

MORZE



LUTY W GDYNI



LITTORIA - GDYŃI

sięcletni onyks z góry Circeo symbolem żyzności wróconej i ziemi przez Faszyzm niechaj powie, o Gdynio, że wiara rodów i genialność wodzów wsze osiągną zamierzone cele

Przemówienie Delegata Ambasady Włoskiej hr. Cittadini



Uroczysta Akademia w Gdyni



Bankiet podoficerów marynarki wojennej

I W

WARSZAWIE



otwarcie Wystawy Morsko - Dydaktycznej w Muzeum



Fragmenty z Wystawy

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 3

Warszawa, marzec 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ NUMERU: 1. Handel zamorski; 2. Gdynia — Gdańsk; 3. Bilans handlowy Polski — Bolestaw Polkowski; 4. Dwanaście lat pracy — Dr. Marjan Pelczar; 5. Macierz Szkolna w Gdańsku; 6. Budżet a nasze rzeki — Inż. A. Konopka; 7. Fundusz bezpieczeństwa i pracy — S. K. K.; 8. Europa żąda pokoju, a Niemcy kolonij — Fr. Łyp; 9. Wyprawa do Afryki Zachodniej — Inż. Wodniak; 10. Teneryfa - Martynika — St. Kosko; 11. Wodnopłatowiec w komunikacji międzylądowej — Inż. W. Litwinowicz; 12. Wielki Admiral Francji — Inż. J. Ginsbert; 13. Echa 15-ej rocznicy odzyskania morza; SPRAWY KOLONJALNE: 14. Nasze poczynania afrykańskie — M. Pankiewicz; 15. Przegląd kolonialny; 16. Przegląd prasy zagranicznej; 17. Z życia Polonii zamorskiej; 18. Z życia marynarki wojennej; 19. Z życia organizacji; 20. Kronika; 21. Rozrywki umysłowe; 22. Z akcji zbiórki na F. O. M.

HANDEL ZAMORSKI

Z obrachunków handlu zagranicznego za rok 1934 wiemy już, że nasz bilans handlowy uległ poprawie, że mamy saldo dodatnie, które wynosi 176 milionów złotych. W warunkach naszych i dzisiejszego handlu zagranicznego jest to objaw bardzo pomyślny. Polsce potrzebna jest jednak duża nadwyżka pieniędzy na handlu z zagranicą, gdy płacimy jej nie tylko za surowce i towary ale i za kosztowne usługi, a w pierwszym rzędzie za procenty od pożyczonych, czy zainwestowanych w Polsce kapitałów. Dlatego nie możemy ustawać w trwałym, planowym wysiłku zdobywania dla polskich surowców towarów, nowych rynków zbytu a zwłaszcza w tych krajach skąd Polska sprowadza towary. Nastąpiły takie stosunki, że handel pomiędzy narodami staje się jakby handlem zamiennym. Za szyny kolejowe płacą nam kawą brazylijską, za lokomotywy otrzymujemy tytoń bułgarski, za nowe transatlantyki polskie zapłaciliśmy Italii węglem. Dla Polski, państwa na dorobku, dzisiejsze ograniczenia w handlu zagranicznym raczej są korzystne. Współzawodnictwo z bogatymi kupcami — krajami staje się dla nas łatwiejsze.

Z obrachunków naszego handlu zagranicznego za rok 1934 wynika też, że poraż pierwszy wzrost wydatnie nasz wywóz do krajów zamorskich. Nareszcie towar polski, choć rzadko jeszcze pod polską banderą, dociera już do kilkudziesięciu państw, kolonij, protektoratów zamorskich. Obrót z temi krajami, w porównaniu z rokiem 1933, wzrósł o przeszło 83 miliony złotych, osiągając cyfrę 415 milionów złotych. Wchodzimy w nowy okres naszych stosunków handlowych z zagranicą. Z początku prowadziliśmy handel prawie wyłącznie z naszymi sąsiadami, z Niemcami przedewszystkiem. Wojna celna polsko - niemiecka zmusiła nas do szukania zbytu dla polskich towarów na odleglejszych rynkach europejskich. Morzem zaczęły płynąć polskie surowce, wyroby na zachód, do krajów północnych, do Anglii. Ale i rynki europejskie, dalsze i bliższe, kurczą się, zamykają. Przed państwem morskiem otwarta jednak droga na cały świat. Powoli, bardzo powoli, dociera polski towar, rzadziej kupiec, bardzo rzadko polski statek, do odległych, zaoceanicznych lądów. W roku

1933 osiem procent wartości naszego wywozu umieściliśmy w krajach zamorskich, w roku ubiegłym już blisko trzynastacie procent. Postęp stosunkowo znaczny. Ten nowy kierunek eksportu polskiego ma wszelkie możliwości rozwoju. W handlu światowym panuje zasada kompensacji. Jesteśmy państwem, które do handlu zamorskiego ciągle doplaca. W roku 1933 dopłaciliśmy 182 miliony złotych, w ubiegłym roku 162 miliony złotych. Jak na naszą zamożność, na naszą biedę powiedzmy szczerze, są to sumy bardzo duże. Za sprowadzone do Polski towary kolonialne, bawełnę, wełnę, nasiona oleiste możemy i musimy płacić naszymi surowcami, naszymi towarami.

* * *

Sprawy naszego handlu zamorskiego stanowią przedmiot szczególnej troski Ligi Morskiej i Kolonialnej. Podnosząc tę sprawę w opinii publicznej, kołując do uczuć i rozumu, pragnie Liga czynem, pionierską pracą przyczynić się do przełamania tej strasznej bierności, jaka cechuje nasz świat finansowo-kupiecki, nasze sfery gospodarcze. Musimy nareszcie zrozumieć, że do nas nikt nie przyjdzie po towar, a jeżeli przychodzi sownie jest opłacany. Trzeba samemu, na własny koszt, na własne ryzyko, zbadać warunki, potrzeby odległych rynków zbytu, pokazać polski towar tam, gdzie go nie znają. Po to Liga wyprawia „Poznań” do portów Afryki zachodniej, w tym celu zakupiła „Elemkę”, nasz szkolny statek handlowy. Tej samej sprawie, wielkiej sprawie rozwoju polskiego handlu zamorskiego, poświęca Liga główną uwagę w swoich stosunkach z Polonią zamorską. Przeszło 100 milionów złotych dopłaciliśmy w ubiegłym roku do handlu ze Stanami Zjednoczonymi A. P. Zyją tam miliony Polaków. Gdyby każda rodzina polska w Ameryce kupowała polskie towary za kilkanaście dolarów rocznie, nie mielibyśmy ujemnego bilansu ze Stanami Zjednoczonymi. Przełamać bierność kupca polskiego, rozbudzić wśród Polaków na obczyźnie patriotyzm gospodarczy — oto zadania, które podjęła ostatnio Liga Morska i Kolonialna.

G D Y N I A - G D A Ń S K

Nikt z nas nie wątpi, że zmiana oficjalnego stanowiska Senatu W. M. Gdańska wobec Polski, zapoczątkowana niespodziewaną deklaracją prezydenta Senatu w czerwcu 1933 roku, nastąpiła w ścisłym porozumieniu z Berlinem, że Gdańsk chce być „pomostem Niemiec do przestrzeni na wschód“. Nie mieliśmy i nie mamy złudzeń co do samodzielności „polityki“ Wolnego Miasta. Jakiegokolwiek próby samodzielności, dawniej czy dzisiaj, kończyły się zawsze dymisją usamodzielniających się gdańskich polityków. W danym wypadku obchodzą nas przyczyny tej niespodziewanej zmiany. Wśród wielu zapewne przyczyn, które spowodowały nagłą zmianę „wojującego Gdańska“ wobec Polski, jedną z najważniejszych był rozwój Gdyni. W roku 1933 Gdynia zdobyła pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich.

ków polsko - gdańskich Gdańsk został pozbawiony faktycznie stanowiska monopolistycznego w polskim handlu morskim, co więcej zeszedł do roli drugiego polskiego portu na Bałtyku. Czynniki decydujące o postawie Gdańska wobec Polski zrozumiały wymowę faktu, zrozumiały, że dalsze jawne i prowokacyjne przeciwdziałanie współpracy Gdańska z Polską przyspieszy tylko naturalny, żywiołowy rozwój Gdyni i nieunikniony zmierzch Gdańska. Zwycięstwo Gdyni, pozycja, jaką zajął i dźwierży port gdyński na Bałtyku — oto najważniejsza przyczyna, która zdecydowała o stanowisku polityków realnych, ludzi „siły“, jakimi są bezwątpienia ludzie obozu, rządzącego dzisiaj w Rzeszy, czy w Gdańsku.

W walce narzuconej nam przez narzędzie niemieckiej polityki — Wolne Miasto Gdańsk — wy-



Nad Motława

Zwycięstwo Gdyni było tem większe, że przecież gdański port, znany od wieków port na Bałtyku, po włączeniu go z powrotem do granic gospodarczych Rzeczypospolitej, stale był powiększany, doskonalony, a jego obroty towarowe, w porównaniu z latami przedwojennymi, rosły w rekordowym tempie. Bo gdy w roku 1913 przeładowano w gdańskim porcie 2 miliony 112 tysięcy ton towarów, to w roku 1928 obrót towarowy portu gdańskiego wyniósł 8 milionów 358 tysięcy ton! A chociaż następne lata kryzysu odbić się musiały i na pracy portu gdańskiego, to jednak była ona stale większa od lat przedwojennych, a do roku 1933 większa i od pracy portu gdyńskiego. Dopiero rok 1933, rok przełomowy w stosunkach polsko - gdańskich, przynosił w „wyścigu pracy“ na Bałtyku, pierwszeństwo Gdyni. W roku 1933 Gdynia przewyższa Gdańsk w obrocie towarowym o 734 tysiące ton. W świetle tego faktu odnajdujemy jedną z najważniejszych przyczyn zmiany stanowiska Gdańska wobec Polski.

Poraz pierwszy w historii wiekowych stosun-

rosła, rozwinęła się, okrzepła, zdobyła palmę pierwszeństwa na Bałtyku — Gdynia. Zwycięstwo Gdyni doprowadziło do zmiany oficjalnego stanowiska Gdańska wobec Polski.

O faktycznej zmianie tego stanowiska na wszystkich polach stosunków polsko - gdańskich, o trwałym, lojalnym wykonywaniu przez Gdańsk obowiązków względem Polski, decydować będzie nadal siła i znaczenie Gdyni na Bałtyku. O tem pamiętać musimy przy najbardziej lojalnym wykonywaniu przez Polskę, danych Gdańskowi przywilejów. Wszyscy doceniamy potrzebę i znaczenie Gdańska w życiu gospodarczym Polski. Nikt nie myśli o polityce „wygłodzenia“ Gdańska. Żaden z realnych polityków polskich nie dąży do wynarodowienia mieszkańców tego miasta pochodzenia niemieckiego. Daliśmy i damy wyraz polityce niewtrącania się w wewnętrzne stosunki tego miasta, oczywiście pod warunkiem respektowania przez Gdańsk jego statutu, specjalnych uprawnień Polski. Dla Rzeczypospolitej są i pozostaną najważniejszymi: bez-

Wjazd do portu gdańskiego — Westerplatte i Wolna Strafa



sporne Jej uprawnienia w porcie, w zarządzie cel, kolei, posiadanie wszystkich środków łączności z portem. Bezsporne i najważniejsze dla Polski są uprawnienia Polaków w Gdańsku, obywateli polskich czy mieszkańców Gdańska. W tych sprawach stanowisko nasze było, jest i musi być zawsze zdecydowane jasne, w tych sprawach przywrócić musimy w całej pełni literę i ducha traktatu Wersalskiego. A w interesie Gdańska leży takie ułożenie swoich stosunków z Polską, by nie tylko port, ale i Wolne Miasto współdziałało czynnie w rozwoju polskiego handlu

morskiego, służyło polskiej polityce gospodarczej. W interesie Gdańska—miasta—leży również ścisły związek gospodarczy, a nawet finansowy z Polską. Dotąd, dopóki Gdańsk będzie najdroższym miastem portowym o odrębnej walucie, dopóki nie będzie się zaopatrywał w środki żywności w Polsce, dopóty—mimo porozumienia i współpracy portów gdańskiego i gdańskiego — nie będzie naturalnych, koniecznych warunków dla normalnego rozwoju Wolnego Miasta Gdańska.



Wyspa Holm z lotu ptaka

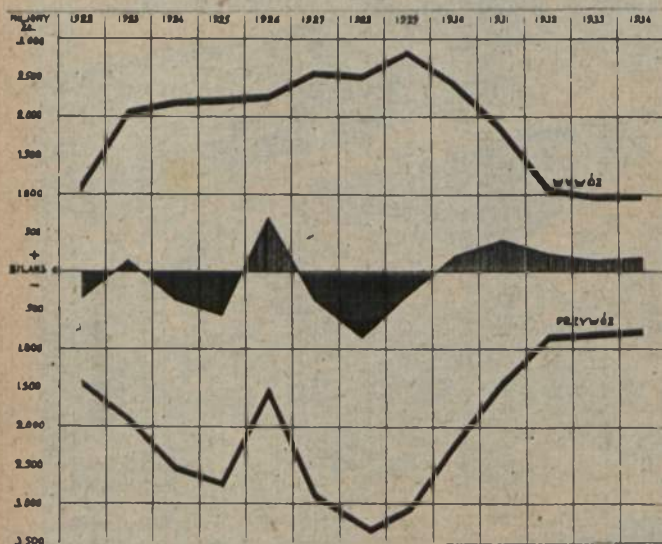
BILANS HANDLOWY POLSKI

Polska, jako całość, stanowi odrębną komórkę gospodarczą w ogólnym układzie życia gospodarczego świata. Jako taka, bierze czynny udział we wszelkich przejawach pracy i handlu światowego. Szereg rzeczy Polska bierze dla siebie, szereg wartości ze siebie daje. Ażeby organizm gospodarczy Państwa prawidłowo funkcjonował, wymagana jest równowaga w stosunkach gospodarczych z zagranicą. Musi się równoważyć bilans płatniczy.

Bilansem płatniczym nazywamy zestawienie wszystkich pozycji przychodowych i rozchodowych w stosunkach danego kraju z zagranicą. Po stronie dochodów mogą się znaleźć: należności za towary zagraniczne, należności za przewozy kolejowe i morskie, usługi pocztowe, procenty płacone przez zagranicę za pożyczki, pieniądze wwiezione przez turystów obcych, pieniądze przysyłane przez emigrantów do swoich rodzin, wpływ z pożyczek zagranicznych itd. Te same pozycje mogą figurować również i po stronie rozchodów.

Polska po stronie rozchodów ma poważne pozycje, które płaci zagranicy za usługi komunikacyjne (przewozy morskie), oraz z tytułu procentów za wszelkiego rodzaju pożyczki i kapitały, które wpłynęły do Polski. Z drugiej strony, dochody z tytułu świadczeń komunikacyjnych (transyt i transport wodny), jako też wpływy od emigrantów są znacznie mniejsze. Powstaje zatem różnica, która musi być bezwzględnie wyrównana. Jedynym dzisiaj sposobem, tego wyrównania jest aktywny handel zagraniczny. Musimy od zagranicy za towary wywożone otrzymywać więcej, niż mamy sami do zapłacenia za towary obce. Ujemne saldo bilansu handlowego byłoby równoznaczne z potrzebą zadłużenia się zagranicą, w celu utrzymania równowagi.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI w latach 1922 — 1934 r.



Jeżeli się uważnie przyjrzymy bilansowi handlowemu Polski za kilka lat ostatnich (patrz wykres), stwierdzić możemy, że dopiero od r. 1930 handel zagraniczny Polski jest stale dodatni. Lata poprzednie,

za wyjątkiem r. 1923 i 1926, przyniosły ujemne saldo bilansu handlowego i to w poważnym stopniu. Staliśmy się wtedy w ten sposób dłużnikami w stosunku do szeregu państw zagranicznych. Podajemy poniżej zestawienie wartości handlu zagranicznego Polski od r. 1922 do 1934.

lata	wywóz	przywóz	saldo
	w milionach złotych		
1922	1127	1454	— 327
1923	2056	1920	+ 136
1924	2177	2542	— 365
1925	2188	2755	— 567
1926	2246	1539	+ 707
1927	2515	2892	— 317
1928	2508	3362	— 854
1929	2813	3111	— 298
1930	2433	2246	+ 187
1931	1879	1468	+ 411
1932	1084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 176

(dane Głównego Urzędu Statystycznego. — Mały Rocznik Statystyczny).

Jak widzimy z roku na rok, zarówno w wywozie, jak i w przywozie, handel zagraniczny Polski kurczy się. Kurczy się dzięki temu, że wobec panującego kryzysu każde państwo w obronie dodatniego bilansu handlowego stawia coraz to wyższe barjery celne, przeszkadzające przywózowi towarów obcych. Również i Polska wykazuje odporność na sprowadzanie towarów zagranicznych. Nietylko wysiłek Rządu, lecz i wysiłek całego społeczeństwa spowodował zahamowanie importu obcych towarów. W ten sposób spełniliśmy swój poważny obowiązek wobec zagadnienia o wysokiej wartości ogólnopaństwowej, broniąc dodatniego bilansu handlowego Polski.

Życie wykazuje, że dla normalnego funkcjonowania aparatu gospodarczego wszystkich krajów wymiana międzynarodowa jest konieczna. Każde państwo posiada szereg towarów, których spożyć samo nie jest w stanie. Towary te są przeznaczone dla zagranicy i muszą być wyrzucone na rynki obce.

