

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1930 r.

Rok VII

TREŚĆ NUMERU: 1. Śląsk i Pomorze — Inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu; 2. Po doniosłych uchwałach zjazdu gdyńskiego — Henryk Tetzlaff; 3. Głos Francuza o Pomorzu, Gdańsku i Gdyni — Paul Valayer; 4. Najślawniejsze zawody świata — K. W. Zawodziński; 5. Upsala — miasto Linneusza — Michał Jacyna (Ali); 6. Analogje i przeciwieństwa — Julian Ginsbert; 7. Działania flotyli pińskiej na Dnieprze w r. 1920 — Karol Taube; 8. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 9. Budownictwo okrętowe we Francji — O. Q. PIONIER KOLONJALNY: 10. Od programu do jego wykonania — Dr. W. Rosiński; 11. Wśród pokonanych pionierów — Bohdan Lepecki; 12. Z żałobnej karty — ś. p. Dr. Józef Pius Zaleski; 13. Przegląd Kolonjalny — Franciszek Łyp; 14. Kronika Kolonjalna.

17 FOTOGRAFIJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

EUGENJUSZ KWIATKOWSKI

ŚLĄSK I POMORZE *)

Trudność przedmiotu, o którym dziś mam mówić, polega na tem, że w mowie ludzkiej brak jest słów dość lapidarnych, dość związłych, a jasnych zarazem, któreby mogły przekonać, że sprawa umocnienia, utrwalenia praw Polski nad Bałtykiem, przepojenia i przetworzenia każdego metra wybrzeża morskiego, który w rezultacie procesów historycznych odzyskany został dla nowej Polski, jest naprawdę najważniejszym zagadnieniem nietylko dla całego państwa, ale nawet dla każdego, pojedynczego obywatela. Są dwa największe, najistotniejsze, bezsporne dla każdego Polaka zadania, za które i my współcześni, i wszystkie następne pokolenia ponosić muszą pełną odpowiedzialność. Jest to zadanie zachowania, zabezpieczenia naszej niepodległości politycznej i gospodarczej i zadanie podniesienia dobrobytu człowieka, skazanego dziś w swojej masie na żywot nędzarza, konsumującego małą zaledwie część

tego, co jest udziałem ludzi w cywilizowanych państwach zachodnich.

Oba zadania stanowią nierozdzielną całość. Niewola polityczna odbiera połowę wartości gospodarczych krajów na rzecz społeczeństwa zaborców. Ona paraliżuje każdą możliwość rozwoju ekonomicznego. Ona jest ulegalizowanym przez przemoc wyzyskiem narodu podbitego. Ona hamuje każdą inicjatywę, niezgodną z własnym interesem zaborcy. Nie ma więc drogi do dobrobytu człowieka poza granicą samodzielności politycznej. Ale zarazem nie ma silniejszego, bardziej trwałego, bardziej niewzruszonego, bardziej pewnego fundamentu niepodległości, jak wzrastający dobrobyt człowieka pracy w państwie, jak proces, który stapia w jeden amalgamat, który identyfikuje interes życiowy milionów obywateli z interesem państwa. Świadomość postępu ekonomicznego społeczeństwa w państwie — to choć niewidoczna, ale najpotężniejsza armja najbardziej patriotyczna, gotowa zawsze do niesłychanego bohaterstwa obrony niepodległości własnego kraju.

W Polsce synonimem, symbolem

najistotniejszym niezależności gospodarczej, a więc i politycznej jest **dzielnicą pomorska**, ze swym największym skarbem: wybrzeżem morza Bałtyckiego; najistotniejszy zaś kamień węgielny, najgłębszy i najpewniejszy fundament samej choćby możliwości rozwoju i postępu dobrobytu człowieka w Polsce tkwi w **dzielnicy śląskiej**. Chcieć zniszczyć Państwo Polskie politycznie, a społeczeństwo zrujnować gospodarczo, da się jedynie wyrazić postulatami pozbawienia Polski Pomorza i Śląska. Chcieć ustabilizować stan nędzy ludzkiej w samym środku Europy, chcieć tu zaszczerpić ziarno wiecznie tlejących zarodków rewolucji społecznej, chcieć tu stworzyć wielką kolonję wyzysku człowieka i jego pracy, chcieć stworzyć największe więzienie polityczne jednego z najliczniejszych narodów Europy, wykazującego olbrzymią siłę przyrostu ludnościowego — to synonimy postulatów pozbawienia Polski Pomorza i Śląska, tych psychicznie najbardziej polskich, najbardziej patriotycznych dzielnic, których ludność z podziwu godnym bohaterstwem obroniła swą polskość, sama, bez zewnętrznej pomocy, mimo niesłychanych wy-

*) Przemówienie Pana Ministra Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, wygłoszone przez radio dnia 6.XI. 1930.

siłków długotrwałej i zorganizowanej przemocy.

Można też stwierdzić pozytywnie, że jak długo w zaraniu dziejów myśl Polski była skierowana na zachód, tak długo Polska była potężna, silna, a nawet gospodarczo kwitnąca; i dziś, kierując swój wzrok, swoje wysiłki, swoją pracę twórczą ku Pomorzu i Śląskowi, zdobędzie dość sił i mocy dla rozwiązania także wszystkich innych problemów, dla pokonania wszelkich innych trudności i niebezpieczeństw.

Z obu tych dzielnic biją najbardziej przez swą wykwalifikowaną całą Polskę. Jeżeli dzielnica śląska przez swe niezmierne bogactwa naturalne, przez węgiel, żelazo, cynk i ołów, oraz liczne produkty chemiczne, a jeszcze bardziej przez swą wykwalifikowaną i zorganizowaną ludność, tworzy dynamikę i fundament rozwoju przemysłu w Polsce, to Pomorze, koncentrując już dziś u wybrzeży Bałtyku, w Gdańsku i Gdyni, prawie 50% całego zewnętrznego obrotu towarowego, jest przeznaczone przez samą naturę na zajęcie czołowego miejsca w polskim handlu.

Jeżeli idzie o podstawowe elementy rozwoju rynku wewnętrznego, to w wielkiej mierze płyną one ze Śląska; gdy szukamy ekspansji gospodarczej na zewnątrz, kontaktu gospodarczego ze światem, to wzrok całej Polski musi się kierować na Pomorze.

Jeżeli podstawą gospodarstwa naszego jest rolnictwo, to udoskonalenie jego metod pracy wiąże się ściśle ze Śląskiem, jeżeli zaś rolnictwu mamy zapewnić zbyt nadmiaru produkcji i poziom cen światowych, to jak nas dotkliwie uczy historia przeszłości — zabezpieczenie tego postulatu bez własnego, nieskrępowanego dostępu do morza, bez własnego, zorganizowanego handlu morskiego, jest niemożliwe.

Jeżeli mamy myśleć na całe dziesięciolecie naprzód, w jaki sposób należy zabezpieczyć pracę i zarobek przyrostowi ludności, to wiemy, że jedną z najpotężniejszych dźwigni postępu gospodarczego — jest i będzie Śląsk. Gdy jednak myśl nasza się zwraca ku tym milionom naszych braci, którzy pod naciskiem konieczności wyemigrowali z kraju i dziś w rezultacie własnej pracy stali się poważnym czynnikiem gospodarczym w obcych państwach, to musimy zrozumieć, że najmocniej-

szym węzłem, który ich samych i ich dzieci zachowa dla polskości, który zawsze będzie im przypominał związek z Ojczyzną, będzie obok książki polskiej — okręt, przybywający do nich pod polską banderą. Jeżeli wreszcie idzie o materialne czynniki obrony całości i niepodległości Polski, to w wielkiej mierze producentem ich jest Śląsk; jeżeli zaś mamy na myśli czynniki moralno - polityczne, utrwalające i pogłębiające współpracę gospodarczą z wieloma narodami świata i oparte na niej współdziałanie polityczne, mające na celu obronę pokoju, to musimy zwrócić się do tej wyjątkowej granicy państwa, która tworzy wolne sąsiedztwo z całym światem, która niczego nie dzieli, a wszystko łączy t. j. do polskiego wybrzeża Bałtyku.

Praw politycznych Polski do tej najbardziej polskiej ziemi i do własnego wybrzeża morskiego niema potrzeby w Polsce uświadamiać. Nie jesteśmy nowymi przybyszami nad Bałtykiem. Tkwiła na tej ziemi ludność polska przed 1000-leciem, w zaraniu historii tego wybrzeża. Współżyliśmy razem w jedność państwowej przez szereg wieków. I choć przez własne nasze błędy prawa Polski nad Bałtykiem zostały obecnie skurczone do małego styku z morzem, to jednak polskość obecnego Pomorza nawet przez źródła obce, przez urzędowe i naukowe publikacje niemieckie była potwierdzona wielokrotnie przed wojną. A dziś wystarczy przejść wszczepić i wzdłuż Pomorze, by znaleźć pełnię życia polskiego, rodzimego, by stwierdzić, że ten nieliczny odsetek obcych, który dziś jeszcze w województwie pomorskiem się znajduje, to właśnie przybysze niezbyt dawnej daty, między prastarą, polską ludnością tubylczą.

Natomiast prawa gospodarcze Polski u wrót Bałtyku, to przede wszystkim historia ostatniego dziesięciolecia. Nie mogło też być inaczej. W dawnej, historycznej Polsce szczególnie w drugim, a długotrwałym okresie, gdy jej myśl polityczna zwróciła się na wschód, zagadnienia gospodarcze, sprawy handlu i przemysłu nie zyskały nigdy należnego i powszechnego zrozumienia. W okresie niewoli wszelka samodzielna polityka gospodarcza została wyrwana z rąk narodu polskiego.

Dopiero więc w okresie odrodzenia politycznego, po wielkiej

wojnie światowej, po naprawieniu historycznego gwałtu nad Polską, zrodziły się realne możliwości budowy podstaw, zaczątków własnej polityki morskiej. A ponieważ niema znakomitszego nauczyciela i doradcy ponad konieczność, przeto i nas ta konieczność nauczyła poznać i zrozumieć, jakie bezcenne walory łączą się z posiadaniem własnego, aktywnie pracującego wybrzeża morskiego.

Już w pierwszych latach powojennych, olbrzymie trudności, zapory i niechęci wypełżyły przed nową Polską ze wszystkich stron. Na dawnych, naturalnych rynkach zbytu dla polskiej produkcji nastąpiły zasadnicze przemiany. Wymiana towarowa ze wschodem spadła do kilku procent obrotów przedwojennych, granica zachodnia i wielka część granicy północnej coraz szczelniej zamyka się przed wywozem najważniejszych produktów polskich, przed zbożem, mięsem, nabiałem, węglem, żelazem, drzewem i naftą. Granica południowa, już z powodu samych warunków naturalnych nie jest dostatecznie przystosowana do wielkiej wymiany towarowej, a ponadto graniczą z nią mniejsze i mniej jednolite rynki zbytu, o strukturze produkcji, podobnej do naszej.

Wydawało się niejednemu z zewnętrznych obserwatorów, że w tym żelaznym uścisku trudności załame się młode, niedostatecznie zorganizowane życie gospodarcze Polski. W przeciwieństwie jednak do obaw z trudności tych zrodziły się właśnie duże, nowe, może nawet niedocenione dziś jeszcze wartości. Tak, jak ludność rodzima polskiego Górnego Śląska stanowi jedną, nierozdzieloną, żywą całość z całą Polską, tak też i produkcja śląska, kierująca z konieczności swą uwagę na wewnętrzny rynek polski, zżyła się z nim, stopiła się w jedną gospodarczą polską całość w ostatnich kilku latach.

Drugą, wielką wartością, to skierowanie całej uwagi Polski na własne wybrzeże morskie. Szybkość procesu, z jaką wiązały się i wiążą się nadal nici zainteresowania całego gospodarstwa społecznego od Śląska, od Karpat, od Wilna z Gdynią i z Gdańskiem, byłaby praktycznie nieosiągalna, gdyby nie te zbawienne trudności, niosące niewątpliwie obciążenia dla dzisiejszego dnia, ale mnożące wartości dla naszych następców.



Uczestnicy Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i R. w Gdyni przed Domem Zdrojowym, w którym się toczyły obrady. W pierwszym rzędzie m. inn. siedzą p.p.: Gen. Dr. Roman Gorecki (1) — Prezes Rady Głównej L. M. i R., Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer (2) — Przewodniczący Walnego Zjazdu, Dr. Michał Wyrostek (3) — Prezes Zarządu Gł. L. M. i R., Komandor J. Unrug (4) — Dowódca Floty, Komandor S. Frankowski (5) — Szef Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej i Gen. W. Przeździecki (6) — Delegat na Zjazd z Oddziału Bielsko-Biała.

dla przyszłych pokoleń polskich i hartujące siły polskie.

Wystarczy przytoczyć kilka liczb, by przekonać się o zdecydowanym postępie tego procesu. W latach 1924 — 1925 zainwestowanych było zaledwie kilka milionów złotych w Gdyni, a ruch towarowy przez całe wybrzeże polskie i przez Gdańsk reprezentował około 2 milionów ton rocznie, t. j. niecałe 15% całego eksportu i importu. Do roku bieżącego wszędzie inwestycje w Gdyni i na polskim wybrzeżu przekraczają sumę 300 milionów zł., powstała i rozwinęła się flota handlowa, umocniła się marynarka wojenna, powstało prawie 45-tysięczne miasto Gdynia i duży szereg nowych lotnisk, otwiera się w dniach najbliższych, nowa, niezwykle ważna magistrala kolejowa, łącząca bezpośrednio Śląsk z polskim wybrzeżem morskim, a ruch towarowy przez oba porty, t. j. Gdynię i Gdańsk przekroczy 11 milionów ton, t. j. około 45% sumarycznego eksportu i importu Polski.

Fakty te, same przez się wykazują, jak nieograniczone możliwości reprezentuje każdy kilometr wolnej, swobodnej, przetworzonej pracą ludzką granicy morskiej w

porównaniu z oporną, trudną, niechętną wolności gospodarczej granicą lądową.

Aby jednak ta swoboda pracy gospodarczej mogła być istotną i pełną, musi Polska posiadać co najmniej dwa porty handlowe, konkurujące ze sobą w sposób gospodarczo zdrowy. Port bowiem nie jest celem polityki gospodarczej sam w sobie. Port o monopolu faktycznym przestaje już być tą granicą wolności, granicą nieskrępowanej ekspansji gospodarczej. Z biegiem powodzenia poczyną on ujawniać swoje własne cele, poczyną dbać wyłącznie o swój własny zysk wbrew interesowi społecznemu państwa, któremu ma służyć.

Taka właśnie była polityka dawnego Gdańska wobec dawnej, historycznej Rzeczypospolitej. Wyraźnie jednak należy podkreślić, że fakt ten był rezultatem wytworzonej przez nas samej sytuacji, nie zaś winą Gdańska.

W tej myśli właśnie możnaby stwierdzić, że analogicznie monopolowe stanowisko Gdyni byłoby również szkodliwe dla gospodarstwa polskiego, że gdyby nie istniał Gdańsk, Polska musiałaby niebawem przystąpić do budowy dwóch portów, t. j. **Gdyni i nowego Gdańska**. Praca ściśle gospo-

darcza nie wyczerpuje jednak wartości własnego wybrzeża morskiego. Handel morski reprezentuje zarazem najwyższą akademję polityczną narodu. Uczy stosunków i współpracy z wieloma narodami świata, uczy nowych praw, nowych idei, rozszerza horyzont myślowy ludzi, buduje nowe społeczeństwo, otwiera nowe możliwości cywilizacji i kultury.

A jakie wielkie moralne wartości przedstawia ta praca dla społeczeństwa polskiego? Zbyt wielkie a zarazem zbyt małostkowe zróżniczkowanie prądów i zwalczających się ugrupowań politycznych, jest naszą zastarzałą, dziedziczną chorobą. Nie naginaliśmy się nigdy zbyt do postulatów państwa, jego rozwoju i jego trwałości, ale przeciwnie państwo i jego prawa naginaliśmy prawie zawsze do własnych postulatów. A oto wobec wybrzeża morskiego, wobec obowiązków, wynikających z jego posiadania i jego obrony, jesteśmy wszyscy solidarni, zjednoczeni, zgodni, ofiarni. Własny dorobek materialny, który zanieśliśmy nad nasze wybrzeże morskie, wszyscy — rząd i społeczeństwo — uświadomił zarazem nam samym, że możemy wykrzesać ze siebie nieznaną dawniej zdolność rozwiązania własnymi siłami, naj-

bardziej trudnych i wielkich problemów! W harmonijnym wysiłku — jesteśmy więc potęgą, zdołaliśmy stworzyć kawałek Ameryki — nad brzegiem polskiego Bałtyku. Tam, w Gdyni, po raz pierwszy przejawiał się w całej pełni instynkt państwowy, świadcząc dobitnie, że nie tylko politycznie, ale i gospodarczo usprawiedliwiony był wyrok trybunału wszystkich narodów świata, który oddał nam w prawne władanie dawne polskie dziedzictwo! Możemy ich zapewnić, że wyroku tego wszyscy będziemy bronili zawsze, przeciwko wszelkim przeciwnościom losu. Z każdym rokiem, z każdym dniem coraz bardziej świadomie i zdecydowanie.

Niech więc przeróżni „woźni” tego wysokiego trybunału historycznej sprawiedliwości nie ronią dzisiaj łez, że zniszczony przez całe stulecia naród polski — nieraz w ich obronie i ich interesie — otrzymał dwa szczerozłote dukaty: — Pomorze i Śląsk. Niech nie próbują

namawiać do „rewidowania” nas, niech powstrzymają swe ręce od naszej państwowej kieszeni, bo dukaty choć stare, to przecież wyraźnie mają wyryte insygnia Piastów i Jagiellonów, i herb orła polskiego. Są więc nasze własne, tak samo, jak były i przed wiekami. Nawet obawa czy zazdrość, że te dukaty stać się mogą podstawą, zadatkami dorobku społeczeństwa polskiego, jego samodzielności gospodarczej, jego prawdziwej niepodległości, czy też chęć odwrócenia uwagi od swoich problemów — kosztem atakowania Polski, w jakiejże stoją dysharmonii z duchem, mającym przyświecać współpracy międzynarodowej.

Mówimy wszystkim otwarcie i wyraźnie: przyjaciół politycznych naszych tym właśnie próbierzem zawsze osądzać będziemy. Z tymi chcemy pójść, z tymi współdziałać, tym okazać niezłomne braterstwo, kto w sposób jasny uznaje nasze prawo do życia, do egzystencji, do wolności politycznej

i gospodarczej, do wyłamania się z lodów nędzy i biedy.

Polska za lat pięćdziesiąt będzie dwukrotnie liczniejsza, niż dzisiaj. Ten postęp cyfrowy nie jest udziałem wszystkich narodów europejskich. W pierwszym dziesięcioleciu przyrost majątku narodowego wynosi kilka miliardów złotych. Za lat kilkadziesiąt Polska stać się może wartościowym przyjacielem i gospodarczo i politycznie. Role narodów nieraz więc ulegają wielkim zmianom w historii.

Nieprzyjaciołom zaś mówimy: pragniemy uczciwie pokoju i porozumienia, które zawsze lepsze jest od niezgody, pragniemy usuwać wszelkie przeszkody współdziałania, niezbędnego dla całej rodziny narodów europejskich, ale niema dla nas granicy ofiar i poświęceń, którychbyśmy nie złożyli w imię obrony naszej — tak drogo okupionej — wolności. A wolność nasza czerpie swe najobfitsze źródła z Pomorza i Śląska Polskiego.

PO DONIOSŁYCH UCHWAŁACH ZJAZDU GDYŃSKIEGO

Data tegorocznego Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej^{*)} jest niewątpliwie datą przełomową w życiu naszej organizacji. Rozpoczęta przed paru laty w łonie jednej z jej komórek praca nad uświadomieniem najszerszych warstw społecznych o konieczności pozyskania wolnych

^{*)} Szczegółowe sprawozdanie z obrad Zjazdu w Dziale Oficjalnym L. M. i R.

terenów zamorskich dla Polski pod nieskrępowaną Jej ekspansję ludzką i gospodarczą — zaczyna wydawać piękne owoce. Jednogłośnie i jednomyślnie, bez jakichkolwiek sprzeciwów, czy zastrzeżeń, w niezwykłej podniosłej atmosferze zapалу i gotowości do ofiar, przyjęło stu kilkudziesięciu delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, którzy zjechali się do Gdyni ze wszystkich dzielnic Rzeczypospolitej, nowy

statut organizacji, zmieniający jej nazwę na „Liga Morska i Kolonialna”, a tem samem wysuwający na jedno z naczelnych miejsc w zadaniach tej Ligi realizację programu kolonialnego, przygotowanego przez Związek Pionierów Kolonialnych.

Uznano jednogłośnie program ten za polską rację stanu, za jedno z głównych haseł całego Narodu, bez względu na wewnętrzne różnice, jakie w nim istnieją.

W takiej samej atmosferze zgody jednomyślnej, jaką spotkać można tylko u ludzi, tworzących rzecz wielką, historyczną, przyjęte zostały następnie wnioski Komisji Kolonialnej Zjazdu, zmierzające do wytknięcia nowym władzom Ligi programu działania na najbliższą przyszłość.

Od tej chwili 30.000 zgórą Polaków, zrzeszonych w naszej organizacji, staje w karnym orydyku do walki o Polskę zamorską, o prawo do życia naszego narodu na równi z innymi narodami, o ścisły związek między wszystkimi Polakami, których los rozsiął na globie ziemskim.

Zaczyna się ziszczać akt drugi walki naszego Narodu o prawo do bytu. Aktem pierwszym była walka z orężem w ręku o niepodległość Polski. Aktem drugim będzie walka, walka nieustępliwa o tych



Bałtyk jesienią. Zdjęcie u wybrzeży Finlandji.

siedem milionów rodaków, którzy zmuszeni są przebywać poza granicami naszego kraju.

Nie możemy dopuścić do tego, aby szli oni na zmarnowanie.

Nie będą się tuczyły ich krwawicą, ich pracą, jedną z najtwardszych i najcięższych, jakie zna ludzkość, obce społeczeństwa, nie raz nam wrogie!

Walczymy o prawo do zachowania przez nich języka Ojców, do ścisłego związku z daleką Ojczyzną.

Walczymy także o zachowanie rezultatów ich pracy dla Polski.

★

Wysunięcie zagadnień kolonialnych na jedno z naczelných miejsc programowych Ligi Morskiej i Kolonialnej wiąże się także jak najściślej z dalszym rozwojem naszej żeglugi morskiej, tej dźwigni dobrobytu gospodarczego kraju, a zarazem potężnego czynnika w polityce mocarstwowej każdego wielkiego narodu.

W dobie prawdziwej orgji konkurencyjnej, jaka panuje dziś w żegludze światowej, oparcie tej żeglugi o interesy ekonomiczne, łączące Polskę z Jej wychodźstwem, a będące narazie jeszcze polem do rozwoju nieograniczonych możliwości — może stanowić o całym świetnym żeglugi tej w przyszłości rozwoju.

Zjazd dał także temu przekonaniu odpowiedni wyraz.

★

Sprawą, która podobnie, jak zagadnienie kolonialne, została przez Zjazd w całości uznana za jedno z najważniejszych zagadnień naszej współczesności, była sprawa obrony dostępu Polski do morza przed wszelkimi atakami, bez względu na to, skądby one nie pochodziły. Zjazd podkreślił raz jeszcze, że jeśli idzie o Pomorze i o Gdynię, to niema w Polsce ani stronnictw politycznych, ani klas społecznych, ani takich, czy innych grup ludzi, jest tylko jeden Naród, zdecydowany bronić do u-



Konrtorpedowiec O. R. P. „Wicher”, na którym uczestnicy Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i R. w Gdyni odbyli wycieczkę na pełne morze.

padłego swego odzyskanego związku z morzem.

Z zagadnieniem tem wiąże się sprawa rozbudowy naszej floty wojennej do rozmiarów, któreby nietylko były zabezpieczeniem naszego dostępu do morza przed atakami z zewnątrz, ale któreby jednocześnie były odpowiednim wyrazem siły naszego Państwa i środkiem do wykonania tych zadań, jakie przed nami stoją.

To też uchwały, dotyczące naszej Marynarki Wojennej, były także wyrazem zdecydowanej woli uczestników Zjazdu, która nie da im spocząć do chwili, dopóki Polska nie uzyska „armji morskiej” w całej pełni.

★

Co było poza tem cechą charakterystyczną obrad tegorocznego Zjazdu Walnego Delegatów, to nienotowany dotychczas wysoki ton tych obrad.

Pamiętamy wszyscy, jak chwilami ciężka i duszna była atmosfera poprzednich dwóch walnych

zjazdów: w Katowicach i w Poznaniu. Jak małe i drobne były, w stosunku do zadań Ligi, sprawy, które pochłaniały większość wysiłków i dobrą wolę uczestników Zjazdu.

Tymczasem tegoroczny zjazd gdyński toczył prawie bez przerwy swe obrady w napięciu najszlachetniejszych uczuć, w atmosferze troski o najwyższe dobra Narodu.

Duża była w tem zasługa Przewodniczącego Zjazdu, który swym taktem i osobistym autorytetem umiał wpłynąć na tok obrad, a poza tem wszyscy byli poprostu pod urokiem tych wielkich spraw, które wyrastają daleko ponad poziom życia codziennego.

To też uczestnicy Zjazdu rozjeżdżali się do domów z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku, pokrzepieni na duchu, z zapasem nowej energii do pracy w Lidze.

I to jest także jeden z największych zysków tegorocznego Zjazdu. HENRYK TETZLAFF.

GŁOS FRANCUZA O POMORZU, GDAŃSKU I GDYNI

Pan Paul Valayer, dyrektor jednego z największych banków w Lyonie, po powrocie z Polski, zamieścił w piśmie: „Lyon Republicain” z dnia 11 X. 30 artykuł wstępny, który poniżej podajemy w całości.

„Rozdrażnienie Niemców z powodu korytarza polskiego, który, łącząc Polskę z morzem, dzieli Rzeszę od Prus Wschodnich, długo jeszcze będzie zagrożało spokojowi Europy.

Korytarz ten jednakowoż nie jest żadnym nowotworem; egzystował on już

od pięciu stuleci, to jest od chwili powstania w słowiańskim kraju kolonji rycerzy teutońskich, aż po rozbiór Polski w roku 1793.

Nic tedy nie zostało „wymyślone” w Wersalu; Polska uzyskała poprostu za doświadczenia i to niepełne, gdyż polskie miasto Gdańsk, ziemczyła z czasem w trzech czwartych, nie powróciło do macierzy. Stało się to dzięki bardzo daleko (może za daleko) posuniętemu poszanowaniu woli ludu, gdyż Gdańsk

jest tak silnie związany z Polską, zwłaszcza pod względem geograficznym, iż równocześnie okazała się potrzeba (co go uratowało od ruiny) przyznania mu odrębnego statutu, który uczynił zeń wolne miasto pod egidą Ligi Narodów, usuwając wszelako wszystkie przeszkody celne, co groziłoby Polsce pozostawaniem w całkowitej odeń zależności.

Na zachodzie, przeciwnie, 90 procent ludności wypowiedziało się za narodowością polską; pięknie uprawne ziemie,

skapane u wybrzeży, w Gdyni, przez Bałtyk, zostały przyznane i słusznie, Polsce.

W ten oto sposób zostały pogodzone w tych dwóch strefach, dwa przeciwstawiające się sobie pierwiastki: zdania ludności i jej interesy gospodarcze. Lecz tego rodzaju rozwiązanie zagadnienia podziało rozdrażniająco; widzieliśmy to dobitnie po ostrych protestach Berlina.

