownika Morskiego, można przejść do krytyki samego zeszytu. Co się tyczy treści została ona opracowana równie starannie, jak w dwóch zeszytach poprzednich. Są drobne braki, np. niema ogólnego określenia wyższych składowych części masztu, które Niemcy nazywają ogólnie „Stange", a Rosjanie „stienga". Prof. Kleczkowski wspomina w swej przedmowie o trafnym wyrazie „masztak", wprowadzonym swego czasu przez pierwszego twórcę teoretycznego podówczas słownictwa żeglarskiego u nas, ś. p. inż. Obrębowicza lecz wyraz ten nie jest dalej umieszczony ani w słowniku, ani w skorowidzach. Następnie „żóraw przymasztowy" niezawsze jest przymocowany do masztu, a często przytwierdza się do innych mocnych przedmiotów, sterczących nad pokładem, np. do wentylatorów i t. d., możnaby zatem dać inny, ogólniejszy przymiotnik określający, np. „pokładowy", lub wprost nazwać go „żórawicą". Jedyny natomiast poważny zarzut da się postawić Komisji Terminologicznej za umieszczenie aż trzech rodzajów nazw. Synonim jest zawsze szkodliwy, a cóż dopiero mówić o potrójnej nazwie. Zespół Komisji, w której zasiadają tak wybitni znawcy filologji, żeglarstwa i techniki morskiej, daje zupełną rękojmię, że podane przez nią nazwy powinny być bezapelacyjnie przyjęte przez naszych marynarzy. Wszak ci sami marynarze, nie mogąc się zgodzić na ujednostajnienie i utworzenie polskich terminów, spowodowali utworzenie wspomnianej komisji. Dotychczasowy przebieg prac komisyjnych, przedstawiony w postaci dwóch poprzednich zeszytów, wskazywał, że Komisja daje tylko jedno określenia, trafne, krótkie i chętnie przyjmowane. Tymczasem zeszyt trzeci całą sprawę wypacza, ponieważ daje wolną rękę w wyborze poszczególnych terminów. Tembardziej można wyrazić w danym wypadku ubolewanie, że Komisja miała tak wzorowo opracowany materjał prof. Kleczkowskiego, a co się tyczy sumiennie i starannie przepracowanych materjałów inż. Garnuszewskiego i gen. Zaruskiego, to fachowcy marynarze w Komisji mogli stwierdzić niepraktyczność jednych, a filolodzy w tej samej Komisji — barbaryzm drugich.

Strona zewnętrzna, druk, rysunki, jak zawsze bez zarzutu.

INŻ. W. HUBERT.

„Przegląd Morski", miesięcznik marynarki wojennej, wydawany przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, w ostatnim swym Nr. 31—32 przynosi szereg nadzwyczaj ciekawych artykułów, dotyczących zagadnień morskich.

Na treść tego numeru składają się: K. M. — Wizyta włoskich okrętów szkolnych w Gdyni, Kpt. mar. Ciszewski L. — Operacje floty rosyjskiej na Morzu Czarnem podczas ubiegłej wojny światowej, Inż. S. K. Kochanowski — Zagadnienie krążowników, Kpt. mar. w st. sp. inż. W. Hubert — Nelson pod Abukirem i Trafalgarem, Inż. A. Potyrała — Sprawa budowy okrętów wojennych w Polsce, Ppor. mar. Staniul Z. — Rozwój taktyki torpedowców w świetle retrospektywy historycznej, Kdr. ppor. dypl. J. Kłossowski — Strategja morska według dzieła admirała Castex'a „Théories strategiques", Kdr. ppor. W. Kosianowski — Sprawy gdańskie, Kpt. mar. dypl. R. Stankiewicz — Kronika zagraniczna, Kronika bibljograficzna.

Nr. 31—32 „Przeglądu Morskiego" liczy stron 176 i zawiera 5 fotografij i szereg tablic.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

GENEZA I PRZYCZYNY POLITYKI KOLONJALNEJ

Powstanie polityki kolonjalnej nie zawdzięczamy bynajmniej planowym i z góry obmyślanym zamierzeniom. Właściwy, acz nieświadomy początek dali tej polityce przedstawiciele świata naukowego, których pragnieniem było wzbogacenie wiedzy geograficznej, W ślad za nimi spieszą awanturnicy, żądni przygód, sławy, władzy i majątku niezależnie od tego, czy to zawodowi odkrywcy, jak Jan z Kolna, Krzysztof Kolumb, Vasco da Gama, James Cook, czy zdobywcy, jak Krzysztof z Arciszewa Arciszewski, Ferdynand Cortez, Pizarro, Lord Clive i Kitchener, lub wielcy przedsiębiorcy, jak król Leopold belgijski, Karol Peters lub Cecil Rhodes.

W starożytności, gdy Morze Śródziemne odgrywało rolę morza światowego, prowadziła tylko Grecja politykę kolonjalną. Z początkiem ery nowożytnej, kiedy człowiek odważył się wreszcie opuścić brzegi morza Śródziemnego i wypłynąć na nieznane wody Oceanu, złożyło się w zupełnej zgodności z naturalnym stanem rzeczy, że hegemonja w dziedzinie polityki kolonjalnej przypadła Hiszpanji i Portugalji, państwom, położonym na najbardziej na zachód wysuniętym półwyspie Pirenejskim. Wprawdzie położenie geograficzno-gospodarcze wysp Brytyjskich jest znacznie korzystniejsze, lecz Anglicy wykorzystali dopiero po załamaniu się politycznej władzy papieży i wspieranych przez nich państw pirenejskich, swoje zdolności kolonizacyjne i żeglarskie, zdobywając zdecydowany wpływ na kształtowanie się nowoczesnej polityki kolonjalnej.

Przedsięwzięcia naukowców, odkrywców, zdobywców, czy przedsiębiorców, nie mogły jednak stać się podstawą do uzyskania trwałych posiadłości kolonjalnych. Czynnikiem, w którego mocy leżało utrwalenie tych zdobyczy było z jednej strony Państwo, z drugiej zaś cały szereg *potrzeb społecznych*. Państwo zainteresowane ze względów polityczno-społecznych w posiadaniu danego obszaru, mogło znaleźć środki i sposoby, aby obszarem tym zawładnąć.

Jakie potrzeby społeczne skłaniają Państwo do zainicjowania polityki kolonjalnej? Kwestją, wysuwającą się niewątpliwie na plan pierwszy, była i jest w dalszym ciągu sprawa *przeludnienia* Metropolji i połączona z nią potrzeba uzyskania odpowiednich obszarów osiedleńczych. Należy zwrócić uwagę na to, że rządy kierowały rzesze wychodźców na takie tereny, które nie pozostawały pod zwierzchnictwem innego Państwa, aby praca pioniersko-kolonizacyjna nie przypadła w udziale innemu państwu. Drugim czynnikiem odgrywającym wielką rolę w omawianej dziedzinie, jest *ekspansywność i żądza czynu* danego narodu. Tylko taki naród, który posiada jednostki przedsiębiorcze, ambitne i narodowo uświadomione, może wejść na drogi polityki kolonialnej. Wyniki pracy kolonjalnej zależą bowiem w większej mierze od praktycznych poczynań kolonisty, niż od działalności rządów. *Niezadowolenie części społeczeństwa z istniejących stosunków politycznych i gospodarczych*, prowadziło również do założenia kolonij. Typowym przykładem są Kwakierzy i Mormoni, którzy odłączyli się od Ojczyzny, aby później pod wpływem zmiany warunków, oddać się pod opiekę kraju.

Dominującą rolę w zakresie tej polityki odegrały oczywiście *czynniki gospodarcze*. W zaraniu pracy kolonizacyjnej, dążono do zdobycia największych ilości złota, tanich surowców, korzeni i barwników. Politykę kolonjalną prowadzą w tym okresie wielkie kompanje handlowe, wyposażone przez swe rządy w szeroki zakres władzy. Mogły one zdobywać obszary i anektować je na rzecz Metropolji, budować fortyfikacje i umieszczać w nich załogi wojskowe. Dzięki pracy kolonizacyjnej kompanij handlowych, założono takie kolonje, jak Indje holenderskie, Afrykę wschodnią, Kongo belgijskie, Rodezję i in.

W nowszych czasach ujawniła się jeszcze dalsza przyczyna, prowadzącą do uprawiania polityki kolonjalnej, mianowicie *kompleks konieczności, wynikający z gospodarstwa i polityki światowej*. Olbrzymie zróżniczkowanie nowoczesnego życia gospodarczego, doprowadziło w konsekwencji do potrzeby uniezależnienia się w pewnych wypadkach od obcych rynków przy nabywaniu surowców. Państwa były w tem zainteresowane, aby posiadać obszary, obfitujące w bawełnę, miedź, żelazo, ropę lub inny surowiec, będący podstawą nowoczesnego przemysłu.

Państwa, posiadające *nadmiar kapitałów, szukały również terenów inwestycyjnych*. Kapitał, ulokowany w kolonji, nie wymykał się z pod zarządu inwestującego kapitalisty, a przynosząc prawie że z reguły wysokie zyski, chętnie wchodził do gospodarstwa kolonjalnego. Obecnie spotykamy się z takim faktem, że spójnią pomiędzy Metropolją a kolonją jest

często kapitał, a nie układ polityczny.

Zainicjowanie polityki kolonjalnej zawdzięczamy również częściowo *dążności do rozszerzenia religji chrześcijańskiej i zdobyczy kulturalnych i cywilizacyjnych.* Ostatni motyw podawali z szczególnem upodobaniem Niemcy, jak gdyby w zamiarze ukrycia swych istotnych pobudek, t. j. tendencyj imperjalistycznych. Tendencje o charakterze imperjalistycznym bowiem, odegrały niewątpliwie dużą rolę w ich polityce kolonjalnej.

Wiemy, że wszelka polityka kolonjalna kryje w sobie tendencje monopolistyczne, szczególnie gdy chodzi o kolonjalną politykę handlową. To też, reasumując przyczyny polityki kolonjalnej, możemy to uczynić zdaniem Bryan Edwards'a, że: „The leading principle of kolonisation in all the maritime states of Europe was commercial monopoly".*)

ODON ŚWITALSKI.

*) History of the West Indies: Przewodnią zasadą polityki kolonjalnej wszystkich państw europejskich, był monopol handlowy.

JAN HR. POTOCKI
1761 — 1815

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

„Ludzie namiętnie do nauk przywiązani, podobni są do Geometry Syrakuzańskiego, którego żołnierz Metella mógł zabić, ale nie zdołał oderwać od myślenia".

Zdanie to, znajdujące się na jednej z kart dziennika Potockiego, — charakteryzuje z jednej strony dostatecznie jego samego, jako myśliciela, z drugiej — ówczesne stanowisko i otoczenie, które wobec wartościowych i owocnych „rozmyślań" swego rodaka, pozostało obojętne, wskutek czego nieprzeciętne zasługi Potockiego **nie zostały wyzyskane społecznie** —, co należy akcentować już w pierwszych słowach, przypominania czyichkolwiek zasług.

Dlatego to o licznych i dalekich podróżach i wyprawach naukowych Jana hr. Potockiego — polskiemu ogółowi wiadomo dziś bardzo mało. Jeszcze mniej wie on o wynikach tych ekspedycyj i znaczeniu dla współczesnego autorowi stanu nauki w Polsce, — przedewszystkiem dlatego, że wymieniony autor wyniki swych rozległych i gruntownych badań — archeologicznych, etnograficznych i historycznych ogłosił w bardzo małej ilości egzemplarzy (najwyżej 100 egz. jednego dzieła) i w języku francuskim. Dzieła J. hr. Potockiego są więc i pozostaną przedmiotem badań specjalistów — a tylko część dorobku, należąca do dziedziny literatury pięknej — przyswojona może kiedyś ojczystemu językowi, pośrednio zwróci, być może, powszechną uwagę i na wielkie dzieło zasłużonego dziejopisa i literata.

Koleje życia Potockiego i jego zasługi naukowe — wymagające wyczerpującej biografji — w streszczeniu przedstawiają się następująco:

Jan hr. Potocki, — syn Józefa, krajczego koronnego i starosty leżajskiego — i Teresy z Ossolińskich — urodził się w Złotym Potoku dn. 8 marca 1761 r.

Dzieciństwo jego przypada więc na ostatnie lata panowania w Polsce Augusta III i początek panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego. W bardzo młodym wieku „z powodu okoliczności krajowych" Jan z bratem Seweryn em zostali wysłani na naukę do Genewy i Lozanny. Tutaj Jan ze szczególnem zamiłowaniem studjował dzieje i języki starożytne, z nowożytnych specjalnie upodobawszy sobie francuski, — w którym, jak wyżej wspomniałem — wszystkie swoje dzieła naukowe i literackie napisał.