Dla regulowania międzynarodowego życia gospodarczego powstaje szereg układów między państwami o charakterze kompensacyjnym, na mocy których następuje jakby handel wymienny. Ostatnim przykładem tego rodzaju jest przywóz pomarańcz hiszpańskich wzamian za wywóz jaj z Polski do Hiszpanji.

Pulsujące życie gospodarcze Polski nie może ograniczyć się wyłącznie do hamowania przywozu. Przywóz jest już ograniczony prawie do minimum. Na głowę ludności przywozimy do Polski w porównaniu z innymi krajami bardzo mało. Najlepszym wyjściem z sytuacji jest zdobywanie nowych rynków dla polskich towarów. Akcja ta zaczyna cieszyć się coraz większym powodzeniem, a kierunek jej powinien iść nie tylko do krajów Europy, lecz i na dalekie rynki innych kontynentów. Towar nasz, dzięki wysokiej swej wartości i stosunkowo niskim cenom, z powodzeniem może konkurować z towarami innych państw na dalekich rynkach wschodu, zachodu i południa.

DWANAŚCIE LAT PRACY

Minęło już zgorą 12 lat od chwili, kiedy na terenie w. m. Gdańska założona została polska, naukowo-kulturalna placówka, pod nazwą „Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku”.

Dwanaście lat pracy i to pracy w specjalnie nieprzychylnych często warunkach — to wystarczający okres czasu do oceny rezultatów i osiągniętych wyników w zamierzonych celach. Jak przedstawia się rezultat tej działalności?

11 lipca 1922 roku Komitet Tymczasowy, złożony z ośmiu osób z inicjatywy i na wniosek ks. prof. dr. Kamila Kantaka powołał do życia „Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki”, tworząc Komitet Członków Założycieli, opracowując statut, oraz rejestrując prawnie Towarzystwo. 1 kwietnia 1923 na Walnym Zebraniu powierzono kierownictwo nowej organizacji Zarządowi, złożonemu z pięciu osób pod prezesurą dr. Jana Kantego Pomierskiego. Towarzystwo liczyło wówczas 22-ch członków. Cicha praca pierwszego okresu istnienia Towarzystwa trwała lat pięć. Urządzeniem polskich odczytów i wykładów naukowych, zapraszaniem prelegentów starano się podtrzymać i pogłębić naukowy charakter tej — w tym okresie — raczej jeszcze tylko kulturalnej niż naukowej placówki polskości w Gdańsku. Powoli wzrastała liczba członków, powoli przybywały nowe siły, umożliwiające szerszą, naukową już działalność. W kwietniu 1926 roku, po śmierci dr. Pomierskiego, objął kierownictwo

spraw Towarzystwa drugi z kolei prezes, prof. dr. Marcin Dragan. Liczba członków przekroczyła już cyfrę 50 i nowy zarząd postanowił odważyć się na pierwszą publikację naukową, w formie „Rocznika Gdańskiego”, który rzeczywiście ukazał się z końcem 1927 roku. Jak skromne były początki organizacji, tak i skromnie przedstawiał się ten pierwszy tom publikacji Towarzystwa. Lecz był to pewnego rodzaju przełomowy krok w działalności, która z terenu czysto kulturalnego przeszła obecnie na teren naukowej pracy i naukowego badania. Te cele miał na myśli prof. dr. Dragan, pisząc w przedmowie do nowej publikacji o zamierzeniach Towarzystwa, że „Rocznik” miałby, „jako stały organ naszego skromnego Towarzystwa, spełniać też w miarę sił zadania o charakterze naukowo-propagandowym i polemicznym w stosunku do ustawicznie pojawiających się publikacji niemieckich”, dbając równocześnie o „pogłębienie wiedzy o rzeczach gdańsko-pomorskich”, a jednocześnie dotrzymując w tej dziedzinie kroku skrzętnej pracy naukowo-wydawniczej niemieckiej. I bez przesady można stwierdzić dziś po siedmiu latach od chwili skreślenia tego programu, że zostaje on konsekwentnie przeprowadzany i celowo rozbudowywany.

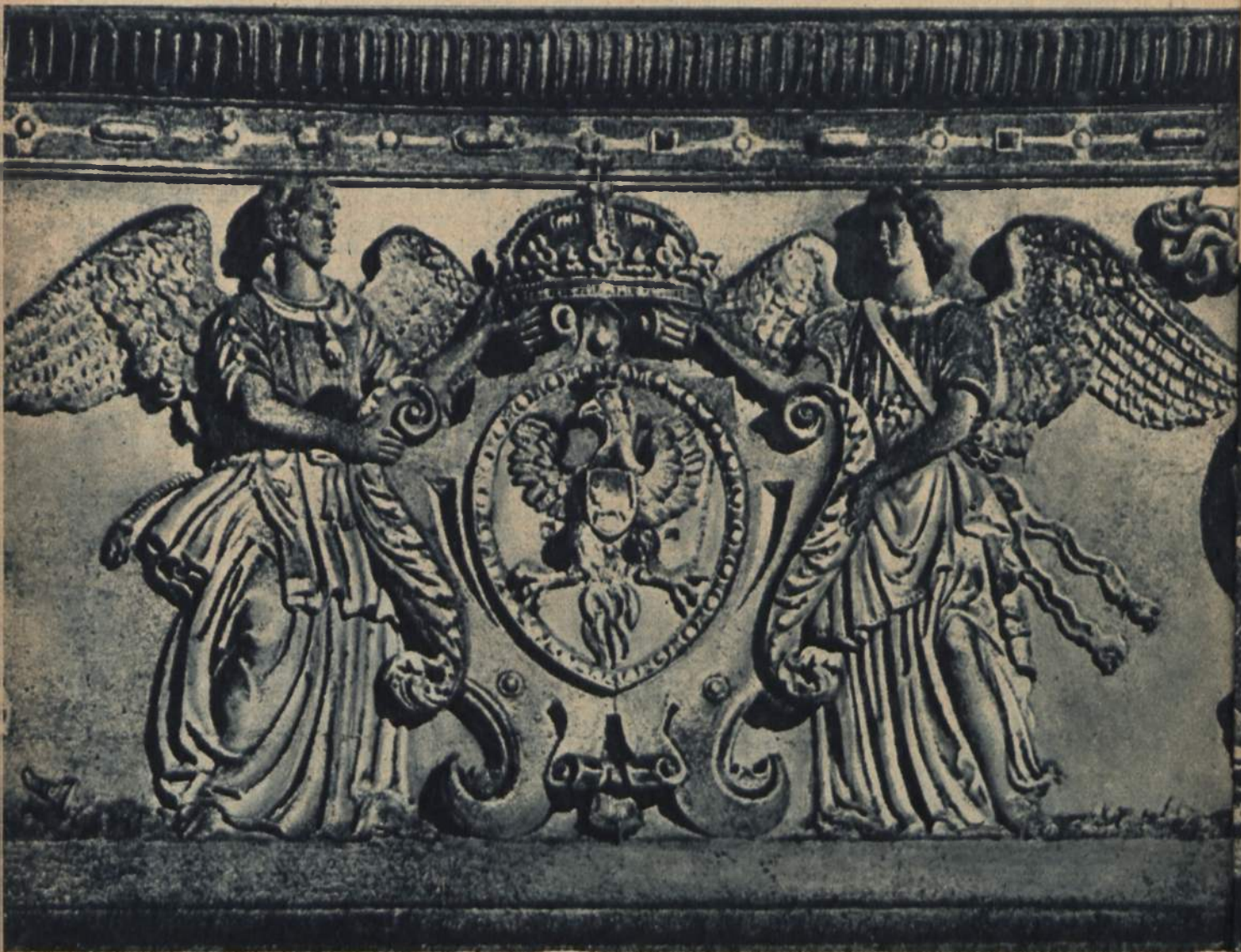
Tom pierwszy „Rocznika Gdańskiego” liczył 153 str. druku i obejmował 5 rozpraw naukowych, dotyczących gdańsko-polskich zagadnień. Dziś leży przed czytelnikiem pięć sporych tomów „Rocznika Gdań-



Gdańsk — Arsenal

skiego", obejmujących ośmioletnią naukową działalność (lata 1927 — 1934), liczących razem przeszło 1740 stron druku, mieszczących 43 rozpraw naukowych historycznych, ekonomicznych i literackich, nie licząc „materiałów historycznych”, publikowanych z nieznanymi zabytków archiwalnych, oraz bogatego

„Die Bevölkerungs- und Wirtschaftsverhältnisse im westlichen Polen“, „Politische Propaganda in der deutschen Geographie“ i „Der Grundbesitz in Weichselpommern zur Zeit der Teilungen Polens und vor dem Weltkrieg“. Ostatnio rozpoczęto wydawnictwo cyklu prac naukowych większych rozmiarów, jako osob-



Orzeł polski z nad „Wysokiej Bramy“ w Gdańsku

działu recenzyjnego. Lecz wydawniczo naukowa działalność Towarzystwa nie ograniczyła się tylko do tej jednej, periodycznej publikacji. Towarzystwo zainicjowało poza tem cykl wydawnictw w językach obcych, przeznaczonych dla zagranicy, mających na celu prostowanie nieścisłości i fałszów, jakie nie raz na tematy polsko-gdańsko-pomorskie pojawiają się w literaturze Zachodniej Europy.

Tytuły tych publikacji mówią same za siebie. Są to „La Ville Libre de Dantzig et la guerre polono-bolchévique de 1920“, skreślone przez d-ra Tadeusza Bierowskiego, „Dix années des relations polono-dantziçoises“ przez Edwarda Brochowicza, „Die Entwicklung des Danziger Hafens“ przez inż. Bogusława Dobrzyckiego, „La politique économique de la Pologne et de Dantzig“ przez Alfreda Siebeneichena, a wreszcie trzy prace dr. Kazimierzy Jeżowej p. t.

ne tomy biblioteki Towarzystwa. Jako pierwszy tom wyszła pięknie i gustownie wydana antologia poetycka w układzie prof. dr. Wł. Pniewskiego „Morze Polskie i Pomorze w pieśń“, ozdobiona 8 drzeworytami St. Brzęczkowskiego. Materiały do innych tomów tych publikacji są na wykończeniu. Z zamierzonych innych wydawnictw Towarzystwa należy wymienić zakrojone na olbrzymią skalę wydawnictwo źródłowe „Monumenta Poloniae Maritima“, do którego zebrano już materiały na dwa pierwsze tomy, a których druk niebawem już się rozpocznie. Dalej „Archiwum i życie Józefa Wybickiego“ w opr. prof. dr. Skałkowskiego, „Korespondencja Stanisława Przybyszewskiego, w opr. dr. Stanisława Helsztyńskiego.

Towarzystwo stara się też rozbudzić i regionalny pierwiastek, przypominając postaci wybitnych na Pomorzu, czy w Gdańsku działaczy polskości. Celowi

temu poświęcono specjalną publikację monograficzną ku uczczeniu pamięci Krzysztofa Celestyna Mrongowjusza, miłośnika, badacza i obrońcy kultury i języka polskiego w krainie pomorskiej w końcu XVIII i początkach XIX wieku.

Te prace wydawniczo-naukowe Towarzystwa i możliwa w znacznej mierze wydatna finansowa pomoc, jakiej udzielają Towarzystwu Instytucje i osoby prywatne.

Ale obok wydawniczo-naukowej działalności nie zaniedbuje Towarzystwo i propagandowo-kulturalną akcję. Zorganizowanie szeregu odczytów naukowych, częste posiedzenia wewnętrzne naukowo-dyskusyjne, zorganizowanie wystawy „Sztuki Polskiej” w Gdańsku, działu „Goethe und Polen” na wystawie Goethego, a ostatnio wystawy malarskiej dzieł Wojciecha i Jerzego Kossaków — są przykładami rzeczy można po-

nawiązany już został od kilku lat i utrzymywany jest stale przez wymianę wydawnictw, wysyłanie delegatów i udział w zjazdach. Między innymi wymienić należy, że odbywane od 1931 r. zjazdy pomorzoznawcze z inicjatywy Zarządu Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, wzięły swój początek na zjeździe, odbytym w marcu 1930 r. właśnie w Gdańsku. Staraniem też Towarzystwa zorganizowano Stację Naukową w Gdańsku, mieszczącą się obecnie w gmachu b. Dyrekcji Kolei (Am Olivaer Tor 2-4), której zadaniem jest przede wszystkim umożliwienie i ułatwienie pobytu w Gdańsku polskim pracownikom naukowym, pragnącym korzystać z bogatych i ważnych dla dziejów Polski zbiorów Archiwum Gdańskiego. Ze stacji tej, istniejącej od 1 grudnia 1929 r., korzysta co roku szereg badaczy i uczonych z rozmaitych stron Polski; w roku 1934



Ornament z godłem Polski we dworze Artusa

zycjami tej pracy. Nic też dziwnego, że praca ta zyskuje coraz większe uznanie, że cieszy się stałą, życzliwą opieką Komisarjatu Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, że liczba członków wzrosła do 130, a współpracownikami zamierzeń wydawniczych stają się wybitni uczeni polskich środowisk uniwersyteckich. Kontakt bowiem z naukowym światem Polski

skorzystało z niej 16 osób. Obok stacji mieści się biblioteka Towarzystwa, licząca przeszło 1300 tomów, dotyczących się przeważnie polsko-niemieckich problemów. Ta systematyczna i celowa praca budzić winna w całym społeczeństwie polskim odzew i zrozumienie, jak u naszych niemieckich sąsiadów budzi już dziś uznanie.

MACIERZ SZKOLNA W GDAŃSKU

„Założona w rok po utworzeniu Wolnego Miasta Gdańska, przetrwała Macierz Polska wszelkie możliwe szykany... Czego tam nie było? Był terror i wymuszanie, było znęcanie się na dzieciach i kary administracyjne, inspirowane procesy i niszczenie majątku Macierzy przez niewyśledzonych sprawców... Ludność polska w Gdańsku odpowiedziała na te szykany wzmożeniem obesłaniem szkół polskich w Gdańsku polskimi dziećmi“. Oto wyjątki z broszury lwowskiego Komitetu „Tygodnia propagandy“ Macierzy Szkolnej w Gdańsku wydanej przed paru laty. Mimo długotrwałych trudności i szykan przetrwała Macierz Szkolna w Gdańsku, trwa i rozwijać się będzie, jako wyraz uprawnionych dążeń ludności polskiej do zapewnienia sobie pełnego rozwoju narodowego. Ubiegły rok minął pod znakiem umów polsko-gdańskich, zawartych w końcu 1933 r. Umowy te obejmowały i sprawy potrzeb szkolnych ludności polskiej w Gdańsku. W jakiej mierze przyczyniły się one do zaspokojenia tych potrzeb, dowiadujemy się ze sprawozdań i informacji, udzielonych łaskawie redakcji „Morza“ przez Macierz, które mówią nam również o zakresie i wynikach pracy tej, tak bliskiej wszystkim Członkom Ligi, polskiej instytucji społecznej w Gdańsku.

Praca Macierzy Szkolnej obejmuje cały teren w m. Gdańska. Jest ona zupełnie samodzielną instytucją i nie może być identyfikowana z Polską Macierzą Szkolną, działającą na terenie Polski.

Macierz Szkolna w Gdańsku prowadzi 14 ochronek zarówno w samym mieście, jak i na przedmieściach oraz w wioskach. Dla dzieci w wieku szkolnym założyła Macierz Szkołę Powszechną

sześć - klasową w Gdańsku wraz z innymi w Sopotach (trzy klasy), Wrzeszczu (dwie klasy), w Nowym Porcie (dwie klasy). Poza tem istnieją jednoklasowe prywatne szkoły powszechne w wioskach polskich: Elganowie, Wielkich Trąbkach i Szymonowie. Macierz Szkolna założyła również szkołę średnią, która jest w stadium rozwoju i co roku przybywa jedna klasa. Gimnazjum koedukacyjne dziewięcioklasowe istnieje od roku 1921. Szkoła Handlowa niższa trzyklasowa i średnia dwuklasowa umieszczone są we własnym budynku, ofiarowanym przez przemysłowca miasta Łodzi, ś. p. Edwarda Heimann-Jareckiego. Ponadto prowadzi Macierz Szkolna dla młodzieży w wieku pozaszkolnym i dla dorosłych kursy języka polskiego, historii polskiej, geografii i wychowania obywatelskiego. Dla młodzieży wiejskiej męskiej prowadzi t. zw. ośrodki przysposobienia rolniczego. Macierz Szkolna pozostaje w ścisłym kontakcie z objazdowym teatrem Ziemi Pomorskiej, organizując stale, raz lub dwa razy w miesiącu, przedstawienia tego teatru.

W okresie letnim Macierz Szkolna w porozumieniu z Polskim Związkiem Zachodnim, Wydziałami Opieki Społecznej przy poszczególnych województwach, rozmaitemi instytucjami społecznymi w kraju wysyła na 4 do 6-tygodniowy pobyt do Polski setki dzieci (w 1934 r. — 824 dzieci).

Z okazji Gwiazdki obdarowuje Macierz Szkolna najbiedniejsze dzieci artykułami najkonieczniejszej potrzeby, jak ubrania, płaszcze, buciki, bielizna itp. W roku 1934 obdarowano w ten sposób przeszło 3000 dzieci.

Ostatni rok minął pod znakiem pewnego od-



Dom Macierzy Szkolnej w Gdańsku



Min. K. Papée, Generalny Komisarz Rzplitej w Gdańsku

prężenia w stosunkach polsko - gdańskich. Czy w dziedzinie oświaty polskiej w Gdańsku nastąpiły zmiany w pożądanym dla Polaków kierunku?