PRZEJAZD PRZEZ KORYTARZ.

Chciałem przekonać się na miejscu o słuszności tych skarg, skonstatować osobiście, z jakimi niedogodnościami muszą walczyć Niemcy przy przejeździe przez korytarz. Pojechałem tam i oto, co ujrzałem.

Przedewszystkiem dowiedziałem się, że znajduję się w Polsce, w korytarzu, dopiero w trzy kwadransy po przejechaniu granicy i to wówczas, gdy urzędnik niemiecki przyszedł zawiadomić mnie, że zbliżamy się do Tczewa, gdzie miałem przesiąść się do Gdańska.

Na ostatniej stacji niemieckiej nie wsiadł do pociągu żaden urzędnik, ani żandarm, ani celnik polski, nikt nie rewidował bagaży, ani nie sprawdzał paszportów. W Tczewie wysiadłem z pociągu, który odjechał w identycznych warunkach. Co do mnie, to, przechodząc na peron, pokazałem na żądanie polskich urzędników mój paszport, co uważam za zupełnie naturalne.

W rezultacie, pociągi pasażerskie czy towarowe (te ostatnie nie zatrzymują się nawet), są właściwie eksterytorjalne i pozostają niemieckimi podczas przejazdu przez korytarz.

Gdy podzieliłem się w Berlinie memi spostrzeżeniami, odpowiedziano mi: „To prawda, korytarz w niczem nie tępuje normalnego ruchu handlowo-kolejowego, a dla pieszych i samochodów istnieją jedynie mało znaczące formalności. Ponieważ jednak przecina on nasz kraj

na dwoje, dla nas, Niemców, zniesienie korytarza jest kwestją sentymentu i od tego nigdy nie odstąpimy!”

Kwestja sentymentu! Cóż za wyznacznik!

GDANSK.

Przyjeżdżamy do Gdańska. Bogate, zasobne, strojne majestatem dawnych pamiątek miasto leży nad brzegami głębokiej Wisły, która łagodny prąd swych żółtawych wód kieruje ku zachodowi, gdzie mieszają się one ze słonymi falami Bałtyku.

We wszystkich malowniczych szczytówkach, wyrzeźbionych przez czas, na które pada wzrok, miasto z wyglądu jest polskie. Chociaż widzę chełpliwy pruski pomnik: trójboczną piramidę, wzniesioną na pamiątkę trzech zwycięstw niemieckich nad Danją, Austrią i Francją, ustrzeżono się jednak przed upamiętnieniem najważniejszego zwycięstwa (byłoby to tutaj okrucieństwem), a mianowicie zbrodni rozbioru, który oddał w pruską niewolę te orły polskie, które dumnie zdobiją fasady starych domów, posiadających swoisty wdzięk.

Lecz ludność, zamieszkująca obecnie miasto, jest niemiecka. To jest fakt. Gdańsk za pośrednictwem swego senatu, oraz ludzi, z którymi rozmawiam w biurze, czy na ulicy, potwierdza swój stosunek wiernopoddańczy względem Niemiec.

A jednak położenie, w jakim się znajduje obecnie, stwarza dlań zamiast ruiny, jaka mogłaby go dotknąć, bezprzykładnie wprost powodzenie, poprzednio nieistniejące. Dzięki tranzytowi polskiemu, gdyż ruch w porcie gdańskim nie wzrósł poczwórnienie, podczas gdy porty niemieckie zaledwie wegetują, lub tracą na znaczeniu?

Na przekór osiągniętym korzyściom, gdy armja bolszewicka wdarła się do Polski, w porcie gdańskim wybuchł strajk, uniemożliwiający tem samem dowóz żywności i amunicji. Polska ledwo wyszła

cało z opresji. Nieprzyjaciół znalazł się o 20 kilometrów od Warszawy. Armja polska, zebrawszy się w sobie, zdobyła się na ostateczny wysiłek i uratowała cywilizowaną Europę, oczywiście, łącznie z Niemcami, jak w roku 1679, gdy wyzwoliła Wiedeń, oblegany przez Turków.

GDYNIA.

Po tego rodzaju wypadku Polska przekonała się o konieczności posiadania portu na własnym wybrzeżu. Tedy obok Gdańska stworzyła Gdynię. I oto, mała wioska, zamieszkała przez 250 rybaków, przemieniła się w potężny port morski, nowoczesny i doskonale wyposażony, w miasto, którego szerokie aleje i wielkie gmachy, wznoszące się obok pozostałych, starych chałup rybackich, dają pojęcie o jego szybkim rozwoju. Zresztą ruch w porcie gdyńskim osiąga już jedną czwartą ruchu portu gdańskiego. Jak powszechnie wiadomo, Gdańsk przez usta swego senatu protestuje przeciwko tej „nieszlachetnej” konkurencji. Mimo jednak postępów, uczynionych przez swą rywalkę Gdynię, Gdańsk wciąż porasta w pierze; z drugiej strony Polska jest panją we własnym domu i może sobie gospodarować, według własnego uznania; wreszcie sam Gdańsk, dzięki owemu strajkowi, chciał tego...

BYĆ, CZY TEŻ NIE BYĆ.

Korytarz, niestanowiący specjalnej przeszkody dla niemieckiego tranzytu, siedmiokrotnie zresztą niższego, niż tranzyt Polski morzem, jest tedy niezbędny dla polskiej gospodarki.

Oto, co należy przypomnieć wszystkim Europejczykom, a Francuzom w szczególności.

Nienaruszalność granic Polski, utworzonych przez traktaty, jest koniecznością dla spokoju tej Europy, której cywilizację uratowała Polska dwukrotnie, na przestrzeni 250 lat.

Paul Valayer.

NAJSŁAWNIEJSZE ZAWODY ŻEGLARSKIE ŚWIATA

Niezuważone, niezantowane nawet w sportowym dziale prasy polskiej, rozegrało się w ubiegłym miesiącu wydarzenie sportu żeglarskiego, wykraczające daleko doniosłością swoją z szeregu zwykłych faktów życia sportowego, obchodzące nietylko żeglarzy, lecz i szeroką opinię wszystkich krajów anglo-saskich, ba, świata całego: odbyły się regaty o „Puchar Ameryki”, symbol rywalizacji dwu największych potęg morskich, Wielkiej Brytanji i Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn., epizod ich współzawodnictwa technicznego, walki o pierwszeństwo na oceanach, o potwierdzenie moralnego prawa supremacji morskiej. Jako ewenement sportowy, walka o „America - Cup”, dlatego jeszcze jest czemś bardziej zwracającym uwagę, niż jakiegokolwiek zawody, odbywające się periodycznie, w stałych i niezbyt wielkich od-

stępach czasu (choćby co 4 lata, jak Olimpiady), że jej pojedyncze rozgrywki są oddzielone, zwłaszcza w ostatnich czasach, znacznymi okresami zbierania sił, ceremonjału wyzwań i pertraktacji, co do warunków, poczem następują przygotowania techniczne (budowanie yachtów) i żeglarskie (trenowanie załogi). Tak ostatnie — przed tegorocznem — spotkanie odbyło się w 1920 r.; przedostatnie — aż w r. 1903. A przecież epizody te miały długi szereg poprzedników, gdyż długa jest i nie od dzisiaj datuje się historia sławnego pucharu.

W połowie XIX w., w atmosferze rodującego się industrializmu amerykańskiego, nacechowanego już wówczas ambicją przodowania we wszystkim, tworzenia produktów największych, najlepszych, najszybszych, żeglarsko nie stało na ostatnim planie. Ci mieszkańcy wschod-

nich wybrzeży Ameryki, wyrzuceni tu przez ocean, wywodzący swą arystokrację z pokładu okrętu „M a y f l o w e r”, łowcy wielorybów, rybacy, kupcy, prowadzący handel z odległymi krajami, odważni i surowi, kochali okręt miłością, animizującą jego istotę, złożoną zdawałoby się z martwych desek, drewna i płócien. Pilnie przykładali się, by go uczynić doskonalszym, wytrwalszym na wszelką pogodę morską, a zwłaszcza śmielejszym. Wspierali się na świeżych postępach technologii, czyniącej w tym czasie coraz większe kroki naprzód, we wszystkich krajach, a zwłaszcza w szybko uprzemysławiającej się Anglii, we wszystkich dziedzinach, w tej liczbie w okrętownictwie. Teoria okrętu wykończyła swe główne zarysy i po obu stronach Atlantyku stocznie budowały — obok nielicznych jeszcze parowców —

coraz lotniejsze żaglowce, tak odmienne od dawnych wysokich i brzuchatych pływających zamków: niskie, wąskie, wiatroskrzydłe kiupy, ustanawiające wciąż nowe rekordy szybkości przechodów do Chin po herbatę, do Australji po wełnę. Hasło XIX w. — „coraz szybciej” kieruje myślą konstruktorów. Zdawna istniejąca w Anglii yachting ze swojej pozycji zabawki lordów, aparatu gali dworskiej na wodzie, analogicznego do galer Kleopatry czy Kaliguli, przekształca się w zawody szybkości statków i dzielności załóg; dochowały się imiona zwycięskich yachtów z pierwszej połowy XIX w. i ich twórców, wśród których znajdujemy założycieli sławnych do dziś budowni lub do dziś kwitnących dynastji konstruktorów — Weld, White, Ratsey (najbardziej renomowana wytwórnia żagli), Camper, Nicholson. Yachting staje się półkiem doświadczalnem okrętownictwa i jako taki, popierany zgóry, rozpowszechnia się w Europie: powstają pierwsze yacht - kluby we Francji, Szwecji, Rosji. Punktem wyjścia dla konstruktorów yachtów stają się wszędzie, zwłaszcza w Anglii i w Ameryce, najbardziej udatne typy miejscowych małych statków użytkowych, rybackich i pilotowych: ich budowa stoi we wschodnich Stanach na specjalnie wysokim poziomie. — Te z ich własności, które sprzyjają szybkości, Amerykanie zastosowali i wyolbrzymili w swych yachtach: przenieśli owręże główne ku tyłowi, wyciągnęli nad wodę dziób i rufę, stworzyli statki płaskie, jakby ślizgające się po wodzie, typ, który został doprowadzony do krańcowej, przesadnej formy w budowie yachtów żaglowych na progu XX w., a do dziś dnia wpływa na kształty wyścigowej motorówki. Zanim jednak ewolucja form tak daleko zaszła, za typowo amerykański yacht musimy uważać już sloop z wysuwającym kilem („szwertą”¹⁾, jak mówią Kaszubi) „M a r i a”, zbudowany w 1846 r., który osiągał pono szybkość 17 węzłów, nieprawdopodobną dla statku tej wielkości (całkowita długość 150 stóp, w płaszczyźnie wodnej 103 stopy, szerokość 25 stóp). Zachęcony powodzeniem tego yachtu, młody konstruktor, George Steers, pracujący na budowni Wiliama H. Browna w New - Yorku, zaproponował swemu szefowi zbudowanie yachtu, szybszego od wszystkich istniejących. Właściciel budowni zgodził się na rolę pośrednika do sfinansowania tej propozycji i ostatecznie między nim a kilku członkami nowojorskiego Yacht - Klubu stanęła umowa, że za sumę 30.000 dolarów będzie zbudowany yacht przynajmniej 140-tonowy, szybszy, niż każdy jego przeciwnik w Stanach Zjednoczonych, który następnie ma być posłany do Anglii, gdzie również ma pobić każdy yacht podobnej wielkości. Umowa przewidywała zwrot pieniędzy i nieprzyjęcie yachtu w razie nieureczywistnienia przezeń nadziei. Spuszczona na wiosnę 1851 roku goleta²⁾ „A m e r i c a”, nie sprawdziła wszystkich pokładanych nadziei, gdyż pobija ją „M a r i a”. Skorzystali z tego kupujący, gdyż zapłacili za nią tylko 20.000 dol. zamiast umówionej ceny. Mimo to posłali yacht do Anglii, w ślad za wyzwaniem, zrobionem najpierwszemu

¹⁾ Wolę już ten otwarty germanizm, niż bezsensowne tłumaczenie „miecz”.

²⁾ Wolę to zapożyczenie z dzwicznego języka włoskiego, już dawniej używane po polsku choćby w złożeniu „brygoleta” u. M. Zaruskiego, niż dziwaczny „szkuner”.

yacht - klubowi Anglii „Royal Yacht Squadron” i w dniu 22 sierpnia 1851 r. w Cowes „A m e r i c a” pobiła czternaście angielskich yachtów, co było tembardziej godne uwagi, że znajomość lokalnych warunków — prądów i wiatrów wokół wyspy Wight — sprzyjała miejscowym sternikom. Królowa Wiktorja i Książę Małżonek przyglądali się finiszowi gonitwy z pokładu swego yachtu „V i c t o r i a a n d A l b e r t”; podnosiło to zaszczyt zwycięstwa, którego łupem stał się srebrny puchar, wywieziony do New - Yorku i odtąd pod nazwą „A m e r i c a C u p”, broniony przez N.Y.Y.C. (Nowojorski Yacht Klub) i przez całe żeglarstwo amerykańskie, jakby relikwia narodowa.

Dla zrozumienia wagi tego zdarzenia musimy sobie uprzytomnić atmosferę antagonizmu między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi, o wiele żywszą wówczas, niż dziś; dziś w bliskiej przeszłości jest braterstwo broni w wielkiej wojnie, wówczas pamięć wojny o niepodległość Stanów i jeszcze świeższa — wojny 1812 — 1814. Pogardzani przez Anglików Yankesi zadali ich dumie cios, wymierzony w najdrażliwsze miejsce: zakwestjonowane zostało pierwszeństwo Anglii na morzach, wówczas bezkonkurencyjne i bezapelacyjne przez wszystkich uznawane; rodząca się dopiero kolonialna cywilizacja ośmieliła się wyprzedzić w sztuce żeglarskiej władczynię mórz, dzierżącą dzięki swej marynarce hegemonję świata. A jak wielkie znaczenie przywiązywano w Anglii do sportu żeglarskiego, którego poziom uważano za

symbol stanowiska na morzach, świadczy i nowsza historia: wysiłek dyplomatyczny króla Edwarda VII, dzięki któremu powstała koalicja antyniemiecka, ktoś dowcipnie nazwał odwetem yachtmana, zaniepokojonego sukcesami innego koronowanego yachtmana Wilhelma II, gdy wielkie yachty niemieckie, budowane przez niemieckich konstruktorów na niemieckich warsztatach okrętowych, „G e r m a n j a” i „M e t e o r I V”, zaczęły zwyciężać angielskie yachty wyścigowe.

Zanim jednak dożyła Wielka Brytania do tych walk z nowym wrogiem, minęło zgorą pół wieku, w ciągu którego wysiłki jej były skierowane na powetowanie poniesionej od Amerykanów porażki. Historję tych wysiłków — niewieńczonych powodzeniem do dziś dnia, rozpatrzmy pokrótce.

Nieodrazu Anglicy posłali wyzwanie Amerykanom. Badali przyczyny klęski; „A m e r i c a” została natychmiast kupiona do Anglii — zresztą powodzenie jej zrobiło ją sławną, w wielu krajach — w Szwecji, w Rosji, — istniały skopjowane z niej yachty. Dopiero w 1870 r. została wysłana do Ameryki przez lorda Ashbury „Cambria”, zbudowana według planów Ratseya i uległa w walce przeciwko 14 yachtom amerykańskim, w których liczbie była „A m e r i c a”. W następnym roku tegoż konstruktora i tegoż właściciela „L i w o n i a” została pobita przez amerykańską goletę „S a p h o”, zbudowaną według planów Poillon'a. Ta dwukrotna porażka zmiecha narazie Anglików; ale za honorem



Yacht amerykański „Enterprise” tegoroczny zwycięzca w regatach o „America Cup.”



Najsławniejszym regatom żeglarskim świata asystowały niezliczone yachty i łodzie motorowe, ustawione wzdłuż całego kursu biegu.

metropolji ujmuje się Kanada, i w r. 1876 wysyła goletę „Countess of Dufferin”, którą zwycięża amerykański yacht-goleta „Madelaine”, jak większość dotychczasowych amerykańskich „challengarów”, ze szwerta. Toczyła się bowiem walka nie tylko dwóch narodów, ale i dwóch teorii budownictwa okrętowego, dwóch typów yachtów, wyrosłych na gruncie wiekowej praktyki żeglarskiej w każdym z walczących krajów.

Pokazało się to szczególnie plastycznie w następnej fazie wojny o „Fuhar Ameryki”, gdy po ponownej porażce Kanady w 1881 r. („Atlanta” zwyciężona przez sloop „Misschief”, zbudowany z żelaza przez sławnego potem w ciągu kilku dziesięcioleci konstruktora Cary Smith’a), na scenę wystąpiła ponownie metropolja. Wąski, głęboki „cutter” z przednimi owrzężami, zbliżonymi do kształtu ostrego klina, pokładający stateczność na znacznej ilości ołowiu, nisko umieszczonego, którego waga wynosiła zwykle około 60% wyporności, przeznaczonej jakby do krajanja wody, takim typem jako narodowym szczytł się yachting angielski; takimi były „Genesta” (1885 r.) i „Gallatea” (1886 r.). Podobny z nadwodnego profilu był narodowy „sloop” amerykański: ten sam dziób o prostopadłej sztabie i niezmiernie długi, poziomo nad wodą wyciągnięty dziobak („buzszpryt”), atoli bardzo odmienny w swych istotnych cechach. Znaczną stateczność początkową zapewniała mu wielka szerokość: szwerta dawała potrzebną płaszczyznę oporu bocznego, a gdy była metalowa i obciążona w dolnej krawędzi — powiększała stateczność, pozwalającą w sumie na wielką powierzchnię ożaglenia; owrzęża płytkie, cały kadłub prawie płaskodenny wskazywały, że konstruktorowie raczej żądali od statku, jakby wychodzenia w ruchu na powierzchnię, niż rozcinania wody.

Takimi były zwycięskie w 1885 r. „Puritan” i w 1886 r. „Mayflower”, budowane przez Burgessa.

Już następna para współzawodników — angielski „Thistle” i amerykański zwycięzca „Volunteer” w 1887 przedstawiają się nieco inaczej: są to statki z mniejszą wypornością, o dłuższych wychyłach, z dziobem „kliprowym”, wyciągniętym ponad wodę. Zapowiadają one następną fazę walk o „puhar Ameryki” i zarazem nową fazę budownictwa yachtowego.

Ostatni dziesięć lat XIX w. jest okresem niezmiernie szybkiej, twórczej, choć jednocześnie nieco niezdrowej ewolucji w konstrukcji yachtów żaglowych. Przeciwnieństwo tradycyjne między szkołą konstruktorów angielskich i amerykańskich ustaje; obie strony korzystają ze zdobytych doświadczeń i często niezależnie od siebie dochodzą do tych samych pomysłów, choć naogół pierwszeństwo ma Amerykanin, Herreshoff; konstruktor ten zdobył sobie taką sławę koło 1890 r., że z pięciu yachtów, które budowały się jednocześnie w 1893 r. w Ameryce (by jeden z nich wystąpił jako obrońca puharu), trzy powstały podług jego planów. — Ogrom zaufania do niego ocenimy, jeśli weźmiemy pod uwagę, że każdy z tych yachtów, to sprawa paruset tysięcy dolarów. Te nowe yachty z właściwości amerykańskich zachowały płaski kadłub i znaczną szerokość, z angielskich — wielkość balastu, umieszczonego jak najniżej, w głęboko zanurzonego, ołowianym kilu („fin-keel”). Dalszym krokiem jest zastąpienie kilu, organicznie związanego z kadłubem, blaszaną płaszczyzną, obciążoną u dołu ołowianem cygarem („bulb-keel”). „Fin-keel” czasami jest jeszcze przedłużony wdół szwerta. Taka konstrukcja daje możność powiększenia ożaglenia, wzrasta też ono z każdym nowym spotkaniem. Mimo, że długość w płaszczyźnie wodnej zostaje u yachtów, walczących o „America Cup”

mniej więcej ta sama, lub wzrasta nieznacznie — z 24 do 27 metrów, wyporność absolutnie się też nie zwiększa, zostając zwykle 120 do 150 ton, powierzchnia żagli, która wydawała się ogromna w dziewiątym dziesiątku lat, gdy wynosiła 600 — 700 metrów kwadratowych, na początku XX w. dochodzi do 1500 metrów kw.

Kształty zmieniają się radykalnie: dziób i rufa tak wyciągają się ponad wodę, że suma ich długości przenosi zwykle połowę długości yachtu w płaszczyźnie wodnej. Zeby z ogólnej wagi statku (wyporności) poświęcić jak najwięcej na balast i ożaglenie, kadłub trzeba zbudować jak najlżejszy. Stosuje się więc, prócz stali na szkielet, najrozmaitsze metale, dające oszczędność wagi: brąz, aluminium, brąz manganowy i t. d.: wewnątrz kadłuba zajęte jest rozpórkai i wiązadłami, wzmacniającymi wiatłacość. Tu dotykamy ujemnych stron ówczesnego yachtingu; podczas, gdy dawniejsze yachty były małemi, lecz solidnemi okręciakami, z których niektóre służyły po próbie, dla której były zbudowane, przez kilkadziesiąt lat, czy to jako transportowe lub rybackie na oceanach, yachty z omawianej epoki (z wyjątkiem jednego „Vigilanta”) były to maszyny wyścigowe, budowane dla tej jednej regaty, nieposiadające zwykle żadnych pomieszczeń wewnątrz, lub liche; niemożliwe do użycia w dłuższej żegludze morskiej (zwłaszcza odnosi się to do amerykańskich, gdyż angielskie zgodnie z warunkami zawodów, musiały jednak o własnych siłach przepływać ocean) i wkrótce nienadające się do niczego, prócz rozbiórki, do której też przystępowano w parę lat po spuszczeniu na wodę. W omawianym okresie honoru bandery angielskiej bronił dwaj ofiarni bogacze: lord Dunraven, którego „Valkyrie II” zwyciężona zostaje przez yacht „Vigilant” w r. 1893, a „Valkyrie III” przez yacht „Defender” w r. 1895; po nim sir Thomas Lipton, którego „Shamrock I”, zbudowany przez W. Fite’a syna, w r. 1899 pobity został przez yacht „Columbia”; ten sam yacht amerykański obronił „Fuhar” od „Shamrock’a II” we dwa lata później. Wreszcie w 1903 r. „Shamrock III” został zwyciężony przez „Reliance”, który kosztował ok. 450 tysięcy dolarów. Ale na te wydatki składało się kilku bogaczów amerykańskich, podczas, gdy każda z tylokrotnych prób Liptona, uszczuplała jego prywatną kieszeń o jakieś 3 miliony franków złotych, podług ówczesnych obliczeń.

Nastąpiła długa przerwa; zdawało się, że już nie dojdzie do nowych rozgrywek o „Puhar Ameryki”. Wydało się, że upór Anglików wyczerpał się w bezskutecznym biciu głową o ścianę oczywistości, potwierdzonej tylu kosztownemi doświadczeniami, oczywistości przewagi w wyścigu na wodach zatoki, statku, zbudowanego jedynie dla tego celu, nad statkiem, który, bądź co bądź, mógł przepłynąć Atlantyk. Przytem w Anglii i w całej Europie wzmagala się tendencja do zahamowania budownictwa yachtowego w jego nieustannej ewolucji do tworzenia maszyn wyścigowych, coraz bardziej oddalających yacht od jego pierwotworu — okręciaku mieszkalnego i zdolnego do przebywania na morzu w każdej pogodzie. Tendencja ta znalazła uwieńczenie w przyjęciu przez yachtsmanów całej Europy w roku 1906 jedynej formuły (t. zw. „formuły międzynarodowej” pierwszej) dla określenia

siły wyścigowej („rathing”) yachtów.*). Skutkiem tej decyzji sportowo-żeglarskiego świata Europy miało być powstanie statków o głębokim kadłubie o znacznej w stosunku do długości wyporności, a więc jeszcze mniej korzystnych w walce z „ekstremami” amerykańskimi. W tym typie buduje sir Thomas Lipton nowego „Shamrocka” w 1908 r., według planów W. Fife'a jun. i posyła nowe wyzwanie Ameryce, stawiając jeszcze swoje warunki, umożliwiające wyrównanie szans jego yachtu przy spotkaniu z yachtami amerykańskimi. Warunki te nie zostały przyjęte, spotkanie nie doszło do skutku.

Ale reakcja przeciw „machinom wyścigowym” w sporcie żeglarskim rosła także i w Ameryce. Wreszcie i tam zwyciężyli stronnicy yachtów „normal-

*) Pozwalam sobie na parę słów wyjaśnienia dla stykających się poraz pierwszy z temi kwestjami czytelników. Punktem wyjścia jest prawo, że z dwóch statków, z których jeden jest dokładnem powiększeniem drugiego, większy będzie szybszy. Istotnie, jest to zrozumiałe po krótkim zastanowieniu się: masa, a więc inercja, tem samem zdolność zachowania nadanej szybkości, wzrośnie, jak zwiększają wymiarów linjowych, podczas gdy czynniki wstrzymujące (bezpośredni opór wody, równy największemu przeciwieciu poprzedzemu i powierzchni tarcia pogrążonej części kadłuba) tylko jak kwadrat tych samych wymiarów. Sprawa się komplikuje przy różnych kształtach kadłuba: który yacht uznać za większy np. czy dłuższy, czy szerszy, ale tem samem mający większe żagle. Ta, czy inna formuła, określająca wielkość wyścigową yachtu nakazuje konstruktorowi nadanie tych, czy innych kształtów.

nych” i przeprowadzili nową formułę w sposób nadzwyczaj ostry, może przesadny, przy pomocy licznych zastrzeżeń, potępiającą typ płaskiego, szerokiego, obficie ozaglowanego statku. Równoległość tendencji budownictwa yachtowego po obu stronach Atlantyku umożliwiła wznowienie walk o „America Cup”. Niezrażony niczem sir Thomas Lipton buduje nowy yacht — „Shamrock IV”^{*)}, który znowu w 1920 r. ulega amerykańskiemu challengerowi „Resolute”.

Tegoroczny „Shamrock V” zbudowany został wg. planów E. C. Nicholsona ze ścisłem dostosowaniem się do wymogów nowej formuły amerykańskiej (t. zw. „uniwersalnej”); despotyczny jej wpływ odbił się niewątpliwie ujemnie pod względem estetycznym na kształtach kadłuba i ozaglenia yachtu, sprzecznym z tem, co przywykliśmy w yachtach uważać za piękne. Spiczasty dziób, wysoka, jak na wyścigowiec burta, maszt na całej niezmierniej wysokości gruby, zwłaszcza z profilu, szczupła powierzchnia żagli, składają się raczej na oryginalną, niż wdzięczną całość. Wymiary jego, zastosowane do ograniczeń formuły „uniwersalnej” i do specjalnych warunków rozgrywki „Puharu Ameryki” są następujące: długość całkowita 36,6 m., długość w linii wodnej 24,7 m., szerokość 5,94 m. zanurzenie 4,57 m., wyporność 130 ton, powierzchnia żagli 697 m. kwadrat. Wielkość zmian, jakie zaszły pod wpływem nowych formuł wyścigowych, dojrzeć łatwo, gdy porównamy „Shamrocka V” z jego poprzednikiem z przed lat 30 „Shamrockiem II”. Przy niewiele co większej wyporności (145 ton), odpowiednie wymiary linjowe tego ostatniego wynoszą: 41,25 m. —

*) „Shamrock” z 1908 r., który nie walczył o puchar Ameryki, pozostał bez kolejnego numeru.