Już w r. 1778, korzystając z nadarzającej się okazji, bierze udział w wojnie o sukcesję tronu bawarskiego, walcząc, jako podporucznik jazdy w wojsku austrjackiem.

Po zawarciu pokoju — zwolniwszy się na pewien czas z wojska — rozpoczyna cykl swoich podróży. W okresie 1778-9 zwiedza Włochy, Sycylję i Maltę, gdzie został Kawalerem Maltańskim, poczem udaje się do Tunisu. W r. 1783 — zwolniwszy się zupełnie z wojska — żeni się z Julją ks. Lubomirską — a w następnym roku odbywa podróż na Wschód.

Etapy tej podróży: Mirgorod (na Ukrainie) 11.IV Kerson (Chersoń), 19.IV „wyjazd na morze" i tego samego dnia o g. 6 wiecz. „wejście do Limanu", 22.IV — Oczaków, 9.V — na m. Czarnem, 10.V Carogród (Konstantynopol). Resztę maja i czerwiec Potocki spędza w tem mieście, a lipiec poświęca wycieczkom, opływając podczas nich — archipelag; w tym czasie zapada na febrę. Pomimo choroby nie przerywa podróży: udaje się do Aleksandrji, następnie Nilem do Kairu. W swojej korespondencji Potocki ubolewa, że ze względu na stan zdrowia nie mógł wejść na szczyt najwyższej piramidy.

W pierwszych dniach października jest znów w Aleksandrji, a w połowie listopada pisze: „już jesteśmy przed Wenecją".

Listy z tej podróży, zebrane w tomie „Podróż do Turcji i Egiptu", przeplatane powieściami wschodniemi — odtwarzającemi życie krajowców — świadczą, że psychika autora tych listów żywo reagowała na przejawy życia wschodu, i że wrażenia odniesione pod działaniem swoistego czaru egzotyki — Potocki potrafił przetransponować na język, wzbogacając ówczesną literaturę tego działu o niejedną piękną kartę.

Zimę Potocki spędza w Paryżu i Holandji, poczem wraca do kraju, gdzie zostaje obrany posłem i bierze udział w obradach Sejmu Czteroletniego; jest również jednym z sędziów Ponińskiego.

W r. 1788 Warszawa przeżywa nielada sensację. Mianowicie mieszkańcy jej oglądają pierwszy lot balonem, w którym, z głośnym wówczas „lotnikiem" Blanchardem wzniósł się i Potocki.

„Lot" ten — z ogrodu pałacu marszałka nadwornego Mniszcha na Wolę — byłby skończył się tragicznie, zarówno dla „nadpowietrznych żeglarzy" jak i dla „kuli aerostatecznej" — gdyby nie zimna krew Potockiego, który, zamierzającego „ratować" się „ucieczką" lokaja swego „Turczyna" — zmusił do racjonalniejszego sposobu ratowania; ku upamiętnieniu tego lotu król polecił wybić medal z popiersiem Blancharda i z napisem: „Impavidus sortem, non timet Jeaviam".

W ciągu następnego (1789) roku ukazało się 4-tomowe dzieło Potockiego, oparte na podstawie jego badań dziejów słowiańskich: „Uwagi nad historją powszechną i badania o Sarmacji — z załączonem do tekstu 3-ma mapami.

Na tem miejscu, ze względu na sprawy, którym specjalnie „Morze" jest poświęcone, należy zaznaczyć że w ks. III cytowanego dzieła, autor szczegółowo omawia dzieje Pomorza, przytaczając dane, tyczące się apostolstwa biskupów Bernharda i S. Ottona, — i załączając mapę Pomorza.

Dzieło składa się z 5 ksiąg: ks. I zawiera wstęp, wykład znaczenia wyrazu synchronizm, opis opracowanych przez Potockiego 37 tablic synchronistycznych, albo, jak je autor nazywa, cyklograficznych; „widok" na historję świata obejmującą okres: 20 wiek przed Nar. Chr — koniec 16 w. naszej ery, cel i metody badań historycznych. Ks. II: rozpoczyna opis „najścia Węgrów czyli Magyarów na Sarmację". Dalej następują: historja Pieczyngów, z uwzględnieniem dziejów ruskich, oraz objaśnienia dotyczące mapy, przedstawiającej kraje zajęte przez Pieczyngów w 900 r. przed Chr.

Ks. III, Rozbiór krytyczny tekstów P. Orozjusza, Helmolda, Andrzeja Łamberskiego i inn. Ks. IV stanowi rozbiór kroniki Nestora; dzieje pokoleń słowiańskich, Rusi południowej i północnej, t. j. Krywiczan i Nowogrodzian.

Po ukończeniu tego źródłowego dzieła, po 3-letnim pobycie w Warszawie, Potocki wyjechał do Paryża, a w r. 1791 do Hiszpanji i Maroka.

Wrażenia z tej podróży ułożyły się na tom: „Voyage dans l'Empire de Maroc" fait en l'année 1791 suivi du vovage de Hafer, recit oriental"*). W tym samym roku wyszły jego „afforyzmy" (o wolności) W r. 1792, brał udział w „potrzebie", odbywając kampanję tego roku, jako „ochotnik przy brygadzie kawalerji narodowej", pod dowództwem swego brata Seweryna.

Zmiany polityczne oraz zgon żony „niewoliły" go jednak — jak powiada M. Baliński — na którym głównie się w tym szkicu opieram — do wyjazdu zagranicę — i na długo.. Tym razem dłużej zatrzymał się w Niemczech, gdzie prowadził dalszy ciąg swoich badań nad początkami słowian, śledząc „pilnie starożytności słowiańskie, pomiędzy Wendami, którzy będąc gałęzią Słowian, dotąd w krajach tych zamieszkują". Rezultatem tych dociekań jest dziennik podróży, wydany p. t.: „Podróż do niektórych okolic Niższej Saxonji, dla wyszukania starożytności Słowiańskich i Wendów — Hamburg, 1795 — oraz „Ułamki historyczne i Jeograficzne o Scytyi, Sarmacyi iSłowianach, żebrane i objaśnione przez J. hr. P."

Pierwsze dzieło traktuje o wierze Słowian, — dziedzina mało znana

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

współczesnym autorowi uczonym europejskim. W I cz. cytowanego dzieła Potocki komentuje ważniejsze ustępy kroniki Dytmara (Thietmara) Merseburskiego, kronikarza niemieckiego, którego „Chronicon" uważany jest jako cenne źródło do pierwotnych dziejów Polski. Opisuje tu również Potocki swoją podróż przez: 1. Strelitz które było siedliskiem Słowian-Redawów tak jak Meklemburg - Schwerin — Obotrytów, — 2. przez Prilwitz w którem to miejscu znajdowało się przed wiekami, główne słowiańskie miasto Rhetra z głośną naówczas świątynią bożka Redegasta, — 3. przez Neumburg, Rostock, Wismar, Raceburg, dawną stolicę Połabów, Hamburg, niegdyś siedzibę słowian — Lindów, wreszcie przez 4. Luchan, w którego okolicach jeszcze w w. XVIII mieli się znajdować potomkowie Wendów. Wszędzie tam niestrudzony nasz podróżnik i uczony śledził i doszukiwał się szczątków dawnego języka i zwyczajów słowiańskich; odszukiwał miejsca dawnych cmentarzysk, zwiedzał zbiory starożytności, które potem w źródłowem oświetleniu szczegółowo opisał. Pierwszą część wymienionego wyżej dzieła, kończy krótkim słownikiem porównawczym wyrazów słowiańskich tj. mowy dawnych Wendów, jakże podobnej do naszej: srebry — srebro, szkoda — szkoda, stroch — strach, mam — mam, pias — pies i t. d. II część dzieła obejmuje komentarz do tekstu kroniki słowiańskiej „Cronicon Slavorum" Helmolda (doprowadzonej do r. 1171). Temu to kronikarzowi zawdzięcza nauka skąpe, ale jedyne podówczas wiadomości o Słowianach Meklemburskich. Helmold umieścił w swojem dziele szereg rysunków, przedstawiających zbiór starożytności słowiańskich odkryty w czasie 1687 — 97 w Prilwitz (patrz wyżej). Otóż Potocki dołączył do tych rysunków swoje objaśnienia, wyniki własnych badań.

Ponadto znajdujemy w pracy Potockiego wyjaśnienia napisów runicznych, zachowanych jeszcze na owych przedmiotach, mianowicie nast: grupa bożków (tych najwięcej) Radegasta Zernebug (czarny bóg) Bel boga (białego boga), komplet czar, medaljonów, bransolet, nożów i blach różnego kształtu. Przedmioty wykonane są z bronzu, ołowiu, miedzi, a tylko niektóre z droższych kruszców — i mała ilość z kamienia. Przyznawszy temu zbiorowi autentyczność, Potocki stwierdza, że obrządki religijne u tych Słowian trwały jeszcze przez długi czas i nawet wtedy, kiedy wokół nich rozprzestrzeniało się i zapanowało chrześcijaństwo.

Tytuł drugiego cytowanego wyżej dzieła Potockiego — również z zakresu badań starożytności słowiańskich brzmi: „Ułamki historyczne i Jeograficzne o Scytyi, Sarmacyi i Słowianach, zebrane i objaśnione przez J. hr. P.". Dzieło zawiera ogólne uwagi nad Finnami i Gotami oraz wyjątki z dzieł mało znanych historyków.

W r. następnym (1796) Potocki wydał pracę, na której treść złożyły się nowoodnalezione wiadomości starożytnych o brzegach m. Czarnego: „Mémoires sur un nouveau Périple du Pont Euxin, et sur la plus ancienne histoire des peuples du Taurus, du Caucase et du la Scythie"*). Dzieło wydane w bardzo małej ilości egz. — natychmiast zostało rozkupione (na za egz. płacono 155 fr.). Autor polski, mając pod ręką mapy z lat 1318 — 1380, 1497, opracował półn.-wsch. brzeg m. Czarnego od Dniestru do Trebizondy, po uprzedniem ustawieniu najnowszych map z danemi wziętemi od starożytnych.



Typowy krajobraz z Parany. Pinjory na tle wieczornego nieba.

W rozdz. I — od ujścia Dniestru do Perekopu, czyli międzymorze Taurydzkie — co jest ciekawe dla nas — ponieważ część opisywanego terenu należała do dawnej Ukrainy — Autor wymienia również położenia dawnych miast między Dniestrem a Dnieprem, liczne nazwy tych rzek starożytnych, np. rz. Końskie Wody — to według Herodota: Pantykapea.

Rozdział II zawiera opis brzegów morza Azowskiego, III — brzegów Taurykii, IV — pobrzeża Zichii, t. j. Czerkassy i tu mamy ciekawą uwagę Potockiego o kozakach. Już w XI w. Rosjanie znali kozaków czerkieskich pod nazwą Kassagi, a cesarz Konstanty Porfirogeneta rozróżniał Zichję od Kasakhi, nazywając pierwszą Sapaxis (od wyrazu Ziche — pył, kurzawa w jęz czerk. sapa). Stąd Czerkiesi podzielni byli na 2 gałęzie: Zirków i Kassogów, podbitych przez Mścisława, syna Włodzimierza i utworzyli naród Kozaków — Słowian.

W rozdz. nast. (VI) Potocki ściśle oznacza brzegi Awogazji (Abchazji), w VII — brzegi Mingrelji, dawnej Kolchidy, w VIII — wybrzeża, zamieszkałe przez Larrów, których Potocki uważa za gałęź Lydów wspomnianych przez Herodota. A ponieważ Etruskowie stanowili szczep Lydów w Italji, dokąd przybyli z Azji Mniejszej, więc wnosi autor — w przyszłości nauka będzie mogła odtworzyć sobie język Etrusków, tembardziej, że Lazzowie (Lydowie) całkowicie zachowali swój język.

W czterech ostatnich rozdziałach znajdujemy: krótkie objaśnienia podań Herodota, Strabona — geogr. gr. ok. 63 r. przed Nar. Chr., — Plinjusza o narodach, które kiedyś opuściły Kaukaz, Suanach, Iberach, Scytach i Cymmrach — i o mogiłach królów scytyjskich, znajdujących się wg. Herodota „ o 40 dni drogi wyżej ujścia Dniestru".

Od r. 1797 Potocki — skierował swoje kroki na wschód, wabiony przez Kaukaz, tę kolebkę ludów, rozmieszczonych po całej Europie. Nowa podróż 1797—8, jak każda z dotychczasowych, przyniosła duże korzyści dla nauki.