Zawarta we wrześniu 1933 r. umowa polsko - gdańska, przyznająca t. zw. mniejszości polskiej, a w rzeczywistości ludności polskiej, mieszkającej na terenie w. m. Gdańska, równouprawnienie z ludnością pochodzenia niemieckiego, zwłaszcza w dziedzinie szkoleń, nie przyniosła w roku 1934 żadnych większych zmian w pożądanym dla ludności polskiej kierunku.

Jedyną korzystną zmianą było zamianowanie we wrześniu 1934 r. inspektora polskiego dla powszechnych szkół senackich z językiem wykładowym polskim w osobie prof. Gimnazjum Polskiego p. Erwina Behrendta. Mimo dostatecznych zgłoszeń dzieci do szkoły polskiej nie zostały otwarte w roku 1934 przez senat w Gdańsku żadne szkoły wzgl. klasy lub oddziały polskie. Następstwem tego było, że Macierz Szkolna zmuszona była otworzyć prywatne szkoły powszechne z polskim językiem nauczania w szkołach miejscowościach, t. j. w Szymanowie, Wielkich Trąbkach i Etganowie. Otwarcia dalszych szkół powszechnych w Pręgowie, Piekle i Pruszczu nie można było dokonać dotąd spowodu trudności czynionych przy nabyciu realności, potrzebnych na pomieszczenie tych szkół.

W związku z zawartą umową polsko - gdańską w sprawach szkolnych, dążeniem Macierzy Szkolnej będzie czynić starania u odpowiednich czynników o wprowadzenie odpowiednich planów naukowych w szkołach powszechnych z polskim językiem na-

uczania, gdyż dotychczas nauka w tych szkołach odbywa się bezplanowo.

Dalszem staraniem Macierzy Szkolnej będzie wprowadzenie zmian personelu nauczycielskiego tych szkół, tak, aby w szkołach tych uczyli wyłącznie nauczyciele Polacy, władający biegle językiem polskim. Ponadto Macierz Szkolna starać się będzie o pokonanie trudności, czynionych przy nabyciu realności tak, by w roku 1935 można wybudować budynki dla kilku nowych szkół i ochronek i tem samym rozszerzyć sieć ochronek i szkół powszechnych. Z wiosną przystępuje również Macierz Szkolna do budowy tak niezbędnie potrzebnej sali gimnastycznej przy Gimnazjum Polskiem, gdzie również ma znaleźć pomieszczenie reprezentacyjna sala koncertowo - teatralna i skończy się wreszcie tułaczka Macierzy Szkolnej i społeczeństwa polskiego w Gdańsku po salach obcych, będących własnością Niemców.

Z władzami oświatowymi w kraju pozostaje Macierz Szkolna w ścisłych i przyjaznych stosunkach. Rzecz naturalna, że wskutek kryzysu gospodarczego w kraju pomoc finansowa społeczeństwa polskiego w ostatnich latach zmniejszyła się. Musimy jednak stwierdzić, że społeczeństwo polskie na każdy apel Macierzy Szkolnej staje w miarę możliwości do pomocy i czy to w czasie urządzanych t. zw. tygodni propagandowych, czy to z okazji nowego roku przy akcji wysyłki cegiełek, w miarę możliwości składa chętnie datki w gotówce i naturze. (Konto Macierzy w P. K. O. Nr. 170.040). Nie wątpimy, że i nadal społeczeństwo polskie, będzie czynnie interesować się Macierzą Szkolną w Gdańsku, że zwłaszcza członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej stać będą w pierwszym szeregu, świadczących na Macierz.



Polski Urząd Pocztowo-Telegraficzny w Gdańsku



BUDŻET A NASZE RZEKI

Czynnik rządowe zainteresowały się sprawą ochrony przed wylewami i pierwszym widocznym znakiem tego zainteresowania była niedawna konferencja powodziowa w Krakowie, pod przewodnictwem tamtejszego Wojewody. Druga konferencja powodziowa odbyła się z początkiem lutego b. r. w Warszawie zwołana przez Stowarzyszenie Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce. Rząd zażądał również od Sejmu 700.000 zł. dodatkowego kredytu, lecz szkoda, że nie dochodzi do publicznej wiadomości, czy i w jaki sposób Władze Centralne prowadzą badania nad tem co powodowało tak wielką klęskę w lipcu roku ubiegłego i co należałoby czynić, aby na wypadek powtórnej powodzi zmniejszyć rozmiar szkód i zniszczeń.

Prawobrzeżne dopływy Wisły i Dniestru, odwadniające północną stoki Karpat wzbierają gwałtownie i powodują powódzie co kilka lat, wyrządzając za każdym razem milionowe szkody. W czasie zeszłorocznej powodzi, wyjątkowo gwałtownej, która obięła tylko dorzecza Raby, Dunajca, Wisłoku i część dorzecza Sanu, szkody bezpośrednio, jakie przez powódź poniosła własność prywatna i publiczna, ocenia się na kilkaset milionów złotych, nie wliczając w to strat spowodowanych ubytkiem wpływów podatkowych. Suma tych bezpośrednich szkód przekracza napewno kilkakrotnie koszty zupełnego uregulowania wszystkich karpaccich dopływów Wisły!

Podobne zniszczenia na całym Podkarpaciu wywołała powódź w czerwcu roku 1884 i wówczas już w lipcu zwołano Sejm galicyjski, który w szeregu rezolucyj wezwał rząd do energiczniejszej regulacji

większych rzek, do wykończenia w 15 latach regulacji karpaccich dopływów Wisły i Dniestru oraz do zabudowania górskich potoków i zalesienia i umocnienia stoków górskich. W październiku 1884 r. osobny Komitet międzyministerjalny, powołany przez rząd centralny, wypowiedział się za przyjęciem uchwał Sejmu galicyjskiego, zaproponował 15-letni program dla pierwszego etapu robót, utworzenie funduszu regulacji rzek galicyjskich i wpłacenie do tego funduszu 20,8 milionów guldenów (1 gulden=3,60 zł.) w 15 równych rocznych ratach.

Od tego też czasu rozpoczęła się intensywniejsza regulacja rzek małopolskich, wzmożona jeszcze silniej po roku 1904. W ostatnich latach przed wojną wydawano w Małopolsce na regulację i obwałowanie rzek i potoków około 20 milionów koron rocznie; z czego połowę wpłacał skarb państwa z budżetów Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Rolnictwa, zaś resztę pokrywał Kraj i w drobnej mierze adiacenci. Do czasu wojny regulacja tych rzek znacznie postąpiła, to też wezbrania, choć się często trafiały, nie były zbyt groźne w skutkach, ponieważ wielkie wody spływały dość spokojnie, w kierunkach ustalonych budowlami regulacyjnymi i wałami.

Budowle regulacyjne i wały muszą być jednak konserwowane i w miarę potrzeby uzupełniane, a koryto wielkiej wody stale utrzymywane w stanie zapewniającym swobodny odpływ wody. Nakazuje to zresztą nasza ustawa wodna (Dz. Ustaw Nr. 62, poz. 754 z 1928 r.) w części III, obejmującej artykuły 75 — 123 o utrzymaniu i regulacji wód i brzegów tudzież ochronie od powodzi. Art. 76 postanawia, że

obowiązek utrzymania wód obejmuje przede wszystkim utrzymanie wolnego odpływu, a art. 77 nakłada obowiązek utrzymania rzek żeglownych i granicznych na państwo, zaś rzek splawnych i potoków górskich, na państwo, samorzady wojewódzkie i spółki wodne.

Do roku 1932 utrzymanie i obwałowanie rzek należało do Ministerstwa Robót Publicznych, a po jego zniesieniu rzeki żeglowne, splawne i potoki górskie przydzielono Ministerstwu Komunikacji, zaś wody niesplawne i obwałowania Ministerstwu Rolnictwa i Reform Rolnych. Ten rozdział kompetencji musiał wpłynąć ujemnie na utrzymanie porządku, szczególnie na większych rzekach uregulowanych i obwałowanych, na których małą i średnią wodą zajmuje się Ministerstwo Komunikacji, zaś wałami — Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych; nikt jednak nie interesuje się profilem wielkiej wody między wałami, nic więc dziwnego, że np. profil zalewowy obwałowanego Dunajca pod Bogumiłowicami, był i zdaje się jest jeszcze, zarośnięty silnie wybujałą wikliną i kępami drzew, to też wody wezbrane lipcową powodzią, nie mogły się pomieścić w tym zarośniętym profilu między wałami i wdarły się poza lewy wał, znosząc na znacznej przestrzeni nasyp kolejowy pod Bogumiłowicami.

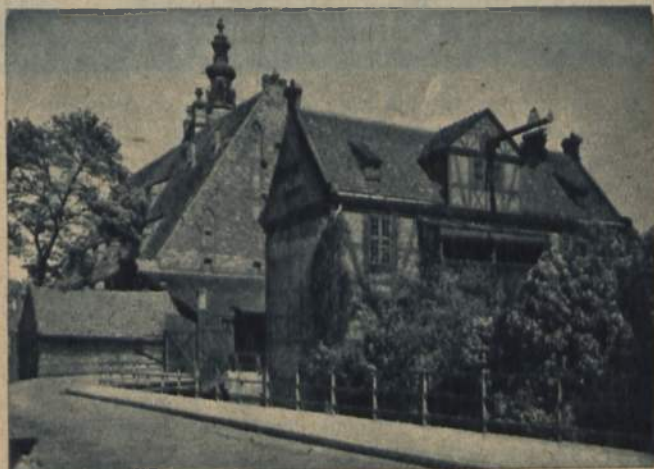
Nasuwa się pytanie, dlaczego roboty regulacyjne nie spełniły swego zadania i nie utrzymały nurtu w uregulowanym korycie; otóż roboty te były z pewnością w złym stanie, nie utrzymywane należycie od kilku lat, powodu braku kredytów, które na regulację i utrzymanie rzek żeglownych i splawnych w całej Polsce mały z roku na rok i wynosiły w milionach złotych:

w roku budżetowym:	1929/30	1930/31	1931/32	19 2/33	1933/34
na rzeki żeglowne	18.2	1.0	7.4	4.9	4.9
na rzeki splawne i potoki górskie	3.8	3.8	0.7	0.7	0.6
Razem	22.0	21.8	8.1	5.6	5.5

Zdawałoby się, że ta bolesna przestroga, jaką była ostatnia powódź, zwróciła uwagę na grozę położenia, tymczasem preliminarz budżetowy na rok 1935/36 przewiduje na rzeki żeglowne wyraźnie 300.000 zł., na rzeki splawne i górskie potoki—100.000 zł., razem 300.000 złotych!!!, co wynosi zaledwie 5½% kwoty prelimitowanej na rok 1933/34 *).



Dwór Artusa — Gdańsk



Stary młyn w Gdańsku

Jest jeszcze drugi dział gospodarki rzecznej, z roku na rok coraz więcej zaniedbywany, są to drogi wodne, których wartość i znaczenie każdy rozumie. Żegluga na Wiśle od Warszawy do Gdańska i Gdyni, łącznie z węzłem Kanału bydgoskiego, pracuje coraz intensywniej i w ostatnich latach ruch towarowy, bez splawu traw, zwiększył się z roku 1929 na 1933 w Warszawie z 95 na 154.2 tys. ton, a w Tczewie z 212 na 376.8 tys. ton.

Wydatki na utrzymanie dróg wodnych przewidziane są w budżecie Ministerstwa Komunikacji; wydatki na polskie drogi wodne w wydatkach zwyczajnych, zaś w wydatkach nadzwyczajnych przewidziany jest udział Polski w kosztach utrzymania dróg wodnych Rady Portu w Gdańsku. Wedle zamknięć rachunkowych, względnie preliminarzy budżetowych, wydatki te, oraz uzyskane lub prelimitowane dochody z opłat żeglugowych, wynoszą w milionach złotych:

Okresy budż.:	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36
1. Wydatki na 2.610 km. polski h dróg wodnych	20.3	8.47	5.73	6.21	2.18	0.30
Udział w utrzymaniu 90 km gdańskich dróg wodnych	2.42	2.38	1.50	1.57	2.80	2.50
2. Dochodowy z opłat żeglugowych	0.55	0.38	0.55	0.54	0.80	0.60

Na utrzymanie polskich dróg wodnych prelimituje się więc na rok 1935/36 tylko 13.8% kredytu przewidzianego na rok 1934/35, a 3½% wydatków z okresu 1931/32; dochód z opłat żeglugowych ma wynieść dwa razy więcej niż kredyt na utrzymanie dróg wodnych — ta dość oryginalna kalkulacja występuje poraz pierwszy w budżecie! Jeszcze jedna rzecz rzuca się w oczy: 30 razy krótsze gdańskie drogi wodne otrzymują z naszego budżetu 8 razy więcej niż nasze własne drogi; wynika to zapewne ze zobowiązań naszych — byłby najwyższy czas, aby takie zobowiązania poddać rewizji.

Inż. A. Konopka

*) Po oddaniu do druku niniejszego artykułu dowiedzieliśmy się, że p. premier Kozłowski przeznacza, z funduszy pozabudżetowych, na regulację rzek sumę 50 milionów złotych, z tego 25 milionów zł. na rok obecny. (Przyp. red.).

FUNDUSZ BEZPIECZEŃSTWA I PRACY

Wydatki na zbrojenia nie cieszą się uznaniem obywateli nawet podczas dobrej konjunktury, zaś w dobie kryzysu są solą w oku większości ludzi.

Czy rzeczywiście wydatki na zbrojenia są wydatkami nieprodukcyjnymi, przeznaczonymi tylko na dochody dla przemysłowców? Nie! Zabezpieczamy się przed piorunami zapomocą piorunochronów, przed zimnem zapomocą ciepłej odzieży i pieców, zabezpieczamy tak samo spokojny byt swego państwa przez uczynienie go groźnym dla amatorów naszego największego dobra — naszej niepodległości. Jak wygląda to „zabezpieczenie” na morzu? Mizernie, gdyż

wśród państw bałtyckich zajmujemy szóste miejsce, wyprzedzając tylko Łotwę i Estonję. Tonaż floty wojennej Niemiec wynosi 135.000 ton, Szwecji 74.000, ZSRR 63.000, Danii 20.000, Finlandji 9500, Polski 7800, Łotwy 900 i Estonji 230. Flota nasza jest mała, zupełnie nieodpowiadająca naszym interesom na morzu, a przecież drogą morską idzie przeszło 72% naszego handlu zagranicznego; dzięki posiadaniu wybrzeża, z dwoma pierwszorzędnymi portami, mogliśmy na wojnę celną odpowiedzieć skierowaniem eksportu według swego uznania — morzem, najtańszym traktem handlowym. „Siła floty powinna być proporcjonalna do interesów państwa na morzu. Zabezpieczenie komunikacji morskich w czasie wojny ma dla nas decydujące znaczenie”. Te słowa kontradmirała J. Świrskiego, szefa naszych sił morskich w zestawieniu ze stanem tych sił, wskazują na ich znikomą, tragiczną w skutkach, o ile ich nie zwiększymy wydatnie, w stopniu takim, aby każdy musiał przyjść do wniosku, że naruszenie interesów bandery handlowej Rzplitej pociągnie za sobą naruszenie jego skóry. A więc zbrojenia? Nowe wydatki, nowe ciężary! Musimy jednak pamiętać o tem, że słabego każdy bije, a z silnym każdy się liczy; tylko silny dyktuje prawa!

W ciągu sześciu lat zakupiliśmy zagranicą 5 jednostek pływających (3 minowce podwodne i 2 niszczyciele) za sumę około 50 milionów złotych. Z sumy tej wypadło około 30 milionów zło-

tych na wynagrodzenie robotników, którzy przepracowali ogółem 800.000 dniówek. Gdybyśmy budowali te jednostki w kraju, to i te miliony zostałyby w kraju, a więc zwiększyłyby się zatrudnienie bardzo znacznie, gdyż oprócz kilkuset robotników, potrzebnych do budowy jednego okrętu na stoczni, kilkaset przedsiębiorstw pracujących na zamówienie stoczni, dałoby pracę bardzo znacznej ilości ludzi; dość powiedzieć, że, w związku z budową nowoczesnego okrętu podwodnego, stocznia musi wydać około półtora tysiąca zamówień 350 poddostawcom na sumę, przekraczającą 40% wartości okrętu. Stocznię własną

będziemy mieli i to bardzo prędko (za rok—półtora). Przemysł nasz potrafi dać sobie radę nawet z trudnościami budowy turbin, czy wyrobu rur do peryskopów. Pragnęlibyśmy, aby pierwszy okręt wojenny, zbudowany na polskiej stoczni, ufundowany był z ofiar społeczeństwa. Dotychczas jednak na koncie F. O. M. figuruje suma około 1.800.000 złotych, podczas gdy dla rozpoczęcia budowy jednego okrętu podwodnego, trzeba oddać do rozporządzenia kierownictwa budowy około siedmiu milionów złotych. Ale i tego jeszcze mało, bowiem przygotowanie techniczne produkcji, obliczone tylko na budowę jednego okrętu jest tak kosztowne, że byłoby marnotrawstwem grosza publicznego. Trzeba więc, z jednej strony, zasilać Fundusz Obrony Morskiej pieniędzmi, a z drugiej strony, prowadzić akcję o akt ustawodawczy — ustawę o rozbudowie floty wojennej.

Fundusz Obrony Morskiej wzrasta, ale nie będzie wznosić, gdy ustanie dopływ pieniędzy ze składek. Tempo wzrostu jest słabe tak, że nie pozwoli na zbudowanie pierwszego okrętu w stoczni polskiej. Stając do walki o rozbudowę naszej floty wojennej jednocześnie stajemy do walki o najlepsze ubezpieczenie społeczne, bo o pracę dla naszych braci i tem silniej podkreślamy naszą łączność z morzem, gdyż „tylko na własnym przemyśle oparta rozbudowa marynarki, czyni ją tworem organicznie związanym z życiem państwa i daje rękojmię naturalnej i istotnej ekspansji morskiej Narodu”. S. K. K.