27 m. — 7,62 m. — 5,79 m., a powierzchnia żagli 1319 m. kw.

Amerykanie zbudowali w r. b. aż cztery yachty, żeby po licznych próbach najlepszy z nich wybrać na przeciwnika Liptona. Charakterystyczne, że okazał się nim yacht najlżejszy i z największą powierzchnią, więc najmniej odpowiadający zamiarom twórców formuły „uniwersalnej”. „Enterprise”, zbudowany wg. planów W. S. Burgess'a (dzieźca sławnego w budownictwie yachtowym imienia) ma dł. całkowitą 36,83 m., w płaszczynie wodnej 24,38 m., szerokość 6,6 m., zanurzenie 4,4 m., powierzchnia żagli 704 m. kw. Wyporność 128,5 ton, nieco mniejsza, niż Shamrocka, co przy większej szerokości wskazuje na mniejszą „pełnotliwość” kształtów. Zbudowany wzorem wielu swych poprzedników amerykańskich z brązu (Shamrock V ma drewniane poszycie na stalowych wręgach), podobnie jak jego przeciwnik, ma niewielkie szwerty dla regulowania centrum oporu bocznego. Wszystkie manewry żaglami wykonywane są zapomocą kołowrotów, umieszczonych pod pokładem, nie widać więc już na pokładzie niezbędnych dawniej długich szeregów marynarzy, ciągnących liny.

We wrześniu „Shamrock V” pod podróżnemi żaglami dopłynął do New Yorku, odział się żaglami wyścigowymi i stanął do walki, niestety jeszcze raz przegranej dla Anglii. Piszę „niestety”, nie tylko w poczuciu solidarności europejskiej, ale dlatego, że to stałe i niewytłumaczone, chyba przez pewne udoskonalenia masztu i bomu, niepowodzenie, może wreszcie ostatecznie zniechęcić Anglików, i w ten sposób bodziec do tworzenia yachtów wyścigowych wielkich rozmiarów, a tem samem, najslawniejsze regaty świata gotowe są zaniknąć z wielką szkodą dla najpiękniejszego, prawdziwie królewskiego sportu-żeglarstwa.

K. W. ZAWODZINSKI.

UPSALA — MIASTO LINNEUSZA

(Z wycieczki do Szwecji)

— Wszystko dla turystów — rozumieją to dobrze Szwedzi i starannie wykonują wszystko dla ich wygody. To też w pociągu znaleźliśmy dla naszej paczki, złożonej z trzydziestu osób, osobny wagon.

Małe — takie podmiejskie — czystiutkie, komfortowe wagony klasy trzeciej. Podłoga z jakiejś masy korkowej.

Pociąg szybko wydostał się z granitowych skarp przedmieść. Wpadamy do tunelu, za którym pozostaje na wzniesieniu „gemma” miast — stołeczny Stockholm.

Krajobraz odrazu się zmienił: — wszystko zmalowało, zszarzało. Zapanował jednostajny, nieco posępny koloryt.

Gleba kamienista. Lasy iglaste — niskopienne, niby karłowate. Duże płachty jezior o taflach powierzchni ołowiano-głuchych. Łąki — blade.

Pola — niezęte jeszcze, okropnie zachwaszczone. Owies — zielony — i to pod koniec sierpnia!

Kiedy to dojrzeje, bo już zimno na ogół?

Domki niewielkie — wszystkie drewniane, oczywiście parterowe i niby na rozkaz — wszystkie pomalowane na czerwono z białym obramieniem konturów. Przecież nasze, polskie barwy, ale jakże obce swym miłkiwym, surowym tonem.

Ludzie — starannie, czysto, po europejsku bezbarwnie ubrani — zachowują się, jak na obcym groźbie: — żadnego dźwięku głośniejszego, uśmiechu, lub zawołania — a pręciż dziś jest niedziela. Śmiech głośny — widocznie już dawno skonał na anemję w tym kraju Skandynawów..., nawet dzieci uśmiechają się umiarkowanie, bezgłośnie. — Stan zaciśniętych zębów i czujności miłkiwej.. Trudno — tak im widocznie lepiej..

Krajobraz w dalszym ciągu do znużenia jednostajny.

Pociąg zatrzymuje się bezdźwię-

cznie, pasażerowie wsiadają, wysiadają automatycznie.

Ale chwała Bogu — oto i Upsala. Niewielka mięścina, szeroko rozrzuconą na wielkich wzgórzach. Kamienice — prowincjonalnie europejskie. I znowu ta czystość, aż bolesna dla serca sarmackiego... Nie wiedziałem, gdzie mam rzucić zapałkę — nim nie znalazłem odpowiedniego koszyka: — tkwią rozmieszczone w symetrycznych odstępach wszędzie.

A oto i sławna katedra — olbrzymie, monumentalne, gotyckie gmaszysko. Rzeczywiście imponuje rozmiarami i nieposzlakowanym wyglądem dzięki — zaiste szwedzkiej — konserwacji.

Wewnątrz — przestronnie, szaro, jasno — żadnych witraży mrocznych... Czy bogato? — Tak. — Ale — ozdobą kamienia: — niemal nic poza tem — przynajmniej zbvttecznego.

Przepyszna ambona. — Ołtarz

— drewniany tryptyk — barelief — coś w rodzaju Wita Stwosza.

A oto — w lewej od wejścia nawie — grobowiec Linneusza. Stań grobowca — świeżuteńki: — mimowoli nasuwa przypuszczenie, że słynny botanik zmarł w zeszłym... miesiącu. Protestantka rzeczowość, ani milligrama, ani cienia sentymentu — wszystko niby naturalne.

Wobec powyższego — jako niepoprawny romantyk — nie zdołałem porozumieć się z duchem wielkiego uczonego: — pozostał on — niemy, czy ja — głuchy... Melancholijnie skierowałem się w stronę przeciwną.

Stanąłem — jak wryty. — Olbrzymi, z czerwonego granitu czy porfiru sarkofag — z jedynym, złotymi literami rytym słowem — *S w e d e n b o r g* — ... Wystarczy!

Tu jednak purytanizm otoczenia okazał się — przewyciężony. Stałem z oczyma wlepionymi w złote zgłoski chwały i „Serafita” — *B a l z a k a* poczęła płynąć mi przez podniecony mózg...

Potężna, zagadkowa sylwetka tego niezwykłego ducha — zławiało się spogląda z za świata surowymi oczyma tego, co musnął swą myślą tajemniczych brzegów jeziora Prawdy Przedwiecznej.

Sam — albo rozumiał, albo wyczuwał to, co ponad siły zwykłego człowieka. Odszedł — niepoznany w swych dociekaniach — wielki, a nieodgadniony w swych czynach. —

Czy odpowiednie ma miejsce jego sarkofag? — Sądzę, że tak, bo... dla takiej miary osoby — zupełnie obojętnie gdzie: — nic go nie zmniejszy, — był prawie ponadludzki. — A dostojna skromność i przepych granitowej surowości tumu Upsalskiego — istotnie odpowiada — w swej rezerwie i sile — rzeczom wielkim, zabłąkanym przypadkowo na ziemię...

Były tam jeszcze — cały szereg sarkofagów, ale już tylko — królów... ba — nawet którejs z Jagielonów. My zawsze i wszędzie musimy wtrącić swoje trzy grosze i — trzeba przyznać bez ironji — całym w przyzwoitym stylu!

Jak ta — niby nowa — katedra, taka jest i państwowość szwedzka: — głośne dzieje — minęły, teraz pozostało — szlachetne a dostojne — dożywocie. O ile — oczywiście — nie obróci się pomyślnie koło historii, lub nie zajdzie jakiś kataklizm.

Z szacunkiem, ale bez żalu, opuszczam wspaniałą kościół, zerk-

nąwszy zabobonnie w ką — na potężny symbol — ten ostatni ślad (poza księgami oczywiście) błyskawicy wielkości na tle nocy bezbrzeżnej pospolitego życia tłumu... nawet raczej... trzody ludzkiej.

Wychodzimy. Poprawne, piękne gazony, kwietniki, krzewy w dekoracyjnych grupach. — Jakiś gmach starodawny, zdaje się — dawna siedziba słynnego uniwersytetu.

Przygodny przewodnik objaśnia, że zielona kopuła jest z miedzi szwedzkiej, co to zawiera w sobie tyle złota — że całkowite pokrycie z czystego srebra — kosztowałyby taniej. Być może — zresztą mniejsza o to...

Nowy uniwersytet ze słynnymi „bursami narodów” — kompleks banalnych, nowożytnych (niestety jeszcze nawet nie „blokowych”) gmachów — nie wzbudza zainteresowania.

Wolę już stary pałacyk biskupi, tkwiący samotnie na pustym placu. Za nim — stary murowany kościółek — nawpół z dzikiego kamienia, nawpół z cegły... — niby staruszek w staromodnej kapocie.

Biblioteka... Park rozległy... Zamek na wzgórzu, niewykończony od stuleci... — wręcz nieciekawe dla duszy laika.

Ot tam poniżej w zaroślach. — Ogród Botaniczny i nieco dalej — dom Linneusza... Może tu będę szczęśliwszy?!

Poletka, działki, pojedyncze grupki równoboczne — istny żywy katalog wszelakiego zielska i roślin.

Oranżerje... pracownie doświadczalne... — te same, gdzie powstały ongiś genialne myśli biologji i botaniki.

Chodziłem, a raczej dość długo błąkałem się wśród tych — naogół bardzo mizernych okazów — i przyszedłem do przeświadczenia, że ten kto ma wspaniałe biurko — rzadko bywa wielkim pisarzem.

Dla Linneusza wystarczyło tych przeciętnych okazów, aby wysnuć i zbudować wielkie myśli... Więc znowu powtarza się odwieczna prawda dla wszelkiej wielkości: — nie co, lecz jak!

Autografów nie będę patrzył: — powiedzą mi mniej, niż to żywe otoczenie, które obowiązek wyjawienia swej prawdy — dostatecznie zadokumentowało...

Większość naszych wycieczkowiczów była całkowicie zdezorjentowana — co tu właściwie oglądać? — Mierne kwiaty na pospolitych kwietnikach!

— „Okrutnie to wszystko — rozreklamowane” — orzekł lapidarnie jakiś śmielszy domorosły filozof... I może miał rację... — przynajmniej dla siebie, bo... po co szukać zewnątrz tego, czego się nie posiada wewnątrz — w samym sobie... Strata czasu!

Powracamy w tej samej uroczystej ciszy otoczenia i ludzi... Dziwny kraj! — Powiada przysłowie, że milczenie — to złoto... No, co tam — nie chcę w takim razie złotej... waluty... Wolę nasze, papierowe ale... dalibóg... przynajmniej żywe a swojskie... grosze.

MICHAŁ JACYNA. (Ali).



Widok ogólny portu Yacht-Klubu Polski (oddział Morski) w Gdyni.

MARYNARKA WOJENNA

ANALOGJE I PRZECIWIENSTWA

I.

Uczmy się od naszych wrogów, bo przyjaciele i tak nie opuszczą nas w potrzebie, — brzmi japońskie przysłowie. Jest w niem dużo prawdy. Francuzi nauczyli się wielu rzeczy od Anglików i Niemców, a Hiszpanie od Amerykanów. Niekiedy lekcje były bolesne.

Pora już, abyśmy też się czegoś nauczyli. I to w dziedzinie, która jak dotąd, była dość obojętnie traktowana przez nasze społeczeństwo. W dziedzinie — mianowicie — morza i marynarki wojennej.

Przed dwoma laty wyszła z druku książka jednego z wybitniejszych oficerów niemieckiego sztabu morskiego — wice-admirała von Mantey'a „Historja marynarki niemieckiej”. Książka, która przetłumaczona na polski, mogłaby u nas oddać nieocenione usługi propagandzie morskiej. Albowiem historia morska Niemiec posiada niektóre cechy wspólne z naszą, poniekąd wspólny teren, a co się tyczy pierwszych poczynań nad stworzeniem floty (r. 1848) wiele analogij, choć i wiele rozbieżności, z naszymi obecnymi poczynaniami.

W roku 1848 floty niemieckiej, czy nawet pruskiej, wogóle nie było. Natomiast jednocześnie z nastrojami porewolucyjnymi idea posiadania własnej marynarki wojennej i własnych kolonij poczęła kiełkować wśród niemieckiego społeczeństwa. Utworzyły się ligi i stowarzyszenia, dążące w tym kierunku. Poczęła obradować komisja morska pod przewodnictwem generała von Radowitz. I powoli zaczęto w naród wpajać przekonanie, że kwestja marynarki wojennej nie jest bynajmniej kwestją militarną, ale wyłącznie kwestją narodową, dotyczącą całych Niemiec.

Tymczasem położenie ówczesnych Prus było znacznie gorsze od powojennego położenia Polski. Przeciętny Niemiec, równie mało wiedział o morzu i o flocie, co przeciętny Polak. Było wiele zapłału na wiecach i konferencjach, ale... floty nie można stworzyć

pięknymi słówkami. Na to trzeba dużo czasu i pieniędzy.

Uwikłane w konflikt zbrojny z Danją, zmęczone rewolucją, osłabione finansowo, a nadto nieposiadające nawet zaczątków personelu morskiego Prusy, — stanęły przed dylematem nielada. Wielu Bürgerów uważało stworzenie floty za całkowitą utopję. Minister handlu Duckwitz, wielki zwolennik morza (podobnie, jak nasz minister Kwiatkowski), przeznaczył wprawdzie 6 milionów talarów na cele floty wojennej, ale wpływy z podatków były tak skąpe, że o natychmiastowym użyciu tej sumy nie było mowy.

7 listopada 1848 r. zostaje jednak stworzona techniczna komisja morska, na której czele zasiada ks. Adalbert Pruski. Składa się ona z oficerów armji lądowej i... z dwóch (!) marynarzy: porucznika Schrödera, który służył w marynarce holenderskiej i kapitana Donnera w służbie Szlezwigu. W Zgromadzeniu Narodowym pracuje niezamordowanie minister Duckwitz.

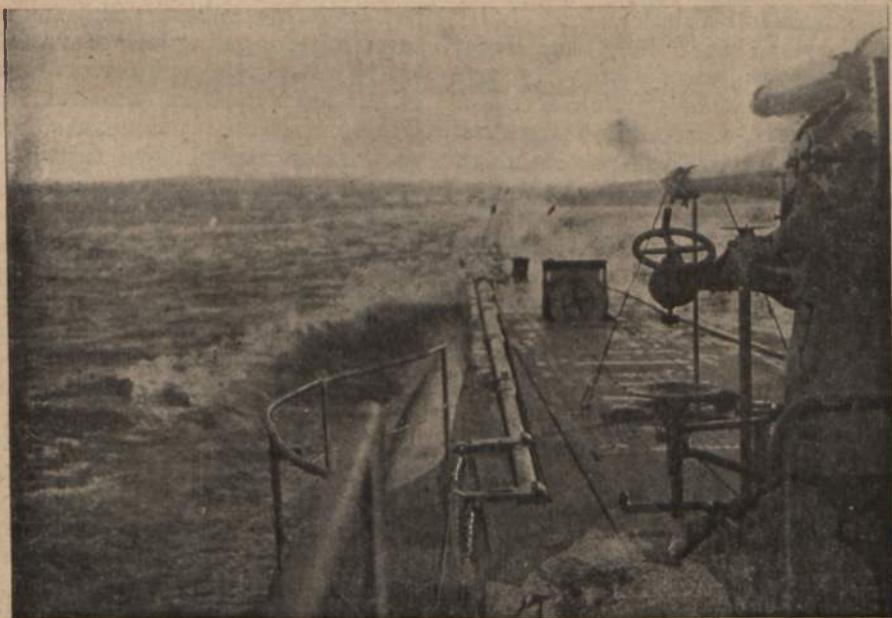
Inwentarz floty w roku 1849 przedstawia się, jak następuje:

1 fregata parowa, 3 korwety parowe, 2 fregaty żaglowe, kilkanaście małych żaglowców i szalup. Personel: 1150 ludzi.

Jednocześnie trudności polityczne zdawały się być nie do przezwyciężenia. Wielka Brytania wręcz oświadczyła, że nie uznaje bandery niemieckiej i że okręty pod flagą czarno - czerwono - złotą będą uważane za pirackie. Należy uprzytomnić sobie, że ówczesna konfederacja północnych Niemiec miała przeciwko sobie nie tylko władczynię mórz — Anglię, nietylko Francję i Rosję, źle do nich usposobioną, ale także i Danię, będącą w otwartej wojnie.

I wówczas, rezygnując z utworzenia marynarki ogólnie - niemieckiej, rezygnując ze współdziałania Saksonji i Bawarii, które wręcz oświadczyły, że grosza na flotę nie dadzą (*a bon entendeur — salut!*), Prusy biorą się same do dzieła.

Już w roku 1850 zostaje stworzona szkoła morska, a flocie przybywa szereg jednostek. Z początku trzeba uciekać się do oficerów cudzoziemców — Szwedów, Anglików, nawet Greków. Jednak



Pierwsza polska łódź podwodna O. R. P. „Wilki” podczas próbnej jazdy na powierzchni morza u wybrzeży francuskich.



Dziób O. R. P. „Wicher“ robi niesamowite wrażenie.

praca idzie naprzód, bo pracuje gorliwie garstka entuzjastów, umiejących patrzeć w przyszłość i rozumiejących, czym jest dla państwa morze.

14 listopada 1853 r. powstaje dekretem królewskim admiralicja, z ks. Adalbertem na czele. Okręty, dotychczas przywiązane do brzegów Bałtyku, poczynają żeglować. Bandera pruska ukazuje się nie tylko na Morzu Śródziemnym, ale nawet za oceanem. Młodszy oficerowie wysyłani są na studia do Anglii. A naród patrzy na to, jak na kosztowną zabawę.

W roku 1855 flota pruska liczy: 2 fregaty żaglowe, 2 korwety żaglowe, 2 korwety parowe, 2 szkunery (z tego jeden подарowany przez Związek Kobiet Pruskich (sic), 42 wiosłowe kanonierki (galery).

Personel ma niespełna 1.200 ludzi, licząc w to już bataljon piechoty morskiej.

Zorganizowana w tymże roku szkoła morska ma około stu uczniów. Jej komendantem jest major Haller von Hallerstein.

W rok później władze morskie zostają podzielone na administracyjne — Ministerstwo Marynarki, i taktyczne — Dowództwo Marynarki. A w r. 1861 generał von Roon zostaje pierwszym wspólnym ministrem wojny i marynarki.

Zdawałoby się, że Prusy, — kraj par excellence lądowo - militarny, lekceważyć będą sprawy

morskie i poświęcą swą flotę dla armji, a conajmniej odnosić się będą wrogo i zazdrośnie do nowej dziedziny. Jednak oficerowie lądowi, zatrudnieni w podwójnym ministerstwie, bynajmniej nie patrzą krzywym okiem na swych morskich kolegów. Przeciwnie — postawieni na czele marynarki generałowie, oddają się sprawie z zapałem i jakkolwiek brak im fachowej rutyny, to jednakże marynarka niemiecka zawdzięcza im wiele.

Ponieważ prowadzenie polityki bez środków militaryjnych jest tem samym, co gaszenie pożaru bez wody, — tym tylko pierwszym swoim poczynaniem morskim, zawdzięczają Prusy pierwsze sukcesy w dziedzinie polityki zagranicznej. W roku 1863 opracowany zostaje na zasadzie memorjału admiralicji, stały program morski, przewidujący budowę okrętów pancernych. To też świat poczyna się powoli liczyć z dotychczas kontynentalnym, pozbawionym międzynarodowego znaczenia, państwem.

„Prusy muszą zbudować i utrzymać flotę, wystarczającą dla ochrony handlu zamorskiego, obrony wybrzeży i ataku wybrzeży nieprzyjacielskich“... brzmi to jedno ze zdań memorjału. Widać że, już wówczas dowództwo floty starało się wpoić w naród ducha ofensywy i chęć czynu.

*

W chwili wybuchu wojny prusko - duńskiej (1864) flota pruska liczy: 4 korwety śrubowe, 1 korwetę kołową, 3 małe kołowce, 2 uzbrojone holowniki, 21 kanonierek, 8 okrętów żaglowych, 40 szalup - kanonierek wiosłowych (galery).

Razem 31 parowców ze 145 działami, 8 żaglowców ze 144 działami i 40 łodzi z 76 działami. Personel liczy 100 oficerów i 1.400 marynarzy. Dochodzi do tego 700 ludzi bataljonu morskiego.

Budżet wynosi 2.300.000 talarów, przy budżecie armji 38.500.000 talarów i budżecie państwa 140 milionów talarów.

Duńcyzy są na morzu trzy razy silniejsi, jednakże zwycięstwo przypada w udziale Prusakom. Bardzo sprężyste przeprowadzone operacje lądowo - morskie czynią honor dowództwu króla Wilhelma.

Zaś w rok po wojnie — generał wojsk lądowych Roon — twierdzi: „marynarka pruska musi zająć stanowisko, zwracające uwagę wśród marynarek drugiego rzędu“.

Parlament tym razem oponuje, co odtąd trafia się dość często. Od chwili utworzenia cesarstwa niemieckiego, aż do wojny europejskiej, sześć razy Reichstag został rozwiązany, z czego pięć dla opozycyjnego stanowiska w sprawach floty. Nie wmawiajmy więc w siebie, że każdy Niemiec rozumiał od razu potrzebę floty, podczas gdy Polakowi trzeba zrozumienie dla spraw morskich wkładać łopata do głowy. I tam także przedstawiciele narodu nie zdawali sobie sprawy, że kraj posiadający dostęp do morza i chcący za-



Działa dziobowe O. R. P. „Wicher“ przy strzelaniu.

chować możliwość egzystencji, tak w czasie wojny, jak i w czasie pokoju, istnieć bez floty nie może.

Z owych to czasów pochodzi słynna mowa Bismarcka, w której późniejszy kanclerz cesarstwa dowodzi, że liczyć na sprzymierzeńców, to to samo, co zrezygnować z handlu zamorskiego i wydać wybrzeże na łup wroga (1).

30 października 1865 dekret królewski reguluje wzajemny stosunek armji i floty: „Armja i Marynarka tworzą siłę zbrojną Państwa. Obie organizacje są od siebie niezależne i ich administracja stoi na jednakowym poziomie hierarchicznym”.

Wojna prusko-austriacka (1866) sprowadza znów szereg sukcesów młodej marynarki, której stan posiadania stale wzrasta. Powstaje akademia morską w Kielu, dwa arsenale, szereg fortyfikacji. Służba w marynarce uregulowana jest odpowiednią pragmatyką i trwa dla szeregowych 12 lat. Naród dotychczas obojętny — zdaje się coraz więcej interesować sprawami floty. Nic dziwnego — bowiem od kilku lat rozwija się z imponującą szybkością morski handel Niemiec, a wsład za nim idzie dobrobyt mieszkańców.

1 października 1867 r. nowy dekret królewski zmienia banderę Prus na banderę Konfederacji Północnych Niemiec — czarno - biało - czerwoną. Zadanie floty zostaje określone wyraźnie nie tylko jako ochrona handlu i wybrzeży, ale także jako „działanie ofenzywne w celu atakowania flot i portów nieprzyjacielskich”. Coraz więcej okrętów wojennych ukazuje się na zagranicznych wodach, torując drogę banderze handlowej, zdobywając nowe rynki zbytu, głosząc chwałę zwycięskich Prus. Niektóre z nich do pięciu lat pływają po oceanach, dokonywują podróży naokoło świata, zwiedzają egzotyczne kraje, wspierają pionierów i kupców niemieckich.

Kwestja kolonij, dotąd uważana za utopję, zaczyna stawać się aktualną. Niemcy ze swą, szybko mnożącą się ludnością, oraz ze swą masową produkcją tandety, potrzebują na gwałt miejsca do ekspansji. Do tego Bismarck nie chce zrezygnować z emigrantów i

pozwolić, aby się wynaradawiali. To też okręty pruskie zawiązają wszędzie, gdzie tylko słycać mowę niemiecką i stwarzają stały kontakt między emigracją a Niemcami. Jak kolosalną wagę miał ten kontakt z punktu widzenia militarnego, politycznego i ekonomicznego — nie porzeba chyba tłomaczyć.

Wszystkiego tego dokonywa w Niemczech nie wola narodu, bo choć uświadomionych jest coraz więcej, to jednak ogół pozostaje bierny, — ale żelazna wola żelaznego kanclerza, twórcze idee kilku wybitnych pionierów morskich i mądrość przewidujących mężów stanu. Nie ulega wątpliwości, że bez floty wojennej, Niemcy nigdy nie staliby się mocarstwem światowym, a przedewszystkiem nigdy nie posiadliby kolonii.

Wojna francusko - pruska roku 1870 - 71 zastaje flotę niemiecką kilkakrotnie słabszą od francuskiej, (wówczas drugiej na świecie). Tem nie mniej skład jej przedstawia się, jak następuje: 3 pancerne fregaty, 1 pancerna korweta, 2 pancerne monitory, 10 korwet śrubowych, 22 kanonierki, 5 parowców specjalnych, 7 żaglowców.

Razem 43 parowce i 7 żaglowców z 450 działami.

Personel liczy 162 oficerów i 3655 marynarzy, plus piechotę i artylerję morską w sile 1.200 ludzi.

Budżet wynosi 7.300.000 talarów.

I w tej wojnie, dzięki umiejętnej polityce, flota niemiecka nie ponosi ani większych strat, ani poważniejszej porażki.

Charakterystycznym jest, że w zaraniu istnienia marynarki niemieckiej potrafiono ustrzec ją od klęski, czy zbyt ryzykownych przedsięwzięć. Z drugiej strony planowo i usilnie prowadzono, mimo stokroć cięższych niż u nas warunków, jej rozbudowę.

Uprzytomnijmy sobie, że w owym okresie 1848 - 1870 nie było jeszcze w Niemczech ani większych stocznii, ani specjalistów morskich. Kadeci ze szkoły morskiej wyszli dopiero-co, jako podporucznicy. Niedawno założony arsenał pracował z trudnością.

Okręty budowano w Anglii, we Francji, w Ameryce. Niektóre zamówione i częściowo zapłacone — nigdy nie przybyły. Inne uszkodzone na skutek nieumiejętnej obsługi, kosztowały wiele pieniędzy. Personel dzielny, jak u nas, ale mało obeznany z morzem, wymagał jeszcze długiej i mozolnej pracy nad wychowaniem oficerów i szkolenia załóg. Mimo to okręty odważnie wypływały w dalekie podróże i bandera ich raz po raz opasywała świat, głosząc chwałę Niemiec i wymuszając poszanowanie dla mocarstwowych poczynań nowego państwa.

„Marynarka, która znajduje się dopiero w stanie embrjonalnym, której nie rozbudowano ze względu na fałszywe pojęcie oszczędności, która została odrazu zakrojona na zbyt małą skalę, — ma tak samo małą wartość, jak armja o zbyt słabym składzie, uzbrojeniu i zaopatrzeniu”.

„Kraj, posiadający dostęp do morza, a chcący mieć jakie takie znaczenie na rynku politycznym i ekonomicznym świata — musi mieć marynarkę wojenną, — pisze admirał von Mantey. — Bez niej nie odegra żadnej roli i nie potrafi nawet rozwinąć swego handlu zamorskiego”.

„Marynarka ta, w czasie pokoju, reprezentuje kraj na zewnątrz i zmusza do liczenia się z suwerennością państwa. W czasie wojny musi nie tylko bronić wybrzeża i wolności dróg morskich, ale o władnąć niemi, zaatakować przeciwnika i zniszczyć go, aby posiadać możliwość swobodnego handlu morskiego i zaopatrywania kraju we wszystkie potrzebne produkty.