Etapy tej podróży Moskwa — Sarepta (gub. Saratowska) , Wołgą do Astrachania — Kałmucki Bazar (na pr. brz. Wołgi), — Mozdok — Gieogiewsk (dokąd udał się Potocki z Mozdoku przez Ekaterinograd): następnie objazd przestrzeni między rzekami Podkumą, źródłami Kumy i Terekiem, w celu zobaczenia zwalisk Madrów, pochodzących ze schyłku XIV w., po upadku panowania Toktamysza, albo z czasu wyprawy na Azow, w r 1395. (wg. Klaprotha). Potocki w osobistem zetknięciu z Ułusami Nogajskimi, poznał ich koczowniczy tryb życia — poczem wrócił do Gieorgiewska; stąmtąd wyruszył do Ekaterynodaru i zwiedził kraje Nadkubańskie, siedziby kozaków, zwanych Niekrasowcami nad Labą (przy ujściu Kubanu), kraj kozaków Czarnomorskich (zaporoskich) oraz brzegi mórz: Azowskiego i Czarnego: „Ze Strabonem w ręku szukał Potocki na wyspie Taman śladów dawnej potęgi Mitrydata" (Baliński). Odkrył też i oznaczył na mapie miejsca, w których znajdowały się starożytne miasta: Aspurgium, Petraeus, Fanagovia i Covocodamites. 27 IV 1798 r. przebył Bosfor.

Po całorocznej prawie niebytności w Europie, przybywszy do niej, wygłosił „Historję pierwiastkową ludów Rossyjskich". Dzieło to ogłoszone w Petersburgu w r. 1802, zgodnie ze zwyczajem autora tylko w 100 egz. nosi tytuł „Histoire Primitive de peuples de la Russie, avec une exposition complete de toutes les notions locales, nationales et traditionelles, necessaires a l'inteligence du quatrieme livre d'Herodote, par le C. J. P. Imprimé à l'Academie Imperiael des Sciences", — z tablicami ludów Słowiańskich. Treść dzieła stanowi ogólne zasady badań historycznych, wyliczenie wszystkich plemion, znajdujących się w Europie i Azji, początki Słowian (komentarz do Strabona, Plinjusza, Tacyta, Herodta). W rozdz. I i II autor stwierdza, że Słowianie zwani w Księgach Rodzaju — Ryfat, są jedną z gałęzi celtyckich, i że jedni z nich osiedli nad brzegami morza Bałtyckiego, inni, pod nazwą Wenetów, nad Adrjatykiem. R. III obejmuje omówienie początków Celto-Scytów. IV wyjaśnia pochodzenie Getów, t. j. Wołochów i V — Sarmatów.

W ostatnich rozdziałach Potocki, mówiąc o ludach kaukaskich, stwierdza, że legendarne Amazonki, o których pisze Herodot, nie był to lud wojowniczy, — lecz żony wojowników, towarzyszące zbrojnie mężom, w-g zwyczaju niektórych ludów kaukaskich. W rozdz. VI znajdujemy wiadomości o Scytach-Czudach t. j. Finnach. Treść najobszerniejszego rozdziału VII stanowi

rozprawa o Scytach-Skolotach, komentarz ks. IV Herodota, o szczegółach wyprawy Darjusza do Scytji — położenie i granice tego kraju. R. VIII—XI — początki pokoleń: iberyjskiego, frygijskiego i armeńskiego. R. XII (ostatni) zawiera rozbiór X rozdz. Księgi Rodzaju (Genezis), którą autor na podstawie dowodów określa, jako najważniejsze źródło i „najprawdziwszą księgę historyczną". W zakończeniu Potocki mówi o wiadomościach o potopach — w dziełach Chińczyków, Chaldejczyków, Egipcjan, Greków i Hebrajczyków. Do dzieła załączone są 3 tablice chronologiczne: I do historji słowian, II — komentarz do nazw (iczasu ich powstania) „Getów Scytów, Sarmatów i Alanów" III — dotycząca Azji Mn. Ponadto wydawca zamieścił w końcu dzieła uwagi: 1. że Ossetowie (lud kaukazki) są to Alanowie i 2. że Bucharowie, nie są plemieniem tureckiem, jak sądzili geografowie Adeling, Pallas i Gieorgilenius, — lecz szczepem perskim.

Znaczną część r. 1803 Potocki spędził we Włoszech, dokąd wyjechał w celu poratowania zdrowia. Ale nawet ten czas odpoczynku wykorzystał niezmordowany badacz dla nauki, ogłaszając dzieło: „Dynasties du second livre du Manethon". — Dynastje królów egipskich opisane w II ks. Manetona. Dzieło dedykowane jest kardynałowi Borgia. W pracy autor uzasadnia tezy, dotyczące pierwotnego brzmienia tekstu Manetona, historyka i kapłana egipskiego (około roku 260 przed Nar. Chr.), który pisał swoją historję dla Greków. Następnie Potocki wykazuje nieścisłości, znajdujące się w komentarzu do dzieła Manetona, komentarzu napisanym przez Flawjana. Badania Champoliona potwierdziły słuszność tez, uzasadnionych w cytowanem dziele Potockiego. Dalszym ciągiem (kontynuowanym już w Rosji) tej pracy była „Chronologja dwóch pierwszych ksiąg Manetona", gdzie autor wykazał zgodność chronologji babilońskiej Beroza z chronologją żydowską i grecką.

Oprócz „Chronologji" Potocki wydał w Petersburgu „Dawne dzieje gub. Chersońskiej", monografje historyczne o Podolu i Wołyniu.

Jeszcze w tym samym roku (1805) Potocki, mianowany zwierzchnikiem grupy uczonych przy poselstwie do Chin — wyjechał. tam, lecz poselstwo nie doszło do skutku z powodu nieprzyjaznego stanowiska władz chińskich, które odmowiły członkom wyprawy pozwolenia na przekroczenie granicy chińskiej. Wobec tego delegacja musiała wrócić z Kiachty, miasta, znajdującego się na pograniczu Chin.

Od tego czasu Potocki w ciągu pięciu lat nie wydał większej pracy. W r. 1808 wyszło tylko: „Badanie krytyczne Egipskiego fragmentu, znanego pod imieniem dawnej kroniki".

Lata 1808-9 Potocki spędził w dobrach swoich na Podolu, częściowo w Tulczynie. Ogłosił: „Zasady Chronologji do czasów, poprzedzających Olimpjady", „Atlas Archeologiczny Rossyi Europejskiej" — zaw. 6 map, przedstawiających I — Scytja, weg. Herodota, na 440 lat przed Chr., II — Scytja wg. Strabona — na początku ery chrz., III — zmiany, jakim uległa mapa Scytji w I w. po Chr. wg. danych, zostawionych przez Pomponiusza-Meli, Plinjusza i Tacyta, IV —ten sam kraj w 150 r. naszej ery, V — mapa na podstawie wiadomości, zostawionych przez Jornandesa i Mojżesza Chorenskiego w poł. VI w. i VI — „Układ jeograficzny" Cesarza Konstantego Porfirogenety z r. 945

Ponadto autor redagował gazetę petersburską „Le Consevateur Impartial" (wg. innych „Imperial") pisząc też do niej wiele artykułów o treści naukowej, a w r. 1811 wyszło jego „Opisanie nowej machiny do bicia monety". Była to ostatnia ogłoszona praca Potockiego.

Od r. 1812 (po wojnie) uczony i podróżnik przebywał stale na Podolu, Wołyniu i Ukrainie w swoich dobrach. Umarł w r. 1815, śmiercią tragiczną w Ohładówce.

Należy jeszcze wspomnieć o literackich pracach Potockiego, mianowicie o „Awodavo" powieści hiszp. w 4-ch tomach (1813), „Dziesięciu dniach z życia Alfonsa Van-Worden". Pierwsza znana jest pod tytułem „Rękopism znaleziony w Saragossie'. Pisał też komedje „Parades", wydane w Warszawie w r. 1792.

Prawdziwym hołdem, złożonym zasługom niedocenionego w kraju wielostronnego uczonego, jakim był Potocki, — było nazwanie Klaprotha (geografa i lingwisty), szeregu wysp, znajdujących się na m. Żółtem **Archipelagiem Jana Potockiego.** Tem imieniem zostały nazwane „gromada ośmnastu wysp rozsypanych na Żółtem morzu u wybrzeży prowincji Chińskiej Liao-Tung, leżących między 39 a 40 st. szer. półn. i 120 a 121 dł. wsch. paryskiego południka" (Baliński) Wyspy te „odkrył", „siedząc nad księgami i nie narażając się na niebezpieczeństwa żeglugi wśród burzliwych mórz" poprostu w ten sposób, że odnalazł je na mapie z r. 1715, sporządzonej przez misjonarzy francuskich na rozkaz cesarza Khanghi.

Z wyjątkiem tej mapy, wymieniony archipelag nie był oznaczony na żadnej z map do r. 1816, nie był nawet znany Anglikom, członkom wyprawy na morze Żółte w r. 1816.

Z powyższego tytułu Klaproth przypisał sobie prawo odkrycia tych wysp. W ten sposób obcy uczony chciał wyrazić Potockiemu wdzięczność za poparcie materjalne, jakiego Potocki mu udzielił w czasie jego wyprawy naukowej do Azji. Dzieło Klaprotha: Memoires Rélatifs á l'Asie, contenant des Recherches historique, geographique et philosofiques sur les peuples de l'orient. Ouvrage orné d'une carte de **l'Archipel Potocki et** trois autres planches. Notice sur **l'Archipel de Jean Potocki,** situé dans la partie septentrionale de la mer jaune" nosi napis:

Aux manes du Comte Jean Potocki — l'auteur réconnoissant.

T-wo Przyjaciół Nauk w Warszawie przyjęło Potockiego na listę swych członków, to samo uczyniła Petersburska Akademja Nauk i T-wo Naukowe w Moskwie.

Zbiorowe wydanie dzieł Potockiego **po polsku,** jak również wyczerpująca monografja o tak zasłużonym dla nauki badaczu — jest nakazem obowiązku wobec — przeszłości.

STEFAN BRUNNE.

WALKA O CENY KAWY

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Produkcja kawy i jej sprzedaż ma dla Brazylji — jak wiadomo — pierwszorzędne znaczenie. Aby dostatecznie to ocenić, wystarczy przejrzeć bilans handlowy Brazylji za kilka ostatnich lat. Okazuje się z tego bilansu, że za kawę, wywiezioną do St. Zjedn. i Europy, otrzymywała Brazylja stale więcej, aniżeli za wszystkie inne swe produkty, jak np. za mięso mrożone, skóry, bawełnę, wełnę, herfa-matte, drzewo, wosk karnauba, orzechy palmowe, kauczuk, orzechy brazylijskie i wiele innych. W niektórych latach, za wywiezioną kawę wpływało do Brazylji ponad 2 miljardy milrejsów, co oznacza według ówczesnego kursu ponad 2 miljardy złotych.

Gdy przed dwoma laty ceny kawy się zachwiały, a później znacznie spadły, Brazylja w obawie o swe największe, płynne bogactwo, uruchomiane corocznie, postanowiła podtrzymać sztucznie te ceny na rynkach zagranicznych.

W tym celu została utworzona Rada Narodowa do spraw kawy (Conselho Nacional do Cafe), której zadaniem było opracowanie i przeprowadzenie planu sanacji w tej tak ważnej dla Brazylji gałęzi produkcji

Wskutek nadprodukcji od lat kilku Brazylja nie mogła sprzedać wszystkiej zebranej kawy, tak, że potworzyły się zapasy, które w roku ubiegłym doszły w magazynach do 21.000.000 worków (po 60 kg.). Tegoroczne zbiory osiągnęły 25.000.000 worków, z czego przewidywana jest sprzedaż tylko 16 miljonów, a reszta, t. j. 9 miljonów powiększy zapasy, czyli, że w roku bieżącym będzie w Brazylji niesprzedanej kawy 30 miljonów worków, w roku przyszłym — według przewidywań — zapasy doidą do 40 miljonów i mogłyby się tak dalej zwiększać, przynosząc producentom niezmierne straty, gdyby nie przedsięwzięto środków zaradczych.

Postanowieniem więc Rady ograniczono zakładanie nowych plantacyj przez nałożenie opłaty 1 milrejsa od drzewka kawowego, zasadzonego na nowym terenie. W ten sposób wstrzymano dalszy rozwój plantacyj kawowych, których zakładanie, przy takiej opłacie, nie kalkuluje się na większą skalę.

Aby uchronić się przed zbyt niskiemi cenami, wywołanemi nadmiernym dowozem kawy do portów, ograniczono przywóz kawy do głównych portów sprzedaży, t. j. do Santos i do Rio de Janeiro.

Postanowiono także nie sprzedawać zagranicy niskich gatunków kawy, albowiem okazuje się, że inne kraje, produkujące również kawę, jak np. Wenezuela, Peru, Kolumbja, Costa Rica, Nicaragua i t. d. produkują jej mało, ale za to najlepsze gatunki. Otrzymują one za swą kawę w N.-Yorku po 14 centów ameryk. za funt, podczas, gdy Brazylja dostaje tylko 5 centów za średni gatunek swej kawy zwany typem Nr. 7 (typów jest 14, według klasyfikacji amerykańskiej). Gatunki powyżej typu 8-go są już wybrakowane, mają smak lichy, jest ich najwięcej, a ponieważ wszystka kawa brazylijska na rynku północno-amerykańskim, który jest największym rynkiem zbytu kawy, nosi nazwę „Brazil", przeto niskie gatunki psują cenę gatunkom wysokim. Postanowiono zatem sprzedawać zagranicy tylko gatunki od 1-go do 8-go.