Gen. Kazimierz Sosnkowski

Gen. dyw. Kazimierz Sosnkowski
Inspektor Armji, Prezes Zarządu F. O. M.

EUROPA ŻĄDA POKOJU A NIEMCY KOLONIJ

Niemcy domagają się zwrotu kolonij, utraconych w czasie wojny europejskiej. Żądania te są jasne, wyraźne, a choć nie zostały jeszcze oficjalnie wysunięte, niemniej jednak grunt pod ich rozwinięcie na terenie międzynarodowym został już dobrze przygotowany.

Europa pragnie pokoju — Niemcy kolonij. Dla utrzymania pokoju Europa gotowa jest ponieść wielkie ofiary — Niemcy niedwuznacznie wskazują, że gotowe są nie cofnąć się przed żadnymi ofiarami (jeśli argumenty pokojowe nie będą uznane), aby tylko zrealizować swe postulaty, do których należy żądanie zwrotu kolonij i bez których, jak twierdzą, obejść się nie mogą.

W związku z tą niemiecką kwestją kolonialną wytworzyły się w różnych krajach nastawienia opinii, których odzwierciedleniem jest prasa angielska. Jeszcze bowiem nie był znany w grudniu 1934 r. wynik plebiscytu w Saarze, a już prasa angielska postawiła twierdzenie, że Niemcy po odzyskaniu Saary, wysuną na pierwszy plan swych żywotnych interesów odzyskanie kolonij. Nie brakło też w zagranicznej prasie kolonialnej poruszania tego, bezsprzecznie ważnego zagadnienia, które w szeregu spraw niemieckich zajmuje czołowe miejsce.

Z prasy angielskiej należałoby wnioskować, iż część opinii angielskiej skłania się w kierunku uznania niemieckich żądań zwrotu kolonij — ale których, tego nie wymienia.

Niemieckie władztwo kolonialne obejmowało kraje afrykańskie: Togo, Kamerun, Niemiecką Afrykę Zachodnią, Ruanda-Urundi i Tanganikę, dalej kolonie na wyspach Oceanu Spokojnego: Nową Gwineę, Kraj Bismarka, Wyspy Salomona, Samoa, Karoliny, Wyspy Marjańskie, Nauru, Yap, Upelu i Marshall, a wreszcie w Azji Kiau-Czau.

Kolonje te zostały podzielone pomiędzy Francję, Belgię, Japonię, Anglię oraz Unję Południowo-Afrykańską, przyczem pewne kolonie przypadły w zarząd Australji i Nowej Gwinei. Sprawa więc cała, ze względu na mnogość mandatariuszów, jest poważnie skomplikowana.

Podczas tych kilkunastu lat od przyznania różnym krajom mandatów nad b. kolonjami niemieckimi, zaszły fakty, które wskazują, iż pewnych kolonij Niemcy już nie otrzymają z powrotem. W Niemieckiej Afryce Zachodniej zgromadzenie ustawodawcze uchwaliło w 1934 r. przyłączenie tego kraju do Unji Południowo-Afrykańskiej, która już poprzednio składała oświadczenia, że formę mandatu uważa za aneksję i nie zamierza zwracać Niemcom tej kolonji.

Wyspy, pozostające w posiadaniu Japonji, nie przedstawiają wartości gospodarczej (lub bardzo małą), a natomiast przedstawiają dla Japonji poważną wartość militarną, którą też państwo wschodzącego słońca stara się w całej pełni wykorzystać i również nie zdradza ochoty zwracać tych kolonij.

Tanganika stanowi — w bloku afrykańskich posiadłości angielskich — zbyt ważny kraj, jako połączenie północnej grupy angielskich kolonij z grupą południową, aby Anglja, która przez dziesiątki lat dążyła do stworzenia jednej wielkiej, o nieprzerwanej

ciągłości, grupy swych kolonij w Afryce, miała naraz z dorobku tego zrezygnować. Raczej należałoby ocezkować jakiegoś innego rozwiązania sprawy Tanganiki. Do takiego innego rozwiązania już zdążano od kilku lat. Najpierw wysunięto sprawę t. zw. dominjum wschodnio - afrykańskiego, w którego skład miałyby wejść: Uganda, Kenya, Tanganika i Nyassa. Gdy okazało się, że ze względów formalnych utworzenie takiego dominjum nie da się przeprowadzić bez poważnego naruszenia zasad na jakich Tanganika została oddana w mandat Anglji, wówczas zaczęto zastanawiać się nad zwolaniem zgromadzenia tubylców Tanganiki, aby oni sami wyrazili swą wolę przyłączenia ich kraju do nowego dominjum. Jednak takie rozwiązanie wymaga pewnego czasu na odpowiednie przygotowanie tubylców, którzy nie wykazują ochoty należenia do dominjum, w którym przecież będą rządzić biali. Wobec tego wysunięto inną koncepcję, a mianowicie: utworzenie z Rodezji Północnej, Nyassy i Tanganiki dominjum tubylczego, t. zw. „czarnego dominjum“. Myśl to oryginalna, czy jednak rasa czarna okaże taką dojrzałość, aby myśl tę zrozumieć, jako własny interes, to dopiero przyszłość okaże.

Jak z wysuwanych koncepcyj widać, także i Anglja nie ma zamiaru zwracać Niemcom kolonij. Pozostaje Belgja, dla której posiadanie Ruanda-Urundi nie jest kwestją żywotną, ale też kolonja ta, jako położona daleko w głębi lądu afrykańskiego i silnie zaludniona, nie przedstawia bez dostępu do morza lub bez Tanganiki prawie żadnej wartości dla Niemców. Wreszcie pozostaje Francja, mająca w swem władaniu Kamerun i Togo. Część tych dwu ostatnich kolonij posiada także Anglja.

Francja starała się już stworzyć w Kamerunie taki stan rzeczy, który wykluczałby możliwość powrotu panowania niemieckiego, a mianowicie zaczęła nadawać obywatelstwo francuskie Murzynom tamtejszym. Gdyby większość czarnej ludności stała się obywatelami francuskimi, wówczas kraj byłby wprawdzie mandatowy, ale ludność należałaby do Francji i zwrot Kamerunu nie mógłby nastąpić.

Ale tak Togo jak i Kamerun, zwłaszcza ten ostatni, mają duże znaczenie dla całości i niepodzielności francuskiego afrykańskiego władztwa kolonialnego. Zachodzą bowiem obawy, że gdyby Niemcy znów usadowili się w Afryce zachodniej, czy równikowej, wówczas nie poprzestaliby na zwróconym im obszarze, ale sięgnęliby po większe obszary, zwłaszcza francuskie.

Trudne więc będzie dla obu krajów mandatowych rozwiązanie zagadnienia zwrotu Niemcom kolonij — trudniejsze aniżeli podział mandatów, który, po skończeniu wojny europejskiej, trwał kilka lat.

A moment oficjalnego wysunięcia żądań niemieckich zbliża się i nie jest wykluczone, że zbiegnie się z momentem powrotu Niemiec do Ligi Narodów, który to powrót zdaje się być życzeniem wielu narodów w związku z ustabilizowaniem pokoju.

Europa żąda pokoju — a Niemcy kolonij.

Fr. Lyp



WYPRAWA DO AFRYKI ZACHODNIEJ

Jesteśmy już 19-ty dzień w drodze. Minęły mroźne dni w Gdyni, szare dni odwilży na Bałtyku, szeroka droga Kanału Kilońskiego, zielonawą fale Morza Niemieckiego, Kanały, Biskaje...

Jesteśmy w Afryce, na wodach afrykańskich, w odległości 120 km od brzegu. Idziemy już na S. E., okrążając zachodni cypel Środkowej Afryki, by, doszedłszy do 6° szerokości, pójść na E. i dojść do Monrowji.

Gościwo. Wczoraj przekroczyliśmy 40° C. w słońcu. Nasz stalowy „Poznań” rozpala się w ciągu dnia, by wieczorem i w nocy oddać swe ciepło atmosferze, nie opadającej niżej niż 21° C.

W tych warunkach praca przestaje być przyjemnością, staje się istotną karą za grzechy. A jednak pracować trzeba. Pracuje i kapitan statku, który musi dojrzeć wrzystkiego, skontrolować obserwacje, zarządzić pracę; pracują oficerowie wachtowi, którzy prowadzą nasz „Poznań” ku Monrowji, sternicy, stojący po 3 godziny przy sterze; pracują mechanicy, załoga, węglarze i palacze.

I nie myślcie, Czytelnicy „Morza”, szczerzy i przekonani zwolennicy naszego wyjścia w szeroki świat, że ta pierwsza wyprawa w dalekie światy, zainicjowana przez władze centralne Ligi, a umożliwiona dzięki waszej pracy społecznej, jest dla jej uczestników tylko i jedynie przyjemną przejażdżką po cudnym, szafirowym morzu. Praca na

statku trwa ciągle, jest wyczerpująca, jest może o wiele cięższa, niż praca na lądzie, pomimo, że się odbywa na tle przepięknej i przepięknej przyrody.

Praca maszyny... W kotłowni ładuje węgiel palacz. Temperatura, jak obecnie, dochodzi tam do 50° C., gdyż na powietrzu mamy 40° C. Trimer podsuwa węgiel palaczowi, ten ładuje go do pieca. Pozornie nic — a jednak w chwili, gdy stanęły otworem drzwi pieca, by przepuścić węgiel, buchnęło gorąco, wzmagając i tak już nieznośną temperaturę kotłowni. Praca nie kończy się szybko: trzeba pracować na trzy zmiany dzień i noc: 4 godziny w dzień, 4 — w nocy. Mechanik wachtowy, który kontroluje manometry i pilnuje smarowania, marzy o beczce z wodą, do której mógłby się schronić, a co ma robić palacz i węglarz?

Na pokładzie również ruch: załoga pokładowa zajęta jest upiększaniem statku na przyjazd do Monrowji; jeden wisi prawie u szczytu masztu, myje go wodą z sodą, bo mocno powalany sadzą z komina, a gdy skończy tę pracę, będzie malować maszt. Przedni maszt już pomalowany, natomiast na „baumle” windy siedzi drugi marynarz i także bawi się w malarza. Reszta pokładowych zajęta jest zabezpieczeniem statku przed morderczym działaniem słońca: w łodziach ratunkowych i smukłej łódce stoi woda, pokłady drewniane zlewa się wodą, jak również pokryta starami brezentami podłogę na mostku nawigacyjnym.

U steru czuwa sternik. Właśnie objął swoją wachtę. Stoi zapatrzony w przestrzeń przed siebie, od czasu do czasu rzuca okiem na kompas i kręci kołem sterowym, by utrzymać kurs.

Na mostku stoi oficer, w kabinie nawigacyjnej drugi. Pierwszy z sekstansem w ręku chwytą wysokość słońca nad horyzontem, drugi patrzy na chronometr i w momencie okrzyku „stop”, świadczącym, że jego kolega dokonał obserwacji, notuje czas. A potem długie obliczenia...

Kapitan czeka na rezultat, daje wskazówki, jak prowadzić obliczenia, a przygotowuje już zmianę kursu: studjuje mapę, czyta książki żeglarskie, opisujące Zatokę Gwinejską, jej prąd, latarnie morskie, brzegi, mielizny, wraki na drodze.

Tymczasem żar leje się z nieba...

Oto życie codzienne marynarza! I nie myślcie, że stanowisko marynarza, jest czemś bardzo dobrze płatnem. Zapewne, może niejeden „szczur lądowy” zazdrościł będzie marynarzowi, który ma 170 zł. miesięcznie poza wyżywieniem. Ale przecież to praca ryzykowna, praca, która wyczerpuje i która ma swoje niebezpieczeństwa; dobrze, gdy pogoda dopisuje, ale gdy przyjdzie sztorm, niebezpieczeństwo istotne, wówczas śmierć staje przed oczyma...

A przecież tło, na którym oglądamy to życie najmłodszych beniaminków nowej Polski, jest cudoowne!

Na Morzu Niemleckiem... Fala już dłuższa, niż na Bałtyku. Statek idzie z szybkością 9 mil na godzinę. Wieje silny wiatr z N. O., a więc prawie z ru-

fy. Morze w czterometrowych falach rwie się ku statkowi, biele w lewy baksztag (lewa burta u rufy), pragnie dostać się na pokład, ale nie daje rady. Ledwie co dziewiąta, czy dwunasta fala osiąga swój cel. Ale często wiatr zrywa wierzchołek fali — i na pokład pada jakby mgła kropel słonej wody, mieniając się wspaniale, nawet w nieprzesyconem słowem powietrzu...

Na ciepłych wodach Atlantyku koło Wysp Kanaryjskich. Szary poranek. Na wschodzie ukazuje się lekko zarysowana, słabo - różowo zabarwiona zorza. Jeszcze chwila — i z morza wyłania się rąbek złocistej tarczy słońca... Szybko, o wiele szybciej, niż u nas — słońce wyskakuje z morza i pędzi w górę. A niebo z ciemnego staje się jasnym, prawie białem, afrykańskiem niebem. Na horyzoncie widać Gran Canary, przesłoniętą woalem mgły...

I dalej — już pod równikiem. Późny wieczór. Księżyc w zenicie. Poświata księżycowa drga po falach, spokojnych, poruszanych tylko wielkim rytmem fali oceanicznej. Na zachodzie świeci potężny brylant Wenusy, na południowym wschodzie widać drugi brylant — Syriusza. Od dalekiego lądu przybiega silna bryza, ochłodzona z górą stumilowym spacerem nad falami oceanu. Cicho zupełnie. Od czasu do czasu nad falami błysnie przelatująca ryba...

Niepewne życie marynarza, ale pełne uroku dla każdego, kto umie patrzeć i umie czuć!...

Inż. Wodniak

Na pokładzie s/s Poznań, 15 stycznia 1935 r.



TENERYFA—MARTYNIKA

Korespondencje niniejszą zamieszczamy z opóźnieniem, spowodowanym długą wędrówką, jaką odbył list naszego korespondenta z „Daru Pomorza“, wrzucony nie do skrzynki pocztowej, bo tej nie było w Zatoce Rozbitków, a oddany przedstawicielowi miejscowej władzy, który raz na kilka tygodni komunikuje się z najbliższą pocztą. — **Przyp. Red.**

Program postoju „Daru Pomorza“ w każdym zagranicznym porcie dzieli się zazwyczaj na dwie części, z których jedna obejmuje szkolenie uczniów i służbę, druga zaś turystykę naukową i rozrywkową, oraz wolny czas na lądzie.

Do takich postojów programowych należał właśnie kilkudniowy pobyt w Santa Cruz de Tenerife. W godzinach porannych odbywała się nauka wiosłowania i roboty okrętowe, w południe zaś — wycieczki autobusami do doliny Orotawy, na północną stronę wyspy. Trzydzieści kilometrów krętej asfaltowej drogi, trzydzieści kilometrów niezrównanych widoków górskiego krajobrazu ze szczytem Pice de Teide na tylnym planie, ukazującym się od czasu do czasu z poza chmur. Wyżej tarasami ciągną się winnice, w dolinach zielenią ogromne plantacje bananów, i tu i tam setki zbiorników na wodę dla irygacji pól, malownicze osiedla, a wreszcie, jak cacko — miasteczko Orotawa, i niczem rajski — ogród botaniczny.

W porcie dość ożywiony ruch. Statki niemieckie, duńskie, szwedzkie, Francuzi, Anglicy i Hiszpanie. Nie dziwię się westchnieniom towarzyszy, że polskich statków narazie brak. Ten i ów głośno marzy, jak dobrze byłoby pracować na polskiej owocowej linii do tych wysp.

W dwa dni po naszym przyjeździe na Teneryfę, rzuca kotwicę w niewielkiej odległości belgijski statek szkolny „Mercator“. Składamy sobie wzajemnie wizyty, zresztą krótkie, gdyż Belgowie śpieszą się ogromnie i jeszcze tegoż dnia wychodzą.

My również musimy się śpieszyć, jednak ze względu na ćwiczenia, wychodzimy dopiero 23 października, przyczem kierujemy się bardziej na południe niż „Mercator“, licząc, że tam napotkamy na bardziej pomyślne wiatry, co pozwoli nam wygrać na szybkości.

W ten właśnie sposób 28 października trafiamy do Mindello, na wyspy Zielonego Przylądka, przebywając w północno-wschodnim pasacie odległość przeszło 800 mil w ciągu pięciu dni. Żegluga jest niekłopotliwa, gdyż stały i pomyślny wiatr nie wymaga ani brasowania (obracania żagli na odpowiedni kąt do wiatru), ani lawirowania. Jesteśmy z tego mocno zadowoleni, ponieważ trzydziestostopniowy upał nie usposabia do wysiłku fizycznego. Zamiast tego jednak mamy prawie codziennie jakiś ćwiczebny alarm: pożarowy, wodny, szalupowy, albo „człowieka za burtą“. Z początku przerabiamy je na „tempa, by każdy dobrze zapamiętał sygnał alarmowy i zasadniczą kolejność swych czynności, a potem już bez uprzedzenia.

W Mindello, dokąd zawijał już poprzednio i „Lwów“ i „Dar Pomorza“, stoimy tylko jedną dobę, od południa do południa. Wystarcza to, by zebrać sporo nowych wrażeń. Nie chodzi jednak tylko o wrażenia. Postoje w obcych portach uczą przedewszyst-

kiem sposobu bycia i obrotności. Wszak większość naszych nowych uczniów dotychczas z domu nie wyjeżdżała, a w domu była pod opieką rodziców.