„Jest więc obowiązkiem każdego obywatela uznać konieczność marynarki wojennej dla swego kraju, rozważyć przypadające stąd korzyści i przyczynić się do stworzenia odpowiedniej siły zbrojnej na morzu”.

Mniej więcej to samo, co von Mantey, mówi w swoich memorjach słynny admirał angielski, Lord Fisher of Kilvestone. Mamy tu więc jednogłośne opinie dwóch, do przeciwnych obozów należących marynarzy.

Komentarze są chyba zbyt czu-
ne. JULJAN GINSBERT.

DZIAŁANIA FLOTYLLI PIŃSKIEJ NA DNIEPRZE W R. 1920

Oparcie polskiego frontu w maju 1920 r. o tak potężną rzekę, jak Dniepr, stworzyło ogromne zadania dla flotyllii rzecznej, którym już nieliczny oddział bojowy

flotylli pińskiej sprostać nie mógł.

Na południe od Kijowa przejawia swą bardzo energiczną działalność oddział statków sowieckich, drugi zagraża od Desny, trze-

ci od rzeki Soży, gdzie się ukrył po klęsce, zadanej mu przez flotyllę pińską pod Czarnobyłem.

Wobec sytuacji, wytworzonej na froncie rzecznym, oddział bojowy

flotyli pińskiej zostaje rozdzielony: PI, MBI, MBII (pancerny pierwszy i motorówki bojowe) Naczelne Dowództwo przydziela do 3 armji: MPI i MBIII pozostają przy grupie poleskiej i odchodzą do Łojowa. W tym okresie oddziały bojowe flotyli są w stałej styczności z nieprzyjacielem.

Do najciekawszych działań flotyli na Dnieprze należy bój pod Puchówką, oraz pod Okuninowo—Stracholesje.

W ostatnich dniach maja 12 armja sowiecka rozpoczyna kontr ofensywę na froncie 3 armji polskiej. Celem jej zajadłych ataków stał się przyczółek mostowy Kijowa w rejonie Puchówka — Różówka — Zazimie.

Flotylla pińska otrzymała rozkaz zaatakować 27.V o świcie odcinek nadbrzeżny na wysokości wsi Puchówka.

26 wieczorem PI, MBI i MBII wyruszyły w górę rzeki Desny.

Następnego dnia o świcie statek i motorówki, zamaskowane zieleńią i upodobnione do wysepek — trzymając się zarośniętego gęstą wikliną zachodniego brzegu rzeki, skradały się do stanowisk nieprzyjacielskich w Puchówce. Walka już wrzała. Znaczne siły nieprzyjaciela zdążyły już opanować część nadbrzeżną wsi, zaatakowawszy 1 pułk Podhalański. Oddział bojowy flotyli niepostrzeżenie zbliżył się na odległość 500 do 600 me-

trów do stanowisk nieprzyjacielskich i rozpoczął atak, skupiając na niedużym odcinku nadbrzeżnym ogień z dwóch dział trzechcalowych, dwóch działek 37 mm. oraz siedmiu karabinów maszynowych. Bolszewicy odpowiedzieli chaotycznym ogniem karabinów maszynowych i ręcznych. „Pancerny” wstrzeliwuje się coraz lepiej. Szrapnele rwą się tuż nad samymi okopami. Co chwila jakaś chałupa staje w płomieniach. Po godzinnej walce cała wieś już objęta jest morzem płomienia. Ogień nieprzyjacielski ucichł na nadbrzeżnym odcinku, tylko w głębi wsi wciąż warczą karabiny maszynowe. Motorówki posuwają się dalej w górę rzeki, mając zamiar zaatakować wieś od wschodu. Naraz za zakrętem rzeki ukazuje się szereg dużych łodzi, załadowanych wojskiem, które płyną od wsi ku przeciwnemu brzegowi rzeki. MBI i MBII, otworzywszy gwałtowny ogień z karabinów maszynowych i armatek, ruszają całą mocą ku przeprawie. Na łodziach nieprzyjacielskich powstaje panika. „Czerwono-armiejcy” poczęli wyskakiwać z łodzi, rzucając się w pław ku przeciwnemu brzegowi. Kilka łodzi wraz z załogą poszło na dno, parę łodzi wróciło z powrotem do wsi.

Zaraz po tym boju flotylla pińska musiała wrócić do Kijowa, gdyż na PI zepsuło się działo, na

MBI zostało zniszczone działo przez wybuch pocisku w lufie, zaś na MBII został uszkodzony motor.

O tej akcji pułkownik Rybak pisze w meldunku sytuacyjnym, co następuje:

„O godzinie 8 m. 15 nieprzyjaciel rozpoczął natarcie na odcinek Zazimie, które załamało się pod ogniem artylerji, piechoty i flotyli własnej. Głębokie do trzech linii tyraljery nieprzyjacielskie zostały zatrzymane i okopały się w odległości 400 do 500 kroków przed naszym frontem. O godzinie 14, korzystając z wycofania się własnego statku, który osłaniał bardzo skutecznie naszą flankę od Desny, nieprzyjaciel skoncentrował znaczniejsze siły pod Puchówką i wznowił ataki na całym odcinku, uderzając ze szczególną furją na nasze lewe skrzydło. Już kilka ataków odparto, walka wre (godzina 20 m. 20), bardzo pożądanym jest wysłanie statku własnego pod Puchówkę dla osłony wzmocnienia flanki. Gdyby zaś ten wymagał dłuższego remontu, a innego wysłać nie można, to przynajmniej konieczny jest przydział łodzi motorowych, uzbrojonych w karabiny maszynowe.

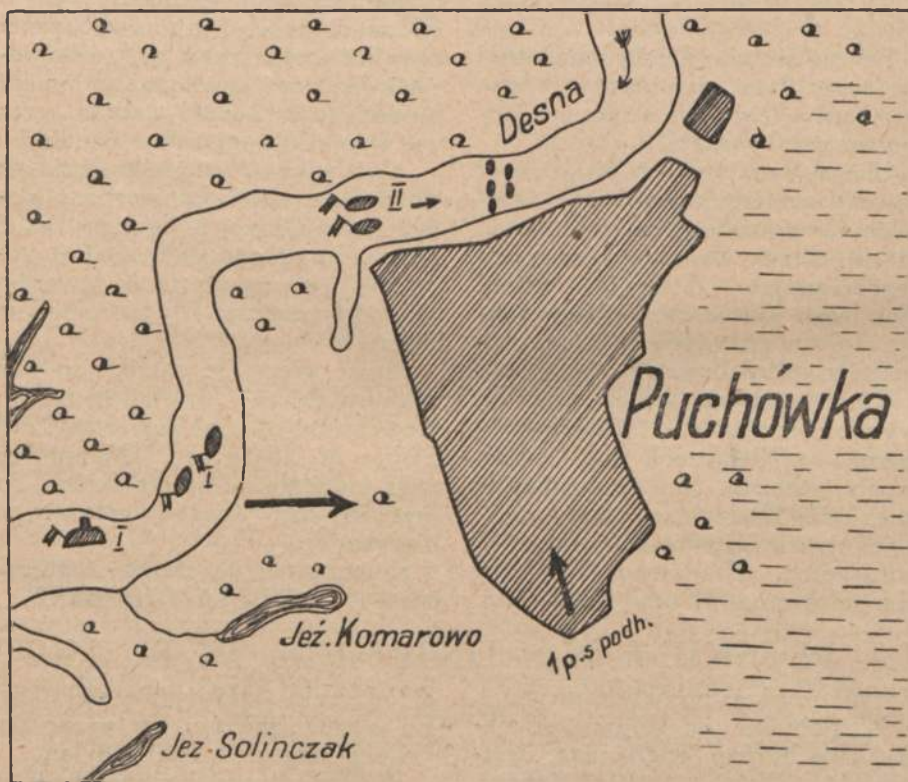
Ponieważ flotylla nasza po bardzo skutecznym działaniu z powodu pilnego remontu i braku amunicji wyjechała do Kijowa, bolszewicy zdołali usadowić się ponownie w Puchówce. Konieczny jest przydział przynajmniej jednej łodzi motorowej z karabinami maszynowymi na Desnę do dyspozycji dowództwa 1 pułku strzelców podhalańskich”.

Jednak Flotylla Pińska z powodu remontu działac dalej pod Puchówką nie mogła.

W pierwszych dniach czerwca do Sztabu 3 armji zaczynają napływać coraz bardziej alarmujące meldunki o akcji nieprzyjaciela na północ od Kijowa: o budowie mostu pontonowego między Czerninem a Tołokunowem, o przeprawie wojsk sowieckich i o zaatakowaniu 17 pułku ułanów w rejonie Stracholesja na zachodnim brzegu Dniepru. Przeprawę wojsk sowieckich osłaniać miała artylerja ciężka oraz cztery statki pancerne.

Przeciwnatarcie 7 brygady jazdy powodzenia nie miało. Nieprzyjaciel zajmuje Rotycze i Stracholesje.

Generał Rydz-Śmigły niezwłocznie posyła posiłki oraz poleca flotyli udać się pod Stracholesje w



I Atak Fl. Pińskiej na Puchówkę
II " " motorówek na przeprawę

celu współdziałania z piechotą. Flotylla jednak w tym czasie znajdowała się pod Witaczowem, zajęta transportowaniem grupy wypadowej pod Boryspol—odległym o 130 klm. od Okuninowa i Stracholesja.

Dnia 4 czerwca 1920 r. o godzinie 2 flotylla wraca z Witaczowa i po krótkim postoju w Kijowie w celu uzupełnienia zapasów drzewa, benzyny i amunicji rusza w górę rzeki.

Było to już gorące lato. Wody na Dnieprze opadły. Wszędzie wylaniały się brzydkie żółte łysiny mielizn — groźnego wroga statków. Drugi groźny wróg czaił się wewnątrz flotylli: był nim stan kotła na statku i motorów na łodziach. Od walki pod Czarnobylem oddział bojowy flotylli był w ciągłej akcji, wobec czego kotła nie można było oczyścić. Motory, działające tak długo bez odpoczynku, wciąż się psuły.

Mechanik PI wręcz oświadczył komendantowi statku, że za kocioł nie ręczy.

Smutne były horoskopy dla flotylli. Nurt rzeki biegł tuż pod samym brzegiem wschodnim, który był cały w ręku przeciwnika. Oddział bojowy posuwał się ostrożnie, oczekując napadu na nieprzyjacielskiego wybrzeża.

Gdy oddział znalazł się na wysokości wsi Czernin, powitał go ogień karabinów maszynowych. PI i motorówki natychmiast odpowiedziały, obsypując wieś pociskami z działek i powodując w kilku miejscach pożary. Ogień nieprzyjacielski wkrótce ustał, a flotylla ostrzeliwując wieś, przeszła obok, kierując się dalej w górę rzeki.

Koło godziny 14 doszła do wysokości wsi Roticze. Po nawiązaniu łączności ze szwadronem 17 p. uł. uzyskano wiadomości o sytuacji nieprzyjaciela oraz oddziałów polskich. Okazało się, że pomiędzy wsią Okuninowem i Stracholesjem nieprzyjaciel naprawił most, który był jeszcze postawiony w czasie wojny europejskiej, następnie spalony częściowo przez cofające się wojska sowieckie. Obok niego ułożono drugi most prowizoryczny na łodziach i pontonach, poza tem przeprawiano wojska na barkach, holowanych przez statki.

Przeprawa nieprzyjaciela odbywała się bardzo szybko. Na prawym brzegu Dniepru znajdowały się już dwie brygady piechoty sowieckiej z 7 i 25 dywizyj i bateria artylerji ciężkiej. Oddziały te za-

skoczyły 7 brygadę kawalerji, brończącą prawego brzegu Dniepru i spychają ją na południe i północ. Piechota polska rozpoczęła natarcie.

Po otrzymaniu tych wiadomości oddział bojowy flotylli pińskiej ruszył w górę rzeki. Koło godziny 16 dotarł do szeregu wysepek, porośniętych łożą i znajdujących się w odległości 3 do 4 klm. od przepraw nieprzyjaciela. Pomiędzy temi wysepkami PI i MBI zamaskowane zielenią zajęły stanowisko, zaś MBII wysunęła się bliżej przeprawy na odległość 1½ do 2 klm. w celu obserwacji nieprzyjaciela.

Most był widoczny jak na dłoni. Olbrzymia kolumna wojsk sowieckich, złożona z kawalerji, piechoty, artylerji i taborów posuwała się powoli. Początek i koniec kolumny ginął we mgłę.

PI otwiera szybki ogień serjami po cztery strzały, aby imitować baterję, z działa rufowego, celując na środek mostu. Na moście natychmiast zakotłowało się, część kolumny ruszyła gwałtownie naprzód, aż poczęły się chwiać prowizoryczne wiązania mostu, zaś druga — poczęła cofać się ku brzegowi wschodniemu. Tymczasem na łądzie też wrzała walka, grzmiały działa i karabiny maszynowe i ręczne. Artylerja nieprzyjacielska, nie spodziewając się widocznie ataku ze strony rzeki, skierowała ogień na zachodni brzeg Dniepru.

PI, widząc, że most jest już opróżniony, skierował ogień na groblę przy brzegu wschodnim, szerząc tam popłoch i spustoszenie.

Nagle z za mostu wypłynęły cztery statki nieprzyjacielskie. Zauważwszy MBII, stojącą w pobliżu, flotylla sowiecka otworzyła gwałtowny ogień działowy na rękę. MBII, ostrzeliwując się z karabinu maszynowego i armatki, cofnęła się i dołączyła do flotylli, kryjącej się wśród wysepek. PI skierował ogień na flotyllę nieprzyjacielską. Statki nieprzyjacielskie, zajmując stanowisko za półwyspem w pobliżu mostu, zeszkodziły ogień wszystkich swych dział na stanowiska flotylli pińskiej. Ciężka artylerja sowiecka, stojąca na prawym brzegu Dniepru przeniosła swój ogień także na rękę. PI, MBI i MBII wycofały się pod gradem pocisków z labiryntu wysepek na szerokie koryto rzeki i, manewrując, prowadziły dalej walkę z nieprzyjacielską flotyllą. Wtem odezwały się działa ze wschodniego brzegu rze-

ki. Położenie stało się bardzo groźne dla polskiej flotylli. Pociski co chwila podnosiły fontanny piachu i wody koło statku i motorówek.

Tymczasem zaszło słońce. Mieliżn nie widać pod lśniąca powłoką. Statek coraz częściej szoruje dnem o piasek. Wszyscy sobie zdają sprawę, że jeżeli siądzie na mieliżnie, to zostanie rozstrzelany w parę minut. Na szczęście nieprzyjacielski ogień nieco słabnie. Zapada zupełny mrok. Łodzie motorowe płyną na przedzie, szukając głębokiego nurtu, PI idzie wślad za niemi. Noc już była, gdy flotylla wycofała się ze strefy ognia i, minawszy ujście rzeki Teterew, zatrzymała się na nocleg.

Dla nawiązania łączności z oddziałami 7 brygady kawalerji została wysłana w górę rzeki MBI. O świcie motorówka wróciła, przywołując rozkaz natychmiastowego ataku na most. Gdy tylko statek PI odcumował się od brzegu nagle z oparu mglistego poranku wyłoniły się groźne sylwetki kanonierek nieprzyjacielskich. PI przywitał je gwałtownym ogniem z dział, jeszcze gwałtowniej odpowiedziało kilkanaście dział flotylli nieprzyjacielskiej. Statki bolszewickie nie starały się jednak zbliżyć do flotylli polskiej. PI, mając w tem miejscu rzeki wyjątkowo głębokie koryto, manewrował swobodnie. Armaty były już gorące od ciągłego strzelania. Rozluźniły się też nity na dnie. Woda w coraz większych ilościach przenikała do zeny. Pancerny jednakże ustąpić nie chciał, dopiero na meldunek, że zostało jedynie 10 pocisków, komendant statku por. mar. Hryniewiecki Stanisław zdecydował się na odwrót. Statek, zupełnie nieścigany, odszedł wdół rzeki. Ostrzeliwały go tylko z miejsca statki bolszewickie z dalekonośnych dział.

Była to ostatnia walka PI oraz motorówek. W parę dni po tym boju wobec niemożliwości przebicia się na Prypeć zostały one zniszczone przez załogę pod Mierzogorjem.

**

Gdy rozpatrujemy działania flotylli pińskiej, ogarnia nas szczery i głęboki żal, że oddział bojowy flotylli był tak słaby liczebnie w stosunku do flotylli sowieckiej; nawet każdy statek sowiecki z osobna przewyższał ją pod względem wielkości, uzbrojenia (wiele statków posiadało po cztery działa 3-calowe, imnie zaś po dwa dale-

konośne 120 mm) i zabezpieczenia dla załogi (prowizorycznego opancerzenia „Pancernego”, nie mówiąc już o motorówkach).

A przecież oddział bojowy działał zawsze przeciwko co najmniej 2 — 3 statkom, a pod Czernobylem przeciwko 6.

W zwycięstwach flotyli pińskiej odgrywała zawsze główną rolę wysoka wartość moralna marynarza polskiego.

Silny oddział polski, składający

się choćby tylko z 4 statków pancernych, mógłby zniszczyć flotylę nieprzyjacielską pod Czernobylem.

Akcja silnego oddziału flotyli na przeprawę grupy Golikowa pod Okuniewem — Stracholesjem mogłaby mieć znaczenie decydujące.

Jedno trzeba powiedzieć na zakończenie. Niechaj społeczeństwo polskie da marynarzom okręty, a bić się oni już potrafią.

KAROL TAUBE.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLIJA.

Budowa nowych okrętów. Admiralicja podpisała ostatnio szereg zamówień na budowę nowych okrętów wojennych, stanowiących resztę programu morskiego 1929. Stocznia w Devonport buduje krążownik „L e a n d e r”, stocznia White w East-Cowes zaś ma wybudować leader flotyli „K e m p e n f e l t”. Stocznia ta niedawno skończyła budowę trzech podobnych jednostek na zamówienie rządu argentyńskiego. Budowę kontrtorpedowców „C r u s a d e r” i „C o m e t” powierzono stoczni w Portsmouth, dwóch innych zaś kontrtorpedowców „C y g n e t” i „C r e s c e n t” zakładom Vickers - Armstrong. Kanonierki „F o w e y” i „B i d e f o r d” buduje stocznia w Devonport, kanonierki „S h o r e h a m” i „R o c h e s t e r” stocznia w Chatham.

Lotnictwo morskie. W czasie obrad w Izbie Gmin nad budżetem lotnictwa angielskiego podkreślił w dłuższym przemówieniu b. minister lotnictwa Samuel Hoare fakt, że wszystkie mocarstwa, z wyjątkiem Anglii, powiększają z roku na rok swe wydatki na zbrojenia powietrzne. I tak w ciągu ostatnich 5 lat wrosły wydatki na lotnictwo we Francji o 113%, we Włoszech o 25%, a w Stanach Zjednoczonych nawet o 140%. Zdaniem Samuela Hoare w najbliższych latach obok kwestji rozbrojenia na morzu będzie musiała pojawić się także kwestja rozbrojenia w powietrzu, bowiem Anglja będzie musiała dążyć do ustalenia parytetu sił lotniczych między sobą a Francją i Włochami. Dalej Hoare wypowiedział się, na podstawie swego sześcioletniego doświadczenia na stanowisku ministra lotnictwa, za poddaniem szczegółowemu zbadaniu, czy nie dałoby się obniżyć wydatków na obronę Imperjum bez osłabiania jego siły obronnej drogą powiększenia wojsk lotniczych przy jednoczesnych oszczędnościach w wydatkach na armję i flotę. Byłoby to np. zdaniem jego możliwe w zakresie obrony wybrzeża, zabezpieczenia wojskowego Indji, Sudanu, Iraku i t. p.

Wydatki na flotę. Tegoroczny budżet marynarki wojennej obejmuje następujące pozycje wydatków na flotę:

Wielka Brytania	£. 55.865.000
Kanada	„ 3.600.000
Australja	„ 2.343.000
Nowa Zelandja	„ 730.000
Unja Połudn.-Afrykańska	„ 82.500

Razem £. 62.620.500

Krążowniki. Admiralicja postanowiła wycofać ze służby trzy krążowniki: „D a r t m o u t h”, „B i r m i n g h a m” i „L o w e s t o f t”, zbudowane w latach 1911 i 1914. W ten sposób liczba krążowników we flocie angielskiej zmniejszy z 54 na 51. Ubytek ten zostanie jednak niebawem wyrównany z chwilą wejścia do służby trzech nowych krążowników „N o r f o l k”, „Y o r k” i „D o r s e t s h i r e”.

Krążownik „D o r s e t s h i r e” odbył ostatnio próbne jazdy z wynikiem zupełnie zadowalającym. Osiągnął on szybkość 32,25 węzłów. Jest to jedynasty krążownik typu „waszyngtońskiego” (10.000 ton wyporności), zbudowany dla marynarki angielskiej od czasu zawarcia umowy waszyngtońskiej.

DOMINJA BRYTYJSKIE.

Krążowniki australijskie. Najbliższa wymiana krążowników pomiędzy flotą brytyjską, a australijską ma niebawem nastąpić. Mianowicie krążownik „C a m b e r a” przejdzie do eskadry śródziemnomorskiej, na jego zaś miejsce skierowany zostanie do Australji jeden z krążowników klasy „L o n d o n”. Ostatnia tego rodzaju wymiana okrętów wojennych między obu flotami odbyła się w roku 1926. Wymieniono wówczas krążowniki „D e l h i” i „M e l b o u r n e”.

Kontrtorpedowce kanadyjskie. Na stoczni Woolston, należącej do firmy Thornycroft, spuszczono ostatnio dwa kontrtorpedowce, budowane na zamówienie rządu kanadyjskiego. Obaj kontrtorpedowce, które nazwane zostały „S a g u e n a y” i „S k e e n a”, budowane są według planów kanadyjskich, ale w ten sposób, ażeby mogły w razie potrzeby współdziałać z kontrtorpedowcami angielskimi klasy „A c a s t a”. Długość obu kontrtorpedowców kanadyjskich wynosi między pionami 94,18 m., a więc o 0,91 m. mniej, niż długość kontrtorpedowców klasy „A c a s t a”. Szerokość natomiast kanadyjskich kontrtorpedowców jest bardzo nieznacznie większa od szerokości kontrtorpedowców angielskich wymienionej klasy, wynosi bowiem 9,9 m., czyli o 76 mm. więcej, niż szerokość kontrtorpedowców angielskich. Natomiast szybkość i uzbrojenie obu typów mają być jednakowe. Mianowicie szybkość ich wynosić będzie 35 węzłów, uzbrojenie zaś składać się będzie z 4 dział o kalibrze 12 cm. i z 8 aparatów torpedowych o średnicy 53,4 cm. Na żądanie władz kanadyjskich wszystkie wewnętrzne wiązania obu okrętów zostały

odpowiednio wzmocnione; również powiększona ma być ich stateczność tak, aby ewentualne sople i naloty lodowe, jakie osadzać się będą na pokładach i pomostach okrętów, nie przeszkadzały im poważniej w ruchach. Wreszcie wszystkie pomieszczenia mieszkalne na okrętach mają być wyposażone w odpowiednie urządzenia do ogrzewania, niezbędne w surowych warunkach klimatu Kanady. Nazwy nowych kontrtorpedowców wzorowane są na nazwach rzek kanadyjskich.

FRANCJA.

Kontrtorpedowce. Na stoczni „Chantiers de la Loire” spuszczono na wodę kontrtorpedowiec „A l b a t r o s”, należący do tego smego typu, co kontrtorpedowiec „G e r f a u t”.

Na stoczni w Lorient rozpoczęto budowę nowego kontrtorpedowca „E p e r v i e r”.

STANY ZJEDNOCZONE.

Nowe krążowniki. Departament Marynarki przygotował szczegółowy plan wycofania ze służby 23 przestarzałych krążowników i zastąpienia ich nawoconemni jednostkami bojowymi, uzbrojonymi w działa o kalibrze 20,3 cm. i 15 cm.

Na początek projektowana jest budowa 10 nowych krążowników. Szczegółowo techniczne tych okrętów przypomina ją znacznie konstrukcję niemieckiego pancernika „Ersatz Preussen”.

Pancerz hurtowy krążownika „S a l t L a k e C i t y” ma grubość tylko 76 mm., co stanowi do pewnego stopnia jego ujemną stronę. Władze marynarki amerykańskiej nie chciały jednak, aby powiększenie grubości pancerza tego okrętu miało się odbić niekorzystnie na jego szybkości i uzbrojeniu.

Jak wiadomo, przy budowie niemieckiego pancernika „Ersatz Preussen”, zastosowano spawanie poszczególnych płyt pancerza, zamiast ich nitowania, przez co uzyskano stosunkowo znaczne oszczędności na wadze okrętu. Władze marynarki amerykańskiej wyznaczyły specjalne nagrody dla konstruktorów okrętów wojennych, którzy potrafią wynaleźć najbardziej korzystną metodę spawania blach pancernych i wogóle w inny sposób uzyskać oszczędności na wadze okrętów wojennych. Amerykanie spodziewają się, że w ten sposób uda się im zniżyć wrom amerykańskim zastosować przy budowie nowych krążowników pancerze grubości 127 mm. Gdyby przytem miano krążowniki te uzbroić działami kalibru 15,2 cm., wówczas każdy z nowych krążowników otrzymałby po 12 dział tego kalibru, przyczem elewacja ich podniesiona byłaby z 22° na 40°, wskutek czego zasięg ognia artyleryjskiego zwiększony byłby z 10 do 16 mil morskich.

Nowe okręty flagowe. Z pośród wybudowanych ostatnio 10.000-tonowych krążowników okrętem flagowym naczelnego dowódcy floty został krążownik „C h i c a g o”, okrętem flagowym dowódcy floty wywiadowczej krążownik „A u g u s t a” i okrętem flagowym dowódcy floty azjatyckiej krążownik „H o u s t o n”.

Pancerniki. Komisja Marynarki Wojennej Izby Reprezentantów przyjęła przedłożony kongresowi projekt ustawy o przyznaniu kredytu w wysokości 30.000.000 dolarów na modernizację trzech pancerników „N e w M e x i c o”, „M i s s i s i p i” i „I d a h o”. Zastwierdzenie ustawy przez Kongres nie

jest jednak spodziewane przed grudniem r. b. Na posiedzeniu Komisji sekretarz stanu Departamentu Marynarki, Adams, na zwróconą ze strony jednego z reprezentantów uwagę, że rozwój broni lotniczej oznacza zmierzch pancerników, oświadczył, co następuje: „Nikt z pośród rzeczoznawców w sprawach marynarki wojennej, zajmujących odpowiedzialne stanowiska, — z wyjątkiem chyba niektórych oficerów lotnictwa — nie może twierdzić, że samolot niszczycielski stanowi istotne niebezpieczeństwo dla pancernika. Jest rzeczą bardzo trudną trafić pancernik bombą z powietrza, a nawet, gdyby to się zdarzyło, to jeszcze jest rzeczą wątpliwą, aby pancernik wskutek tego miał zatonać”.

Bazy marynarki wojennej. Senat uchwalił kredyt w wysokości 10 milionów dolarów na rozbudowę baz floty na zachodnim wybrzeżu Ameryki i na wyspach Hawajskich.

Jednocześnie Departament Marynarki Wojennej postanowił zlikwidować arsenały w Alexandrii i w South-Charleston (Virginia).

JAPONJA.

Budżet marynarki wojennej. Budżet marynarki wojennej na rok 1930/31 został obniżony na żądanie Ministerstwa Finansów o 6.000.000 yen, czyli do wysokości 256.000.000 yen. Cały budżet Japonii wynosi w tym roku 1.606.000.000 yen w złocie.