Wydano instrukcje dla plantatorów, jak należy kawę suszyć, łuskać i wogóle przygotowywać ją do handlu, aby jakość jej była jak najlepsza.

SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPLORATORÓW POLSKICH

(CIĄG DALSZY)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Babiński Henryk — drugi po Domejce Polak — badacz Chili, zwiedzał z polecenia rządu francuskiego w r. 1893 Chili, gdzie odkrył wielkie pokłady węgla kamiennego, ciągnące się od 50 stóp szerokości geogr. połud. w Kodyljerach do zatoki Slogget w połud.-wsch. części Ziemi Ognistej i badał pokłady na terytorjum magelańskiem.

Malinowski J.: Przegląd Emigracyjny 1893. Nr. 6.

Baerkman Józef, ur. 1836, † 1919, uczestnik powstania styczniowego, zesłany na Sybir, pozostawił w rękopisie „Pamiętnik z powstania 1863 r. w powiecie oszmiańskim i na Sybirze".

Balawelder Romuald, odbył podróż do Jugosławji i po Afryce północnej, nap. m. in. „Tajemnice Mahrebu, wrażenia z podróży do północnej Afryki". Warszawa, 1928-31.

Ban Jakób z Boksic zob. Boksica Jakób.

Banasiński E. dr., kierownik Wydz. konsularnego Poselstwa R. P. w Tokio, ogłosił pracę: „Japonja współczesna". Warszawa, 1928.

Baranowski Adam, chorąży pułku kozaków otomańskich Czajkowskiego.

Czajkowski Michał: „Dziwne życia Polaków i Polek". Lipsk 1865.

Barszczewski Leon, ur. 1849 w Warszawie, † 1910 w Częstochowie, pułkownik armji rosyjskiej, badał przez przeszło 20 lat Pamiry, Ałtaj, Turkiestan, Bucharę i Afganistan; pierwszy badacz lodowców w Azji, wybitny glacjolog; dorobek jego zapisany jest na dobro nauki rosyjskiej.

Gadomski A.: „Polacy odkrywcy". Kalendarz I.K.C. na rok 1929.

Barszczewski Stefan, podróżował po Ameryce południowej, działacz polski na terenie Brazylji, skąd korespondował do pism krajowych.

Bartkowski Jan, † 24.XI. 1893 r. w Paryżu, emigrant po powstaniu listopadowem, podróżował po Szwajcarji, Francji i Anglji, bibljograf emigrantów. Ofiarował swoją szablę „temu dowódzcy jazdy polskiej, który pierwszy wystąpi do walki o niepodległość. B. pozostawił w rękopisie pamiętnik, znajdujący się w Bibl. Polskiej w Paryżu.

Bartmański Tomasz Fr. Ksaw., ur. 1797 w Warszawie, podróżnik, walczył w Legji Nadwiślańskiej, po 1831 inżynier we Frnacji, prowadził roboty w porcie algierskim; w r. 1842 wysłany przez rząd francuski z gen. Gallice do Aleksandrji dla nakreślenia planu fortyfikacji tego miasta, brał udział w ekspedycji naukowej francuskiej do Gór Księżycych i zródeł Nilu; wysłany w 1845 do Hiszpanji miał tam powierzone sobie roboty przy budowie drogi żelaznej z Madrytu do Aranjuezu; pisywał do czasopism krajowych i zagranicznych m. in.: „Wspomnienia z Hiszpanji z roku 1848. Wyjątek z podróży", Biblj. Warszawska 1852, t. II. „Komunikacja na Wschodzie", tamże 1852. T. I.

Wójcicki W. K. życiorys w W. Encyklopedji — Bartmański, Pamiętnik w rękopisie (według Wójcickiego) w posiadaniu rodziny.

Bartsch Henryk, ks. ewang., ur. 12.XII. 1832 we Władysławowie, pow. konińskiego, podróżował po Włoszech, Grecji, Ziemi Świętej i Egipcie; nap. „Wspomnienia z podróży do Jerozolimy i Kairu", Warszawa 1873, „Listy z podróży po Grecji i Sycylji", Warszawa 1874, „Z teki podróżniczej", Warszawa 1883.

Bystroń J. St.: Polacy na Ziemi Świętej, Syrji i Egipcie. Kraków 1930 — W. Encyklop.

Bagzir Roman, ks., misjonarz, przebywa w Indjach zagangesowych.

Goetel Ferdynand: Polski apostoł w kraju parjasów. Il. Kur. Codz. 1931, Nr. 294.

Bednawski Aleksander, podróżował w drugiej połowie w. XIX po Kalifornii, skąd pisywał do czasopism krajowych, jak do Wędrowca 1883, Nr. 14—17: „Kalifornja".

Beer Leon Feliks, zesłany po powst. stycz. na Sybir, przebywał tam 12 lat i napisał poemat p. t.: „W sybirskich kazamatach. Opowiadanie zesłańca". Kraków 1887.

Janik: Dzieje Polaków na Syberji. Kraków 1928.

Belcour Franciszek August Thesby de, Francuz, konfederat barski, wzięty do niewoli i zesłany na Sybir, napisał „Relation ou journal d'un officier français au service de la confédération de Pologne, pris par les Russes et relégué en Sibérie", Amsterdam 1776.

Kraushar Al.: Konfederaci barscy na Sybirze. Kraków 1895. Tatomir: Pamiętniki o Sybirze, Dziennik Literacki 1865, Nr. 79—89.

Belczak Leopold, podróżnik współcz. i działacz parański, nap. m. in. wraz z Konradem Jeziorowskim: „Stan Parana", Czasop. Geograficzne 1930, zesz. I, III, toż w odbitce, Kraków 1930.

Bełza Stanisław, ur. 3.XI. 1849, zwiedził wszystkie kraje Europy, podróżował po Azji i Europie i ogłosił szereg opisów turystycznych.

Bem A. przebywał wśród kirgizów; z listów jego ułożył Władysław Wieczorkowski rzecz „Kirgiz i stepy", Kronika wiadomości krajowych i zagranicznych 1856. Nr. 48-50.

Bem Józef (Murat Pasza), generał, ur. 1795 w Tarnowie, † 1850 w Aleppo, uczestnik wojen napoleońskich i powstania listopadowego, po powstaniu przebywał na emigracji we Francji, gdzie propagował ideę kolonizacji polskiej w Algierze, później dowódca powstania węgierskiego 1848, po którego upadku udał się do Turcji, gdzie, dowodząc wojskami tureckiemi, zgniótł powstanie Arabów przeciw chrześcjanom. O działistów jego ułożył Władysław

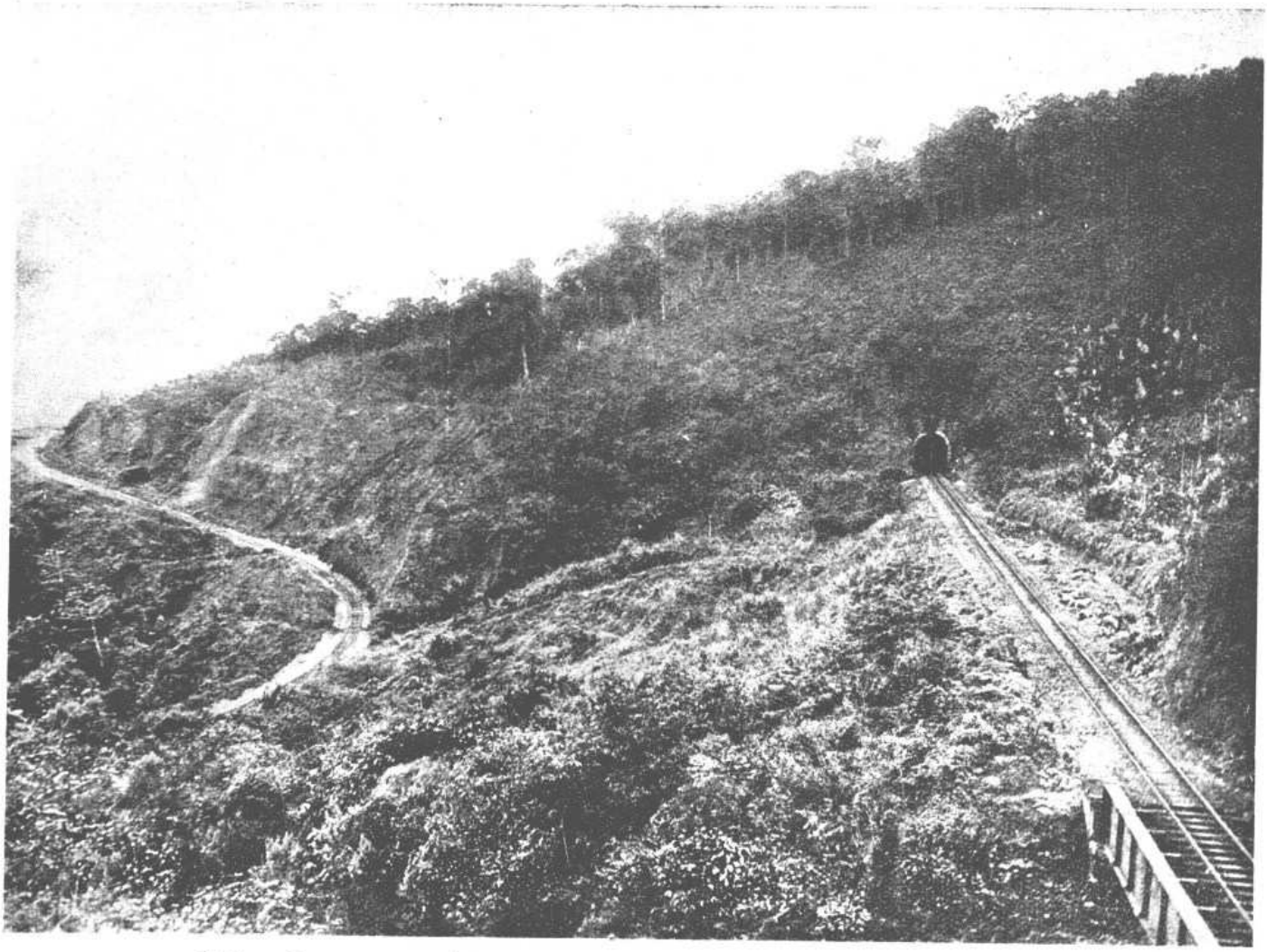
Wieczorkowski rzecz „Kirgiz i stepy", Kronika wiadomości krajowych i zagranicznych 1856. Nr. 48-50. łaniach wojennych Bema ukazały się liczne dzieła.

Bem de Cosban Włodzimierz: Z kroniki Bemów. Warszawa 1931. — Tenże: Generał Józef Bem, Lwów 1925. — Bem in Wien, St. Gallen 1851. — Bułharyn Jerzy: Rys wojny węgierskiej w l. 1848—1849. Paryż 1852. — Burchard-Bélavary Jules C.: Cher les Turce, les emigrés Polonais et Hongrois 1848—1849, Nancy 1908. — Bystroń J. St.: Polacy na Z. Św Syrji i Egipcie, Kraków 1930,—Czetz Johann: Bems Feldzug in Siebenbürgen in den Jahren 1848 u. 1849, Hamburg 1850 (rec.: Przegląd Poznański 1851, t. I) — Czosnowski Stan. Jenerał Bem w Siedmiogrodzie i na Węgrzech, Poznań 1854. — Depesze Wschodnie, rękopis Bibl. Czartoryskich. — Diveky Adrjan: Bem a Patöfi, Przegląd Współczesny 1924 Nr. 23 i odbitka, Kraków 1924. Dzwonkowski Włodzimierz: Portrety dziejowe, Poznań 1928. — Galicz Jan: Gen. Józef Bem, jego życie i czyny. Cieszyn 1927 (ryc. Laskowski: Bellona 1927. T. XXVII Nr 1; — Dutkiewicz, Kwart. Hist 1928, str. 380—386).—Zur Geschichte des ungarischen Freiheitskampfes, authentische Berichte, 2 t., Cassel 1852. — Harburt Jan Stan Sprawa grobu gen. Józefa Bema w Aleppo, Przegląd Współczesny 1929 Nr. 84. — J. Z.: Nieznane szczegóły z życia gen. Bema, Gazeta Lwowska 1927, Nr. z 13 XII. — Miłkowski Zygmunt: Sylwety emigracyjne, Lwów 1904. — Naimski: Gen. Józef Bem. Szkic biograficzny, Tarnów 1927. — Polacy muzułmanie, rękopis w Bilb. Czartoryskich. — Pawlicowa Marja dr.: Z życia generała Józefa Bema na emigracji Kwart. Histor. 1929, t. I. — Rudzki J. Wł.: Bem w Siedmiogrodzie Dziennik Literacki, Lwów 1862. — Szokalski Wiktor: Pamiętnik, w Archiwum Historji i Filozofji Medycyny, 1925, t. II, zesz. III, tom III zesz. I i II.