Na redzie, w pobliżu „Daru“, kołysze się czterosmasztowy szkuner „Jacksonville“ (Floryda), który do Mindello szedł aż 110 dni. Tak zwane stałe wiatry dość często robią zawód swojej nazwie, a gdy zawodzą, to na żaglowcu mniej nowoczesnym, niż nasz statek, kiepsko żyje się załodze. Stara i mętna woda jest wydzielana skapo na miarki, prowiant psuje się od gorąca, solone mięso i tanie konserwy przykrzą się do obrzydliwości. Powstają stąd choroby, którym się dzisiaj jeszcze jako tako radzi, dawniej jednakże w dłuższych podróżach skorbut był nieodłącznym towarzyszem statku żaglowego.

W kilka godzin po opuszczeniu Mindello, gdy jesteśmy w niewielkim oddaleniu od wyspy Sao Antao, pomyślny dotychczas wiatr ucicha. Koło północy nawiązujemy radiowy kontakt z Zeppelinem, podążającym do Pernambuco. Zapytuje nas o warunki meteorologiczne na powierzchni morza. Pomimo, że posuwa się z szybkością 105 mil na godzinę, od zmienności aury jest zależny prawie tak samo, jak my. W ciągu dotychczasowej podróży niejednokrotnie spotykaliśmy zarówno latające rybki, jak delfiny i rekiny. Ostatnie jednak trzymały się w dość znacznym oddaleniu. Zresztą przy większej szybkości statku potwory te nie kwapią się mu towarzyszyć. Są na to zbyt leniwe. Z ciszy jednakże skorzystały. Skutek był taki, że od wczesnego ranka dnia 30 października na „Darze“ zawrzała gorączkowy ruch. Przed godziną 8 na pokład przyciągnięto aż trzy rekiny, a przed południem przybył jeszcze jeden.

Tymczasem na „Darze“ ruszył na kilkanaście godzin motor. Nie mając czasu na czekanie aż przyjdzie wiatr, staramy się zazwyczaj wydosłać z ciszy siłą mechaniczną.

Pierwszy listopada znów pod żaglami. Dokańcza upał. Na nabożeństwie z okazji Wszystkich Świętych ludzie z wysiłkiem woli walczą z ogarniającą ich sennością.

Korzystając z pięknej pogody, smołujemy całe olinowanie. Przy wietrze z rufy, statek kołysze lekko na burty, a w takt kołysania po pokładzie przelewa się woda, która ma chronić pokład od poplamienia kapiącą z góry smołą.

Dni biegną szybko, a codziennie zostawiamy za sobą od 130 do 140 mil. Pracy na statku mamy sporo. Poza godzinami wachty, której na dobę wypada przeciętnie 8 godzin, zajętych służbą na sterze, na „oku“ i śródokręciu, zwijaniem i rozwijaniem żagli, robotami porządkowymi oraz żeglarskimi, odbywają się wykłady z języków angielskiego i niemieckiego, z matematyki, z języka polskiego oraz w ogólnym zarysie z wiedzy okrętowej. Po tak uciążliwie przepracowanym dniu i nocy (służba na zmianę trwa 24 godzin), mocno się tęskni do poduszki, sen jednak łatwo nie przychodzi. W pomieszczeniach duszno i gorąco, gdyż nawet w nocy termomert nie wskazuje niżej +26 C.

Od 9 listopada na statku robi się porządku „święteczne“. Za dwa dni Święto Niepodległości.

Dnia 11 listopada o 8 rano, oprócz bandery na ga-

flu, podnosimy uroczyste flagi narodowe na wszystkich masztach. W czasie nabożeństwa ksiądz wygłasza patriotyczne kazanie. Następnie, na pokładzie krótko, lecz pięknie przemawia kapitan statku. Wreszcie po krótkiej przerwie, w międzypokładzie odbywa się odczyt na temat Gdańska. Program kończy się odegraniem przez orkiestrę uczniów hymnu narodowego oraz odśpiewaniem Pierwszej Brygady. Uroczystości zamyka świąteczny obiad, popołudniu zaś uczniowie improwizują na pokładzie zawody w piłkę nożną i koszykówkę.

Ponieważ zapasy słodkiej wody zostały już dość mocno nadwyżone, decydujemy się zawinąć na leżącą po drodze Martynikę. Z tej okazji wieczorem dnia 12 listopada kapitan ma ciekawy odczyt. Dowiadujemy się, że Martynika jest jedną z pierwszych wysp odkrytych przez Kolumba.

Dnia 13 listopada mijamy południowy cypel wyspy i po kilku zwrotach, wchodzimy pod żaglami w głąb zatoki Fort de France. Jednocześnie z zachodem słońca „Dar Pomorza” rzuca kotwicę obok... „Mercatora”. Spotkaliśmy się jednak znowu. Ale i tym razem wspólny nasz postój trwa tylko do ranka następnego dnia. 14 listopada o 10, „Mercator” rusza dalej, wprost na Colon. Teraz prawdopodobnie już się przedko nie zobaczymy, gdyż my zbaczamy jeszcze na San Domingo.

Do najmiłszych wspomnień z postoju w Fort de France należy niewątpliwie wycieczka pod żaglami na łodziach ratunkowych w głąb zatoki. Ma ona na celu zarówno naukę żeglowania, jak i wymycie łodzi na plaży, przywiezienie na statek zapasu piasku do szorowania pokładu, oraz kąpiel. Gdy w południe

mamy wracać na obiad, trzeba ludzi zwoływać w ciąg dobrego kwadransa. Po dokonaniu zadanej pracy i wielokrotnej kąpieli, porzuchodzili się po brzegu, zbierając muszle i korale, pogubili się w laskach palm kokosowych, wśród których za pozwoleniem właścicieli poczynili spore spustoszenia, niektórzy zaś poukładali się w cieniu i sen ich zmorzył.

Po obiedzie wyjście na ląd. Szkoda, że tak krótko stoimy i z wycieczki do Saint Pierre wypada zrezygnować. Zwiedzamy więc tylko miasto i najbliższą okolicę. Niektórzy oficerowie składają wizyty starym znajomym — z poprzedniego, sześciotygodniowego postoju „Daru” na Martynice. Od doktora Lodeon słyszą żartobliwą uwagę, że ostatnio, po języku francuskim, najbardziej popularnym jest język polski. Niedawno w Fort de France gościł francuski krążownik szkolny „Jeanne d'Arc” — było na nim trzech polskich podporuczników, którzy zostawili po sobie jak najlepsze wspomnienia. Obecnie — niewielkie miasto okupują Polacy z „Daru Pomorza”. Spotkać ich można wszędzie, pojedynczo i grupkami, oglądających miejscowe osobliwości. Tu warto wspomnieć, że na wyspie jest kilka rodzin murzyńskich o nazwiskach Sobieskich i Poniatowskich. ci jednak z językiem polskim nie mają nic wspólnego. Skąd się wzięły te nazwiska na Martynice? Może tłumaczy je bliskość San Domingo? A może pierwsi z czarnych Sobieskich byli na służbie królewskiej w Wilanowie?

Piętnastego listopada, około północy, znowu jesteśmy na morzu, sterując w kierunku San Domingo. Wiemy już z doświadczenia, że także i w tym porcie listów i gazet z kraju będzie bardzo mało.

Na „Darze Pomorza” —
Zatoka Rozbitków.

St. Kosko



Indjowie z Costa Rica polują na ryby

MANDZU



Cesarz Mandżukuo



W Mandżukuo czeka cię po pracy obficie zastawiony stół

EKSPANSJA JAPOŃSKA w MANDŻUKUO

Zywe, twórcze siły narodu japońskiego przełamały wszystkie przeszkody. Świat cały, ba nawet Chiny, pogodziły się już z faktem dokonania, z powstaniem „niepodległego” państwa Mandżukuo, wielkiego terenu japońskiej ekspansji politycznej, gospodarczej i kulturalnej.

Zdobycie poto by utrzymać, podnieść, wyzyskać — oto cel, który przyświeca Japonii w Mandżukuo. Za żołnierzem japońskim przyjść musi do Mandżukuo przemysłowiec, finansista, nauczyciel, inżynier, kupiec, a tych jeszcze brak. Wydział propagandy japońskiego M. S. Z. wydał w setkach tysięcy egzemplarzy szereg afiszów propagandowych, które obywatelom japońskiemu mówią o dobrodziejstwach, czekających go w Mandżukuo. Kolonistów czeka urodzajna gleba, dobytek, obfity posiłek; robotnika — dymiące kominami fabryki, a wszystkich — szczęście rodzinne, szczęście dzieci, najdroższych sercu Japończyka — toż po cesarzu i ojczyźnie.



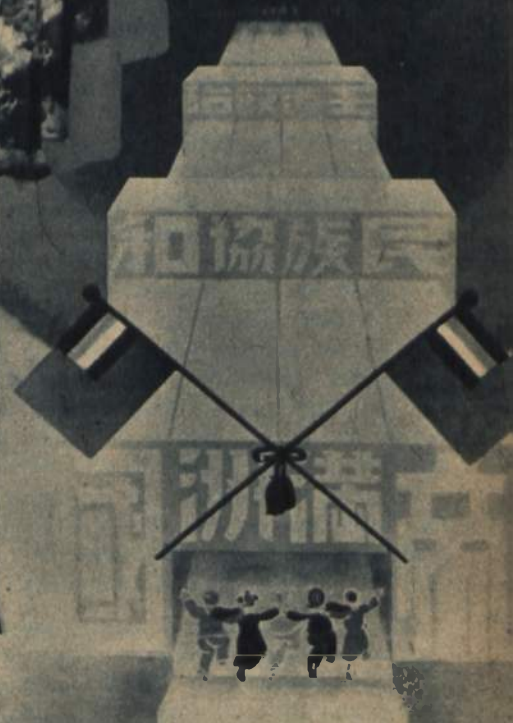
Także będą oblicza młodego pokolenia Japończyków w Mandżukuo

MANCHUKUO



Dzieci twoje tryskać i zdrowiem i szczęściem

Mandżukuo — to bogaty kraj rolniczy i przemysłowy

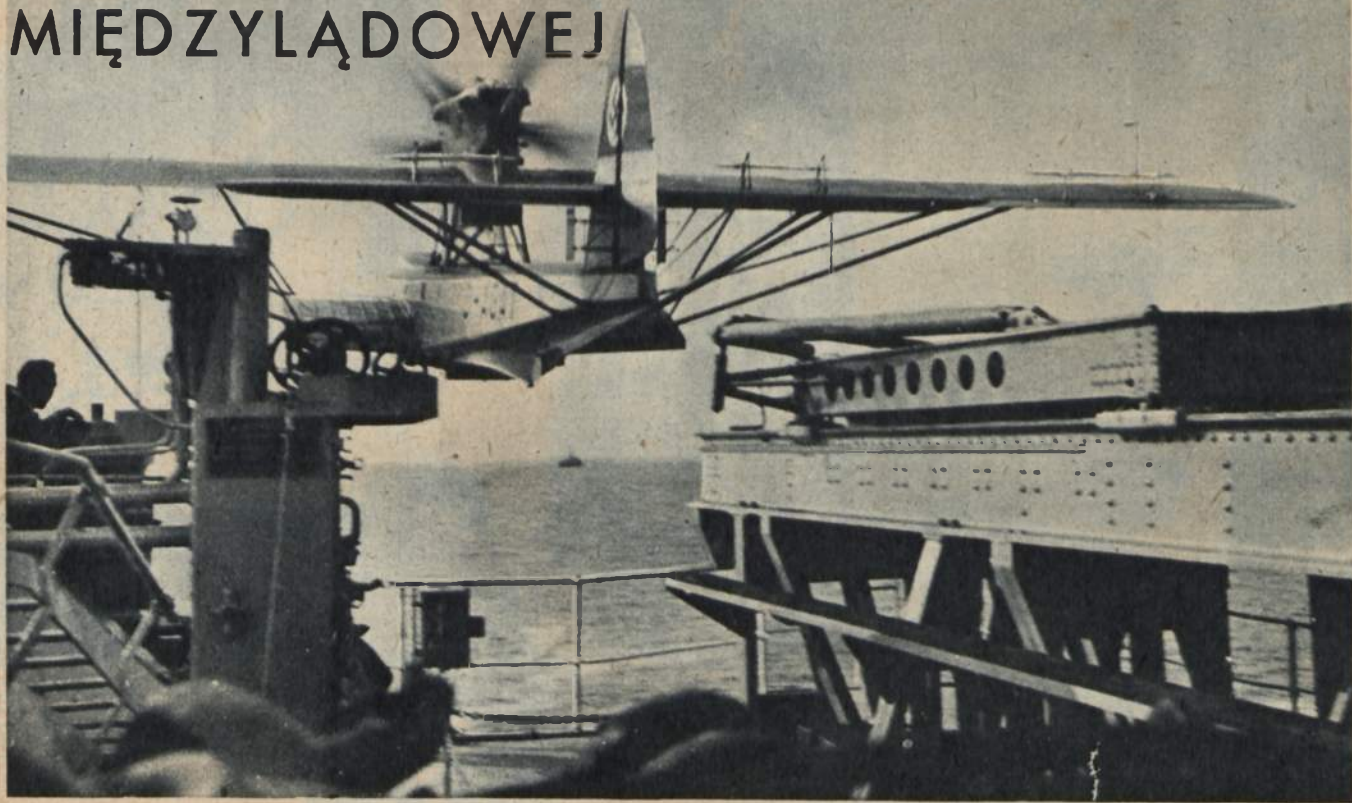


全日華僑中興大役局

Symboliczne przedstawienie Mandżukuo jako kraju o wielkiej przyszłości

Po pracy w szkole japońskiej — zabawa świąteczna

WODNOPLĄTOWIEC W KOMUNIKACJI MIĘDZYŁĄDOWEJ



Start wodnopłatowca ze „Schwabenland“

Skrócić czas podróży pomiędzy odległymi lądami, oto cel, który przyświeca wszystkim wielkim linjom okrętowym. Wygoda, komfort, a przede wszystkim szybkość — pochłaniają olbrzymie sumy pieniędzy przy budowie statków morskich. W wyścigu szybkości notowane są już nie godziny, ale nawet minuty. Za wszelką cenę szybciej! Oto cel, dla którego poświęca się wszystko, nawet życie i udzkie. Budowane po wojnie kolosy transatlantyckie osiągnęły już pod tym względem, zda się, granice możliwości. A oto zjawia się na oceanach, morzach groźny współzawodnik, pożeracz przestrzeni — wodnopłatowiec. Czas przelotu nie oblicza na dni, ale na godziny. Przenosi ludzi i pocztę z lądu na ląd, przenosi coraz sprawniej, wygodniej, szybciej. Pierwsze przeloty należały raczej do wyczynów sportowych, torowały pionierską drogę dla tych, którzy handlowo skalkulowali przeloty bohaterów Ikarów, budując wodnopłatowce — olbrzymy. Dzisiaj mamy już stałe linie komunikacji powietrznej nad morzami, nad oceanami.

Zakładanie stałych linii powietrznych nad morzami i oceanami, do dnia dzisiejszego napotyka na duże trudności, choć wodnopłatowiec w komunikacji lotniczej jest już dość dawno stosowany.

Hydroplan nastroczał sporo przeszkód w eksploatacji handlowej. Jedną z najważniejszych przyczyn był stosunkowo mały ładunek handlowy, w porównaniu ze współczesnym samolotem lądowym; przestrzenie zaś, które hydroplan pierwotnie mógł

przelecieć, nie przekraczały 300 — 500 km. (pierwsze wodnopłatowce komunikacyjne).

Zaczął się więc okres prób. Początkowe próby komunikacji nadwodnej były robione w Europie przez Niemców. Prawie jednocześnie w Rosji Sowieckiej, przy pomocy Niemców zostaje założona linja pocztowo-pasażerska wzdłuż jezior i rzek, na trasie Lenin-grad-Uchta Pietrozawock.

Gdy z biegiem czasu zaczęto zakładać długodystansowe linie lotnicze o znaczeniu wszechświatowym, wtedy trudno było uniknąć przelatywania większych przestrzeni wodnych.

Nie posiadając odpowiednich wodnopłatowców, zastosowano zwykły samolot komunikacyjny, który przelatywał nad morzem bez lądowania przestrzeń, sięgającą 800 km. Było to na trasie linii holenderskiej (Royal Dutch Air Lines) Amsterdam — Batavia, gdzie odległość przelatywana nad wodą między Atenami a Merza-Matruh (Afryka Północna) wynosi 800 km. Muszę nadmienić, iż ta linja do dziś, jest obsługiwana wyłącznie przez samoloty lądowe.

Ten rodzaj komunikacji nie rozwiązywał jednak zagadnienia morskiej komunikacji powietrznej. I tu Włosi zostają w Europie pionierami w zakładaniu linii powietrznych wyłącznie morskich, budując wodnopłatowce własnej konstrukcji.

Coprawda Niemcy też budowali wodnopłatowce, lecz nie posiadali własnej linii morskiej o większym znaczeniu.

Współpraca Niemiec ze Szwecją stwarza jedną z takich linii, łącząc Sztokholm z Helsingforem.

Obecnie zaś Niemcy eksploatują cały szereg krótszych linii i jedną długodystansową o międzynarodowym znaczeniu, jest to linja Berlin — Sevilla — Las Palmas — Bathurst (Afryka) — Natal (Ameryka Południowa).