WŁOCHY.

Krażownik. W dniu 23 sierpnia r. b. spuszczone na wodę na stoczni Ansaldo pod Genuą nowy krażownik „Alberigo da Barbiano”. Jest to drugi z grupy trzech krażowników włoskich, których szybkość ma wynosić 37 węzłów. Długość nowego krażownika wynosi 167 m., szerokość 15,5 m, i wyporność 5.250 ton. Siła maszyn — 96.000 HP. Uzbrojenie okrętu składa się z 8 dział kalibru 15,8 cm, umieszczo-

nych w 4-ch wieżach, z 3-ch dział przeciwlotniczych 10-cm., i z 4 aparatów torpedowych o średnicy 53,3 cm. Poza tem na pokładzie krażownika znajdują się będą 2 hydroplany bojowe.

Kontrtorpedowce. Na stoczni Riva Trigoso spuszczone na wodę kontrtorpedowiec „Brescia” o wyporności 1450 ton. Ma on rozwijać szybkość 38 węzłów i należy do programu morskiego z roku 1928.

Dnia 6 września r. b. spuszczone na wodę w Genui kontrtorpedowiec „Dardo”. Należy on do grupy specjalnie szybkich okrętów, z których pierwszy, spuszczone na wodę miesiąc przedtem, otrzymał nazwę „Freccia”.

NORWEGJA.

Budżet marynarki wojennej. Budżet norweskiej marynarki wojennej na rok 1930/31 wynosi 12.052.200 koron. W porównaniu z budżetem za rok 1929/30 stanowi to pewien wzrost, gdyż budżet za rok ubiegły wynosił 12.013.664 kr.

Na budowę nowych okrętów wojennych budżet tegoroczny przewiduje kwotę 1.983.000 kr, z czego 1 milion koron przeznaczony jest na budowę okrętu ekspedycyjnego i 200.000 kr. a opłacenie pierwszej raty za nowy okręt szkolny — stawiacz min — dla kadetów marynarki wojennej. Okręt ten ma mieć wyporność 1.600 ton i będzie mógł zabierać 250 min. Główne jego uzbrojenie stanowić będą działa 12-centymetrowe.

SZWECJA.

Lotniskowiec. Szwecja zamierza wybudować kosztem 11.550.600 koron okręt-lotnisko. Odpowiednie kredyty zostały już uchwalone. Budowa lotniskowca ma być powierzona stoczni Götaverken w Göteborgu. Długość największa tego okrętu ma wynosić 134,75 m., długość między pionami 130 m., największa szerokość 15,43 m., zanurzenie 4,50 m., wyporność około 4.800 ton. Lotniskowiec będzie wyposażony w 8 samolotów,

2 kapuły i 1 dźwig do podnoszenia aparatów. Pod pokładem lotniska mieścić się będą warsztaty reparacyjne. Okręt będzie zabierał 55 ton benzyny, jako zapas paliwa dla samolotów. Uzbrojenie jego będzie się składało z 6 dział o kalibrze 15 cm., (z których 4 będą umieszczone w 2 podwójnych wieżach, 2 zaś w kazamatach), z 4 dział przeciwlotniczych o kalibrze 7,5 cm., z 4 armatek maszynowych i z 6 aparatów torpedowych, zgrupowanych w 2 potrójne zespoły. Okręt będzie mógł również zabierać ze sobą zapas min morskich. Siła maszyn wynosić będzie 33.000 HP. Zapewni ona okrętowi szybkość 27,5 węzłów. Załoga lotniskowca składać się będzie z 467 ludzi.

PORTUGALJA.

Program morski. Nowy program morski Portugalji, opracowany przez Ministerstwo Marynarki, przewiduje budowę w okresie 8 lat następujących jednostek: 2 krażowniki, 12 torpedowców, 12 łodzi podwodnych, 12 awizo, 2 kanonierki i 1 lotniskowiec. Ogólne koszty wykonania tego programu obliczone są na kwotę około pół miljarda złotych. Wykonywanie tego programu ma się rozpocząć natychmiast.

CZESCHOSŁOWACJA.

Pierwszy okręt wojenny. W porcie Komarno na Dunaju spuszczone na wodę w dniu 20 października r. b. pierwszy czechosłowacki okręt wojenny. Jest nim monitor „Prezydent Masaryk”, zbudowany w zakładach „Skody”.

RÓŻNE.

Wydobycie zatopionych niemieckich łodzi podwodnych. W pobliżu Pola na Adriatyku rozpoczęto prace, zmierzające do wydobycia zatopionych tam pod koniec wielkiej wojny światowej 25 niemieckich łodzi podwodnych, pomiędzy którymi 5 miało wyporność po 3.000 ton. Nurkowie stwierdzili, jakoby, że łodzie te spoczywają na dnie morza przeważnie nieuszkodzone.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Działalność stoczni francuskich, pomimo lekkiego osłabienia, wywołanego kryzysem ogólnym, dała w ciągu ostatnich dwóch miesięcy wyniki zupełnie zadowalniające.

Na wielu stocznich odbyło się spuszczenie licznych okrętów wojennych i statków handlowych. Zakłady „Schneider et Co” spuściły 5 sierpnia na swej stoczni w Chalons łódź podwodną „Atlante” o wyporności 630 ton, przeznaczoną dla francuskiej marynarki wojennej. Jak wiadomo, jest to jedyna stocznia we Francji, nieleżąca nad morzem; łodzie podwodne, wybudowane na niej, są dostarczane na morze Śródziemne Saoną, a następnie Rodanem na specjalnym promie. Poza tem na stoczni „Augustin Normand” w Hawrze nastąpiło 26 sierpnia spuszczenie łodzi podwodnej „Meduse”, będącej tego samego typu, co „Atlante” i wybudowanej również dla francuskiej marynarki wojennej. Jednostka ta o wyporności 630 ton należy do zespołu 4 łodzi podwodnych, noszących nazwy „Amphitrite”, „Diane”, „Meduse”, „Q 163”. Wymienione powyżej przybrzeżne łodzie podwodne mają 64 m. długości i 4,8 m. szerokości. Stocznia „Augustin Normand” wykonywa obecnie dla nich silniki Diesla typu „Vickers - Normand” oraz cztery kotły, przeznaczone na dwa kontrtorpedowce.



Nowy kuter „Heureux” zbudowany przez stocznnię Chantiers Navals Français. Jest to największy kuter z motorem Diesla, zbudowany we Francji.

W dniu 28 sierpnia nastocznia „Ateliers et Chantiers de Bretagne” w Nantes została spuszczonej parowiec „Azrou”, przeznaczony dla towarzystwa żeglugowego „Compagnie Pacquet”. Parowiec ten ma 100,6 m. długości, 13,1 m. szerokości i nośność 3000 ton. Napędu udzielają mu turbiny typu Rateau - Chantiers de Bretagne z reduktorem szybkości; turbiny dają moc 3.200 HP.; oba kotły są pędzone mazutem lub węglem. Pomieszczenia są przewidziane na 150 pasażerów.

Zasługuje na uwagę dostarczenie przez stocznice „Chantiers Navals Français” wielkiej łodzi rybackiej „Heureux”. Jest to pierwsza wielka łódź rybacka z silnikami Diesla, wybudowana we Francji. Dodać należy, że są już w rybactwie francuskim armatorzy, którzy zastosowali silniki Diesla na łodziach rybackich, i że „Heureux” jest już pięta, która nosi banderę francuską. Łódź ta jest poruszana silnikiem Sulzera

o mocy 1100 KM., wybudowanym na stoczni „Ateliers et Chantiers de la Loire”; długość jej wynosi 68,5 m., szerokość 10,4 m., a pojemność — 1100 ton rejestrowych. Szybkość łodzi przy pełnym załadunku dochodzi do 10,5 węzła. Bardzo ciekawe jest zastosowanie elektryczności we wszystkich urządzeniach pomocniczych; kołowrót do wyciągania sieci jest również poruszany elektrycznością.

We Francji coraz częściej stosowane są silniki Diesla na wielkich statkach oceanicznych. Towarzystwo żeglugowe „Compagnie des Messageries Maritimes”, które pierwsze wstąpiło na tę drogę powierzy niebawem budowę statku „Felix Rousselet” stoczniom „Ateliers et Chantiers de la Loire”, a w parę tygodni później statek „Jean Laborde” stoczni „Société Provençale de Construction Navals”. To towarzystwo żeglugowe ma już w budowie trzy statki oceaniczne, poruszane silnikami Diesla,

mianowicie „Georges Philippart”, „Aramis”, i „Marechal Joffre”. Owych pięć nowych statków wraz z „Theophile Gautier” i „Eridan” stanowią siódemkę statków oceanicznych, poruszanych silnikami Diesla, a należących do towarzystwa „Messageries Maritimes”. Zaznaczyć należy jednocześnie, że „Eridan” (którego silniki typu Sulzera były dostarczone przez zakłady „Compagnie de Constructions Mécaniques Procédés Sulzer”) skończył swą drugą podróż do Australji z wynikami zupełnie zadawalniającymi.

Na posiedzeniu ogólnem towarzystwa żeglugowego „Société d'Exploitation des Chantiers de la Gironde”, jakie się odbyło w lipcu, postanowiono zmienić nazwę towarzystwa na „Forges et Chantiers de la Gironde”. Przy tej sposobności zebranie uznało potrzebę powiększenia kapitału towarzystwa, który obecnie wynosi 30 milionów franków.

Ol. Q.

KRONIKA

GDYNIA, GDAŃSK I WYBRZEŻE.

RUCH PORTOWY GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęły do portu 222 statki o pojemności 186.644 ton rej. netto, przywożąc 301 pasażerów i 34.785 ton różnych ładunków. (W poprzednim miesiącu: 220 statków o pojemności 198.992 t. r. n., 883 pasażerów i 64.958,4 ton towarów). Ładunek przywieziony składał się z: 30.161 ton złomu żelaznego z Helsingforsu i Porsgrundu, 2.800 ton rudy żelaznej z Norrköping, 124 ton kamieni z Malmö, 149 ton bawełny z Hamburga i Kopenhagi, 120 ton wina z Hawru, 392 ton tytoniu z Kopenhagi, 226 ton asfaltu z New Yorku i mniejszych ilości szmat, owoców, skór, olejów roślinnych, mąki, tektury, talku, łoju, minij ołowianej, nawozów sztucznych oraz drobnicy.

Opuściło port 220 statków o pojemności 182.541 ton rej. netto, wywożąc 1249 pasażerów i 301.232 tony różnych ładunków, a między innymi: 268.946,5 ton węgla eksportowego, 14.906 t. węgla bunkrowego, 3.345 t. koksu, 3.104 t. cukru (do Londynu), 390 t. ryżu polerowanego, 426 ton mąki ryżowej, 1.104 ton wytfłoków buraczanych (do New Yorku), 1.986 t. soli potasowych (Belgja), 1.731 t. bekonów (Londyn, Hull), 113 t. szynki, 161 t. masła, 90 t. jaj, 159 t. spirytusu (Rotterdam), 70 t. bławatów (Anglja), i w mniejszych ilościach — ziemniaki, smalec, nasiona, rury kanalizacyjne, dykty oraz drobnica.

Obrót ogólny w październiku wyniósł 442 statki o pojemności 369.095 ton rej. netto, 1550 pasażerów i 336.017 ton towarów.

Obrót towarowy za 10 miesięcy r. b. wyraził się liczbą 3.028.183,7 ton, pasażerski zaś — wyniósł 20.385 osób.

ORDER „ODRODZENIA POLSKI”.

„Monitor” z dnia 10 listopada r. b. podaje między innymi następujące naz-

wiska osób odznaczonych krzyżem oficerskim Orderu Odrodzenia Polski: Mieczysław Bilek prezydent m. Gdyni, komandor dyplomowany Stefan Frankowski, Tadeusz Geppert radca min. Min. Prz. i Handlu, inż. Napoleon Bron. Korzon dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni, komandor W. Zajączkowski, dr. Franciszek Lubecki nacz. wydz. rybackiego w Min. Prz. i H.

NOWY KIEROWNIK DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Wobec rezygnacji inż. T. Nosowicza ze stanowiska Dyrektora Departamentu Morskiego w Min. Przemysłu i Handlu, na stanowisko to został powołany dr. Feliks Hilchen, dotychczasowy Przewodniczący Polskiej Delegacji w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Dr. Feliks Hilchen urodził się w Sosnowcu w roku 1886. Studja ekonomiczno - prawne kończył na uniwersytecie w Monachjum, a następnie na uniwersytecie we Fryburgu, gdzie też uzyskał doktorat z nauk ekonomiczno - politycznych. W okresie przed wojną rozwijał dr. Hichen bardzo ożywioną działalność w dziedzinie publicystyki ekonomicznej. Po wybuchu wojny został ewakuowany do Mińska Litewskiego, gdzie brał czynny udział w życiu publicznym i społecznym, a zwłaszcza w organizacji Rady Ziemi Mińskiej. W maju r. 1918 wstąpił dr. Hilchen na służbę państwową, rozpoczynając ją w Min. Przemysłu i Handlu, gdzie do r. 1919 prowadził wydział polityki przemysłowej, w którym opracowano pierwszą polską taryfę celną. W r. 1919 przeszedł dr. Hilchen do Min. Skarbu na stanowisko wicedyrektora dep. celnego. W roku 1922 wystąpił dr. Hilchen ze służby państwowej i przeniósł się na dłuższy okres do Gdańska, gdzie mianowany został członkiem Rady portu i dróg wodnych w Gdańsku. W r. 1926 dr. Hilchen powrócił do służby państwowej w Min. Przem. i Handlu, obejmując stanowisko przewodniczącego polskiej

delegacji w Radzie Portu i dróg wodnych w Gdańsku, na którym to stanowisku pozostawał do tej pory.

Z PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

W dniu 14 października rozpoczął się rok szkolny w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, która liczy obecnie 144 uczniów, z czego na wydziale nawigacyjnym 77 i na wydziale mechanicznym 67 inu.

W dniu 8 grudnia odbędzie się w Szkole uroczysty obchód 10-lecia jej istnienia.

ZJAZD ABSOLWENTÓW SZKOŁY MORSKIEJ.

W dniu 7 grudnia odbędzie się w Gdyni Zjazd Absolwentów Szkoły Morskiej. Na Zjazd przybędzie również liczne grono b. uczniów Szkoły Morskiej, którzy wespół z absolwentami wezmą udział w święcie Szkoły w dniu 8 grudnia.

Informacji w sprawach Zjazdu udzielają: w Gdyni: p. W. Fedorowicz, P. P. „Żegluga Polska”, w Warszawie: p. S. Kosko, tel. 533-40 i 315-88 w godz. 18 — 20.

ZNAMIENNA UCHWAŁA KUPCÓW POLSKICH W AMERYCE.

Związek Polskich Kupców i Przemysłowców na Wschodzie uchwalił niedawno rezolucję o następującej treści:

„Polscy kupcy i przemysłowcy w Stanach Zjednoczonych, zorganizowani w związku kupców i przemysłowców na Wschodzie oraz w związku kupców i przemysłowców w Chicago, uchwalamy wspólnie Linję Gdynia — Ameryka popierać solidarnie i całkowicie, zleceniami towarowymi. Niechaj hasło „swój do swego” rozwija flotę polską. Jednocześnie niniejszym zwracamy się do wszystkich Konsulatów Polskich i Izby Handlowo - Przemysłowej w Nowym Yorku z prośbą, aby te razem z kupiectwem polskim na wychodźstwie wyteżwały wszystkie siły, aby flota polska miała pełne ładunki towarowe i pomyślnie się rozwija-

ła. My, kupcy polscy, znamy dobrze naszą rolę i znaczenie w rozwoju eksportu polskiego do Stanów Zjednoczonych i w rozwoju floty handlowej polskiej i oświadczamy, że nasze sklepy, nasz kapitał, nasza praca stoją otworem dla każdego towaru polskiego, przywiezionego do Stanów Zjednoczonych na polskim okręcie.

Związek Polskich Kupców i Przemysłowców:

Prezes G. N. Zawadzki,
Komisja: S. Kiliński,
B. Rosalek,
C. M. Ranke.

URZĄDZENIA NAWIGACYJNE NA WYBRZEŻU.

W Gdyni na łamaczu fal przy głównym wejściu do portu ustawiono ostatnio nowoczesne urządzenia sygnałowe: „nautophon” i „radjofar”. Takież urządzenia zostaną ustawione również na latarniach morskich na Helu i w Rozwaniu.

BEZPOŚREDNIA TARYFA PRZEWOZOWA MIĘDZY POLSKĄ A STANAMI ZJEDNOCZONYMI.

Ministerstwo Komunikacji ogłosiło w „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych” Nr. 27 taryfę na przewóz towarów między Polską a St. Zjednocz. Ameryki Północnej przez port w Gdyni za bezpośrednim listem przewozowym. Taryfa powyższa ułatwia w wysokim stopniu bezpośrednią komunikację w ruchu towarowym między obu państwami.

EGZAMINY NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW.

W dniu 15 października odbyły się przy Państwowej Szkole Morskiej egzaminy na szyprów i maszynistów okrętowych, w których wyniku świadectwa o słozeniu odpowiednich egzaminów przyznano: szyprów II klasy — Jakubowi Myśliżowskiemu i Edwardowi Piackusowi, maszynisty I klasy — Janowi Dziennikowi.

NOWY MAGAZYN.

W porcie, przy basenie Marszałka Piłsudskiego, rozpoczęto budowę wielkiego magazynu Monopolu Spirytusowego. Magazyn ten stanie obok drogi asfaltowej w jednej linii z magazynem Monopolu Tytoniowego, który już w najbliższych dniach częściowo będzie oddany do użytku.

OKRĘTY POLSKIE PRZEWOŻĄ POCZTĘ.

W tych dniach została podpisana umowa między Ministerstwem Poczty i Telegrafów a Polskim Transatlantycznym Towarzystwem Okrętowym, Linja Gdynia — Ameryka, na mocy której przewóz poczty z Polski do Kanady i Stanów Zjednoczonych A. P. powierzony staje okrętom wymienionego towarzystwa.

NOWA ORGANIZACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA W GDYNI.

W dniu 28 października odbyło się zebranie organizacyjne Rady Interesantów Portu w Gdyni, na którym przyjęto ostatecznie statut organizacji. Założycielami R. I. P. są: Związek Ekspedytorów, Związek Maklerów, Związek Armatorów, Związek Przemysłowców Portowych, Związek Eksporterów węgla.

NOWY MAGAZYN W GDAŃSKU.

W dniu 18 października został oddany do użytku nowy (drugi z kolei) maga-

zyn w basenie Wolnej Strefy portu gdańskiego. Jest to hangar tranzytowy dla drobniczy; stanowi on ostatnie słowo techniki w dziedzinie budownictwa składow portowych.

SLIP DO WYCIĄGANIA STATKÓW RYBACKICH W GDYNI.

W początku października uruchomiono w Gdyni w basenie rybackim slip do wyciągania na brzeg statków rybackich celem ich naprawy. Nieskomplikowane urządzenie slipu wymaga obsługi tylko 2 ludzi. Slip może wyciągać nawet większe kutry rybackie.

OTWARCIE DWÓCH ODCINKÓW LINII KOLEJOWEJ GÓRNY ŚLĄSK — GDYNIA.

W dniach 8 i 9 listopada r. b. odbyło się oficjalne otwarcie ruchu kolejowego na dwóch odcinkach wielkiej magistrali kolejowej, która połączy Górny Śląsk z wybrzeżem Bałtyku. Otwarto mianowicie odcinek Herby — Zduńska Wola (około 110 klm.) i Nowa Wieś (pod Bydgoszczą) — Gdynia (207 klm.). Uroczystość otwarcia nowej linii kolejowej, tak ważnej dla naszego życia gospodarczego i dla młodego handlu morskiego Polski, odbyła się w obecności p. Ministra Komunikacji, inż. Kühna, Wiceministra Przemysłu i Handlu, p. Józefa Koźmichowskiego, zastępcy szefa Sztabu Głównego, gen. Kwaśniewskiego i licznie zebranych przedstawicieli sfer urzędowych i gospodarczych. Pierwszym pociągiem, który przebył odcinek Bydgoszcz — Gdynia, był pociąg, wiozący uczestników uroczystości. Zakończono całą uroczystość w Gdyni, gdzie specjalnie podniosło wypadło przyjęcie, zgotowane pierwszemu pociągowi towarowemu z węglem górnośląskim, który przebył już nową trasę.

Na odcinku Herby — Zduńska Wola otwarto już stały ruch kolejowy. Ze Zduńskiej Woli pociągi z węglem górnośląskim, kierowane będą, do czasu wykończenia środkowego odcinka magistrali (Zduńska Wola — Inowrocław, około 143 klm) drogą okrężną, albo przez Kalisz, albo przez Łódź — Zgierz — Kutno — Toruń. Dalej pociągi będą biegle po odcinku Bydgoszcz — Gdynia, na którym narazie otwarto ruch prowizoryczny.

Nowa linja kolejowa oznacza nietylko znakomite odciążenie pozostałych odcinków naszej sieci kolejowej, prowadzących do morza, ale ma także bardzo poważne znaczenie polityczne, gdyż w niesłychanie ważnym nerwie komunikacyjnym największe centrum przemysłowe Polski z Jej morskim wybrzeżem. To też nic dziwnego, że fakt jej budowy, jak i zakończenie prac, przyjmowane było i jest przez naszych wrogów z dużą dozą podniecenia nerwowego. Dowodem tego jest chociażby nieudana na szczęście próba zamachu sabotażowego na pierwszy pociąg, wiozący dygnitarzy państwowych, dokonana na odcinku Bydgoszcz — Gdynia, gdzie zbrodnicze ręce podłożyły na torze ciężki słup drewniany, chcąc w ten sposób doprowadzić do katastrofy. Przeszkodę zawczasu zauważono i usunięto tak, że plan spełził na niczem.

Szczegóły budowy nowej linii kolejowej, jak i jej znaczenie omówimy niebawem obszerniej w jednym z najbliższych numerów „Morza”.

CZŁONKOWIE RADY PORTU W GDAŃSKU ZWIEDZILI GDYNIĘ.

Na zaproszenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Komandora Po-

znańskiego, przybyli do Gdyni członkowie Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, którzy po wysłuchaniu w Urzędzie Morskim referatu o stanie robót przy budowie portu zwiedzili szczegółowo port gdyński i jego urządzenia.

NOWY DŹWIG DO PRZEŁADUNKU RUDY.

Port gdyński nie był dotychczas wyposażony w urządzenia przeładunkowe dla rudy. Wprawdzie dźwigi 7-tonowe, ustawione na nabrzeżach Szwedzkim i Śląskiem, nadają się także do przeładunku rudy (poza węglem), ale są one własnością prywatną koncernów węglowych, które w pierwszym rzędzie dbają o przeładunek węgla. To też Rząd postanowił uzupełnić dźwigi państwowe w Gdyni przez ustawienie na nabrzeżu Szwedzkim obok dwóch już istniejących dźwigów mostowych do przeładunku węgla — trzeci taki sam dźwig mostowy, przeznaczony specjalnie do przeładunku rudy. Dźwig ten został już ustawiony. Obecnie trwa wykańczanie jego montażu. Zostanie on oddany do użytku w ciągu listopada.

BAWELNA EGIPSKA W GDYNI.

W dniu 20 października r. b. przybył do Gdyni z Egiptu ładunek bawełny w ilości 3.000 bel.

IMPORT BAWELNY AMERYKAŃSKIEJ PRZEZ GDYNIĘ.

W październiku r. b. przybył do Gdyni pierwszy próbny ładunek bawełny amerykańskiej w ilości 300 bel, sprawdzony bezpośrednio z Ameryki przez łódzką fabrykę Ejtingona. W ślad za tym pierwszym próbnym ładunkiem bawełny mają pójść ładunki następne.

EKSPORT SALETRY POTASOWEJ.

W Gdyni pojawił się nowy artykuł eksportowy. Jest to saletra potasowa z Kałusza, przeznaczona do Belgji. Należy się spodziewać, że po pierwszych próbach przewozu saletry kałuskiej na zachód Europy drogą morską, artykuł ten znajdzie się w liczbie towarów, stale eksportowanych przez Gdynię.

LICZBA MIESZKAŃCÓW GDYNI.

Miasto Gdynia liczyło w dniu 1 listopada r. b. 44.507 mieszkańców.

IZBA PRZEMYSŁOWO - HANDLOWA W GDYNI.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Grudziądzu uchwaliła przeniesienie swej siedziby do Gdyni.

WYPADEK NA MORZU.

W pierwszych dniach października zatonał na południe od Bornholmu estoński parowiec „Sirius” o pojemności 437 ton rej. netto, wiozący ładunek złomu z Brukseli do Gdyni. Statek ten zatonał wskutek swej starości (zbudowany był w r. 1874). Mianowicie na silnej fali obłuzowane nity nie mogły wytrzymać naporu wody, która przeciekała coraz bardziej do wnętrza statku, aż doprowadziła do przełamania się jego na pół. Załoga „Siriusa” w liczbie 13 osób z trudem się uratowała i po 2 godzinach przyjęta została na pokład niemieckiego parowca „K. H. Simers”.

Stoimy w obliczu wielkiej imprezy Związku Obrony Kresów Zachodnich, organizowanej na terenie całego kraju, p. n. „Miesiąca Pomorza”, który odbędzie się w czasie od 16 b. m. do 16 grudnia b. r. Protektorat nad tą wysoce propagandową akcją Pan Prezydent Rzeczypospolitej. Zadanie „Miesiąca Pomorza” polega na zwróceniu uwagi całego społeczeństwa polskiego bez różnicy poglądów na gospodarcze, polityczne i kulturalne znaczenie tej ziemi dla Polski. Jakkąjersza propaganda Pomorza posiada uzasadnienie w chwili obecnej, w dobie zwiększonego ataku niemieckiego na terenie Zachodniej Europy, zdążającego do „pokojowej” rewizji naszych granic.

M. inn. celem konkretnym „Miesiąca Pomorza” jest powiększenie polskiej flotyli hydroplanów bojowych.

—oooOooo—

Pan Antoni Romanowicz, artysta malarz, proszony jest o zgłoszenie się w ważnej sprawie do redakcji „Morza” w godzinach 18 — 20, Nowy Świat Nr. 35, III piętro.

ŁOTWA.

WOLNY PORT W LIBAWIE.

Rada Ministrów przyjęła ustawę o utworzeniu wolnego portu w Libawie. Według ustawy tej wolny port w Libawie jest autonomicznym przedsiębiorstwem państwowym, stanowiącym oddzielną jednostkę prawną. Zadaniem nowego przedsiębiorstwa jest popieranie łotewskiego handlu, przemysłu i żeglugi, jak również międzynarodowego transportu towarów obcych przez terytorjum Łotwy. Wolny port będzie utworzony w obrębie nowego portu w Libawie. Granice jego wyznaczy Minister Finansów. Przedsiębiorstwo ma prawo budować w obrębie wolnego portu wszelkiego rodzaju urządzenia portowe, stocznie okrętowe i fabryki, jak również wznosić potrzebne budynki i urządzać składy portowe. Wszystkie te roboty przedsiębiorstwo może wykonywać we własnym zakresie, jak również powierzać je prywatnym przedsiębiorstwom.