Benedykt Polak, franciszkanin, pierwszy Polak, który zwiedził Syberję; brał udział jako tłumacz w poselstwie, wysłanem przez Inocentego IV do Chana Mongolji w Karakorum 1925 — 1246 prowadzonem przez Jana Plano de Carpino, wyprawa idąc przez ziemię kirgizów i baszkirów, przez Pamiry i t. d. dotarła do Chin; relacje Benedykta i Jana Plano krążyły w wiekach średnich w odpisach i ukazały się p. t. „De itinere patrum Minorum ad Tartaros, quae viva voce retulit. Editio d' Avezac (Relation de Mongoles et Tartares par le frère Jean du Plan de Carpin... I. ed. compl. Paris 1838, poczem w polskiem tłumaczeniu w Krakowie 1840, w Chełmie 1864

Wiszniewski Michał. (Historja literatury polskiej, t. II, str 208 — 223. (Podróż Jana de Plano Carpino i Benedykta Polaka do Tartarji), Kraków, 1840. — Sybir Pamiętniki Polaków z pobytu na Sybirze, Chełmno 1864. — Tatomir „Pamiętniki o Sybirze" Dziennik Literacki 1865. Nr. 79 — 84

OKAZYJNIE DO SPRZEDANIA
MODEL OKRĘTU ŻAGLOWEGO
4-masztowego, typu Szoner-bark.
Precyzyjne wykonanie.
Wiadomość: Warszawa, Liga Morska i Kolonjalna, Nowy Świat Nr. 35. III piętro.



Ciekawy fragment trasy kolejowej z Paranagua do Kurytyby (Brazylja, stan Parana).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

We wszystkich zarządzeniach Narodowej Rady do spraw kawy daje się zauważyć dość znaczny rygor, zmierzający do usunięcia z brazylijskiego rynku kawowego produktu lichego, przyczem wytwarza się, nawet wśród plantatorów, nieprzychylny nastrój do tych producentów, którzy niedbale zbierają, suszą i oczyszczają kawę.

Niemniej interesujące jest ustosunkowanie się importerów w obcych krajach do cen kawy brazylijskiej. Zdawałoby się, że importerzy ci powinni dążyć do obniżenja cen kawy w swych krajach, wykorzystując obecną sytuację. Tymczasem okazuje się (według publikacyj N. Rady), że importerzy zagraniczni starają się podtrzymać obecne ceny kawy, twierdząc, że, gdyby teraz je obniżyli, to później, gdy Brazylja zdoła zrealizować swój plan i ceny kawy w Brazylji się podniosą, napotkaliby na duże trudności w podniesieniu cen na swych rynkach.

Nie dość na tem. Brazylja, chcąc podnieść ceny kawy, dąży do usunięcia nadmiaru produkcji przez częściowe jej wykupienie i zniszczenie. Potrzebny na ten cel kapitał gromadzi Rada ze specjalnych opłat, wynoszących po 10 szylingów od worka eksportowanej kawy. Opłata ta po przeliczeniu wynosi ponad 30 milrejsów i nie obciąża sprzedającego, lecz nabywcę, czyli — innemi słowy — konsumenci zagraniczni składają opłaty (jakgdyby haracz), które są użyte na podrożenie kawy.

Rada Narodowa kupuje kawę, przeznaczoną do zniszczenia, po 84 milrejsy za worek, na co uzyskuje ponad ⅓ z opłaty 10-szylingowej. W ten sposób Rada zakupiła do września r. b. kawy, przeznaczonej na zniszczenie, za 133 miljony milrejsów, t. j. prawie za 80 miljonów złotych. Ponadto ma ona do dyspozycji na ten cel w bankach około 50 milj. milrejsów i czyni starania o zaciągnięcie pożyczki zagranicznej.

Starania te jednak nie odniosły dotąd skutku, albowiem St. Zjedn., największy rynek pieniężny, stale odmawiają takiej pożyczki, któraby spowodowała podniesienie się cen kawy, za którą St. Zjedn. jako jednocześnie największy spożywca (12 milj. worków rocznie) musiałyby płacić wysokie ceny. Inne kraje również z tego samego powodu odmawiają udzielenia takiej pożyczki.

Kawę, przeznaczoną na zniszczenie, wysypywano dotychczas poprostu do morza. Pod wpływem jednak opinji publicznej, domagającej się zużytkowania, chociażby częściowego, zakupionego nadmiaru kawy, Rada postanowiła w jakiś sposób kawę tę zużytkować. Rozdzielono więc część nadmiaru pomiędzy ludność, dotkniętą klęską posuchy na północy Brazylji. Kwestja zużytkowania reszty zapasów jest przedmiotem specjalnych studjów Rady, która przeprowadza badanja, czy nie da się użyć kawy na opał lub na wyrób sztucznych nawozów.

Zwalczanie nadprodukcji kawy ma trwać cztery lata. W ciągu tego czasu nadmiar kawy ma być usunięty.

A tymczasem produkcja kawy w innych krajach Ameryki Południowej i Środkowej wzrasta i osiągnęła już 9 miljonów worków kawy rocznie. Kawa ta jest w gatunkach doskonałych i tak cenionych w St. Zjedn., że dopiero po jej wykupieniu nabywają Stany Zjednoczone kawę brazylijską.

Poza tem rozwijają się silnie plantacje kawy w kolonjach afrykańskich, gdzie mają one nietylko doskonałe warunki naturalne, ale także i tanią, murzyńską siłę roboczą, podczas gdy Brazylja ma stosunkowo drogiego robotnika europejskiego, przybywającego, jako imigrant na ziemię brazylijską.

Brazylijski kryzys kawowy nie dotyka bezpośrednio naszego osadnictwa w Paranie, czy też w innym stanie Brazylji, albowiem Polacy tamtejsi produkują tylko znikome ilości kawy. Natomiast kryzys ten odbija się ujemnie na wszystkich przejawach życia gospodarczego Brazylji.

F. Ł.

jedyną siłą roboczą jest wół lub traktor, gdyż konie nie są jeszcze wszędzie zaaklimatyzowane. Ale woły podlegają chorobom epidemicznym, a traktor i jego utrzymanie to jeszcze rzeczy zbytkowne dla większości plantatorów, podczas gdy słoń, o sile prawie traktora, jest tańszy, utrzymanie jego na plantacji nic nie kosztuje i co najważniejsze nie podlega chorobom.

Również i dla operacyj kolonjalnych wojsk afrykańskich oswojone słonie mają duże znaczenie, gdyż mogą przenosić z łatwością przez lasy dziewicze amunicję i karabiny maszynowe.

PRODUKCJA MINERALNA W TANGANYICE.

W roku 1930 w angielskiej kolonji mandatowej Tanganyice kopalnie były w posiadaniu 34 kompanij i syndykatów, oraz 202 przedsiębiorców indywidualnych. Produkcja ich była o 1/5 mniejsza, aniżeli w roku 1929, ale pomimo tego przedstawiała się bardzo pokaźnie, osiągnęła bowiem w wywozie wartość nieco ponad 125.000 funtów szterlingów, czyli według kursu zeszłorocznego prawie 5 i pół miljona złotych.

Wartość ta przypadała na poszczególne kopaliny, wywiezione w ciągu roku z kolonji:

złoto	Ł.	47.000
sól	„	36.800
djamenty	„	27.200
mikę	„	6.200
rudę cyny	„	850
różne	„	6.950
razem	Ł.	125.000

Wydobyto 17.480 djamentów wagi 13.107 karatów (1 karat równa się niespełna 0,2 grama), a więc wszystkie te djamenty ważyły 3 kg. i 400 gramów. Wśród tych szlachetnych kamieni 1 djament ważył w stanie nieoszlifowanym 37 i ¾ karatów, wartość jego wynosiła 1.700 funtów szterl. (t. j. 73.100 zł.), oraz 43 kamienie każdy wagi ponad 10 karatów. Reszta — były to drobne kamyczki.

WYSTAWA KOLONJALNA W RZYMIE.

W październiku r. b. dyktator Włoch, Benito Mussolini, dokonał uroczystego otwarcia w Rzymie Międzynarodowej Wystawy Sztuki Kolonjalnej, na którą nadesłały eksponaty wszystkie państwa kolonjalne.

PRZYJMOWANIE POCZTY LOTNICZEJ DO KONGA BELGIJSKIEGO.

Dyrekcja poczty belgijskiej zawiadamia o przyjmowaniu korespondencji lotniczej do Konga Belgijskiego za opłatą 4 franków belg. od listów wagi 10 gramów.

Korespondencja ekspedjowana jest z Brukseli co środę i przesyłana jest linją powietrzną angielską — Imperial Airways — via Egipt, lub via Mombassa, albo via Dar-es-Salam.

Czas przewozu korespondencji trwa 7 dni, co prasa zagraniczna uważa za rekord w dostawie poczty do Afryki centralnej i za rzecz wprost podziwu godną.

SZARAŃCZA WE WSCHODNIEJ AFRYCE.

Kolonje angielskie Kenya i Uganda zostały nawiedzone w ostatnich miesiącach szarańczą. Jakkolwiek szarańcza w kolonjach tych pojawiała się często, to jednak w roku bieżącym nadleciała w ilości dotąd tam niewidzianej, powodując ogromne szkody w plantacjach.

W niszczeniu szarańczy wzięła udział, przy akcji rządowej, cała ludność tych kolonij.

AMERYKAŃSKIE POCZYNANIA W LIBERJI.

Liberja jest jedynym krajem afrykańskim, w którym kapitał amerykański został zaangażowany na dużą skalę w plantacjach.

Gdy Liberja ukonstytuowała się, jako wolna i niezależna republika, wówczas wielu Murzynów przeniosło się ze St. Zjedn. do tego jedynego, niepodległego kraju murzyńskiego, a w ślad za nimi podążyło zainteresowanie Amerykanów, które znalazło swój wyraz w założeniu plnatacyj kauczuku.

Amerykański przemysłowiec Harwey S. Firestone, król gumowy, chcąc uniezależnić się od angielskiej produkcji kauczuku, założył w Liberji własne plantacje kauczuku.

Na ten cel uzyskał od liberyjskiego rządu koncesję na 1 miljon akrów (4.500 km²). Pierwsze próbne plantacje zostały założone w 1909 i 1910 roku celem zbadania, jaka będzie wydajność drzewek kauczukowych, których kilkadziesiąt tysięcy sprowadzono z holenderskich plantacyj na Sumatrze. Po sześciu latach, od chwili ich zasadzenia, gdy uzyskano pierwszy zbiór, okazało się, że wydajność drzewek jest większa, aniżeli na Sumatrze. Większą tę wydajność drzewek przypisuje się lepszemu klimatowi i lepszym warunkom, aniżeli na Sumatrze.

Po otrzymaniu tak zadowalniających wyników, co roku zasadzano pewien obszar drzewkami kauczukowemi, osiągając w końcu 1929 roku plantacje wielkości około 35.000 akrów (t. j. 15.750 ha). W roku 1930 zasadzono drzewek na 10.000 akrów (4.500 ha), a w roku bieżącym ma być zasadzonych 5.000 akrów (2.250 ha), razem więc plantacje Firestone'a obejmą 50.000 akrów (t. j. 22.500 ha).

Zainteresowanie amerykańskie Liberją wyraża się także w udzieleniu republice tej pożyczki 5.000.000 dolarów przez National City Bank of New York, oraz przez założenie w Monrowji (stolicy Liberji) w listopadzie roku ubiegłego, pierwszego banku amerykańskiego, uznanego za oficjalny liberyjski bank depozytowy. W banku tym zainteresowany jest H. S. Firestone i United States Trading Company.

Od 1928 roku funkcjonuje w Monrowji United States — Liberia Radio Corporation z końcowemi stacjami radjowemi na plantacjach kauczuku Firestone'a. Za pośrednictwem tego przedsiębiorstwa otrzymuje Liberja radjowe wiadomości z całego świata, a równocześnie przy pomocy Western Union (przedsiębiorstwo amerykańskie eksploatacji kabla podmorskiego) rozsyła Liberja wiadomości z kraju do St. Zjednoczonych do Europy i wogóle do wszystkich krajów na świecie.