Francuzi, nieco spóźnieni, zakładają 2 linje powietrzne nad morzem Śródziemnym oraz komunikację pocztowo-pasażerską Europa — Ameryka Połud. Początkowo linja ta była obsługiwana z Paryża do Dakaru (Afryka) przez samolot lądowy, z Dakaru do Natalu przez szybki statek aviso, z Natalu do Santiago — samolot; obecnie czynione są próby wyeliminowania statku przez długodystansowy hydroplan lub samolot.

Anglicy sekundując Francuzom, Niemcom i Holendrom stwarzają połączenie kolejowo-powietrzne Londyn — Singapoore, używając na niektórych odcinkach tej trasy wodnopłatowców. W Ameryce, jeszcze przed poczynaniami europejskimi stworzona została komunikacja między Brazylią a Stanami Zjednoczonymi A. P. Przyczem część trasy nadwodnej była obsługiwana przez wodnopłatowce i to jeszcze wtedy, gdy w Europie o morskiej komunikacji lotniczej nie było mowy (rok 1919).

Porównując współczesne długodystansowe szlaki lotnicze, widzimy, iż największą odległość przelatowaną ponad wodą posiadają linje komunikacyjne między Europą a Ameryką Południową, wynosi ona około 2900 — 3200 km.



W drodze z Marsylii do Algieru



Amerykański wodnopłatowiec komunikacyjny

Dążenie do skrócenia czasu podróży z Europy do Ameryki znalazło rozwiązanie przez stworzenie stałej komunikacji lotniczej.

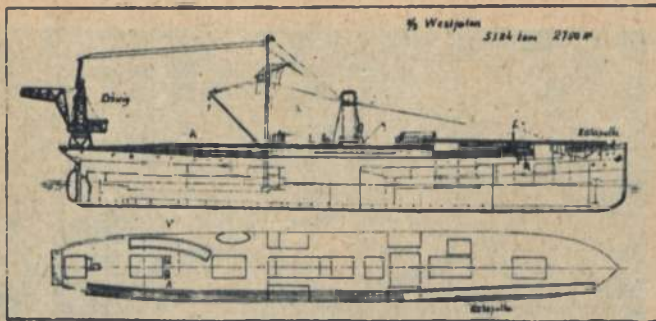
Ponieważ warunki techniczne nie pozwalają dotąd na stworzenie stałej komunikacji lotniczej do Ameryki Północnej, skierowano więc cały wysiłek na opanowanie Atlantyku Południowego, ze względu na krótszą odległość i lepsze warunki atmosferyczne.

Jedną z pierwszych stałych linii lotniczych była kombinowana linja towarzystwa francuskiego, o której poprzednio wspomniałem, założona w celu szybkiego dostarczania poczty z Paryża do Buenos Aires i Santiago.

Ze względu na duże powodzenie tej linii zainteresowano się nią w Niemczech. Zostaje wprowadzona próbna komunikacja niemiecka pocztowo-pasażerska na Zeppelinie. Była ona wiele szybsza od francuskiej, z tem miała duże wzięcie. Zachęceni tem Niemcy zakładają stałe połączenie lotnicze z Ameryką Południową (w maju 1931 r.).

Cała trasa od Berlina do Buenos Aires, w przeciwieństwie do komunikacji francuskiej, korzystała jedynie z drogi powietrznej. Ponieważ tak duże przestrzenie wodne zostały po raz pierwszy pokonane przez hydroplan, zasługuje to na szczególną uwagę.

Po pierwsze, trasa ta jest jedyną komunikacją lotniczą transoceaniczną, bez stosowania specjalnych samolotów rekordowych. Po drugie, aby móc korzystać ze zwykłego hydroplanu i przelecieć Ocean, Niemcy połączyli pracę samolotu z współpracą statku bazy.



Komunikacja tak wygląda: samolot startuje z Berlina, lecąc przez Stuttgart — Marsylję — Madryt — Seville, dolatuje do Las Palmas na wyspach Kanaryjskich, stąd do Bathurst. Z Bathurst, portu-bazy, wylatuje wodnopłatowiec Dornier-Wal w kierunku do Natalu (Ameryka Połudn.).

Posiadając szybkość 180 km./godz. i zapas paliwa na 10 godzin, ten kolos o wadze 8200 kg, dźwigając 400 kg poczty i trzech ludzi załogi nie mógłby przelecieć odległości dzielącej Afrykę od Ameryki Południowej, gdyby nie spotkał specjalnego statku bazy „Westfalen“.

Na statku tym znajduje się zawsze jeden wodnopłatowiec przygotowany do startu. Natychmiast po wywodowaniu hydroplanu zostaje przeładowana poczta na pokład hydroplanu, znajdującego się na statku. Ten ostatni niezwłocznie startuje do Natalu za pomocą katapulty. (Katapulta jest to wózek, poruszany sprężonym powietrzem dla nadania hydroplanowi pożądanej prędkości do startu, t. j. 150 km./godz.).

Następnie hydroplan, który przyleciał zostaje wciągnięty dźwigiem na pokład i tu przygotowują go do następnego lotu.

W międzyczasie statek dąży z prędkością 12 węzłów w kierunku Natalu, aby skrócić odległość dla hydroplanu, powracającego z Ameryki.

Ponieważ loty odbywają się i w nocy statek jest wyposażony w latarnię, posiadającą 120 milionów świec.

Taka komunikacja z Ameryką trwała do roku 1934, w tym roku nastąpiły małe zmiany; wprowadzono bowiem do pomocy jeszcze jeden statek „Schwabenland“ specjalnie w tym celu zbudowany. W ten sposób zwiększono bezpieczeństwo przelotu i kilkakrotnie powiększono udźwig handlowy hydroplanu.

Nowy statek „Schwabenland“ jest bardziej przystosowany do współpracy z hydroplanem na morzu niż „Westfalen“.

Posiada katapulty nie z przodu, lecz z tyłu statku, co umożliwia start podczas burzliwego morza, pod-



noszenie zaś hydroplanu na pokład odbywa się bez zatrzymywania statku.

Urządzenie umożliwiające takie wciąganie wodnopłatowca polega na tym, iż na opuszczoną na wodę płachtę brezentową wpływa hydroplan; z tej płachty dopiero hydroplan jest podnoszony dźwigiem na statek. „Westfalen“ również już posiada takie urządzenie.

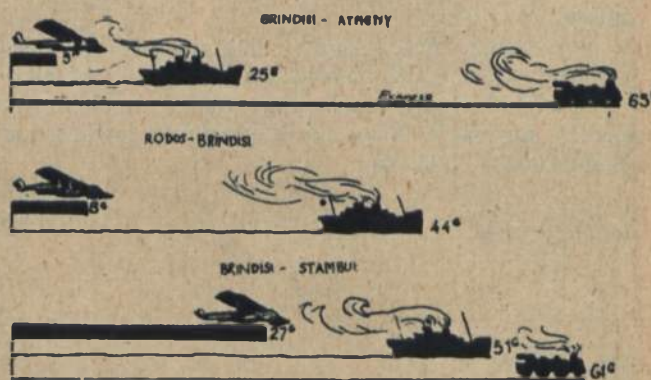
Niezatrzymywanie się statku jest potrzebne do skrócenia odległości przelatywanej przez hydroplan od strony lądu. Jest to niezbędne do zwiększenia udźwigu handlowego hydroplanu.

Wodnopłatowiec bowiem, startując bez katapulty w porcie nadbrzeżnym nie może być tak obciążony jak na pokładzie statku.

Tak urządzona komunikacja przez Ocean zapewnia niemieckim linjom duże powodzenie, gdyż jest stała i prędka. Przelot przez Ocean trwa od 18 do 20 godzin.

Francuzi, dążąc do odebrania pierwszeństwa Niemcom wprowadzają tytułem prób komunikację pocztową na hydroplanie lub samolocie rekordowym.

Ze względu na pominięcie całego szeregu lotnisk i prostą trasę, czas przelotu z Tuluzy do Buenos Aires wynosi 3 i pół dnia.



Jednak ten rodzaj komunikacji w obecnym stanie rozwoju jest mało użytkowny ze względu na duży koszt związany z przewozem 1 tony ładunku. Wynosi ona na trasie Tuluza — Buenos Aires ca 500.000 złotych.

Zestawienia czasu trwania łącznego okresu podróży listu, wysłanego pocztą lotniczą z Marsylii do Buenos Aires, podaje załączony wykres.



Mówiąc o najnowszych zdobyczach w dziedzinie morskiej komunikacji lotniczej nie można pominąć wprowadzenia przez Francję do użytku hydroplanów firmy Lioré et Olivier.

Te kolosy o wadze w locie 9.000 kg. mogą przewieźć z Marsylii do Algieru 2.500 kg. towarów z prędkością średnią 235 km./godz.

W Ameryce będzie obecnie stosowany w morskiej komunikacji długodystansowej Sikorsky S42, widoczny na fotografii.

Ten olbrzym powietrzny, wyposażony w 4 silniki o łącznej mocy 2680 KM posiada prędkość maksymalną 303 km./godz. Ważąc w locie 16.700 kg., może przewieźć 2.000 kg. ładunku na przestrzeni 3.200 km.

Powyższe wyniki stwarzają bardzo duże możliwości w wyeliminowaniu pływających statków baz. Kwestja opanowania wszystkich szlaków wodnych przez stałą komunikację lotniczą jest kwestją niedalekiej przyszłości.

Załączona tabelka doskonale ilustruje zwycięski pochód hydroplanu w porównaniu z innymi środkami lokomocji.



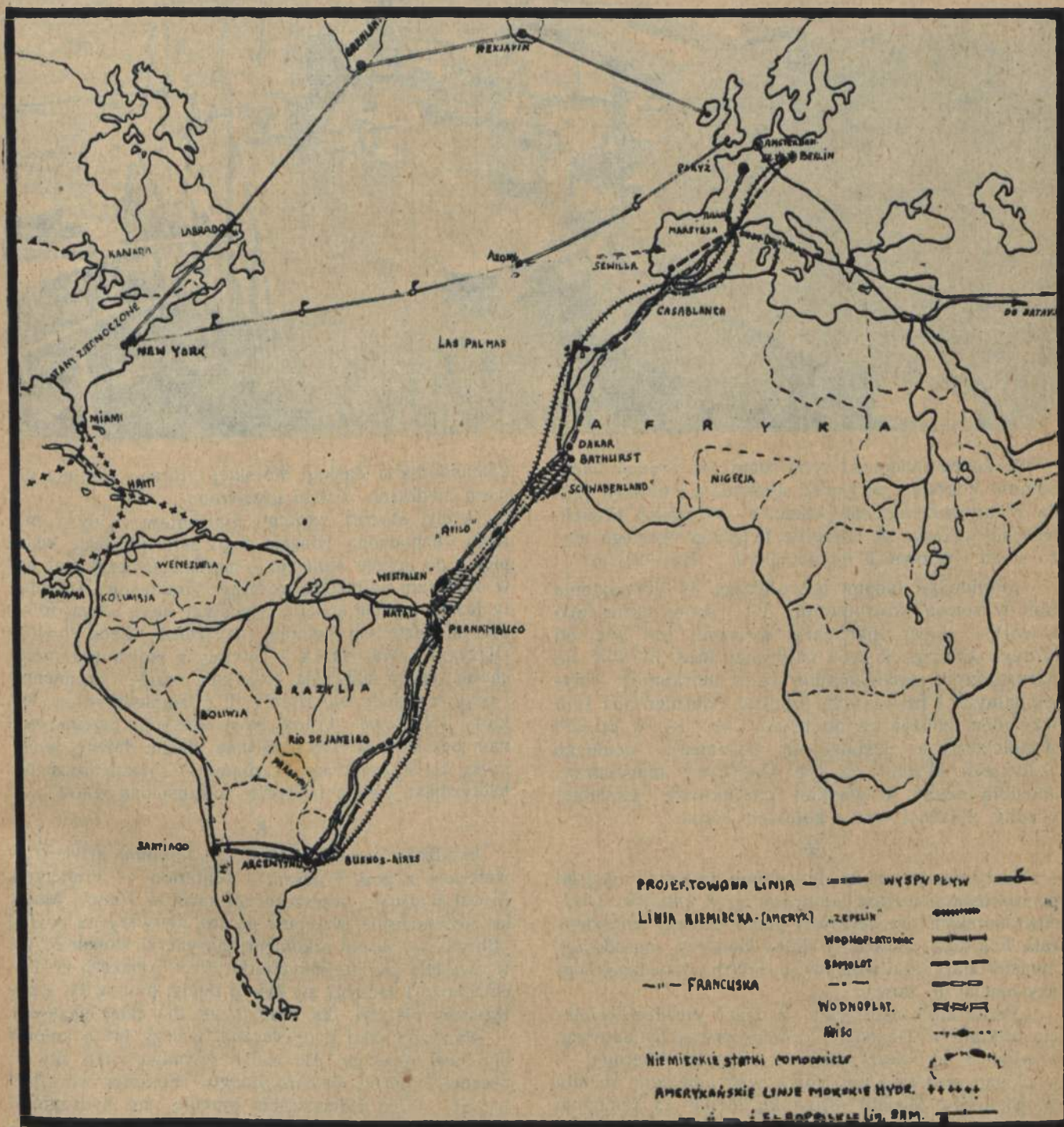
Zestawiając wszystkie ponadwodne linje Europejskie i Amerykańskie dotychczas eksploatowane i projektowane — widzimy, iż Ocean Atlantycki Północny

jako też ocean Spokojny — będą przecięte niejednym szlakiem powietrznym.

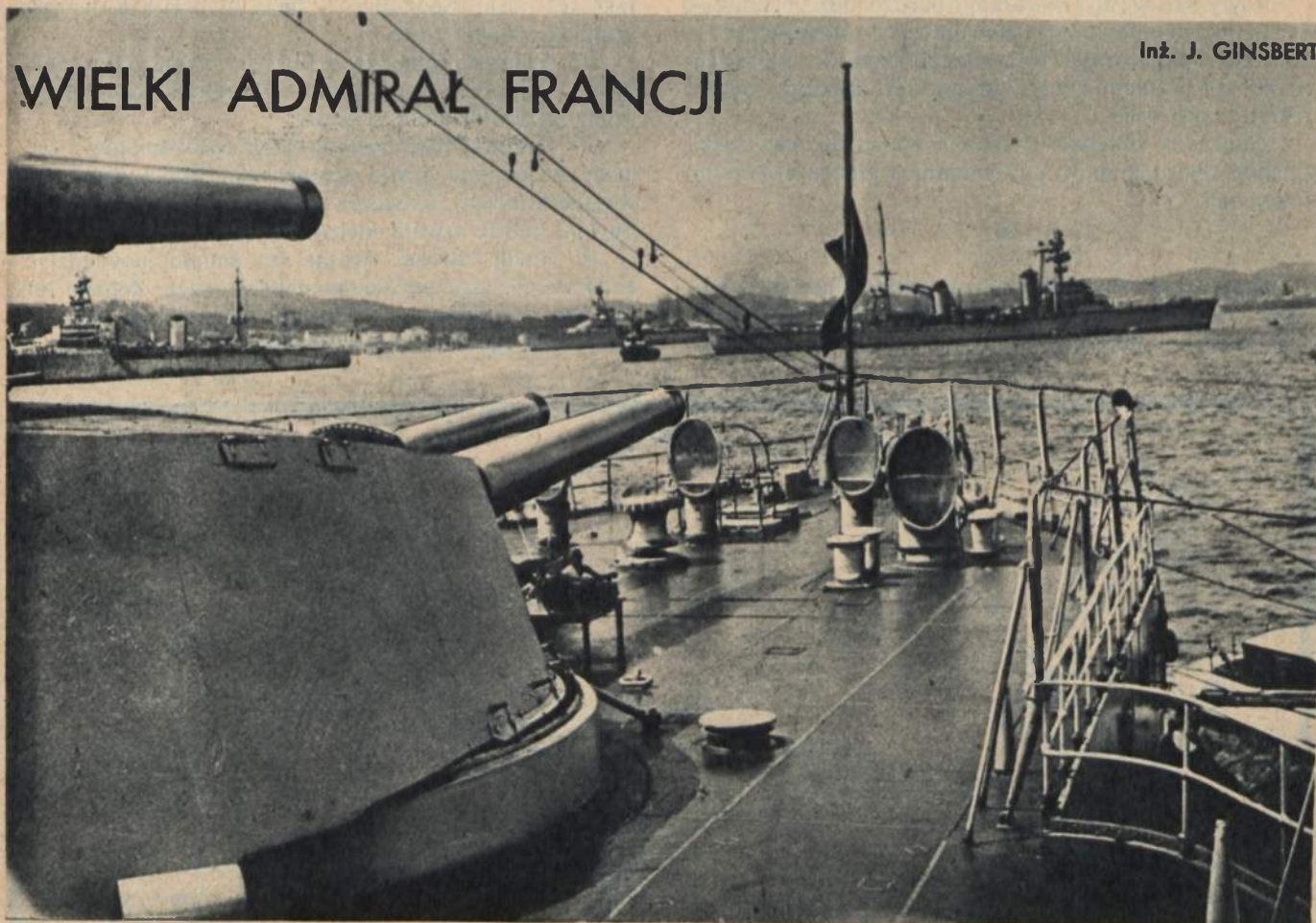
Do Ameryki Północnej z Europy można obrać dwie drogi lotnicze: jedną przez Islandję i Grenlandję, drugą przez Bermudy i Azory.

Ta ostatnia trasa posiada wielu zwolenników i być może w krótkim czasie zostaną tam zbudowane pływające lotniska. Wówczas komunikacja z Ameryki do Europy będzie trwała niecałe 24 godziny.

W chwili obecnej można już śmiało powiedzieć, że wcześniej czy później wodnopłatowiec, Zepelin lub samolot wyeliminują zupełnie w komunikacji morskiej typ szybkiego statku pocztowego.