Wszystkie państwowe budynki i urządzenia, znajdujące się na terenie wolnego portu zostają oddane przedsiębiorstwu, jako jego aktywa. Dochody wolnego portu składają się: 1) z opłat portowych, 2) z opłat dzierżawnych za magazyny i place i t. p., 3) z opłat karnych i innych nieprzewidzianych dochodów. W stosunku do osób trzecich przedsiębiorstwo odpowiada tylko własnym majątkiem. Wolny port podlega Ministerjum Finansów. Zarząd portu wolnego składa się z dyrektora i dwóch członków Zarządu, mianowanych na wniosek Ministra Finansów przez Radę Ministrów na okres trzech lat. Zarząd portu wolnego odpowiada przed Ministrem Finansów za majątek i działalność przedsiębiorstwa.

ZASTÓJ W PORCIE RYSKIM.

W porcie ryskim panuje ostatnio niezwykły zastój. Mimo, że lada moment należy oczekiwać utrudnień w żegludze z powodu mrozów i lodu, eksport drzewa i lnu przez port ryski spadł do ostatecznych granic. Również zmniejszył się w początku listopada eksport masła. Wogóle w ostatnich czasach nie frachtowano w Rydze żadnych większych ładunków.

SKŁAD TRANZYTYWY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W RYDZE.

Minister Finansów udzielił firmie Stanke zezwolenia na otwarcie w Rydze tranzytowego składu owoców południowych. Skład ten będzie pozostawał pod stałym nadzorem władz celnych. Owoce południowe będą sprowadzane morzem bez cła, następnie sortowane i pakowane, poczem będą wysyłane na rynki państw sąsiednich, jak również na rynek wewnętrzny Łotwy. Rzecz oczywista, że owoce, przeznaczone na konsumpcję wewnętrzną, będą odpowiednio clone. Dotychczas główne składy tranzytowe owoców południowych znajdowały się w następujących portach: bananów w Stockholmie, pozostałych owoców południowych w Hamburgu.

ESTONJA.

ESTONSKO - BELGIJSKA LINJA OKRĘTOWA.

Generalny Konsul Estonji w Belgii, p. L. Moreau wystąpił do władz tamtejszych z projektem powołania do życia nowej linii okrętowej między Tallinnem i Antwerpją. Na linii tej pływałyby dwa statki pod banderą estońską, przyczem

odjazdy odbywałyby się raz na tydzień. Belgja jest gotowa importować z Estonji mięso mrożone, solone i wędzone, masło, kartofle i t. p., wzamian za co Estonia importowałaby do siebie belgijskie maszyny, motory, lokomotywy, wagony, szyny i t. p., przyczem rząd belgijski gotów jest udzielić rządowi estońskiemu i samorządom przy ich zamówieniach 6-letniego kredytu, odbiorcom zaś prywatnym kredytu do lat trzech.

SZWECJA.

KREDYTY DLA ŻEGLUGI.

Rząd szwedzki postanowił przyznać na wniosek Kolegium Handlowego następujące pożyczki żeglugowe: Towarzystwu „Svea” A. B. — 1.000.000 koron i Towarzystwu „Svenska-Amerika-Mexiko-Linien” — 770.000 koron.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE.

Szwedzkie budownictwo okrętowe zajmuje pierwsze miejsce wśród budownictwa państw północnej Europy. W chwili obecnej znajduje się na stoczniach szwedzkich 26 statków w budowie o łącznym tonażu 125.700 ton rej. brutto.

SUBWENCJE NA LIGĘ MORSKĄ I RZECZNĄ, WPŁACONE DO CENTRALI

W WARSZAWIE

za czas od 1. IV. 1930 r. do 30. IX. 1930 r.

Wydział Powiatowy w Aleksandrowie	150.—
Powszechny Zw. Komunalny w Ostrołęce	100.—
Gmina Międzyrzec	200.—
Gmina Sinołęka	50.—
Magistrat m. Białegostoku	600.—
Gmina Rozdziec	30.—
Gmina Kiemielszki	50.—
Sejmik Warszawski	150.—
Sejmik Janów	100.—
Magistrat m. Opoczna	100.—
Gimn. im. Śniadeckich — Pabjanice	45.20
Stroman — Warszawa	4.50
Kurjer Warszawski — wpłaty różne	225.—
II Dyon Artylerji Przeciwlotniczej — Grodno	129.31
Zarząd Dróg — Mołodeczno	41.—
Kowalczykówna — Warszawa	25.—
Fabryka Prochu Zagożdżon	180.85
Administracja „Płomyka” różne wpłaty	37.—
Kredytowe Tow. Miejskie — Piotrków	100.—
	<hr/>
	2.317.86

Wykaz sum, wpłaconych na fundusz stypendjalny Szkoły Morskiej w Gdyni (dawniej w Tczewie)

od 1. IV do 30. IX. 1930 r.

Stefan Wierusz - Kowalski — Antoniny	10.—
Oddział L. M. i R. „Kolo Skarbowe — Warszawa	75.—
„ „ w Strzemieszycach	15.—
„ „ w Niemcach	10.—
„ „ w Skarżysku	50.—
„ „ „Kolo Skarbowe”	200.—
„ „ w Niemcach	10.—
„ „ „Kolo Skarbowe”	100.—
„ „ w Strzemieszycach	15.—
„ „ w Niemcach	30.—
„ „ w Strzemieszycach	15.—
„ „ w Niemcach	10.—
	<hr/>
	540.—

OFIARY NA ŁÓDŹ PODWODNĄ IM. MARSZ. PIŁSUDSKIEGO

wpłacone za czas od 1. IV. do 30. IX. 1930 r.

bezimiennie 45.82

OFIARY NA ŁÓDŹ PODWODNĄ „ODPOWIEDŹ TREVIRANUSOWI”.

wpłacone za czas od 1. IV. do 30. IX. 1930 r.

W. Zalewski — Szklarze 5.—

CHCESZ SIĘ PRZYCZYNIĆ DO ROZBUDOWY FLOTY WOJENNEJ?

Wpłać zaraz na jedyne, oficjalne i centralne Konto, P. K. O. Nr. 30.680 nieobarczone żadnymi potrąceniami, czy kosztami

Konto własne Kierownictwa Marynarki Wojennej.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Słownik Morski Polsko-Angielsko-Francusko-Niemiecko-Rosyjski. Opracowany przez Komisję Terminologiczną przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Zeszyt Drugi. Statek żelazny (stalowy). Redagował inż. B. Bagniewski. Str. 70 z rysunkami. Warszawa, 1930 r.

Nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego ukazał się drugi z kolei zeszyt Słownika Morskiego. Jest on poświęcony, jak podaje nagłówek, budownictwu statków żelaznych, a właściwie stalowych. Jest w nim podanych około dziewięćset terminów, zarówno z dziedziny konstrukcyjnej, jak obliczeniowej. Nazwy są naogół swojskie, stając się w ten sposób łączność z światem się rozwijającą ogólną terminologią techniczną. Terminy przynoszą za szczyt Komisji: są one krótkie i doskonale malują przeznaczenie danej rzeczy. Określenie podwójnych prawie niema. Zasługuje to na specjalne podkreślenie, ponieważ w samym zarodku niszczy używanie synonimów. Załować wobec tego należy, że wśród nielicznych wyjątków znalazło się podwójno określenie głównego wiązania wzdłużnego, jakim jest *stęпка*, tembardziej, że termin

„stęпка” został już bez synonimu „kil” utrzymany we wszystkich określeniach pochodnych, jak *stęпка zewnętrzna*, *belkowa*, *skrzynkowa*, *pusta* i t. p. Następnie uwzględniła Komisja synonim „interkostalny”, będący istnym *barbarymem*, choć jest podany doskonały termin „wstawkowy”. Wreszcie zalegalizowany został synonim „kabina” narówni z utartym określeniem „kajuta”.

Nowością jest uwzględnienie w tym zeszycie terminologii rosyjskiej. Uwzględnienie to było wywołane, jak podaje w przedmowie językowej prof. Adam Kleczkowski, znajomością języka rosyjskiego przez członków Komisji i ważnością tego języka dla nas, Polaków. Co się tyczy pierwszego punktu, to rzeczywiście znajomość terminologii rosyjskiej była bardzo pomocna w pracach komisji, albowiem członkowie mogli korzystać ze źródeł rosyjskich. Co zaś się tyczy punktu drugiego, to wątpić należy, aby język rosyjski zachował dla nas to znaczenie, jakie posiadał poprzednio za czasów niewoli. Według wszelkich danych, stosunki żeglugowe między Polską a Rosją będą się ograniczały wyłącznie do Bałtyku, na którym jeszcze przed

wybuchem wielkiej wojny światowej bandera rosyjska zajmowała drugorzędne miejsce, a obecnie wskutek utraty całej prawie linii brzegowej z głównym portem, jakim była Ryga, zajmie prawdopodobnie jedno z ostatnich. Uzupełnienie zatem słownika tekstem rosyjskim, co nasunęło wielkie trudności techniczne, o jakich pisze prof. Adam Antoni Kryński i wspomina prof. Adam Kleczkowski, nie wydaje się wskazanym.

Zeszyt drugi Słownika ma bardzo duże znaczenie dla naszego przemysłu okrętowego. Da on możliwość wyrugowania tych wszystkich dziwołagów, jakie zaczynają się zagnieżdzać w naszych stoczniach i fabrykach, pracujących dla okrętownictwa. Życzyć tylko należy, aby terminy, zawarte w nim, zyskały jak najprędzej moc obowiązującą i rozpowszechniły się w naszej marynarce wojennej i handlowej. Dlatego też zeszyt ten powinien znaleźć się w rękach słuchaczy Politechniki Warszawskiej, podchorążych Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej i uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

Wydanie zeszytu, jak zwykle w wydawnictwach Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego, bardzo starannie i w niczym nie ustępuje zeszytowi pierwszemu. Inż. Witold Hubert.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

III WALNY ZJAZD DELEGATÓW W GDYNI

W dniu 25 października r. b. po uroczystym nabożeństwie został otwarty w Gdyni w Domu Zdrojowym III Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej. Przemówienie wstępne wygłosił Prezes Rady Głównej, generał R. Górecki, który zwrócił uwagę na szczególnie doniosłe znaczenie prac Ligi wobec ataków niemieckich na nasze granice zachodnie i podkreślił konieczność żywej propagandy na rzecz naszych spraw morskich i Pomorza zagranicą, przyrzekając ze swej strony, wszczęcie odpowiedniej akcji na terenie F I D A C' u.

Po przemówieniu, przyjętem gorącymi oklaskami, wybrano Prezydium Zjazdu w składzie: przewodniczący — gen. G. Dreszer (Warszawa), członkowie: — gen. W. Przedziecki (Bielsko Biała), nac. Wł. Oster (Warszawa), komandor St. Frankowski (Gdynia), dyr. F. Szczur (Królewska Huta); na sekretarzy powołano pp.: J. Horocha (Warszawa), St. Kosko (Warszawa), Fr. Łypa (Gdynia).

Następnie wygłosili przemówienia powitalne: kpt. M. B. Lepecki, w imieniu Min. Spraw Wojskowych, komandor J. Unrug w imieniu Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, gen. M. Zaruski w imieniu Komitetu Floty Norodowej, Ksiądz Wikary z Gdyni w imieniu J. E. Ks. Biskupa Okoniewskiego, radca Lalicki w imieniu Generalnego Komisarza R. P. w Gdańsku, dyr. J. Poznański w imieniu Urzędu Morskiego, wice-starosta grodzki w imieniu Wojewody Pomorskiego i Starosty Grodzkiego, prezydent m. Gdyni Bilek w imieniu władz miejskich, dyr.

J. Rummel w imieniu Związku Armatorów, dr. Łukaszewicz w imieniu Polonji Amerykańskiej, M. Musiał w imieniu prasy, St. Kosko w imieniu Związku Absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, wreszcie dyr. Sielużycki w imieniu Oddziału L. M. i R. w Gdyni.

Depesze powitalne nadesłali pp.: Minister Spraw Zagranicznych p. August Zalewski, Minister Przemysłu i Handlu p. inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Minister Robót Publicznych p. inż. Matakiewicz, Wiceminister Pracy i Opieki Społecznej gen. Hubicki, Prezes Śląskiej Rady Okręgowej L. M. i R. p. inż. Józef Kiedroń, Dyrektor Urzędu Emigracyjnego p. Bolesław Nakoniecznikoff, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Komandor Świrski, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Gmina Polska w Gdańsku, Naukowy Instytut Emigracyjny, Wiceprezes Rady Okręgowej Śląskiej L. M. i R. Dr. Rostek i Oddział Ligi M. i R. w Piąsku.

Po powitaniach uchwalono w podniosłym nastroju wysłanie depesz hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Marszałka J. Piłsudskiego i Ministra E. Kwiatkowskiego.

Uchwalono również wysłać depeszę powitalną do Prezydium Zjazdu Komitetów Obchodu 25-lecia istnienia Szkoły Polskiej, który również tego dnia rozpoczął obrady w stolicy.

Na wniosek Prezesa Zarządu Głównego L. M. i R. dr. Wyrostka regulamin obrad przyjęto w propozycji Zarządu, poczem Zjazd wyłonił 6 komisji: komisję matkę, mandatową, statutową, finansową, marynarki wojennej, handlowej

oraz żeglugi śródlądowej (razem) i kolonialna.

Delegat Oddziału Propagandy Marynarki Wojennej p. Krzywiec wygłosił referat p. t. „Znaczenie floty wojennej w życiu Polski”, poczem zarządzono przerwę obiadową.

Po wspólnym posiłku, wznowiono plenarne posiedzenie, które przeciągnęło się do wieczora. Tematem obrad było sprawozdanie Zarządu Głównego i Rady Głównej oraz Komisji Rewizyjnej, nad którymi wywiązała się dłuższa dyskusja, zakończona wnioskiem o udzielenie ustępującym władzom absolutorjum. Wniosek przyjęty przez akklamację, brzmiał: „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej uchwała udzielić Radzie Głównej i Zarządowi Głównemu absolutorjum, wyrażając jednocześnie podziękowanie za dotychczasową owocną pracę”.

Drugi dzień obrad (niedziela 26.X) rozpoczął się referatem Przewodniczącego Zjazdu, gen. Dreszera, który w ogólnych zarysach omówił potrzebę akcji kolonialnej w Polsce. Dalsze referaty kolonialne wygłosili pp.: Dr. Gustaw Załęcki, Dr. Wiktor Rosiński (Organizacja pracy kolonialnej na terenie Ligi Morskiej i Kolonialnej) i kpt. Apolonjusz Zarychta („Na morze Polacy”).

Po wygłoszeniu referatów, wysłuchanych z głęboką uwagą, rozwinęła się ciekawa i ożywiona dyskusja, w której delegaci wykazali wielkie zainteresowanie się sprawami kolonialnymi i wielkie ich zrozumienie. W dyskusji, Przewodniczący, gen. Dreszer zaznaczył, że Liga ma nadzieję uzyskania czynnego poparcia Rządu, który zainteresował się również sprawami kolonialnymi.

Nastąpiło sprawozdanie Komisji Żeglugaowej, referowane przez p. Krzyżanowskiego, który podkreśla brak zainteresowania ze strony czynników powołanych sprawami regulacji dróg wodnych oraz konieczność stworzenia minimum warunków pracy dla przedsiębiorstw żegluga rzecznej.

Komisja Żeglugaowa przedłożyła następujące wnioski, które Zjazd przyjął:

1. „W sprawie rozwoju dróg śródlądowych w Państwie Polskim, III Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej stwierdza, że Ministerstwo Robót Publicznych nie wprowadziło w czyn postulatów uchwalonych przez Zjazdy L. M. i R., wobec czego Walny Zjazd wypowiada się za koniecznością stworzenia przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu specjalnej Rady dla spraw Żegluga Śródlądowej, której rozwój ma specjalnie doniosłe znaczenie dla naszego przemysłu, handlu i rolnictwa. Do Rady tej weszłoby również przedstawicieli organizacji gospodarczych”.

2. „Wszystkie postulaty uchwalone na I i II Walnych Zjazdach w sprawie śródlądowych dróg wodnych, Zarząd Ligi przedstawi odnośnym Władzom Państwowym; Zarząd przyszył poczyni wszelkie najdalej idące kroki ku zrealizowaniu wymienionych uchwał”.

3. „Uważając, że flota handlowa polska, której budowę zapoczątkował Rząd, powstać powinna w drodze handlowego zainteresowania zarówno wielkiego kapitału, jak i drobnych oszczędności najszerszych warstw społeczeństwa polskiego — Zjazd uchwała, by Władze Ligi przeprowadziły odpowiednią akcję w tym względzie, oraz by zwróciły się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o popieranie akcji tworzenia mniejszych przedsiębiorstw żegluga morskiej, powstających z inicjatywy prywatnej”.

4. „Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, przyjmując pod uwagę, że kontrola techniczna polskich statków morskich, zapisanych do Lloydu Niemieckiego, Angielskiego, Biura Veritas i t. p., wykonywana jest przez inżynierów Niemców, obywateli niemieckich, z wyjątkiem jednego Anglika, — uważa za pożądane powołać do tej pracy Polaków inżynierów techniki okrętowej, na początek w charakterze pomocników „surwejerów”.

Uprasza się Pana Ministra Przemysłu i Handlu o przeprowadzenie odpowiednich pertraktacji z wymienionymi towarzystwami rejestracyjnymi”.

5. „Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, uznając za konieczne rozpoczęcie fachowego opracowania warunków i planów budowy własnej polskiej stoczni na terenie portu w Gdyni, prosi Pana Ministra Przemysłu i Handlu o pozwolenie stworzenia dla tego celu komitetu, składającego się ze szczupłej liczby nabytniejszych fachowców Polaków”.

6. „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej zważywszy cele i konieczność propagandy morza wśród społeczeństwa, — na zasadzie art. 4 pp. b, c, d, e i f statutu — uznaje konieczność urządzenia, najdalej na sezon letni 1931 r., tymczasowego, a później stałego schroniska w Gdyni dla członków Ligi, — zorganizowanego przez członków Ligi jako przedsiębiorstwo handlowe”.

7. „Przyjmując pod uwagę konieczność rozbudowy marynarki wojennej z racji obrony naszej niepodległości



P. Józef Kożuchowski, Wiceminister Przemysłu i Handlu, wybrany na Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni — Prezesem Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej.

i niezależności ekonomicznej oraz ekspansji kolonialnej, Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej wzywa Radę Główną i Zarząd Główny do rozpoczęcia bezzwłocznej, wydajnej akcji na terenie nowego Sejmu i Senatu, zmierzającej do uchwalenia kredytów na rozbudowę marynarki wojennej”.

8. „Rada Główna wybierze specjalną delegację, która uzyska audjencję u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pana Marszałka J. Piłsudskiego, którym przedstawi konieczność realnej rozbudowy floty wojennej, zdolnej zabezpieczyć nienaruszalność granic zgodnie z mocarstwem stanowiskiem Rzeczypospolitej.

Delegacja ta winna prosić o przeprowadzenie ustawy, dotyczącej stałych kredytów na wykonanie maksymalnego programu morskiego.

Pozatem delegacja powinna: a) wejść w kontakt z klubami przyszłego Sejmu, by spowodować odnośną interpelację, dotyczącą maksymalnego programu morskiego, b) mieć charakter stały i dbać o przeprowadzenie postulatów swych we wszystkich instytucjach. Złoży ona sprawozdanie przyszłemu Walnemu Zgromadzeniu”.

9. „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej poleca Zarządowi Głównemu porozumieć się z Wydziałem Wykonawczym Komitetu Floty Narodowej w celu odbycia wspólnego posiedzenia obu Zarządów dla omówienia zasad, na których połączenie obu zrzeszeń byłoby możliwe, oraz wybrania wspólnej Komisji, której zadaniem byłoby wypracowanie wspólnego statutu”.

Poza rezolucjami Komisja opracowała następującą odezwę do społeczeństwa:

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej wzywa Społeczeństwo do większego zainteresowania się flotą wojenną, bowiem „niema Polski bez morza i niema morza bez floty wojennej”.

Powszechne zrozumienie potrzeby posiadania floty wojennej jest dziś jednym z najważniejszych dylematów naszej polityki państwowej.

Stworzeniem floty wojennej zadokumentujemy wobec świata, że Pomorze było, jest i będzie polskie, że bronimy go będziemy do ostatniej kropli krwi.

Namyśli się wówczas dobrze ten, kto na Wybrzeże nasze porwać się ośmieli.

Pamiętajmy też, że flota wojenna jest najważniejszym czynnikiem siły, suwerenności, wolności i dobrobytu, tak Państwa, jak i Narodu.

Dlatego też uznanie potrzeby posiadania floty wojennej winno się wyrazić w życzliwym i troskliwym ustosunkowaniu się społeczeństwa do marynarki wojennej, oraz podtrzymaniem zbiórek, prowadzonych w kraju na okrę-

W związku z interpelacją w sprawie zbiórek prowadzonych w kraju na okręty wojenne i statki handlowe, gen. Dreszer przyrzeka Zjazdowi interwelować osobiście u Pana Ministra Spraw Wewnętrznych; interwencja ta ma na celu skoordynowanie akcji zbiórkowej i wyeliminowanie z niej ewentualnych czynników niewłaściwych.

W trzecim dniu Zjazdu (poniedziałek 27.X) uczestnicy zwiedzili w godzinach rannych port oraz odbyli na kontrtorpedowcu O.R.P. „Wicher” wycieczkę na pełne morze.

Posiedzenie plenarne rozpoczęło o godz. 16-ej sprawozdaniem Komisji Statutowej. Po zreferowaniu projektu nowego statutu przez p. Wł. Oстера, statut został przyjęty. Zmieniała nazwa organizacji brzmi „Liga Morska i Kolonialna”.

Zjazd wyraził życzenie, aby nowy statut został jak najprędzej wydrukowany i rozesłany Oddziałom.

Nad sprawozdaniem Komisji Finansowej, referowanym przez p. Kotowicza, rozwinęła się ożywiona dyskusja, której rezultatem było uchwalenie nowego budżetu Ligi w wysokości zł. 426.300 po stronie dochodów i rozchodów.

Na wniosek p. inż. Krausego uczestnicy Zjazdu zorganizowali doraźną zbiórkę na upominek dla marynarzy O.R.P. „Wicher”. Zebraną kwotę złotych 195 przekazano do uznania dowódcy „Wichra”.

Wyniki obrad Komisji - Matki referuje dr. Wyrostek przedstawiając do uchwalenia listę członków Rady Głównej i Komisji Rewizyjnej. Po krótkiej dyskusji lista proponowana została przyjęta w składzie następującym:

Rada Główna:

Z Warszawy p. p.:

Kpt. Cybulski Teodor, Dyr. Drecki — Dyktor Departamentu, Gen. Dyw. Orlicz - Dreszer Gustaw, Komandor Frankowski Stefan, Kpt. Fularski Mieczysław, Dyr. Gettel Paweł, Inż. Ginsbert Julian, Gen. Głuchowski Janusz, Gen. Dr. Górecki Roman, Inż. Horoch Józef, V-Minister Kożuchowski Józef, Mag. praw. Krzywiec Benedykt, Płk. Krzyżanowski Edmund, Gen. Kwaśniewski Stanisław, Kpt. Lepecki Mieczysław, Lisiewicz Adam, Szef Kanc. Cyw., Prez. Rzplitej, Makowska Zofia, Dyr. Nakoniecznikoff Bolesław, Dr. Rosiński Wiktor, Nacz. Rostkowski Feliks, Sobański Oskar, Inż. Szypowski Stanisław, Pułk. Strzemiński Stefan, Komandor Świrski Jerzy, Dr. Waryński Tadeusz — Nacz. Wydziału, Wierzchoń Edward, Dr. Wyrostek Michał, Dr. Załęcki Gustaw, Kpt. Zarychta Apoloniusz, Gen. Dr. Zarzycki Ferdynand.

Z prowincji p. p.:

Adm. Borowski Michał (Wilno), Mjr. Bulowski Leon (Kraków), Inż. Elandt Marjan, (Katowice), Inż. Gierdziejewski Wacław (Ostrowiec Kielecki), Kdr. Kosianowski Władysław (Gdańsk), Dyr. Krause Ignacy (Poznań), Łyp Franciszek (Gdynia), Inż. Musiał Michał (Brześć n. B.), Dr. Prof. Niemczycki Stanisław (Lwów), Dr. Rostek Antoni (Katowice), Inż. Rudowski Leon (Sosnowiec), Dyr. Rummel Juljan (Gdynia), Inż. Stattler Feliks (Chorzów), Szumański Władysław (Wilno), Dyr. Szczur Franciszek (Królewska Huta).

Prezesi okręgów L. M. i K., p. p.:

Inż. Józef Kiedroń (Katowice), Nacz. Władysław Oster (Warszawa)

Komisja rewizyjna p. p.:

B. Kamiński (Warszawa), T. Kotowicz (Warszawa), K. Zawisza, (Chorzów). Zastępcy: mjr. H. Gašiorowski (Grudziądz), dyr. Hellmann (Warszawa).

Prezesem Rady Głównej obrany został przez aklamację p. Józef Kozuchowski, Wiceminister Przemysłu i Handlu.

Sprawozdanie z obrad Komisji Kolonjalnej referował kapitan Zarychta, przedkładając Zjazdowi następujące wnioski, które przyjęto jako polecenia i wytyczne dla prac Zarządu Głównego:

1). „Państwo Polskie musi przejść jak najszybciej do polityki kolonjalnej, której realizacja jest jednym z niezbędnych i podstawowych warunków niepodległości ekonomicznej naszego kraju.

Praca w tej dziedzinie musi być pracą zasadniczo gospodarczą, gdyż dziś można zdobyć tereny kolonjalne tylko organizacją ekonomiczną.

Ekonomiczna organizacja kolonjalna musi być tworzona równolegle w Macierzy oraz na terenach naszej ekspansji zagranicznej, rozwijanej bądźto na płaszczyźnie kolonij politycznych, o ile chodzi o kraje kolorowe, bądź też — o ile chodzi o kraje białe — na płaszczyźnie wciągania w orbitę polskiego gospodarstwa narodowego obcych nam politycznie terenów, związanych jednak z nami choćby luźno na zasadach kondominium gospodarczego

Zasady kondominium gospodarczego winny być rozciągnięte w pierwszej linii na te tereny, na których możemy rozwijać się ludnościowo a równocześnie — w dziedzinie handlowej i kapitałowej”.

2. „Liga Morska i Kolonjalna dołoży wszelkich starań, by najszerze warstwy Narodu polskiego zostały uświadomione w tym kierunku, że Państwo Polskie musi zdobyć się na taką ochronę militarną swego wybrzeża i na taką siłę morską, by żadna przemoc nieprzyjacielska nie mogła się pokusić o brzeg polski, lub też wbrew woli państwa polskiego poruszać się po Bałtyku we wrogich dla nas zamiarach”. Niezależnie od tego, —

3. „Zjazd uważa, że tylko uzyskanie własnych terenów kolonjalnych doprowadzić może do stworzenia wielkiej i potężnej floty handlowej polskiej”

4. „Zjazd uważa, że w przeprowadzeniu akcji kolonjalnej należy wziąć pod uwagę konieczność należytego wykorzystania wszystkich istniejących instytucji rządowych i społecznych, z którymi akcja powinna być przeprowadzona w ścisłym porozumieniu”.

5. „Zjazd uważa za konieczne:

- a) stworzyć linię bezpośredniej komunikacji Gdynia — Parana-gua, oraz Gdynia — Iquitos,



Grupa uczestników Walnego Zjazdu L. M. i R. w Gdyni po odbyciu wycieczki na morze.

b) skierować specjalne nasilenie przemysłu i handlu polskiego na tereny polskiej ekspansji gospodarczej i do tej polityki nagiąć nasze kartele,

e) ekspansję gospodarczą na pewne tereny wesprzeć specjalnym kredytem i gwarancjami państwa,

d) zgodnie z projektem Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Kolonjalnego dążyć do rozbudowania przy istniejących uczelniach wyższych wydziałów kolonjalnych, oraz stworzyć w Stolicy osobną wyższą szkołę nauk emigracyjnych i kolonjalnych, posługując się przytem wzorami z zagranicy”.