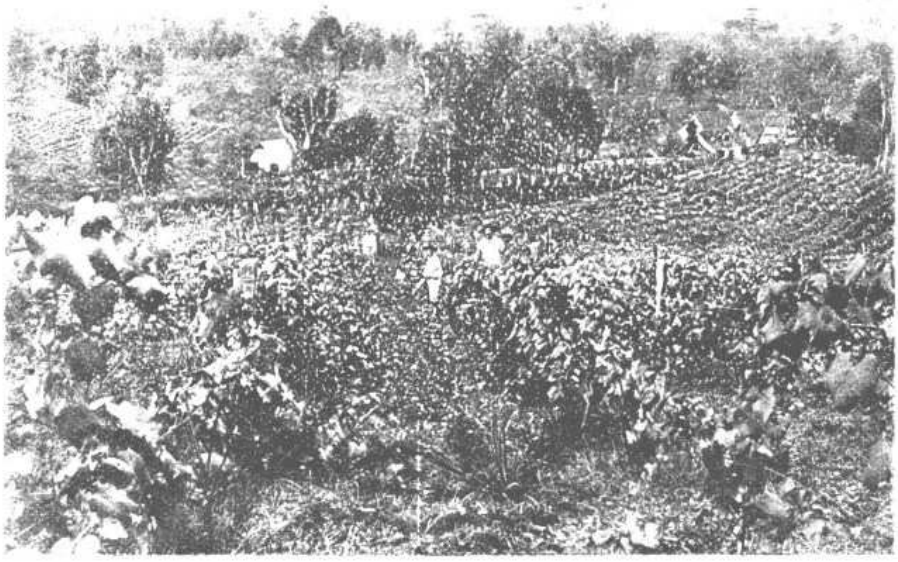
W Monrowji mają St. Zjednoczone swego przedstawiciela w charakterze posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego akredytowanego przy rządzie liberyjskim składającym się z samych Murzynów, na czele z prezydentem-Murzynem.

Wpływy amerykańskie są tak duże w Liberji, że niektórzy, a zwłaszcza Niemcy, posuwali się do twierdzeń, iż jedyna ta republika murzyńska jest jakoby kolonją amerykańską, a z powodu zainteresowania się nią przez Ligę Narodów usiłują wykazać, że próby amerykańskie na gruncie liberyjskim nie osiągają spodziewanych wyników.

Stwierdzić należy, że przedsięwzięcia amerykańskie w Liberji dobrze się rozwijają i dobrze zapowiadają się na przyszłość. Jaki jednak obrót wezmą nie można dzisiaj przesądzać, wobec zamierzeń Ligi Narodów ustanowienia nad Liberją Komisji Międzynarodowej, co zapewne wywoła rozszerzenie na republikę tę wpływów kolonjalnych państw europejskich, a tem samem skomplikowanie warunków na liberyjskim rynku pracy.

Liberja, ma dotychczas dostateczną ilość rąk do pracy na plantacjach. Gdy jednak różne państwa zainteresują się Liberją, wówczas może powstać tam duża ilość plantacyj, dla których może nie starczyć miejscowego, czarnego robotnika.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Parana. Winnica pp. R. Krzesimowskiego i T. Suchorskiego w Dorizonie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

AFRYKANSKA OLIMPJADA.

W Nairobi, stolicy angielskiej kolonji Kenya, odbyły się dnia 4 i 5 września r. b. zawody lekkoatletyczne, którym dano nazwę „Afrykańskiej Olimpjady". Odbył się nawet bieg maratoński (niespełna 45 km) z wynikiem 2 godz. 35 min. i 21 sek.

Nagrody, przyznane zwycięzcom, wręczał osobiście gubernator kolonji.

UTRUDNIENIA PRZY IMIGRACJI DO KAMERUNU.

Komisarz kolonji Kamerun, będącej pod mandatem francuskim, wydał rozporządzenie, obowiązujące wszystkich przybyszów do Kamerunu, tak Francuzów jak i cudzoziemców, do składania przy wjeździe, kaucji na podróż powrotną, gdyby okazało się, że przybysz musi wyjechać z kolonji, a w czasie pobytu w w niej utracił wszystkie pieniądze, jakie przywiózł do kolonji, nie mogąc jednocześnie, z powodu kryzysu, znaleźć na miejscu zarobku.

Kaucja ta wynosi: na podróż powrotną do Anglji, Holandji, Belgji, Francji, Portugalji, Hiszpanji i Włoch 3.000 franków francuskich (t. j. 120 dolarów am.), do Niemiec 5.000 franków franc. (t. j. 200 dolarów amer.).

Niemcy, którzy obowiązani są składać wyższą kaucję, niż przedstawiciele innych narodowości, widzą w zarządzeniu tem chęć utrudnienia dla przychodźtwa niemieckiego do Kamerunu, byłej kolonji niemieckiej. Natomiast Komisarz Kamerunu uzasadnia swe zarządzenie kosztami przejazdu trzecią klasą do poszczególnych krajów europejskich.

LUDNOŚĆ BIAŁA W KONGO BELGIJSKIEM.

W całej belgijskiej kolonji Kongo było z początkiem roku bieżącego, według urzędowego spisu: białej ludności 25.179 osób.

Z tego przypadało na poszczególne narodowości:

Belgowie	17.432
Portugalczycy	1.543
Włosi	1.489
Anglicy	906
Francuzi	649
Grecy	648
Amerykanie	361
Holendrzy	354
Południowi Afrykańczycy	354
Szwajcarzy	263

Statystyka nie podaje tych narodowości, których liczba nie dochodzi do 300. Dlatego też niewiadomo, ilu jest tam obecnie Polaków. W r. 1930 było ich 21.

W dystrykcie Katanga, w którym jest skupionych najwięcej kopalń, przebywa 7.225 Belgów i 2.749 osób różnych narodowości.

W jedynem w tej części Afryki, największem mieście kongolańskiem, urządzonem prawdziwie po europejsku Elisabethville, posiadającem wspaniałe hotele i sklepy, gdzie w roku bieżącym odbyła się wystawa produkcji kolonjalnej, rękodzieł i sztuki murzyńskiej, oraz przemysłu belgijskiego, mieszka 2.578 białych, a w okolicy niespełna 700.

MIĘDZYNARODOWY I MIĘDZYKOLONJALNY KONGRES TRANSPORTÓW.

W Paryżu odbył się w dniach od 19 — 22 października r. b. Międzynarodowy i Międzykolonjalny Kongres dla spraw transportowych, na którym omawiane były sprawy transportowe we wszystkich kolonjach, reprezentowanych przez przedstawicieli państw kolonjalnych.

W ciągu obrad rozważano sprawy: 1) uzgodnienia środków transportowych pomiędzy kolonjami; 2) techniki kolei żelaznych w kolonjach; 3) automobilizmu kolonjalnego; 4) lotnictwa kolonjalnego w związku z awjacją cywilną w Kongo Belgijskiem, koniecznością połączenia linją powietrzną tej kolonji z Belgją, Indyj holenderskich z Holandją, zaprowadzenia linij lotniczych pomiędzy kolonjami holenderskimi, a wreszcie transporty linjami lotniczemi w Imperjum Brytyjskiem; 5) techniki żeglugi rzecznej w kolonjach i 6) paliwa i smarów, używanych w kolonjach w związku z zaopatrywaniem ich w te artykuły.

Na czele Komitetu organizacyjnego stanął A. Lebrun, prezydent senatu francuskiego, b. minister kolonij francuskich. Referentami poszczególnych tematów byli wybitni przedstawiciele państw kolonjalnych i znawcy, zajmujący poważne stanowiska w dziedzinie transportów i w ministerstwach różnych krajów.

Kongres ten poraz pierwszy poruszył sprawy wielkiej doniosłości dla kolonij, a mianowicie komunikacyjnego ich połączenia. Jest bowiem wiele kolonij, nawet dobrze komunikacyjnie urządzonych, ale nieposiadających połączenia z kolonjami sąsiedniemi, lub posiadających połączenia niedostateczne. Wiele kolonij nie ma połączenia kolejowego, a nawet i kołowego, lub też istnieje tylko linja lotnicza, zbyt droga, aby posługiwać się nią mogła ludność niezamożna. Zdarza się również, że, aby dotrzeć do miejscowości leżącej w innej kolonji o kilkadziesiąt kilometrów, trzeba odbywać podróż lądem kilkaset kilometrów, a czasem nawet i morzem. Kongres zastanawiał się nad usunięciem tych anormalności, które krępują swobodną wymianę pomiędzy kolonjami i przyczyniają się do zaostrzenia obecnego kryzysu gospodarczego.

„Mały Słownik Pionierów Polskich, kolonjalnych i morskich: Podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, pisarze, działacze". Pod tym tytułem zaczął wychodzić w rozszerzonem wydaniu książkowem drukujący się w „Pionierze Kolonjalnym" Słownik Stanisława Zielińskiego. Słownik ten, w formacie broszurek objętości 1 arkusza 16-o ukazywać się będzie 1 raz na miesiąc. Prenumerata wraz z przesyłką wynosi 1.50 zł. kwartalnie, 5 zł. rocznie. (Prenumeratę można wpłacać na Konto P.K.O. 1855 Warszawa).

P. Z. pozwala na przedruki w prasie nawet bez podania autora, uprasza jednak, aby przy przedrukach korzystano także, o ile możności, ze spisów źródeł; chodzi bowiem i autorowi i Związkowi Pionierów o zainteresowanie szerokich kół czytelnictwa, a zwłaszcza nauczycielstwa, prelegentów i t. d. życiem i działalnością polskich podróżników i odkrywców.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

PRODUKCJA KOPALŃ UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Z całej Afryki najlepiej są rozwinięte kopalnie w Unji Południowo-Afrykańskiej i tam też produkcja kopalniana osiągnęła najwyższe liczby.

Jakkolwiek produkcja w roku ubiegłym (1930) nieco zmalała, to mimo tego przedstawia się ona imponująco. Głównemi produktami, tam wydobywanemi są złoto, djamenty i węgiel.

Wartość wydobytych z ziemi bogactw w r. 1930 wynosiła:

złota	Ł.	45.500.000
djamentów	„	8.350.000
węgla	„	3.500.000
różnych	„	1.950.000
razem:	Ł.	59.300.000

Po przeliczeniu funtów szterlingów na złote według kursu z roku ubiegłego, wartość tej produkcji wynosi z górą 2 i pół miljarda złotych.

Wśród różnych produktów, wydobytych za 1.950.000 funtów szterlingów figurują: rudy miedzi, cyny i srebra, dalej platyna, azbest, mika, grafit i mangan.

W kopalniach południowo-afrykańskich było zatrudnionych 353.000 ludzi różnych ras, którzy za pracę swą otrzymali w ciągu 1930 roku 20.200.000 funtów szterlingów.

Według ras i zarobków przypadało na:

316.300 czarnych i kolorow.	Ł.	9.200.000
36.700 białych	Ł.	11.000.000
razem:	Ł.	20.200.000

Suma ta równa się 870.000.000 złotych. Na jednego pracownika kolorowego przypadało przeciętnie rocznie 1.250 zł., a na 1 białego 12.000 zł.

W porównaniu z rokiem 1929 wydobyto w 1930 r. więcej złota, ale zato mniej innych kopalin.

TRESOWANE SŁONIE AFRYKAŃSKIE W KONGO BELGIJSKIEM.

Istniało dotąd przekonanie, że słonie afrykańskie są zbyt dzikie i złośliwe, aby je można było obłaskawić i użyć do pracy. Pomimo tego przekonania, plantatorzy afrykańscy wielokrotnie podejmowali wysiłki oswojenia i wytresowania słoni, które niszczyły im nocami plantacje. Wszystkie jednak te usiłowania były bezskuteczne.

Dopiero w Kongo Belgijskiem udało się wytresować afrykańskie słonie w rządowych stacjach rolniczych w Alpi i Gangara Na Bodia w dystrykcie Welle nad granicą anglo-egipskiego Sudanu.

W stacjach tych i w okolicznych plantacjach jest 120 słoni w wieku od 10 — 30 lat już oswojonych i wytresowanych do orki, przenoszenia drzew i do zaprzęgu.

Afrykański system oswajania słoni różni się od systemu stosowanego w Indjach, gdzie myśliwi wpędzają stare, dzikie słonie w zagrody, trzymają je później oddzielnie, a następnie głodem zmuszają do posłuszeństwa. W Kongo Belgijskiem myśliwi chwytają młode słonie, umieszczają je przy słoniach już oswojonych i karmią je bardzo obficie. Po roku odpowiedniego oswajania słoń taki jest już zupełnie wytresowany do spełniania wszystkich robót na plantacji.

Udałe wyniki oswojenia afrykańskich słoni mają duże znaczenie dla kolonji afrykańskich. W wielu bowiem okolicach

Karas Fr. — Dzieci polskie na Bałtyku, Nr. 8.
Kutz Tadeusz — Wycieczki tratwą turystyczną, Nr. 3.
Niedźwiałowski M. — Regaty ślizgaczy na Wiśle, Nr. 12.
Rawicz Jerzy — „Polonją" do Nordkapu, Nr. 10 — 11.
Szafrański St. — Czy Ostrowiec ma połączenie z morzem, Nr. 12.
Tonny — Kajakami z Polski na morze Czarne, Nr. 6 — 7.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Wędziński Edmund, Inż. — Kanał Ogińskiego, Nr. 9.