WIELKI ADMIRAL FRANCJI



W końcu ubiegłego roku zmarł we Francji wiceadmiral Fournier, marynarz, dyplomata i uczonek, jedna z najwybitniejszych postaci historycznych Francji. Obecnie ukazała się obszerna biografja zgasłego męża stanu i człowieka morza, pióra p. Paul Brière.

„Pomiędzy ludźmi powołanymi do dowodzenia (tak w sensie wojskowym, jak i społecznym tego słowa) — oficer marynarki wojennej jest tym, od którego obowiązek żąda najwięcej. Musi on stać się harmonijnym amalgamatem zalet moralnych, intelektualnych i fizycznych. Admiral Fournier pod tym względem zbliżał się do ideału i dlatego w oczach współczesnych uchodzi za uosobienie idealnego Człowieka Morza, za typ klasyczny marynarza, apostoła czynu o wielkim charakterze, genialnej wiedzy, żelaznej woli i gołębiem sercu“.

★

Kiedy na dziedzińcu Inwalidów trębacze odegrali po raz ostatni marsza admiralskiego i bataljon strzelców morskich przedefilował przed trumną wiceadmirala Fournier, spowitą w fałdy bandery narodowej, minister marynarki wojennej p. Piétri, powiedział, między innymi, te słowa:

„Przed kilku miesiącami, z okazji pięćdziesięciolecia traktatu w Tientsinie, którego zmarły był autorem, przybyłem do mieszkania wiceadmirala Fournier — wielkiego mistrza Legji Honorowej, kawalera Medalu Wojskowego, Medalu 1870 roku. Medali za kampanję chińską i tonkińską i szeregu innych orderów. Przybyłem z misją udekorowania go jedynym odznaczeniem, jakie jeszcze można mu było nadać: Krzyżem

komandorskim Zasługi Morskiej, którego kapituła dopiero niedawno została utworzona...“

Wielki starzec, którego djamentowe gody z morzem obchodzono właśnie tego dnia (75-lecie wstąpienia do szkoły wojenno - morskiej), oczekiwał nas w otoczeniu najbliższej rodziny i przyjaciół... Dotknęty już skrzydłem śmierci, wydawał się w swym fotelu żywym portretem świetnej przeszłości. Kiedy słowa — Ojczyzna i Marynarka — wyszły z moich ust, nieruchoma twarz admirała rozbliżyła nagle promiennie i oczy napełniły się łzami... I zrozumieliśmy, że ten, który tylokrotnie bronił barw Francji, przekazywał nam bez słów wielką spuściznę: ducha dawnej marynarki ze wszystkimi skarbami — płomiennym patriotyzmem, świętą tradycją i niezmaconą wiarą“...

★

Urodzony w roku 1842 — syn kapitana artylerji — weterana z pod Wagram i Waterloo — Franciszek Ernest Fournier, uczęszczał do szkół w Nancy. Mając lat siedemnaście, wstępuje po raz pierwszy na pokład „Borda“ — okrętu szkolnego marynarki wojennej. Już w dwa lata później młodzietki oficer wyjeżdża do Koczinchiny. I zaczyna się żywot bujny, pracowity, a pożyteczny nie tylko dla Francji, ale dla całej ludzkości.

Najprzód jako podporucznik walczy już o kolonje dla swej ojczyzny. Ale walka wymaga tylko siły fizycznej i zmysłu orientacyjnego. Fournier wart jest więcej. Więc jednocześnie pracuje nad hydrografją wód Dalekiego Wschodu, zwiedza Japonję i Koreę, rysuje mapy morskie. Walczy z piratami chińskimi, oswabdza niewolników, studjuje cyklony. Potem po-

rucznik Fournier pływa na krążowniku „D'Entrecasteaux“.

Alte oto rok 1870. Ojczyzna w niebezpieczeństwie! Fournier, w międzyczasie awansowany na kapitana, przybywa do Paryża. Dowódca marynarki na terenie obozu warownego Paryża, słynny admirał La Roncière, mianuje go swym adjutantem.

Zaczynają się krwawe i beznadziejne walki o przedmieście Saint - Denis. Marynarze dokonywują cudów bohaterstwa. Fournier okrywa się nieśmiertelną chwałą, broniąc fortu Rosny, biorąc udział w bitwach pod Champigny i Villiers. Ma 27 lat, kiedy ranemu na polu bitwy przypinają krzyż Legji Honorowej. Wreszcie z garścią niedobitków zamyka się w forcie „La Briche“ i tam tkwi do chwili, kiedy niefortunny Trochu podpisuje kapitulację. Zdziesiątkowana, ale zwycięzka załoga fortu, wychodzi z bronią i bagażami, patrząc z podębna na prezentujących broń Niemców.

Nastaje pokój. Naród francuski odradza się z gnusności, w jaką wpędziły go ostatnie lata dobrobytu. Fournier — tym razem poświęca się nauce. Wydaje doskonałą pracę „O dewjacji igły magnesowej“, i słynne, przynoszące bezcenną przysługę marynarzom, dzieło „Prawo cyklonów“.

W międzyczasie zaś pływa dalej na różnych okrętach wojennych. Znow na Dalekim Wschodzie dowodzi kanonierką „Lynx“. Wielkorządca chiński Li-Hung-Czang, zafascynowany osobistym wdziękiem francuskiego oficera, darzy go swą wicekrólewską przyjaźnią. Rzecz nie do pogardzenia, skoro dzięki tej przyjaźni, udaje się Franciszkowi Fournier dokonać mistrzowskiego posunięcia. 11 maja 1884 roku między rządem chińskim, reprezentowanym przez pierwszego ministra Li-Hung-Czanga, a rządem francuskim, reprezentowanym przez dowódcę krążownika „Volta“, kapitanem fregaty (komandorem-porucznikiem) Fournier, staje w Tientsinie układ, mocą którego Francja będzie niebawem panią Indo-Chin. Układ jest arcydziełem dyplomacji i polityki kolonialnej.

Wojna trwa jednak jeszcze czas jakiś. Wojsła lądowe pod dowództwem generałów Nègrier i Brière de l'Isle ponoszą nawet porażkę. Ale eskadra admirała Courbet czuwa. Blokada Chin, bitwa pod Fu-Czeu, okupacja Formozy — robią swoje. Potwierdza się stara dewiza: Kto panuje na morzu — panuje nad światem.

Fournier bierze udział w tych wszystkich operacjach. Potem — awansowany na komandora — pływa dłuższy czas po Oceanie Spokojnym. W r. 1891 zostaje mianowany kontr-admirałem i dowódcą dywizji indochińskiej. Wreszcie powraca na dłuższy czas do Europy.

Pracuje niez mordowanie. W roku 1895 wychodzi dzieło „Jaka flota jest nam potrzebna“. Potem organizuje akademię wojenno-morską. W r. 1897 zostaje wice-admirałem i dowódcą floty morza Śródziemnego.

Mnożą się też misje dyplomatyczne: w Sardynji, w Hiszpanji, na Bliskim Wschodzie. Misja do prezydenta Roosevelta. Misja specjalną przy królu Edwardzie VII, który darzy admirała szczególnym zaufaniem.

Nie ustaje też praca naukowa. Admirał Fournier współpracuje aktywnie ze słynnym inżynierem Laubeuf — konstruktorem łodzi podwodnych. Jest inspektorem marynarki. Kieruje wielkimi manewrami floty.

Pracuje nad wynalezieniem środka przeciwko mgle...

Rok 1905. W drodze na Daleki Wschód flota Rządztwińskiego, ogarnięta paniką, otwiera ogień do bezbronnych kutrów angielskich, widząc w nich japońskie torpedowce. Opinia angielska żąda interwencji zbrojnej. W tak ciężkiej chwili admirał Fournier zajmuje fotel przewodniczącego międzynarodowej komisji rozjemczej. Jego to taktowi i inteligencji, a także osobistym wpływom u Edwarda VII, zawdzięczać należy zlokalizowanie wojny na odcinku rosyjsko-japońskim.

W r. 1907 wice-admirał Fournier, zresztą jeszcze w pełni sił i władz umysłowych, zostaje zaskoczony przez granicę wieku. Służy dalej — choć poza linią.

Instytut Francji powołuje go w swoje szeregi. Akademia Nauk i Akademia Morska szczerzą się nim. W r. 1910 zostaje dyrektorem jednej z ważniejszych placówek naukowych świata — obserwatorium astronomicznego w Montsouris. Wydaje jeszcze dwie prace: „Szybkość okrętów“ i „Polityka morska“.

Wybucho wielka wojna. Kadry służby czynnej są dla 72-letniego starca niestety zamknięte. Cóż z tego? Admirał Fournier na własną rękę udaje się na morze Śródziemne, potem do Dardaneli. Radą i czynem wspiera swego dawnego podwładnego — kontr-admirała Guepratte — słynnego „Lwa Dardaneli“. Potem pracuje aktywnie w Czerwonym Krzyżu, jeździ w misji do Grecji. Skłania władcę Rumunii do wzięcia udziału w wojnie po stronie Ententy. Wreszcie rząd francuski powierza mu trudne i odpowiedzialne zadanie ożywienia „kolosa rosyjskiego“ — bliskiego już upadku. Politycy francuscy liczą, że osoba admirała, który ocalił przecież Rosję od klęski moralnej i fizycznej po incydencie w Hull, zaważy na decyzji cara i generałów.

Jest już zapóźno, 75-letni starzec odbywa daremnie tak wielką i uciążliwą podróż naokoło Europy. Ale bynajmniej nie upada na duchu. Przeciwnie — ostrzeża tych, którzy jeszcze w „kolosa“ wierzą, nawołuje do skupienia sił. On — weteran — pierwszy uderza na alarm. On też, bez jednej chwili zwiątowania — ufa w zwycięstwo dobrej sprawy.

Opatrzność, która łaską swą szczerze go obsypała, dała mu dożyć wielkiej chwili Zwycięstwa, pozwoliła jeszcze długie lata pracować dla dobra kraju i ludzkości. Pracować naukowo, społecznie, politycznie... Miał 88 lat, kiedy ukończył ostatnią swą pracę naukową o mgle. A prawie 93 w chwili, kiedy Bóg rozkazał mu zwinąć do Portu Wiecznego Odpoczynku.

Hierarchja wojenno-morska Francji nie zna stopnia wyższego od wice-admirała, w przeciwieństwie do armji, gdzie po wojnie mianowano nowych marszałków. Ale cała flota, a z nią ci wszyscy, którzy znali patryarchę marynarzy francuskich, czcili go w duchu starym królewskim tytułem — **W i e l k i e g o A d m i r a ł a F r a n c j i**.

Tyle o życiu tego pracowitego, prawego i dzielnego człowieka. Francja odziedziczy po nim bardzo wiele. Ludzkość również. My zaś w Polsce powinniśmy zapamiętać szczególnie jedno jego zdanie:

„Každy dzień stracony w odbudowie naszej marynarki wojennej jest gróźbą tak dla kraju, jak i dla pokoju światowego“...

Zdanie to, wypowiedziane przed pół-wiekim, wciąż jest jeszcze aktualne... dla nas.

ECHA 15-EJ ROCZNICY ODZYSKANIA MORZA

W dniu 10 lutego r. b. cała Polska obchodziła uroczystość 15-tą rocznicę odzyskania ziemi pomorskiej, a przez nią — wolnego dostępu do morza. Na murach miast, miasteczek i osad ukazała się odezwa Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wskazująca na dotychczasowy nasz dorobek na morzu i na wybrzeżu i wzywająca do ofiarności na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Piękny apel do młodzieży wydał w tej sprawie również Związek Harcerstwa Polskiego.

Uroczystości tegoroczne zorganizowane były w pierwszym rzędzie pod hasłem wciągnięcia młodego pokolenia w orbitę zainteresowań sprawami morskimi i kolonjalnymi. Korzystając z poparcia Pana Ministra W. R. i O. P. Liga Morska i Kolonjalna zaapelowała do wszystkich szkół na terenie całej Rzeczypospolitej, aby uczniowie każdej szkoły zorganizowali odpowiednie obchody, poranki, akademie i t. p. Według napływających wiadomości obchody takie zorganizowane zostały we wszystkich zakątkach Polski, co przyczyni się niewątpliwie do zrozumienia problemu morskiego przez młode pokolenie.

Z poszczególnych ośrodków sygnalizują nam również, że organizacje młodociane zorganizowały szereg własnych obchodów. Wspomnieć więc należy o „Apelu morza“, zorganizowanym przez Drużynę Żeglarskie Związku Harcerstwa Polskiego. Kierownictwo Drużyn Żeglarskich wydało specjalny rozkaz w tej sprawie. W chwili obecnej napłynęło do Warszawy ponad tysiąc meldunków od rozmaitych ogniw organizacyjnych Z.H.P. donoszących, że „Apel morza“ odbył się. Ponadto obchody tego rodza-

ju organizował Akademicki Związek Morski, Związek Strzelecki i inne stowarzyszenia. Starsze społeczeństwo zorganizowało szereg uroczystych akademii. Odbyły się one w Poznaniu, Krakowie, Lwowie, Wilnie i w wielu innych miastach i miasteczkach. Trudno byłoby omówić obchody w tych wszystkich miejscowościach.

Z pośród odbytych obchodów zajmiemy się nieco dłużej uroczystościami, jakie miały miejsce w Warszawie — jako stolicy, oraz w Gdyni, będącej ośrodkiem wszystkich tych uroczystości.

Wstępem do omawianych uroczystości było piękne przemówienie prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, wygłoszone przed mikrofonem Polskiego Radja w Warszawie w dn. 9 lutego. Wielki zaszczyt spotkał przy tej okazji Oddział LMK w Suwałkach — oto po przemówieniu Pana Generała speaker Polskiego Radja odczytał krótki komunikat, że do dn. 10 lutego 1935 r. Suwałki zebrały na Fundusz Obrony Morskiej kwotę zł. 15.642, co stanowi 118 proc. przypadającej nań sumy.

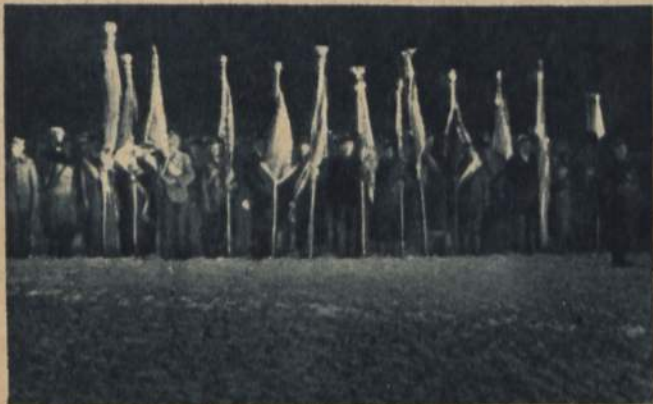
Tegoż dnia wszystkie rozgłośnie Polskiego Radja transmitowały z Gdyni uroczysty apel poległych marynarzy. Wieczorem zaś nadawano z Gdyni koncert orkiestry Marynarki Wojennej pod batutą kpt. Dulina.

9-go lutego odbyły się we wszystkich formacjach wojskowych w Warszawie uroczyste obchody, na których przemawiali delegaci LMK.

W niedzielę, dn. 10 lutego, o godz. 10 rano została uroczystość otwarta w stolicy dydaktyczna wy-



Kanał Raduni — Gdańsk



Apel poległych w Gdyni — poczty sztandarowe

stawa morską w jednej z sal Muzeum Narodowego. Pierwsze przemówienie wygłosił inicjator i realizator wystawy inspektor szkolny p. Teofil Szczerba, poczem zabrał głos wiceprezes Zarządu Głównego LMK gen. Kwaśniewski, który mówił o znaczeniu historycznego dnia 10 lutego 1920 roku.

O godz. 12 odbyła się w wielkiej sali kina „Colosseum” akademja dla młodzieży szkolnej. Olbrzymia sala była wypełniona po brzegi licznie przybyłą dżiałtą szkolną. Przemówienie wygłosił prezes Okręgu Stołecznego LMK b. min. Antoni Kamiński, poczem odbyła się bogata część koncertowa.

O godz. 17 wielką salę Klubu Urzędników Państwowych wypełniła po brzegi starsza młodzież szkół średnich i młodzież akademicka, przybyła na obchód, zorganizowany przez Akademicki Związek Morski. Uroczystość zagał prezes Oddziału Warszawskiego AZM p. Wodzinowski, poczem przemawiał prezes Zarz. Głównego AZM p. Grzywaczewski. Skolei zabrał głos prezes Zarządu Głównego LMK gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer, który wygłosił dłuższe programowe przemówienie, przerywane kilkakrotnie spontanicznemi oklaskami. Generał Dreszer w przemówieniu swem podkreślił olbrzymi, imponujący wprost dorobek, jakim poszczycić się dziś możemy po 15 latach pracy na morzu i na wybrzeżu. Specjalnie gorąco oklaskiwane były ustępy, w których wspominał, że czas najwyższy, by zatoka Gdańska nazywać się zaczęła zatoką Polską i że musimy doprowadzić do tego, że bandera polska stanie się znana na wszystkich morzach i oceanach świata. Po przemówieniu Prezesa Z. Gł. LMK odbyła się bardzo ciekawa i bogata część koncertowa.

Uroczystości w Gdyni w dniu 10 lutego rozpoczęły się od nabożeństwa w kościele Serca Jezusowego. Piękne orędzie okolicznościowe Biskupa Morskiego ks. Okoniewskiego odczytał ks. Biskup Suffragan Dominik.