6. „Zjazd wzywa Zarząd Główny do natychmiastowego podjęcia kroków, celem powołania do życia Banku Kolonjalnego dla popierania kolonizacji i ekspansji gospodarczej na terenach kolonjalnych”.

7. „Zjazd poleca Zarządowi Głównemu opracowanie programu koniecznych prac z zakresu kolonjalnego dla Oddziałów i Okręgów, oraz o wyrażne spreycyzowanie zadań Oddziałów i Okręgów przy wykonywaniu tego programu”.

8. „Zjazd zaleca Radzie Główniej i Zarządowi Głównemu, aby jako sprawy najpilniejsze z punktu widzenia organizacji pracy kolonjalnej na terenie Oddziałów i Okręgów:

a) wzmocnić propagandę programu kolonjalnego i jego wykonywania,

b) przeprowadzić rejestrację tych osób, które były w kolonjach względnie krajach o charakterze kolonjalnym,

c) przeprowadzić rejestrację tych wszystkich, którzy gotowi są

jako fachowcy wyjechać do kolonij,

d) przeprowadzać badanie miejscowych warunków rolnych i wydawać o nich uzgodnioną z rzeczoznawcami opinię jeśli chodzi o konieczności naszej emigracji rolniczej,

e) badać możliwości współpracy z miejscowymi kołami przemysłowymi i kupieckimi w zakresie ekspansji gospodarczej Polski na kolonjalne rynki zbytu,

f) badać możliwości inwestowania kapitałów polskich w przedsiębiorstwach na terenie kolonij.

9. „Zjazd poleca Zarządowi Głównemu, aby dążył stanowczo wszelkimi rozporządzalnymi środkami do zrealizowania w ciągu najbliższego czasu:

a) zmiany nazwy istniejącej w Sejmie Komisji Emigracyjnej na nazwę „Komisja do Spraw Kolonjalno - Emigracyjnych” z udziałem delegata Ligi, jako fachowego doradcy,

b) dążenia do osiągnięcia przez Rząd Polski kondominium gospodarczego w jednej z kolonij.

10. a) Liga kontynuuje swoją dotychczasową działalność uświadamiania społeczeństwa o znaczeniu morza i kolonij,

b) Liga walczy o słuszny udział Polski w gospodarstwie kolonjalnym,

c) Liga troszczy się o los wychodźstwa i taką politykę emigracyjną, aby naród odnosił należne korzyści z tych skarbów, które w postaci dorosłych swych dzieci w darze składał dotąd innym,

d) Liga wita i całkowicie opowiada się za dokonaną już próbą Rządu, który zatamował niecną robotę hien kompanij agentów werbunkowych — stwarzając swoją organizację ruchu emigracyjnego,

e) Liga deklaruje swoją solidar-

Pierwsza Polska Łódź Podwodna
O. R. P. „WILK”

pocztówka kolorowa według akwareli M. Marin, wydana staraniem Oddziału L. M. i K. Propagandy Floty Wojennej. Cena 0.30 gr. Zamówienia w Administracji „Morza”.

ność tym bratnim instytucjom społecznym, które za zadanie postawiły sobie troskę o wychodźstwo,

- f) Liga rozpoczyna w tym celu pracę nad stworzeniem Banku Kolonjalnego, któryby zapewnił realną postać i umożliwił codzienną pracę nad jej głównym celem—to jest uzyskaniem kolonij,
- g) Liga oddaje wszystkie swoje możliwości i wszystkich członków wzywa i zobowiązuje do pracy nad wielką sprawą morza i kolonij.

Na wniosek p. Głuszczyka, przyjęto przez aklamację, że „Walny Zjazd Delegatów w uznaniu aktywnej pracy Związku Pionierów Kolonjalnych wyraża podziękowanie za dokonane prace Związkiowi i jego Prezesowi, p. gen. Dreszerowi”.

W wolnych wnioskach zostały zgłoszone i przyjęte następujące wnioski:

1. W sprawie zagospodarowania wybrzeży wodnych,
- 2) w sprawie rozsyłania niez wykorzystanych numerów „Morza” instytucjom społecznym, czytelnikom ludowym, domom żołnierza, bursom i t. p.,
- 3) o występowaniu członków Ligi w mundurach,
- 4) w sprawie „Wystawy Morskiej i Kolonjalnej” w Warszawie
- 5) o przekazanie istniejących przy Centrali członków — Oddziałom,
- 6) o poparcie Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni,
- 7) o wyrażeniu uznania Województwa Śląskiemu, p. D-rowsi Grażyńskiemu, jako przewodniczącemu Śląskiej Rady Wojewódzkiej, za wydatne popieranie floty handlowej i wjeennej,
- 8) w sprawie wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji o stosowanie do łodzi i jachtów sportowych ulgowej taryfy przewozowej.

Po wyrażeniu podziękowania Oddziałowi Gdyniowskiemu za organizację Zjazdu, ustalono, że następny Zjazd odbędzie się we Lwowie.

O godzinie 20-ej Zjazd został zamknięty, przemówieniem gen. Dreszera, poczem uczestnicy odśpiewali „Rotę”.

—oooOooo—

NOWY ZARZĄD GŁÓWNY L. M. i K.

W sobotę dnia 8 listopada r. b. odbyło się w lokalu Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie pierwsze posiedzenie nowoobranej na Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni Rady Głównej L. M. i K.

Obrodom przewodniczył Prezes Rady Głównej, p. Wiceminister Józef Kożuchowski.

Na posiedzeniu tem wybrano pozostałych członków Prezydium Rady w składzie następującym: I Wiceprezes — Gen. Dr. Ferdynand Zarzycki, II Wiceprezes — Dr. Antoni Rostek (Katowice), Sekretarz — Kpt. Apoloniusz Zarychta.

Następnie przeprowadzono wybory nowego Zarządu Głównego, do którego weszli p. p.: Gen. Orlicz - Dreszer Gustaw, Komander Frankowski Stefan, Kpt. Fularski Mieczysław, Inż. Ginsbert Julian, Gen. Głuchowski Janusz, Krzyżanowski Edmund, Gen. Kwaśniewski Stanisław, Kpt. Lepecki Mieczysław, Łyp Franciszek, Oster Władysław, Dr. Rosiński

Wiktor, Rostkowski Feliks, Sobański Oskar, Plk. Strzebiński Stefan i Dr. Wyrostek Michał.

Na zastępców członków Zarządu Głównego wybrani zostali p. p.: Inż. Gierdziejewski Wacław (Ostrowiec Kielecki), Inż. Horoch Józef (Warszawa), Inż. Musiał Michał (Brześć n. Bugiem), Inż. Szykowski Stanisław (Warszawa), Wierchoń Edward (Warszawa).

Bezpośrednio po posiedzeniu Rady Głównej odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego, któremu przewodniczył początkowo ustępujący Prezes Zarządu Dr. Michał Wyrostek. Prezesem nowego Zarządu obrano jednogłośnie przez aklamację Generała Gustawa Orlicza - Dreszera. Następnie również przez aklamację wybrano: D-ra Michała Wyrostka na Wiceprezesa Zarządu, D-ra Wiktora Rosińskiego na Sekretarza i p. Władysława Oстера na Skarbnika.

Na temże posiedzeniu nowy Zarząd postanowił podzielić swe przyszłe prace na trzy zasadnicze działy: 1) morski (marynarka wojenna i handlowa), którego kierownictwo objął Wiceprezes Dr. Michał Wyrostek, 2) kolonjalny — kierownik Gen. St. Kwaśniewski i 3) dróg wodnych śródlądowych — kierownik p. E. Krzyżanowski.

Wreszcie sprawy organizacyjne Ligi (rozwoju organizacji) powierzono p. kpt. M. Fularskiemu.

—oooOooo—

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

W dn. 30 kwietnia rb. w Oddziale L. M. i R. w Słonimie odbyło się zebranie, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym pp: Mjr. Falkiewicz Wincenty — prezes, Mironowiczowa — Sekretarz, Henek Józef — skarbnik.

W dn. 6.x rb. w Oddziale L. M. i R. w Rzgowie koło Łodzi odbyło się zebranie, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym pp. Urbański Kazimierz — prezes, Stachowicz Kazimierz — sekretarz, Nykiel Sylwester — skarbnik.

W dn. 5 października rb. w Oddziale L. M. i R. w Białymstoku odbyło się walne zebranie, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym pp.: inż. Bożański Franciszek — prezes, prof. Barucki Leon — wiceprezes, Milewski Kazimierz — sekretarz, Pudłowski Julian — skarbnik, Karaś Adam — gospodarz przystani, członkowie: pułk. Ostrowski Michał i Bartoszewicz Bronisława, ponadto postanowiono dokooptować dwóch członków zbiorowych z uczącej się młodzieży szkolnej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano na przewodniczącego p. Dyr. Antonowicza Witolda i na członków p. Filipowicza Władysława i p. Matyszko Stanisława.

W dn. 7.x. rb. w Oddziale L. M. i R. w Żyrardowej odbyło się Walne Zebranie, na którym wybrano Zarząd w składzie następującym pp: Kazimierz Moszczeński — prezes, Ryszard Bielski I-szy wiceprezes, Piotr Gowenloch — II wiceprezes, Maurycy Matuszewski — skarbnik, Kazimierz Wąsikowski — sekretarz, Stanisław Ciszewski — członek.

W dn. 9.x. r. b. w Nowym Sączu wybrano nowy Zarząd w składzie następującym pp. inż. Migdał — prezes pułk. L. Krudowski I wiceprezes, Dyr. E. Jężyk II wiceprezes, A. Beck — sekretarz, zastępca St. Ryciówna, prof. Wanakówna — skarbnik J. Lazarz.

W dn. 12.x. 1930 r. w Oddziale L. M. i R. w Łowiczu na posiedzeniu Zarządu dokooptowano do Zarządu pp. Zygmunta Konopnickiego, Komisarza Ziemskiego

na pow. Łowicki i Władysława Tomczyka, Inspektora Pracy.

W dn. 27 września rb. w Oddziale szkolnym przy Gimn. im. A. Mickiewicza w Warszawie odbyło się Walne Zebranie członków Oddziału, na którym wybrano nowy Zarząd na rok 1930-31. Prezesem został kol. Leszek Wysocki, wiceprezesem — kol. Kazimierz Rodowicz, sekretarzem — kol. Mieczysław Wróblewski, skarbnikiem kol. Józef Kochański, wiceskarbnikiem kol. Zbigniew Danilecki, członkami Zarządu kol. Jan Goetze i kol. Andrzej Płoski. Na kierowników sekcji wybrano następujących kolegów: kol. Janusz Langner — sekcja propagandowa kol. Antoni Tom — sekcja historyczna, kol. Stefan Sandałowicz sekcja dochodów niestałych, kol. Kazimierz Husarski — sekcja modelarska, kol. Jerzy Niemczyk — sekcja sportów wodnych. Bibliotekarzem został kol. Mieczysław Zaremba. W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. Jerzy Niemczyk, kol. Stanisław Bogucki i kol. Kazimierz Berstein.

W dn. 12 października rb. w Oddziale L. M. i R. w Milanówku odbyło się Walne Zebranie, na którym wybrano nowy Zarząd w składzie następującym pp: Zarębska Jadwiga — prezes, Zarębski Tadeusz — skarbnik, Szczepkowska Marja, Około Kulak Edmund, Tuszyńska Marja, Dziankowski Dominik, Juszkiewicz Aleksander, do Komisji Rewizyjnej pp. Jastrzębski Michał, Pióro Wacław i Rupniewski Narcyz.

Oddział w Puławach. Na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu w dn. 11.x. br. Zarząd Oddziału ukonstytuował się jak następuje pp: Dr. Zenon Wierchowski — przewodniczący, Inż. Wiesław Orłowski — zastępca przewodniczącego, Prof. Wacław Grzywacz — sekretarz Insp. Marian Zygmuntowski — skarbnik. Michał Strażyc — członek Zarządu.

Oddział w Ostrowcu Kielickim. Na Walnym Zebraniu w dn. 19.XI rb. wybrano powtórnie dotychczasowy Zarząd w składzie następującym pp: Dyr. Szczepan Bratkowski — prezes, Inż. Wacław Gierdziejewski I-szy wiceprezes, Adam Mrozowski II-gi wiceprezes, Marian Chechliński — Skarbnik, Stanisław Górny — sekretarz, Jakób Mendelak — gospodarz, Inż. Mieczysław Radwan, kierownik sekcji kolonjalnej, Zofja Michałowska, Stanisław Romanowski — kierownicy sekcji propagandowej Karol Kais — kierownik sekcji dochodów niestałych, Bronisław Dywał — kierownik sekcji bibliotecznej, Henryk Koziański — kierownik sekcji sportowej.

Komisja Rewizyjna pp: Władysław Weinberger, Zdzisław Zabłocki, Stanisław Maciaszek.

Oddział w Wilnie. Na Walnym Zebraniu w dn. 19 października rb. wybrano Zarząd w składzie następującym pp: Adm. Borowski Michał, Konradm. Blinstrub Władysław, Buczyński Józef, Czarnowski Wiktor, Por. Huss Józef, wicewiewoda Kirtiklis Stefan, Dyr. Kopec Edward, Dyr. Mikołajewski Roman, Kurator Pogorzelski Stefan, Prezes Ratyński Edward, Szumański Władysław, Inż. Stawiński Wacław, Prezes Zurowski Karol, Zawadzki Stanisław, Dr. Czarnowski Czesław, Sędzia Kontowl Kazimierz Rochowicz Jan, Prof. Rydzewski Bronisław. Komisja Rewizyjna pp: Prezes Łączynski Stanisław, Prezes Malecki Jan, Prezes Pietraszewski Jan.

Oddział w Zbiarsku. Na posiedzeniu Zarządu Oddziału w dn. 9.x. rb. wybrano na stanowisko sekretarza p. Zofję Kurnatowską na miejsce ustępującego sekretarza p. St. Staneckiego.



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

OD PROGRAMU DO JEGO WYKONANIA

Akcja kolonialna, jaką przed paru laty rozpoczął w Polsce Związek Pionierów Kolonialnych, rzuciła na cały kraj hasło zdobycia dla Państwa i Narodu Polskiego terenów pod nieskrępowaną ekspansją ludzką i gospodarczą.

Upłynęły zaledwie trzy lata od chwili rozpoczęcia propagandy polskiej myśli kolonialnej, a już — śmiało rzecz można — zdobyła ona sobie całe społeczeństwo polskie.

I nic dziwnego. Za naszym programem stoją racje, tak doniosłe i bezsporne, jak niewzruszone są prawa natury. Jeden z największych w Europie przyrostów naturalnych ludności, wynikające z tego duże stosunkowo nasilenie emigracji, szereg pierwszorzędnej doniosłości zagadnień gospodarczych, związanych zarówno z eksportem naszych towarów na kolonialne rynki zbytu, jak i z importem niezbędnych surowców kolonialnych do Polski — oto palące, wołające o natychmiastowe rozwiązanie problemy naszego dnia codziennego.

Zainicjowana przez nas w marcu 1928 roku akcja dała całkowite rezultaty, jeśli chodzi o Ligę Morską i Rzeczną. Organizacja ta, do swego statutu, jak wiadomo, przyjęła hasła nasze, doprowadzając w ten sposób do wstąpienia Związku Pionierów Kolonialnych pod sztandar Ligi. Dzisiaj, po niespełna trzech latach ściślej współpracy, wszystkie Oddziały Ligi wysuwają zgodnie program kolonialny na jedno z naczelných miejsc programowych Ligi. Zmiana nazwy z Ligi Morskiej i Rzecznej na Ligę Morską i Kolonialną nie jest tylko aktem czczej formy. Jest to zarazem niezłomne stwierdzenie, że

nie chcemy traktować morza, jako celu samego w sobie, ale jako jeden ze środków, prowadzących Polskę ku lepszej przyszłości, na szeroki świat, w jednym szeregu z innymi narodami.

Nakłada to jednak na nas szereg nowych obowiązków! W zakresie naszego programu kolonialnego zdołaliśmy dotychczas zdobyć sobie zaledwie podstawy do dalszej pracy. Do celu, do którego dążymy, prowadzi droga zaślana licznymi trudnościami, z którymi wypadnie nam walczyć.

Przedewszystkiem niezależnie od prac na terenie samego kraju, uwagę swoją zwrócić musimy jednocześnie i na zagranicę.

Świat jest obecnie już całkowicie podzielony i niema na nim terenów wolnych, przeto wszystkie nasze wysiłki musimy skierować w celu uzyskania takich warunków współpracy na odpowiednich terenach kolonialnych państw innych, abyśmy mogli lokować tam zarówno nadmiar naszej ludności, jak i zorganizować należycie wymianę towarową.

Poza tem musimy nadal konsekwentnie zmierzać do wystąpienia o schedę po byłym dominjum kolonialnym dawnego cesarstwa niemieckiego, jako sukcesorzy, którzy mają prawa do partycypowania w majątku przedwojennych Niemiec.

Wszystkie nasze postulaty, stanowiące część składową programu kolonialnego Ligi Morskiej i Kolonialnej, musimy zatem w pierwszym rzędzie propagować zagranicą. Powinniśmy tam wykazać wszystkie te konieczności, jakie stoją przed nami w dziedzinie polskich zagadnień populacyjnych i

gospodarczych. Są to tak silne argumenty, że potęgą swego uzasadnienia złamać muszą wszelkie kontrakcje, jakie naszemu punktowi widzenia mogą być przeciwstawiane ze strony naszych ewentualnych przeciwników.

Akcja nasza na terenach zagranicznych powinna uzyskać poparcie naszego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jako akcja prowadzona w imię polskiej racji stanu i jako wysiłki, zmierzające do rozcięcia zagmatwanych problemów naszej emigracji, oraz zdążające do zintensyfikowania wymiany towarowej między Polską, a terenami, na których polska praca jest dźwignią dobrobytu.

Walcząc o tereny dla osadnictwa polskiego w krajach kolonialnych, oraz dążąc do zdobycia niezależnych własnych kolonij — powinniśmy na gruncie międzynarodowym oprzeć się o te państwa, które posiadają interesy w dziedzinie kolonialnej podobne do naszych, albo też dla których takie czy inne rozwiązanie tej sprawy nie może być obojętne. Jest to nieodzowny warunek powodzenia całej akcji.

Różne mogą być sposoby rozwiązania naszego problemu kolonialnego, różne mogą być też i drogi doń prowadzące. My, pionierzy kolonialni, uważamy jednak, że przedewszystkiem iść powinniśmy w kierunku bezpośredniego porozumienia się z państwami, posiadającymi kolonie. Jeżeli zaś chodzi o kolonie niemieckie — wystąpić o schedę do państw - mandataryszów i do Ligi Narodów.

Nie mamy zamiaru na tem miejscu precyzować naszych żądań, odnośnie kolonij niemieckich i

określać wysokość naszych żądań, — pragniemy tylko zasygnalizować raz jeszcze, że stoimy i stać będziemy na stanowisku pretendenta do prawnej sukcesji.

Korzyści, jakie wynikają z posiadania własnych kolonij, są tak olbrzymie, że trudno nawet wyobrazić je liczbowo. Świadczy o tych korzyściach fakt, że wszystkie mocarstwa starają się włączyć kolonjami tak długo, jak tylko mogą. Nawet socjalistyczne rządy Mac Donalda nie kwapią się do rozluźnienia więzów między Anglią a Indjami.

Nie można również odmówić słuszności twierdzeniom, dosyć rozpowszechnionym, na temat niesprawiedliwego podziału terenów

kolonialnych między różne państwa europejskie. Są bowiem nadające się do kolonizacji tereny amerykańskie, południowo - amerykańskie i chociażby australijskie, które posiadają minimalne zaludnienie, a które są prosto niedostępne dla narodów europejskich, duszących się wskutek przeludnienia.

Trudno wyobrazić sobie, aby tego rodzaju stan rzeczy mógł się nadal utrzymać i tem samym blokować rozwój innych narodów.

To też rewizja tego stanu rzeczy będzie musiała zczasem nastąpić, a my do rewizji tej musimy być narówni z innymi państwami przygotowani.

W związku z temi zadaniami,

prace nasze na najbliższą przyszłość da się określić, jako wyjście z dotychczasowego okresu przygotowawczego do okresu nowego, czynnej walki o schedę poniemiecką i zapoczątkowania układów na temat współpracy na podstawie kondominium gospodarczego z państwami, posiadającymi kolonie.

Na sztandarze naszym mamy wypisane hasło zdobycia dla Narodu Polskiego terenów kolonizacyjnych, a dla gospodarki narodowej terenów do ekspansji. To też, wierni temu sztandarowi, idziemy naprzód w imię najżywoźniejszych interesów milionów ludu polskiego i gospodarki społecznej odrodzonej Rzeczypospolitej.

Dr. W. ROSIŃSKI.

WŚRÓD POKONANYCH PIONIERÓW

Dzieło pioniera polskiego w Brazylii jest godne podziwu. Nie kto inny, jeno chłop polski pokonał puszcę parańską, druzgocząc toporem i niszcząc ogniem odwieczne drzewa. Jego to trud sprawił, że morze skłębionej i wrogiej człowiekowi zieloności ustąpiło przed złotym łańcem zbóż, on wniósł cywilizację do tych zapomnianych przez Boga i ludzi ostępów.

Zwycięski pochód polskich conquistadorów nie jest bynajmniej zakończony. Zawzięty Mazur wciąż jeszcze rąbie brazylijską dżunglę, wydzierając jej coraz to nowe i nowe szmaty żywnych „ros”^{*)}.

Niestety, niema boju bez ofiar. Nie wszyscy pionierzy polscy mają dość sił i hartu, aby wytrwać do końca. Niektórzy przekładają spokojną wegetację nad borykanie się z nieokiełznaną jeszcze przyrodą. Opuszczają oni pole walki i przenoszą się do Rio de Janeiro, San Paulo, Porto Alegre i innych wielkich miast brazylijskich. Większość ich — to albo inteligenci, niezdolni do życia na odludziu, albo wreszcie ludzie słabego charakteru, zrażeni przeciwnościami, pokonani przez życie. Najbardziej odpowiednia byłaby dla nich nazwa „pokonanych pionierów”.

Położenie tych ludzi jest bardzo smutne. Los doświadcza ich różnymi plagami.

Najgorszą z plag, trapiących marderów conquisty, są choroby. Przedewszystkiem syfilis. Styka-

jąc się z nizinami wielkomijskiego życia, prędzej czy później, zapadają na tę straszną chorobę. Wątpliwą ich pociechą jest okoliczność, iż podobno brazylijska odmiana syfilisu jest znacznie łagodniejsza od europejskiej.

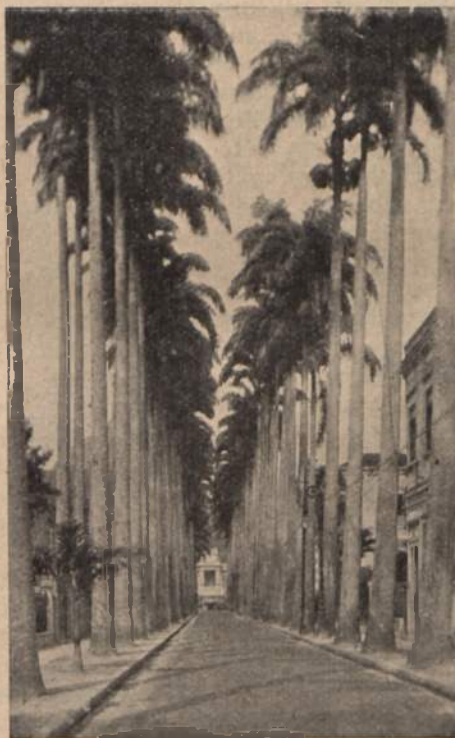
Rząd brazylijski wszystko robi, aby wytepić choroby weneryczne. Specjalna policja sanitarna przestrzega czystości nie tylko w miejscach publicznych, ale i w mieszkaniach prywatnych, do których jej wstępu nikt wzbronąć nie może. Ponadto państwo zorganizowało

na wielką skalę bezpłatne leczenie chorych, dbając troskliwie o to, aby rozpoczętą kurację doprowadzono do końca.

Srodze dokucza również naszym rodakom malarja. Dokuczliwe to cierpienie osłabia chorego do najwyższego stopnia i czyni go podatnym na inne choroby, zabijające szybciej i sprawniej. Czasem jednak i sama malarja potrafi zabić człowieka.

Sporadycznie również trafiają się wśród naszych rodaków wypadki trądu. Choroba ta niesie ze sobą prawie niechybną śmierć i wyrzuca dotkniętego nią człowieka poza nawias społeczności ludzkiej.

Drugim zajadłym wrogiem „pokonanych pionierów” jest nędza i beznadziejność życia. Człowiek, który uląkł się puszczy dziewiczej, który załamał się w walce o lepszą przyszłość, nie potrafi zazwyczaj zwyciężyć w walce o byt na terenie wielkiego miasta. Wprawdzie — jak mówi przysłowie brazylijskie — „w Brazylii nikt jeszcze z głodu nie umarł”, nie znaczy to jednak, aby nie cierpiał niedostatku. Maruderzy conquisty zarabiają tak mało, że mogą opędzić tylko najbardziej prymitywne potrzeby. Fizon i banany — oto chleb biedaków. Naturalnie, że nie mam na myśli rzemieślników, zwłaszcza szewców i krawców, którzy dają sobie znacznie lepiej radę. I ci jednak prawie nigdy nie dorabiają się majątku. Wogóle w Brazylii zamożniejszych ludzi spotyka się tylko wśród kolonistów. Bogatych Polaków, mie-



Aleja spacerowa w Rio de Janeiro.

^{*)} Rosa — wykarczowany teren w puszczy brazylijskiej.

szkających w miastach, możnaby policzyć na palcach.

O ile taki maruder conquisty zachoruje, to jedynym jego ratunkiem jest szpital. Jeżeli ma rodzinę, to — rzecz oczywista — zostawia ją na łasce Opatrzności... Dorastające córki idą częstokroć w takich wypadkach na zmarnowanie.

Sytuacja tych biedaków jest naprawdę beznadziejna. Do kraju wrócić trudno, gdyż przejazd kosztuje drogo, a zaoszczędzić więcej pieniędzy maruder nigdy nie potrafi. Zresztą sprzedał zazwyczaj na pokrycie kosztów podróży swój warsztat pracy w Ojczyźnie, stracił zdrowie i niema już po co wracać. Jeszcze człowiek samotny może czasem zarobić na wyjazd do kraju, ojciec, obarczony rodziną, nigdy nie zdobędzie się na kupno kart okrętowych. Pozostają więc w Brazylii, żarzą przez nędzę, choroby i bezbrzeżną nostalgia. Trudno wyobrazić sobie, jak silna jest tęsknota tych biedaków za krajem dalekim. Niemal dotykalnie widzą zimne niziny polskie, owe bezbrzeżne pola, buchające chłodem rzeźwiącym i tak ponętym dla Polaków podzwrotnikowych. Obmierzyli im wachlarzowate palmy, nienawidzą palącego słońca, przeklinają żar, pozabawiający ich sił i energii życiowej. Marzą im się: sypanie, białe zimne śniegi, lasy zielone i pachnące, niekryjące w swoim łonie rojowisk węzów, rozlewna towarzyskość słowiańska...