III. GDAŃSK, POMORZE I DOSTĘP DO MORZA

Frankowski Stefan — „Anschluss" i nasza łączność z zachodnimi sprzymierzeńcami, Nr. 5.
Gdański „posterunek Niemiec na wschodzie", Nr. 8.
Gdańskie niebezpieczeństwo, Nr. 5.
Ginsbert J., Inż — „Rok bałtycki" naszego sąsiada, Nr. 6 — 7.
Koncepty p. Lawergne, Nr. 12.
Nowy występ p. Treviranusa, Nr. 10—11.
Pogorzelski M. — Historyczny przegląd stosunków gospodarczych między Polską a Królewcem, Nr. 4, 5, 6 — 7, 8, 9.
Polska propaganda dostępu do morza na początku wojny, Nr. 12.
Poraj Stanisław — Słowiańszczyzna pogańska a morze, Nr. 1.
Prawda o Pomorzu, Nr. 3.
Protest stolicy przeciw wynurzeniom sen. Boraha, Nr. 12.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY I SPRAWY GOSPODARCZE

A jednak będziemy eksportowali do Ameryki, Nr. 6 — 7.
Łada Z. — Zagadnienie surowców kolonjalnych, Nr. 8.
Łada Z. — Handel zagraniczny Polski i obroty handlowe z krajami Ameryki Łacińskiej, Nr. 9.
Ł. (yp) **F.** (ranciszek) — Walka o ceny kawy, Nr. 12.
Rosiński W., Dr. — Za morzami, Nr. 2.
Rosiński W., Dr. — Egoizm krajów zamorskich jednym z powodów światowego kryzysu gospodarczego, Nr. 6 — 7.
R. (osiński) — Na szerszy świat, Nr. 10 — 11.
Rozwój handlu niemieckiego w kolonjach francuskich, Nr. 4.
Wegnerowicz R., Konsul R. P. w Marsylji — Pozycje kolonjalne w handlu zagranicznym Francji, Nr. 3.

V. ZAGADNIENIA KOLONJALNE

a) Problem kolonjalny i kolonizacyjny

Celiński Bolesław — Przyczynki do dziejów kolonjalnych Francji. Protektoraty francuskie, Nr. 1, 3, 4, 6 — 7.
Fularski M. — Kryzys emigracyjny a polska polityka kolonjalna, Nr. 3.
Lorch Stanisław — Koncentrować, czy rozpraszać?, Nr. 2.
Ł. (ada) **Z.** (ygmunt) — Polityka kolonjalna Włoch, Nr. 6 — 7.
Łyp Fr. — Włosi wobec polskiej kwestji kolonjalnej, Nr. 5.
Rosiński W., Dr. — Czyn zamiast bezwładu, Nr. 4.
Rosiński Wiktor, Dr. — Niemcy w Angoli, Nr. 5.
Rosiński W., Dr. — Emigracja i kolonizacja, Nr. 8.
Rosiński W., Dr. — O koncentrację poczynań kolonizacyjnych, Nr. 10 — 11.
Sukiennicki Hubert — Kilka wniosków do naszego programu, Nr. 1.
Świtalski Odon — Kolonja, jej pojęcie i podział, Nr. 6 — 7.
Świtalski Odon — Geneza i przyczyny polityki kolonjalnej, Nr. 12.

b) Kolonje zamorskie

Powietrzne linje komunikacyjne w Afryce, Nr. 6 — 7.
Proszyński K. — Kamerun dzisiejszy, Nr. 10 — 11.
Przegląd Kolonjalny, zestawiony przez Fr. Łypa — wszystkie numery.
Radzikowski Leon — „Eur — Afryka", Nr. 4.
R. (osiński) **W.** (iktor) — Pokaz francuskiego dominjum kolonjalnego, Nr. 8.
Sobolewski Roman — Szarańcza, plaga kolonji afrykańskich, Nr. 2.
Sobolewski Roman — A. O. F., Nr. 5.

c) Wychodźtwo polskie

Januszewicz Edward — Polacy w Paragwaju, Nr. 9.
Knauff Stanisław — Emigracja do Kanady, Nr. 9.
Łukaszkiewicz Czesław, Dr. — Dorobek Polonji amerykańskiej, Nr. 5.
O kurs przygotowawczy dla kolonistów, Nr. 6 — 7.
Papla Rudolf — Polacy w Rio Grande do Sul (Brazylja), Nr. 8.
Z Parany, Nr. 10 — 11.
Poza tem **Kronika Kolonjalna** — wszystkie numery.

VI. PODRÓŻNICTWO

Gadkowski Jan — Z Kongo do Europy. Podróż wzdłuż francuskiego wybrzeża Afryki, Nr. 1 i 2.
Janikowski Leopold — Wspomnienia z ekspedycji Szolca-Rogozińskiego do Kamerunu w r. 1882. Zajęcie Kamerunu przez Niemców, Nr. 3.
Lepecki Bohdan — Na parańskiem Pomorzu, Nr. 4
Lepecki M. B. — Wzdłuż brzegów Patagonji, Nr. 10 — 11.
Lepecki M. B. — Madera, szczątek Atlantydy, Nr. 5.
Meissner Tadeusz — Pierwsza tegoroczna podróż szkolna „Daru Pomorza", Nr. 8, 9, 10 — 11.
Polski raid lotniczy nad morzem Śródziemnem i dookoła Afryki, Nr. 2, 4.
Po zwycięskim locie polskim dookoła Afryki, Nr. 6 — 7.
Przewalski S. — Polskie badania naukowe w Mongolji, Nr. 6 — 7.

VII. BELETRYSTYKA

Drachmann Holger — Naokoło przylądka Kap Horn (nowela). Przeł. z duńskiego Zofja Gulińska, Nr. 10 — 11.
Eilhard Eriek Paul — Ubben Ubbena. Opowieść z nad morza Północnego — Przeł. Jan Kośmierz, Nr. 12.
Kączkowski Czesław Jerzy — Nurek, Nr. 12.
Starbałła J. — W lodach zatoki Fińskiej, Nr. 4.
Stecki Tadeusz — Ze wspomnień starego kapitana, Nr. 3 i 8.
Stefanowski F. — „Niemen" na równiku, Nr. 5.
Szczygielski Tadeusz — Morowiec (nowela), Nr. 6 — 7.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Dział Oficjalny L. M. i K. — wszystkie numery.
Inauguracja wieczorów dyskusyjnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Nr. 2.
K. (nauff) — Dwutydzień propagandowy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Nr. 12.
Napaść I. K. C. na Ligę Morską i Kolonjalną, Nr. 8.
Odezwa Oddziału L. M. i K. w Pińsku w sprawie odbudowy spalonego schroniska Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Nr. 6 — 7.
Program prac Ligi. Posiedzenie Rady Głównej w dniu 18.XII, 1930, Nr. 1.
R. (osiński) **W.** (iktor) — Stowarzyszenie przyjaciół Ligi w Faryżu, Nr. 2.
R. (osiński) **W.** (iktor) — Zjazd okręgu śląskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Nr. 4.
T. (etzlaff) — Z działalności Oddziału L. M. i K. w Ostrowcu Kieleckim. Nr. 6 — 7.
Trzema drogami ku jednemu celowi. Nr. 1.
Uroczyste otwarcie wystawy morskiej w Katowicach, Nr. 9.
Z Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Nr. 5.

IX. BIBLJOGRAFJE I BIOGRAFJE

Mały Słownik Pionierów Polskich, Nr 12.
Sołtys Joachim. Admirał floty papieskiej (T. S. Wolski), Nr. 10 — 11.
Biskupska Marja — Pionier pracy polskiej w Argentynie (Inż. Zdzisław Celiński), Nr. 3.
Jubileusz 40 lat pracy (inż. Józefa Gorowskiego) na morzu, Nr. 1 (w Kronice).
Zieliński Stanisław — Prasa codzienna a sprawy emigracyjne, Nr. 8.
Zieliński Stanisław — Przyczynek do bibljografji spraw emigracyjno-morskich, Nr. 6 — 7.
Zieliński Stanisław — Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich (w skróceniu), Nr. 10 — 12. 10 — 12.
Zieliński Stanisław — Spis rzeczy w roczniku Morza z 1931 r., Nr. 12.
Z żałobnej karty, Nr. 2, str. 13 (ś. p. inż. Wiktor Łuczkow), Nr. 5, str. 17 (ś. p. inż. Jan Galas).

X. RECENZJE I STRESZCZENIA

Historja wojenna pułków polskich wyd. W. B. H., Nr. 10 — 11.
Luckner O. („Djabeł morski") (J. G. Djabeł morski), Nr. 3.
Müldner. Slované na Bornholmu (E. T. Słowianie na Bornholmie z mapą). Nr. 9.
„Polskie Drogi Wodne" (W Kronice), Nr. 6 — 7.
Przez morza i rzeki do Kolonij (E.), Nr. 8.
Sprostowanie (z recenzji pracy dr. Batora), Nr. 3, str. 32.
Oraz dział: **Książki i czasopisma nadesłane,** w każdym numerze.

XI. VARIA

„Bierki, gra marynarska", Nr. 10 — 11.
E. (hrenberg) **T.** (adeusz) — Słowianie na Bornholmie, Nr. 9.
Karygodne zaśmiecanie języka polskiego. Nr. 2.
Krajewski Radosław — Polowanie na potwory morskie, Nr. 10 — 11.
Powrót Marszałka Piłsudskiego do Polski na kontrtorpedowcu „Wicher". Nr. 4.
Rybacy niemieccy tęsknią za Wielkopolską, Nr. 3.
T. (etzlaff) **H.** (enryk) — Jak to nazwać?, Nr. 1.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

KRONIKA KOLONJALNA

KOMISJA GOSPODARCZA RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW ZAGRANICĄ.

We wrześniu r. b. utworzona została przy Radzie Organizacyjnej Polaków Zagranicą specjalna Komisja do łączności gospodarczej z Polakami, zamieszkałymi zagranicą.

Do Komisji tej wchodzi szereg stowarzyszeń społecznych, pracujących na niwie emigracyjnej, mniejszościowej i gospodarczej.

Przewodniczącym Komisji wybrany został p. poseł M. Szawleski. Do Prezydjum Komisji wchodzą między innemi pp. Dyr. Lenartowicz z Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy, Nowacki z Państwowego Instytutu Eksportowego i Dr. Rosiński z Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Komisja zapoczątkowała już opracowywanie terenu północno-amerykańskiego, odbywając szereg narad z Państwowym Instytutem Eksportowym.

POBYT PP. KPT. M. FULARSKIEGO i KPT. A. ZARYCHTY WE FRANCJI.

W miesiącu październiku przez dni kilkanaście bawili we Francji na terenie tamtejszego wychodźtwa polskiego członkowie władz centralnych Ligi M. i K.: pp. kpt. M. Fularski (członek Zarządu Głównego) i kpt. A. Zarychta (sekretarz Rady Głównej). Odbyli oni szereg konferencyj z działaczami emigracyjnemi, oraz organizacjami wychodźtwa.

POWRÓT P. GEN. ORLICZ-DRESZERA Z AMERYKI.

W dniu 18 listopada r. b. powrócił z Ameryki na statku „Pułaski" p. Generał G. Orlicz-Dreszer. W porcie gdyńskim powitali generała z ramienia Ligi Morskiej i Kolonjalnej pp. kpt. Cybulski, komand. Frankowski, Dr. Rosiński i Redaktor Tetzlaff.

Na tym samym okręcie powrócił z Ameryki p. Red. Cz. Łukaszkiewicz, p. o. przewodniczącego Wydziału Morskiego Ligi.

Obszerne sprawozdanie z pobytu Pana Generała Dreszera w Ameryce podamy w następnym numerze „Morza".

ZJAZD POLAKÓW Z ZAGRANICY W WARSZAWIE.

W dniach 8 i 9 listopada r. b. odbyło się w Warszawie posiedzenie Rady Organizacyjnej Polaków z zagranicy. W obradach wzięli udział delegaci wychodźtwa polskiego z Brazylji, Francji, Niemiec, Łotwy, Czechosłowacji i Austrji.

Niezależnie od uchwalenia szeregu wniosków w sprawach ekonomicznych i kulturalno-oświatowych wychodźtwa — Rada przyjęła jednogłośnie wśród burzliwych oklasków zaproponowaną przez delegata z Francji, prezesa Związku Robotników Polskich i Prezesa Stowarzyszenia Przyjaciół Polskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. Stefana Rejera — rezolucję protestacyjną przeciwko osławionemu wystąpieniu senatora Boraha.

POBYT W WARSZAWIE P.P. PREZESA REJERA i SEKR. KALINOWSKIEGO.

W czasie swego pobytu w Warszawie na Zjeździe Polaków z zagranicy — złożyli wizytę w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej pp. Stefan Rejer, prezes Związku Robotników Polskich we Francji i jednocześnie Prezes Zarządu Stowarzyszenia Przyjaciół L. M. i K. w Lille (Francja), oraz Sekretarz Generalny Związku Robotników Polskich we Francji i członek zarządu Stowarzyszenia przyjaciół L. M. i K. w Lillle p. Piotr Kalinowski.

Na specjalnej konferencji w Zarządzie Głównym omawiano z p.p. Rejerem i Kalinowskim sprawę prac Stowarzyszenia przyjaciół L. M. i K. w Lille.

WSPÓŁPRACA LIGI Z MŁODZIEŻĄ AKADEMICKĄ.

W początkach listopada r. b. powstało przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej Biuro łączności z młodzieżą polską zagranicą — w zakresie studiów gospodarczych. Organizatorami Biura są: Związek akademickich kół ekonomicznych i Koło Opieki nad Akademikiem Polskim Zagranicą, oraz Liga Morska i Kolonjalna. Jak sama nazwa wskazuie — Biuro będzie miało na celu nawiązywanie łączności z młodzieżą polską zagranicą, oraz szkolenie i przygotowywanie jej praktyczne do handlu zagranicznego. Kierownikiem biura wybrany został p. Sławiński.

Z WYDZIAŁU KOLONJALNEGO.

W drugiej połowie września r. b. rozpoczął swe prace Wydział Kolonjalny Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Na pierwszem zebraniu Wydziału (plenarnem), które odbyło się na początku października pod przewodnictwem p. Radcy T. Gepperta — sekretarz Wydziału p. Fr. Łyp zreferował program prac na okres najbliższy.

W miesiącu październiku rozpoczęły swe prace również i Sekcje Wydziału Kolonjalnego, a więc: Ekonomiczna, Badań Terenowych, Higjeny Tropikalnej i Mandatowa.

Celem zanalizowania terenów afrykańskich powołano specjalną Komisję, której prace mają być prowadzone pod kierownictwem p. kons. Samborskiego. Na wniosek pp. Łypa i Rosińskiego uproszono p. prof. Zielińskiego o zajęcie się zorganizowaniem komisji naukowej.

SPIS RZECZY W ROCZNIKU „MORZA" 1931

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

I. SPRAWY MORSKIE.

a) ogólne

Bagiński Henryk, Inż. — Wolność Polski na morzu. W jedenastą rocznicę odzyskania dostępu do morza, Nr. 2.

Ginsbert J., Inż. — Sierpień na polskiem morzu, Nr. 9.

Kosianowski Władysław, Kmdr. ppor. — O widoczności na morzu, mgle i pewnem ciekawem zjawisku, Nr. 10 — 11.

Kronika — wszystkie numery.

Łaszcz Jerzy, Dr. — Śląsk a Gdynia. Z okazji pierwszej „Wystawy Morskiej" w Katowicach, Nr. 9.

Polacy, na morze! Nr. 3.

Polonja amerykańska na rzecz polskiej floty handlowej, Nr. 6 — 7.

Polska Liga Gospodarcza o sprawach żeglugi śródlądowej i eksportu zamorskiego, Nr. 6 — 7.

Tetzlaff Henryk — Wystawa morska w Katowicach. 12.IX — 19.X. 1931, Nr. 9.

T. (etzlaff) **H.** (enryk) — Lwów zawsze pierwszy. Wystawa „Polskie morze i Gdańsk w grafice i w literaturze XVI — XX w.", Nr. 3.

T. (etzlaff) **H.** (enryk) — Z nad polskiego morza, Nr. 10 — 11.

Wystawa morska w Warszawie, Nr. 5.

Złośliwa plotka o polskich minach na Bałtyku, Nr. 4.

b) Marynarka Wojenna

Ehrenberg Tadeusz — Nowy kierunek we francuskich zbrojeniach morskich, Nr. 10 — 11.

Gadomski Zbigniew — Święto floty łotewskiej. Z notatnika marynarza, Nr. 8.

Ginsbert Juljan — Si vis pacem..., Nr. 1.

Ginsbert Juljan, Inż. — Rozbrojenie, czy porozumienie?, Nr. 4.

Ginsbert J. Inż. — Bandera francuska w Gdyni, Nr. 8.

Ginsbert Juljan, Inż. — Analogie i przeciwieństwa, Nr. 12.

G. (insbert) **J.** (uljan) — Danina na flotę wojenną, jako podstawa jej rozbudowy, Nr. 5.

Kudelka Tadeusz — Storpedowanie krążownika „Hamidieh", Nr. 6 — 7.

Lot transatlantycki eskadry włoskiej, Nr. 2.

O rozbudowę polskiej marynarki wojennej, Nr. 4.

Z życia marynarki wojennej państw obcych, Nr. 1, 2, 3, 4.

c) Marynarka handlowa

Dokoła tragedji żaglowca „Kobenhavn", Nr. 1.

Doroczna podróż statku szkolnego „Dar Pomorza", Nr. 6 — 7.

Informacje o Państwowej Szkole Morskiej na rok 1931, Nr. 6 — 7.

Kosko S. — Światowa flota handlowa w roku 1930-31, Nr. 9.

Kosko Stanisław — Statki — pechowce, Nr. 12.

Rummel J. — Kryzys w żegludze światowej, Nr. 6 — 7.

R. (ummel) — Troski i zagadnienia żeglugi, Nr. 1.

S. (tecki) **T.** (adeusz) — Zagadnienie polepszenia komunikacji morskiej między Francją a Algierem, Nr. 3.

Tetzlaff Henryk — Przed nowym okresem w rozwoju polskiej żeglugi morskiej, Nr. 5.

T. (etzlaff) **H.** (enryk) — Rola żeglugi morskiej w Norwegji, Nr. 6 — 7.

W sprawie aprowizacji statków P. T. T. O., Nr. 4.

d) Budownictwo okrętowe technika

Budownictwo okrętowe w r. 1930, Nr. 6 — 7.

Domański Olgierd — Pęknięcie wału śrubowego na statku „Światowid", Nr. 6 — 7.

Quéant Olivier — Budownictwo okrętowe we Francji, Nr. 1, 3, 6 — 7, 8, 10 — 11.

Szkutnik — Szkutnictwo w Polsce, Nr. 10 — 11.

e) Porty

Kuźmiński B. — Port w Tczewie, Nr. 3.

f) Rybactwo

Kuźmiński B. — Połów łososi, Nr. 6—7.

Kuźmiński B. — Pięć dni na pokładzie polskiego statku badawczego „Ewa", Nr. 12.

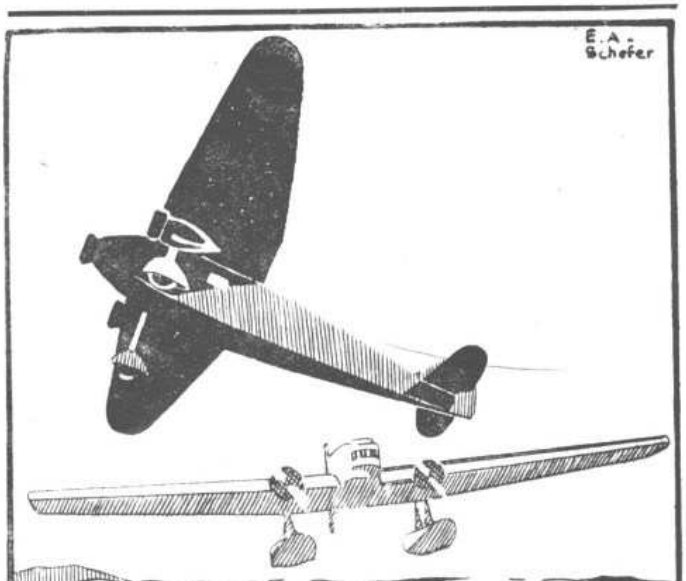
Piotrowski Grzegorz — Przemysł rybny a polskie wybrzeże, Nr. 10 — 11.

Salmonowicz P. — Rybołówstwo morskie w Polsce w r. 1930, Nr. 5.

g) Wycieczki, turystyka, sport wodny

Górny St. — Ostrowiec Kielecki — Gdynia — Hel, Nr. 10 — 11.

Hordliczka J. K. — Na drugą półkulę, Nr. 1 i 2.



SOCIÉTÉ PROVENÇALE
DE CONSTRUCTIONS
AÉRONAUTIQUES
3 RUE DE LA BAUME PARIS

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

743-IV-II.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„Le Journal de la Marine Marchande"

JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE, POŚWIĘCONE ROZWOJOWI MIĘDZYNARODOWEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

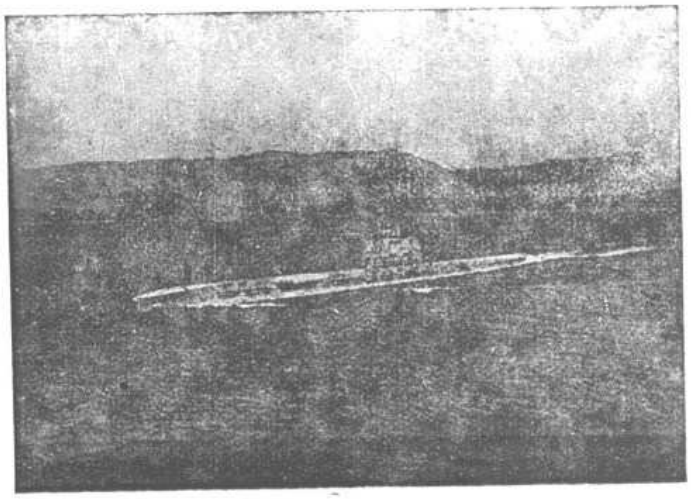
Paris — 190, Boulevard Haussmann.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

SCHNEIDER & C-IE

ZARZĄD. 42, RUE D'ANJOU, PARIS

ARTYLERJA MORSKA. WIEŻE. PŁYTY PANCERNE. RURY TORPEDOWE. URZĄDZENIA PORTOWE I WYPOSAŻENIE. REZERWOARY — DLA PLANÓW. —



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

MASZYNY MORSKIE I TURBINY. KOMPRESORY POWIETRZNE. ŚRUBY OKRĘTOWE. MOTORY ELEKTRYCZNE I OSPRZĘT. SPECJALNE ODLEWY — ŻELIWNE. —

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

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu".

INSTYTUT WYDAWNICZY
LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

St. Kwaśniewski — Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce Zł. 0.75
J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego „ 0.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb „ 0.95
M. B. Lepecki — Opis stanu Espirito Santo „ 3.—
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej „ 3.—
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1— w opr. „ 1.30
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk „ 0.50
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza „ 10.—
Przez morza i rzeki do kolonij. Praca zbiorowa „ 4.—
W. Sieroszewski — Urok Morza. „ 1.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. „ 0.50
E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza. „ 0.50
J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce. „ 1.—
Z. Dunin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznem, etnograficznem i gospodarczem. „ 1.50
St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej. „ 1.—
A. Dębczyński — Dwa lata w Kongo. „ 6.50
Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. „ 0.50

Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. „ 0.50
Program kolonjalny Ligi Morskiej i Rzecznej „ 0.50
Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły. „ 4.—
K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. „ 15.—
A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. „ 0.20
Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce „ 0.20
Gra towarzyska **„Bitwa morska".** „ 6.—
(dla członków L. M. i K. — zł. 5.—)
Gra towarzyska „Bierki" „ 3.—
dla członków L. M. i K. „ 2.80
Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą". „ 5.—
F. Rostkowski — Państwo a Żegluga i jej rentowność. „ 0.50
Wł. Nałęcz — Album morski. „ 3.—
B. Krzywiec — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie. „ 1.20
M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonjalna. „ 1.—
Fr. F. Łyp — Wiadomości o wysokim płaskowyżu Angoli. „ 1.20
G. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonjalnej „ 0.50
H. Telzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski. „ 0.50
W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej. „ 0.50

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

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

Prace zbiorowe pod redakcją:
J. Borowika — Obrona Pomorza. Zł. 20.—
„ — Polskie Pomorze, t. I. „ 25.—
„ — Przeciw propagandzie korytarzowej. „ 10.—

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

L. Gustowski — Na morze — Gdańsk — Gdynia „ 2.50
Widoki Gdyni (serje po 9 sztuk) Zł. 0.90
Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk" (pg. akwareli Marin'a) sztuka Zł. 0.30

DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35, III piętro.

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

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

CENNIK OGŁOSZEŃ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

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

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

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro, Tel. Redakcji 533-40, Administracji 315-88.** Redaktor, wzgl. zastępca redaktora, przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki w godz. 18—20.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA. REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

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