Aby unaocznić, na jakie dno nędzy i niedoli ludzkiej mogą spaść „pokonani pionierzy”, dam konkretny przykład, jeden z wielu...



Avenida Rio Branco — wspaniała ulica w Rio de Janeiro, od której przepychu jaśkrawo odbija się nędza spotykanych czasem „maruderów conquisty polskiej”.



Widok w nocy na górę Pão de Açúcar (Głowa cukru) nad zatoką Rio de Janeiro.

Do Patronatu Polskiego w Rio de Janeiro zgłosiła się rodzina X, złożona z czworga osób: męża, żony i dwojga nieletnich dzieci. Nie wytrwali na kolonii — nie mieli dość hartu, aby wytrzymać w walce z przyrodą. Zaczęli błąkać się po interiorze, aż wreszcie, zniszczeni zupełnie, znaleźli się w Rio. Położenie ich było straszne. Ojciec rodziny, tęp i wyjątkowo nierozgarnięty chłop z Malopolski Zachodniej, nietylko, że nie mógł zarobić na przyzwoite utrzymanie rodziny, ale nawet sam umarłby z głodu, gdyby nie zasiłki, jakie otrzymywał z Patronatu i datki litościwych Brazylijan. Żona jego nabawiła się w Brazylii suchoty oraz silnego rozstroju nerwowego. Dzieci (chore obecnie na gripę), albo przebywają w szpitalu, albo też pomagają ojcu w żebraniu. Typowi „pokonani pionierzy”...

Co robić, aby zmniejszyć do minimum liczbę maruderów conquisty?

Jest tylko jedna rada — zorganizować, ująć w żelazne karby cały nasz ruch emigracyjny do Brazylii, wziąć przykład z Japończyków, którzy nie puszczają za Ocean luzaków. Tylko w tym wypadku zmniejszy się liczba ofiar pochodu pionierskiego.

Rio de Janeiro, 5.X. 1930 r.

BOHDAN LEPECKI.

WYJĄTEK Z PRZEMÓWIENIA KPT. A. ŻARYCHY NA WALNYM ZJEŹDZIE L. M. i R. w GUYNI

Od dziś na całym obszarze Rzeczypospolitej, we wszystkich komórkach naszej organizacji, będziemy pracowali nad kapitalnym zagadnieniem: kolonje Polsce!

Jedynej narodowości rasy białej, mającej bezprzykładny przyrost naturalny, największy ruch wychodźczy, sprawiedliwe miejsce na terenach niezaludnionych, niewyzyskanych dla życia, postępu i cywilizacji! Miejsca dla Polski i jej mas pionierskich!

Musimy sobie powiedzieć, że czeka nas trudne zadanie, okres mozołu i największych wysiłków. Kiedy policzymy spiętrzone trudności, zważymy przeszkody, przeniknie nas dreszcz dumy, że oto stajemy wobec takiej samej beznadziejności, w jakiej stał nasz Wódz i my koło niego przed laty kilkunastu, kiedyśmy pracowali, aby sen o szpadzie i wolności sprowadzić na ziemię. Jak wtedy i teraz mali duchem, wielcy obawą, lękliwi ostrożnością nie wierzą, odradzają, uśmiechają się i czekają sprytnie na uboczu. Mogę tu śmiało powiedzieć: „Nic to!”, potężną gromadę stanowią, ci, którzy zdają sobie sprawę z położenia.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. Dr. JÓZEF PIUS ZALESKI

Dnia 12 października 1930 roku zmarł w Warszawie po dłuższej chorobie ś. p. Dr. Józef Pius Zaleski, zasłużony działacz społeczny, i jeden z założycieli Związku Pionierów Kolonjalnych.

Ś. p. Dr. Zaleski urodził się w Warszawie, dnia 5 maja 1873 roku. Po ukończeniu gimnazjum w Warszawie wyjechał do Stanów Zjednoczonych Ameryki, gdzie zapisał się na wydział medyczny Uniwersytetu Stanu Illinois. Uzyskawszy dyplom doktora medycyny, Zmarły oddał się nie tylko pracy zawodowej, ale przede wszystkim, jako człowiek o płomienej duszy i gorącym sercu, rzucił się w wir pracy społecznej wśród wychodźstwa polskiego w Ameryce, organizując szereg związków, gniazdo Sokola w Związku Narodowym Polskim, wygłaszając liczne odczyty, organizując zebrania Polaków, rozrzuconych w różnych miejscowościach Stanów i t. d.

Największe jednak zasługi położył ś. p. Dr. Józef Zaleski na stanowisku prezesa Komitetu Obrony Narodowej, założonego w Ameryce natychmiast po wybuchu wielkiej wojny światowej. W Komitecie tym ś. p. Dr. Zaleski był jednocześnie przewodniczącym Komisji Poulfnej. Podpis jego widnieje obok kilku innych podpisów pod deklaracją Komitetu Obrony Narodowej, wydaną w parę dosłownie dni po wybuchu wojny, w której to deklaracji wysunięte zostało w imieniu Polaków amerykańskich żądanie przywrócenia Niepodległości Polski.

Ś. p. Dr. Józef Zaleski rozwinął także na tem stanowisku energiczną akcję gromadzenia funduszy na cele walki o niepodległość Narodu, wysyłając jednocześnie do Europy ochotników do Legionów Piłsudskiego.

W roku 1918 wstąpił, jako ochotnik do armii amerykańskiej, w której służył, jako lekarz wojskowy.

W roku 1920 przybył do Polski razem z Amerykańskim Czerwonym Krzyżem, z którego ramienia prowadził najpierw szpital w Bia-



Ś. p. Dr. Józef Pius Zaleski.

łymstoku, później szpital w Liszkowie, a w końcu ambulatorjum w Krakowie.

W ostatnich latach nadwątlone zdrowie nie pozwoliło Mu już oddawać się zbytnio pracy zawodowej.

Natomiast do ostatnich niemal dni swego życia nie przestawał pracować społecznie.

Był jednym z pierwszych, którzy

stanęli do pracy w szeregach Związku Pionierów Kolonjalnych, którego zresztą był założycielem i pierwszym skarbnikiem. Wszystkie jego wystąpienia na zebraniach Związku, czy też na zebraniach zarządu, w których brał czynny udział, dopóki mu tylko stan zdrowia pozwalał — cechowały zawsze młodzieńczy zapał, żarliwe umiłowanie sprawy i gotowość do bezinteresownej służby na każdym polu. Każda przeciwność, czy trudność, na jaką praca Związku napotykała, była przez Niego gorąco odczuwana.

W ostatnich miesiącach ś. p. Dr. Józef Zaleski był z nami w luźniejszej już kontakcie. Zdrowie nie pozwoliło mu już na dawne bezpośrednio z pracami Związku współzycie.

Zgon Jego wywarł na wszystkich, którzy Go bliżej znali, głębokie wrażenie. Na wiadomość o śmierci ś. p. D-ra Józefa Zaleskiego Zarząd Związku Pionierów Kolonjalnych uczcił Jego pamięć na jednym z posiedzeń wysłuchaniem krótkiego wspomnienia o zmarłym i Jego zasługach społecznych, oddając hołd Jego ceniom przez powstanie z miejsc.

Odszedł jeden z najlepszych synów Ojczyzny, który nie dla własnych honorów, nie dla własnej sławy — oddał Jej całą pracę swego życia.

Cześć Jego pamięci!

PRZEGLĄD KOLONJALNY

zestawiony przez Franciszka Łypa

EKSPEDYCJA ETNOGRAFICZNA DAKAR - DJIBOUTI.

Francuska ekspedycja, pod przewodnictwem M. M. Griaule, wysłana do Afryki przed dwoma laty, wyruszywszy z Dakaru zbadała dziesięć kolonij francuskich, Kongo belgijskie i Sudan angielski, przebyła Afrykę w poprzek 15.000 km aż do Djibouti.

Celem ekspedycji było przeprowadzenie badań nad ludnością czarną, jej językami, fauną afrykańską i zgromadzenie zbiorów do Muzeum Etnograficznego Trocadero.

Była to pierwsza tego rodzaju ekspedycja francuska; a zaopatrzona była ona w

specjalne samochody, łodzie i wogóle nowoczesne środki, potrzebne do wykonania tego rodzaju prac.

Kierownik ekspedycji Griaule został mianowany sekretarzem generalnym Związku Afrykanistów, jaki powstał obecnie we Francji.

POŻYCZKA FRANCUSKA DLA KOLONIJ.

W r. 1914 została uchwalona przez parlament francuski pożyczka w wysokości 171 milj. Frs., ale zrealizowana i przekazana do kolonij była dopiero w 1919 r., gdy frank francuski był już zdewaluowany. Wskutek tego wiele prac w kolon-

jach nie mogło być wykonanych za tę sumę. Obecnie ma być wydana nowa pożyczka w wysokości 747 mil. Frs. głównie na budowę kolei w Kongo francuskim oraz na rozbudowę portu Pointe - Noire.

IMPORT BANANÓW DO FRANCJI.

Francja w roku ubiegłym sprowadziła bananów świeżych za 300 milionów franków, a ponadto suszonych i mączki bananowej za 630.000 Frs. Z tego dostarczyły kolonie francuskie zaledwie 3 procent. Reszta bananów pochodziła głównie z Wysp Kanaryjskich oraz z kolonii holenderskich. Holandia — jak wiadomo — ma dobrze zorganizowany transport bananów ze swych kolonii na Oceanji, skąd przewozi banany specjalnymi okrętami, które rozwijają większą szybkość, aniżeli statki pasażerskie.

Ponieważ Gwinea francuska posiada doskonałe warunki do uprawy bananów i plantacje tamtejsze prosperują dobrze, przeto propaganda francuska rozwija silną działalność za zakładaniem plantacji bananów w tej kolonii.

KRYZYS W KOLONJACH.

Podczas, gdy stale utrzymują się pogłoski o kryzysie gospodarczym w kolonjach, wywołanym — jakoby — zmniejszonym popytem na produkty kolonialne, oraz obniżeniem się ich cen, „Société Générale de Belgique” zaprzecza temu odnośnie do Konga belgijskiego, ogłaszając następujący komunikat (wyjątek):

„Kongo nie przechodzi żadnego innego kryzysu, jak tylko wyłącznie handlowy. Wielkie przedsiębiorstwa, które tworzą podstawę pomyślnego stanu gospodarczego kolonii — jak kopalnie, przedsiębiorstwa hodowlane i plantacyjne — są w pełni produkcji i pomyślnego rozwoju. Świadczą o tem ich bilanse i statystyki obecnie ogłoszone”.

Ponieważ kolonjom angielskim ma być przyznana niższa cła eksportowego, w związku z kryzysem, przeto w jednych kolonjach kryzys ten istnieje, w innych go niema.

W Angoli kryzys przejawia się, jako brak gotówki w obrotach handlowych, wpływając ujemnie na ogólny stan gospodarczy całej kolonii.

Rząd portugalski oceniając trudną sytuację gospodarczą w swych kolonjach, obniżył cła wywozowe od wielu produktów kolonialnych, oraz zwolnił od cła przywozowego maszyny, używane do czyszczenia kukurydzy i kawy.

SKARB UKRYTY W RODEZJI.

Zostały podjęte na nowo usiłowania odkrycia skarbu zakopanego w Rodezji przez kacyka murzyńskiego Lobengula, który około r. 1890 w obawie przed atakowaniem go przez białych ukrył poważne ilości złota, djamentów i kości słoniowej. Lobengula zakupił w Kimberley dwie kasy ogniotrwałe, w kasy te zamknął swój skarb, który wozami zaprzężonymi w woły przewiózł daleko w głąb kraju i tam kazał zakopać. W drodze powrotnej rozkazał swym czterem zaufanym wymordować, pogrążonych w

śnie 18 swych wojowników i sam powrócił do Bulawayo. Wkrótce potem wyruszył kacyk w podróż i zmarł nad Zambezi, bez podania miejsca ukrytego skarbu.

Pewien Anglik z Johannesburga, dowiedziawszy się o miejscu pobytu jednego z czterech zaufanych kacyka, przygotował ekspedycję i wyruszył z nią w głąb Rodezji. Został tam jednak starca już tak zdzienniałego, że nic od niego nie mógł się dowiedzieć. Pomimo tego zawodu zdołał zebrać wiele informacji i obecnie podejmuje drugą ekspedycję w poszukiwaniu skarbu.

NOWA WYSPA FRANCUSKA.

Komendant okrętu wojennego francuskiego „Malcieuse”, objął w posiadanie imieniem Francji wyspę Spratley zw. także Tempête. Wyspa ta leży pomiędzy Borneo angielskim i Kochinchiną. Ma 600 m. długości, 300 m. szerokości i otoczona jest rafami koralowymi. Ludność miejscowa trudni się eksploatacją palm kokosowych.

Z powyższej wiadomości, podanej przez pisma francuskie, wynika, że są jeszcze na Oceanji wyspy nienależące do nikogo.

PLACE LEKARZY FRANCUSKICH NA MADAGASKARZE.

Pobory lekarzy francuskich 2-gie klasy wynoszą na Madagaskarze rocznie 39.100 Frs. a z dodatkami do 46.000 Frs.

Kandydaci składają specjalne egzaminy pisemne i ustne, a wiek ich, gdy udają się do Kolonii nie może przekraczać lat 30. Angażowani są wyłącznie obywatele francuscy.

NIEMCY WOBEC KOLONIJ MANDATOWYCH.

Podsekretarz stanu angielskiego Ministerstwa Kolonii wydał „Białą księgę” w której wyluszczył wszystkie te wnioski, jakie będą przedłożone Izbie Gmin do uchwalenia odnośnie do kolonii brytyjskich na wschodzie Afryki. Projektowane bowiem jest utworzenie nowego dominium angielskiego w tej części

Afryki. Wnioski, jakie będą przedłożone Izbie Gmin, odnoszą się do kolonii: Kenya, Ugandy i mandatu nad Tanganyiką obejmując odpowiednią reorganizację celną, rozbudowę komunikacji, kolonizację i obronę tak na lądzie jak i na morzu.

„Biała Księga” wywołała burzę w Niemczech, gdzie sprawa mandatów uważana jest za formę przejściową zarządzania Tanganyiką przez Anglię. W parlamencie niemieckim wywiązała się na ten temat dyskusja, w której wziął udział także i b. gubernator Niemieckiej Afryki Wschodniej. W dyskusji protestowano przeciwko projektowi angielskim i stwierdzono, że w razie wprowadzenia ich w życie, Tanganyika zostanie faktycznie wcielona do posiadłości brytyjskich i w ten sposób przepadnie dla Niemiec „jedna z najbogatszych i najlepiej rozkwitłych posiadłości Reichu”.

Równocześnie wypowiedziane mowy Mussoliniego oraz jego niedwuznaczne dążenia do uzyskania kolonii dla Włoch, odbiły się echem w Niemczech, gdzie niemieckie czasopisma kolonialne wysunęły propozycję utworzenia bloku włosko-niemieckiego w sprawach kolonialnych. Z francuskich kolonii Włochy otrzymałyby Tunis, Niemcy Kamerun.

BUDŻET FRANCUSKIEGO MINIST. KOLONIJ NA ROK 1931.

Budżet ten wynosi 714.362.471 Frs. i rozpada się na trzy działy:

Wydatki na kolonialną służbę zbrojną: 624.485.255 Frs. — na kol. służbę cywilną 59.377.171, — na kol. służbę karną 30.500.045.

Siła zbrojna składa się z: 16.895 oficerów i podoficerów europejszczyków, — 39.707 oficerów i podoficerów tubylców.

Wydatki na siłę zbrojną zostały w porównaniu z rokiem ubiegłym, zwiększone o 150 mil. Frs.

Natomiast zwiększenie to na służbę cywilną wynosi tylko 15 milionów Frs., w czem wydatki łączne z pożyczką na budowę kolei Kongo-Ocean (Francuska Afryka Zach.) 6 milj. i subwencją dla Nowych Hebrydów 5 milj.

KRONIKA KOLONJALNA

U NESTORA POLSKICH PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

W pierwszych dniach listopada r. b. delegacja Związku Pionierów Kolonialnych w osobach pp.: Kapitanów M. B. Lepeckiego, T. Cybulskiego, J. Nowackiego, A. Zarychty, oraz Dr. W. Rosińskiego odwiedziła nestora polskich pionierów kolonialnych, uczestnika wyprawy Szolca - Rogozińskiego, pana Janikowskiego. Delegacja prosiła sędziego pioniera o użyczenie Związkowi materiałów z Jego wyprawy z ekspedycją Szolca - Rogozińskiego do Afryki. Pan Janikowski przyjął delegację bardzo uprzejmie i obiecał przygotować wspomnienia z owej słynnej wyprawy, której rezultatem było — jak wiadomo — objęcie we władanie przez ekspedycję Szol-

ca - Rogozińskiego części Kamerunu, którą wbrew intencjom niemieckim nasi podróżnicy przekazali (1883) Anglii.

Wizytę u Pana Janikowskiego zakończyła wspólna fotografia.

PRZYJAZD P. FR. ŁYPA DO WARSZAWY.

W połowie miesiąca listopada powrócił do Warszawy na stałe p. Franciszek Łyp, kierownik ekspedycji polskiej do Angoli i autor dzieł o Angoli i Brazylii.

STUDJUM NAUK MIGRACYJNO - KOLONJALNYCH.

Według posiadanych przez nas informacji, Studium Nauk Migracyjno - Kolonialnych przy Naukowym Instytucie Emigracyjno - Kolonialnym rozpoczyna swe wykłady z dniem 1 grudnia r. b.

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE

I REASEKURACYJNE SP. AKC.

Dyrekcja w Warszawie, ul. Jasna Nr. 4. Centrala telefoniczna: 556-60.

przyjmuje wszelkiego rodzaju ubezpieczenia: samochodowe, od następstw, wypadków, oraz od odpowiedzialności cywilnej.

6481-726

Program szczegółowy i warunki przyjęcia na Studjum są do przejrzania bądź w Sekretarjacie Studjum ul. Bracka Nr. 13 m. 1 (tel. 766-40), bądź też w Sekretarjacie Sekcji Kolonjalnej L. M. i R. przy ul. Nowy - Świat 35 — tel. 615-63 w godzinach od 6 do 8 wieczorem.

WYJAZD DR. JANA ROZWADOWSKIEGO.

Dotychczasowy Sekretarz Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz członek - założyciel Związku Pionierów Kolonjalnych p. Dr. J. Rozwadowski wyjechał w końcu ubiegłego miesiąca do Berlina na stanowisko Wicekonsula R. P.

Zegnając swego kolegę i życząc Mu owocnej pracy na nowej placówce, wyrażamy przeświadczenie, że i nadal współpracować będzie z nami dla wspólnej idei.

NOWA KSIĄZKA O BRAZYLJI.

Nakładem Naukowego Instytutu Emigracyjnego i Kolonjalnego ukazała się na półkach księgarskich książka p. Fr. F. Łypa p. t.: „Brazylja”. Jest to obszerna, wyczerpujące dzieło o kraju, ludziach i stosunkach, zawierające czterysta kilkadziesiąt stron. Praca sumienna,

materiał źródłowy, poparty osobistym doświadczeniem autora, który przebywał w Brazylii lat trzynaście.

Uważamy, że każdy interesujący się Brazylią, a przede wszystkim Parana — powinien bezwzględnie zapoznać się z książką p. Łypa.

Exemplarze tej książki zamawiać można również w Sekretarjacie Sekcji Kolonjalnej L. M. i K. ul. Nowy Świat 35 (tel. 615-63).

ODCZYTY DOKTORA BAROT - FORLIERE.

W końcu października r. b. przyjechał do Polski jeden ze znanych działaczy kolonjalnych francuskich p. Dr. Barot-Forliere, który wygłosił w szeregu większych miast polskich odczyty p. t.: „Les Colonies Françaises”.

Odczyt, opracowany ciekawie, ilustruje historję powstania i rozwoju francuskiego dominium kolonjalnego.

Pan Barot, który jest wypróbowanym przyjacielem Polski, zapewnił nas o swej współpracy na gruncie francuskim.

Akcja odczytowa p. dr. Barot prowadzona była między innymi także pod protektoratem Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

NOWA NAZWA LIGI, A PIONIERZY KOLONJALNI.

Liga Morska i Rzeczna na ostatnim Zjeździe Delegatów w Gdyni, który odbył się w dniach 25, 26 i 27 października r. b. zmieniła swą nazwę oficjalną na „Liga Morska i Kolonjalna”.

Przy tej sposobności pragniemy zaznaczyć, że sama nazwa Ligi wskazuje na to, iż wszystkie jej Oddziały uznały za potrzebne i konieczne zaakceptować odpowiedzialność całej Instytucji za prace kolonjalne, które dla przyszłości Narodu i Państwa Polskiego tak doniosłe posiadają znaczenie.

Jeśli chodzi o Oddział Im. Jana z Kolna (Związek Pionierów Kolonjalnych) to niezależnie od przekształcenia nazwy Ligi, pozostaje nadal tem samem, czem był, t. j. jednym z Oddziałów Ligi, którego członkowie interesują się specjalnie zagadnieniami kolonjalnymi i kolonizacyjnymi i którzy stanowili i stanowią dla Zarządu Głównego poniekąd kadre fachowców dla prowadzenia prac kolonjalnych.

Sekretariat Związku Pionierów Kolonjalnych (Oddział im. Jana z Kolna) czynny jest codziennie w godzinach 6 — 8 wieczorem, przy ul. Nowy Świat Nr. 35 (III piętro — front), tel. 615-63.

„Stock Brandy Medicinal“

Czysty Destylat Winny



uzyskany z najszlachetniejszych gatunków win.

8371-542-VIII XI.

PRACUJ I ZARABIAJ

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

Wyrobiony na tej maszynie towar SKUPUJEMY I DOSTARCZAMY SUROWCÓW

Maszynę pończoszniczą „REKORD” można nabyć tylko w firmie

„REKORD” K. GŁOWACKI

KRÓLEWSKA-HUTA, ul. Subeskiego 14.

8428-622-X-XI

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

pow. Łódzkiego w Łodzi, ul. Piotrkowska 100. Tel. 221-42.

Kasa przyjmuje wkłady oszczędnościowe, stając 8 proc. na każde żądanie i 10 proc. przy wymówieniu 30-dniowym, prócz tego kasa udziela pożyczek i załatwia wszelkie czynności, w hodząc w zakres bankowości.

Za całość i bezpieczeństwo ulokowanych w Kasie sum gwarantuje Sejmik Łódzki całym swym majątkiem i wszystkimi dochodami.

Komunalna Kasa Oszczędności

powiatu Biłgorajskiego
Konto czekowe P.K.O. 64 861.

Instytucja bankowa prawa publicznego, gwarantowana całym majątkiem i siłą podatkową pow. Biłgorajskiego
przyjmuje:

Wkłady oszczędnościowe od 1 zł. począwszy, oprocentowując takowe od 5 — 9% zależnie od terminu wypowiedzenia.

udziela:

pożyczek wekslowych, hipotecznych, dyskontuje weksle kupieckie, inkasuje weksle i inne dokumenty.

696-XI.

SKŁAD FUTER

A. CHOWAŃCZAK I S-wnie

WARSZAWA, KRAK.-PRZEDM. № 17,
TEL 221-80.

HURTOWNIA FIRANEK

Warszawa,
NALEWKI Nr. 29. Telefony Nr. 322-33, 325-15 i 423-79.
Adr. Telegr. „Hurtifan — Warszawa”.

Zapisujcie się do Ligi Morskiej i Rzecznej!

Ważne dla wszystkich: p. p. Wojskowych, Inteligencji, Samouków, Nauczycieli, Bibliotek, Związków, Szkół, Domów prywatnych i t. p.

Wkrótce przestaniemy przyjmować zgłoszenia na prenumeratę i rozpoczynamy druk wielkiego, zbiorowego, bogato ilustrowanego, informacyjno-opisowego dzieła najlepszych polskich pisarzy-fachowców

p. t.

ŻYCIE MORZA I OCEANU

w 12-tu książkach — około 3000 ilustracji, rysunków i reprodukcji.

pod Redakcją ADAMA UZIEMBLY

TYLKO W PRENUMERACIE co 6 tygodni książka bogato ilustrowana

TREŚĆ KSIĄŻEK:

Książka I — Praca wody — Powstanie Świata — Woda w atmosferze — Woda na ziemi — Morze i ocean — Geografia Morza — Głębina wód — Praca Morza — Niszczenie — Walka człowieka o brzeg — Walka kamienia i rośliny — Morze buduje — Wyrównanie.

Książki następne: Książka II — Przyptyw — III — Morze i atmosfera IV — Życie w głębinach — V — Rybactwo morskie — VI — Zwycięstwo żeglarzy — VII — Handel morski — VIII — Żegluga współczesna — IX — Polityka kolonialna — X — Marynarka wojenna — XI — Bohaterowie wiedzy — XII — Polska na morzu.

Żądajcie bezpłatnych prospektów

Przedpłatę za każdą książkę oddzielnie kierować do P. K. O. konto Nr. 22.199.

Cena prenumeraty

za każdą książkę:

- 1) brzuszurowane na zwykłym papierze . . . zł. 8.50
- 2) w oprawie w płótno ang. na satynow. papierze zł. 12.—
- 3) luksusowe na kred. papierze oprawne w skórę zł. 25.—

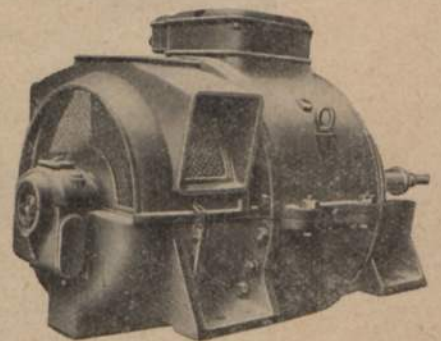
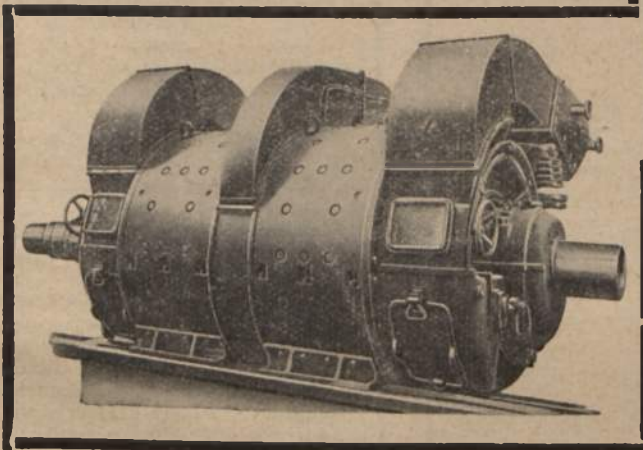
WYDAWNICTWO POWSZECHNE

W WARSZAWIE, PANKIEWICZA 4.

Napęd elektryczny do łodzi podwodnych

Balastowa pompa tłocząca dla łodzi podwodnej.
Marzec 1930.

◆
Silnik prądu stałego. Moc 1200 H P 200 obrotów na minutę, 290 V przeznaczony dla łodzi podwodnej wyorności 1200 t wg programu morskiego.
Marzec 1930.



ALS-THOM

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

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
przyjemniejsza linja okrętowa.

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”,
pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią:

„POLONIĄ” i „VIRGINIE”

Częste połączenia między Ha-
wrem i Gdynią — Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpla-
tnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacji zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”

Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów

588-XI-I-IX



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

Czytajcie!

**Największe lotnicze
czasopismo sportowe**

Prenumerujcie!

703-IX-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

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

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

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

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I XII