O godz. 12 odbyła się w „Morskiem Oku” akademja, którą zagał wiceprezes Zarządu Głównego LMK J. Dębski, mówiąc m. in.: „Gdynia staje się naszą szkołą narodową. Tutaj, na wybrzeżu i nad morzem, dokąd idą szeregi coraz liczniejsze z głębokiego lądu, otwarła się przed młodem pokoleniem szkoła wychowania morskiego, która przeobrazi psychikę całego narodu. Morze wypłeni z nas bierność, poczucie zamknięcia w granicach lądowych, wydobędzie z nas wolę i siłę zdobywców”. Następnie za-

brał głos Komisarz Rządu w Gdyni p. Fr. Sokół, który omówił całokształt spraw, związanych z rozwojem morskim Rzeczypospolitej.

W dalszym ciągu swego przemówienia p. Komisarz podziękował przedstawicielom ambasady włoskiej z Warszawy za piękny dar, w postaci pucharu z onyksu, ofiarowany przez m. Littorję — Gdyni. „Jakże podobne są dzieje powstania obu miast” — mówił p. Komisarz. „I jedno i drugie dźwignęła z niczego wola Wodzów Narodu: Odynię — Józefa Piłsudskiego, Littorję — Benita Mussoliniego. Jak jedno, tak i drugie powstało na nieużytkach, na bagnach, na torfowiskach, na piaskach”. W odpowiedzi zabrał głos pierwszy sekretarz włoskiej ambasady, hr. Cittadini, który scharakteryzował wymianę podarunków między Littorją i Gdynią — jako symbol serdecznej przyjaźni, łączącej obydwie narody.

Skolei przemawiał dowódca obrony wybrzeża kmrdr. Frankowski, podkreślając znaczenie współpracy społeczeństwa z wojskiem. Ostatni zabrał głos kmrdr. Jacynicz, jako b. dowódca Oddziału, który w dniu 10 lutego 1920 roku wkroczył do Pucka i pierwszy podniósł banderę polską na maszcie u brzegów Bałtyku.

Podniosłe uroczystości gdyńskie zakończyła wielka zabawa ludowa w salonach Dworca Morskiego, transmitowana częściowo przez radio. Liga Morska i Kolonjalna podejmowała gościnnie naszych „wilków morskich”.



Studnia Neptuna w Gdańsku

SPRAWY KOLONJALNE

NASZE POCZYNIANIA AFRYKAŃSKIE

Poczyनिया Ligi Morskiej i Kolonialnej na terenie Afryki wywołały zrozumiałe zainteresowanie w Polsce, a nawet tu i ówdzie zagranicą. I słusznie, gdyż jest to pierwszy przejaw polskiej aktywności na czarnym lądzie będącym areną gospodarczego ścierania się wszystkich narodów świata z wyjątkiem, jak dotychczas Polski.

Przed wojną prowadzenie polityki kolonialnej było zadaniem stosunkowo prostym. Wślad za kupcem lub misionarzem wysyłało się żołnierza i uzarżmiało się siła ludy ras kolorowych.

Po wojnie występuje coraz wyraźniej proces odwrotny — emancypowanie się ludów kolonialnych. Odzyskanie niepodległości republika murzyńska Haiti, wywalczając ustępstwa krok za krokiem Indie angielskie narastają dążności wyzwolenicze w Indiach holenderskich i t. d. Realna polityka musi się liczyć z temi procesami dziełowymi i nie budować swoich posunąć na czynnikach zawodnych. Zresztą w każdej polityce kolonialnej chodziło i chodzi o korzyść gospodarcze, które można osiągnąć nietylko na drodze przemocy i wżysku, cechujących politykę kolonialną w czasach przedwojennych.

Nasz handel ze wszystkimi krajami zamorskimi kształtuje się wybitnie niekorzystnie. W roku 1933 sprowadziłyśmy z Azji towarów za 43 miliony zło-

tych, a wywieźliemy do Azji — za 21 milionów zł., z Afryki i do Afryki za 28 milionów zł. i 11 milionów zł., z Ameryki i do Ameryki za 160 milionów zł. i 30 milionów zł., do Oceanji i z Oceanji za 26 milionów i 1 milion zł.; razem z pozazuropejskich części świata importowaliśmy towarów za 257 milj. zł., a eksportowaliśmy za 63 miliony zł. W latach poprzednich, lepszej konjunktury, ten stosunek był jeszcze niekorzystniejszy dla Polski.

Liczyby te posiadają swoją wymowę i wymagają odpowiedniego działania. Bez bawełny, kauczuku, kawy, herbaty i innych surowców kolonialnych obejść się nie możemy, a skoro tak, to należy spróbować otrzymywać je wzamian za wyroby naszego przemysłu, oprzeć wymianę handlową na obustronnych korzyściach, rozpocząć walkę z eksploatacją Polski przez kraje zamorskie.

Ze względu na bliskość położenia i zasadę otwartych drzwi, obowiązującą w odniesieniu do towarów zagranicznych w większości krajów Afryki Zachodniej, wybraliśmy tę połać czarnego lądu dla pierwszych eksploatacji gospodarczych.

Dnia 3-go kwietnia 1934 roku, misja Ligi M. i K. w osobach pp. Janusza Makarczyka i Jana Dmochowskiego wyjechała z Bordeaux statkiem holenderskim „Amstelkerk“ i zwiedziła kolejno Sierra Leone, Gwineę francuską, Liberję, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wybrzeże Złote Togo i Dahomey, wracając do Warszawy w końcu czerwca tegoż roku.

Z wymienionych krajów, **Wybrzeże Kości Słoniowej, Wybrzeże Złote i Dahomey** na mocy konwencji nigeryjskiej z 1898 roku, są jednakowo otwarte dla towarów wszystkich państw europejskich, w **Togo**, jako w kolonii mandatowej zależnej od Ligi Narodów, wszyscy członkowie Ligi korzystają z tych samych uprawnień handlowych, a w **Liberji**, jako państwie niepodległym, możemy uzyskać takie same prawa i przywileje, jakie posiadają inne państwa, które, jak Stany Zjednoczone lub Holandia, wyprzedziły nas pod względem swej aktywności.

Misja miała za zadanie zbadanie możliwości naszego eksportu do poszczególnych krajów Afryki Zachodniej, zorientowania się co do możliwości zorganizowania własnych plantacji surowców kolonialnych i przygotowania gruntu dla przyjęcia statku z polskimi towarami, któryby wyruszył do portów zachodnio - afrykańskich po powrocie misji do Polski. Zadanie to zostało w całości wykonane.

Sytuacja w zwiedzonych krajach afrykańskich wygląda następująco:

Sierra Leone. Broniąc się przed zalewem japońskim, Anglicy podnieśli znacznie cło na wszystkie towary, nie pochodzące z Anglii. W niektórych wypadkach cło dochodzi do 100 proc. ad valorem. Możliwości polskiego eksportu minimalne.

Gwinea francuska. W roku 1933 importowano towarów za 57 milionów franków fr., w czem ziemniaków za 116.000 fr., cukru za 467.000 fr., drzewa za 702.000 fr., cementu za 1.375.000 fr., soli za 481.000 fr., nawozów azotowych za 697.000 fr., papieru za 2.364.000 fr. itd. Przywóz wyrobów bawełnianych od 1 marca 1934 r. został skontyngentowany, przyczem największy kontyngent uzyskała Anglia.

Eksport obejmuje głównie banany (w r. 1933 — 20.000.000 fr.), nasiona palmowe, sezam, pieprz, skóry wołowe itd., ogółem na sumę 55 milionów franków francuskich.



Alcja palmowa w Kamerunie



W Gwinei francuskiej również istnieje tendencja do coraz większego ograniczenia importu towarów obcych i dlatego widoki wymiany handlowej nie są wielkie. Przy zakupie jednak bananów, tworzących główną podstawę życia gospodarczego Gwinei, można byłoby znaleźć zbyt na takie towary, jak papier, cement, drzewo.

Liberja. Kraik niewielki (100 tys. km. kw.) o stosunkowo gęstym zaludnieniu (2 milj. mieszkańców, czyli 20 osób na km. kw.) i ludności biednej, nie umiejącej wyzyskać należycie ani żyzności gleby, ani bogactw naturalnych. Roczny import i eksport Liberji obraca się w granicach około 500 tysięcy dolarów. W zakresie gospodarki plantacyjnej Liberja może nam zapewnić większe korzyści od kolonii francuskich, lub angielskich z tej prostej racji, że nasze interesy z Liberją mogą tylko się uzupełniać (my mamy towary, a Liberja — surowce), kiedy w odniesieniu do każdego z państw europejskich pewne skrzyżowanie się interesów jest nieukniwnione. Rezultatem badań naszej misji jest już założenie w Liberji 7 polskich plantacji i organizacja dalszych kilku. Plantacje nasze przy dalszej rozbudowie przyczynią się wydatnie do podniesienia ekonomicznego Liberji, a Polsce będą dostarczały surowców kolonialnych wzamian za wytwory naszego przemysłu.

Wybrzeże Kości Słonowej jest najbogatszą kolonią francuskiej Afryki Zachodniej, której import i eksport w ostatnich latach kiepskiej konjunktury przekracza 100 milionów fr. fr. rocznie. Główne artykuły wywozu: kakao (60—70 milj. franków), bawełna (3.500.000 fr.), drzewo szlachetne (10 milj. fr.) kawa (8 milj. fr.), oleje palmowe, sisal etc. Importuje się wyroby bawełniane (przeszło 20 milj. fr.), cement, blachę falistą do budowy domów, wyroby szklane, benzynę, piwo, ziemniaki, cukier, mleko skondensowane, świeże jarzyny i t. d.

Wyroby bawełniane pochodzenia angielskiego.

holenderskiego, japońskiego i rosyjskiego dostarcza się w sztukach po 10 — 12 jardów, ziemniaki nadchodzą z Holandji w skrzynkach 25 kg., cement dowożą z Francji, Włoch i Jugosławji, cukier z Czech i t. d. Niema tylko towarów polskich.

Wybrzeże Złote. Import i eksport wynosi w ostatnich latach około 8 milj. funtów angielskich. Jest to kraina plantacyj kakao. Istnieje około 90 tys. przeważnie drobnych plantacji, opartych w dużej mierze na pracy robotnika sezonowego, napływającego w okresie uprawy z wyżej położonych kolonii francuskich. Według miejscowej statystyki Polska w roku 1932 zakupiła kakao za 37.120 funtów ang. Charakter importu zbliżony do Wybrzeża Kości Słonowej.

Togo. Wwozi się między innymi cukier (około 1 miliona), sól nieoczyszczoną (około 300 tys. fr.) przeważnie z Hiszpanji, garnki emaljowane (przeszło 500 tys.) głównie z Anglii, papierosy (300 tys. fr.) prawie wyłącznie z Anglii, kartofle z Holandji, materiały bawełniane (około 9 milionów fr.) z Anglii i Holandji i t. d.

Dahomey. Pod względem swego charakteru, warunków handlu i pracy niewiele się różni od sąsiedniego Togo. Pod względem handlowym te dwie prowincje tworzą pońiekąd jedną całość.

Misja LMK. we wszystkich wymienionych krajach starała się ustalić rodzaje towarów, któreby mogły liczyć na pewny zbyt, nawiązać stosunki z firmami handlowymi, oraz wytworzyć przyjazną atmosferę dla przyjazdu polskiego statku, którego wysłanie zostało w zasadzie zdecydowane jeszcze przed wyjazdem misji z Polski.

Jak wiadomo ze wzmianek i artykułów prasy codziennej i naszego „Morza”, wysłanie okrętu pod polską banderą, z polskimi towarami doszło do skutku i „Poznań” wyładowuje już towary w portach Afryki Zachodniej, a w drodze powrotnej załadować będzie surowce dla Polski. **M. Pankiewicz**

PRZEGLĄD KOLONJALNY

W ciągu dwu ostatnich miesięcy doszło na granicy abisyńsko-somalijskiej do kilku starć zbrojnych pomiędzy pogranicznymi oddziałami włoskimi i abisyńskimi. Zdawało się, że starcia te nie wywołały żadnych poważniejszych następstw i że sprawa będzie załatwiona pokojowo. To też zrozumiałe poruszenie wywołała wiadomość o włoskich zarządzeniach mobilizacyjnych.

Dwie dywizje włoskie zostały już zmobilizowane. Trzy bataliony milicji faszystowskiej zostają wysłane do kolonii włoskich w Afryce wschodniej. Wyruszające do Afryki bataliony zegnał w Rzymie Mussolini, w Neapolu — następca tronu. Faszystowska Rada Obrony Państwa entuzjastycznie przyjęła wiadomość, podaną przez Mussoliniego, że 70 tysięcy ochotników zgłosiło gotowość wyjazdu do Afryki. Z zarządzeń tych władc, że Italia wzmacnia swoje wojska kolonialne i że w oparciu o siłę zbrojną rozstrzygać się będzie spór włosko - abisyński.

Na terenie Abisynji, obok wpływów Włoch, występują silne wpływy Francji i Anglii. Układ z r. 1906 pomiędzy temi państwami wyraźnie określa sfery ich wpływów, przyznając Włochom zasęg wnikania w Abisynję: na północy od strony Erytrei i na południu od strony Somali.

Ale poza wpływami tych państw pojawiły się inne jeszcze wpływy, nie ujęte w układy, a mianowicie: wpływy handlu niemieckiego oraz wpływy japońskie. Abisynja stała się ważnym terenem międzynarodowym, na którym zbrojne posunięcia włoskiej polityki kolonialnej mogą mieć daleko idące następstwa.

Decydujące znaczenie będzie mieć w tej sprawie Anglia pod której wpływami znajduje się obecny władca Abisynji. Stanowisko Francji zdaje się być przesądzone. Włoskie zarządzenia mobilizacyjne przypadły tuż po układzie kolonialnym francuskim, wątpliwem więc jest, aby tak ważne wystąpienie Włoch nie było poprzednio przewidziane. Ciekawe jest, jakie też stanowisko zajmie Japonia, która na terenie afrykańskim ma jedyne oparcie w Abisynji.

W brytyjskiej Afryce Zachodniej podjęto myśl rozbudzenia czytelnictwa wśród tubylców. Kolonie: Złote Wybrzeże i Nigerja mają dobre rozwinięte szkolnictwo. W r. ub. uczęszczało tam do szkół tubylczych około 200 tys. młodzieży

murzyńskiej. Obok szkół początkowych istnieją szkoły zawodowe: rzemieślnicze, techniczne, handlowe, kształcenia nauczycieli, szkoły średnie oraz kolegia, z których absolwenci mają prawo zdawania egzaminów wstępnych na uniwersytet w Londynie, oraz prawo odbywania studjów w Anglii. We wszystkich tych szkołach uczyło około 10.000 nauczycieli-tubylców.

Z biegiem lat wytworzył się znaczny zastęp Murzynów, umiejących czytać i pisać, a wśród nich poważna ilość ze średnim a nawet i wyższym wykształceniem, tworzy inteligencję murzyńską.

Jakkolwiek bardzo wielu z tych Murzynów zna język angielski, to jednak niechętnie czytają książki angielskie, których treści najczęściej nie rozumieją. Wobec tego postanowiono wydać książki beletrystyczne, napisane w języku tubylców.

Nigeryjski departament szkolnictwa zwrócił się do wykształconych tubylców z prowincji północnych, używających języka Hausa, rozumianego przez plemiona zamieszkujące inne prowincje o napisanie utworów w tym języku.

Manuskryptom wpłynęło nadspodziewanie dużo. Są to przeważnie opowiadania, coś w rodzaju nowelek. Nie przedstawiają one zbyt wysokiej wartości literackiej, jednak poziomem w zupełności odpowiadają umysłowości murzyńskiej. Niektóre z tych prac zostały już wydane i są sprzedawane po bardzo niskiej cenie, bo po 6 pensów (t. j. 65 gr.) i są do nabycia we wszystkich sklepach i sklepikach, aby rozeszły się w jak największej ilości. Cieszą się też dużym popytem.

W Kongo Belgijskim kopalnie w dalszym ciągu wykazują wzrost produkcji. Największe przedsiębiorstwo „Union Miniere du Haut Katanga”, które w r. 1933 zatrudniało zaledwie 4.400 Murzynów (z powodu kryzysu), zatrudnia ich obecnie już 9.400 w swych kopalniach miedzi, złota i cyny.

Kopalnie złota były przez cały rok czynne i zwiększyły swą produkcję w porównaniu z r. 1933. Siędem głównych przedsiębiorstw wydobycia w r. ub. 8.761 kg. złota wartości 54.500.000 zł.

Na wyspie Ceylon tak rozszerzyła się malarja, że zachorowało na nią przy końcu r. ub. 500.000 ludzi, a od listopada do końca stycznia zmarło na tę febrę 30.000 ludzi.

Do zwalczania tej choroby zostało zaangażowanych 320 lekarzy.

Rada stanu uchwaliła kwotę 500.000 rupij (t. j. około 1 milj. zł.) na wydatki związane ze zwalczaniem malarji w ciągu pierwszych miesięcy, oraz oświadczyła, iż na przeprowadzenie całej kampanji antymalarycznej, potrzeba będzie 5 milj. rupij, które Rada ma zamiar wkrótce przyznać.

Ostatnio przybył do Lobito (port Angoli) niemiecki okręt wojenny „Emden”, którego oficerowie i załoga spotkali się z bardzo przyjaznym przyjęciem ze strony władz portugalskich.

Zarząd kolejowy udzielił bezpłatnie oficerom i załodze specjalnych wagonów, którymi udali się do wnętrza kraju, gdzie byli serdecznie podejmowani na plantacjach niemieckich.

Przy tej sposobności odbyły się różne uroczystości, świadczące o dobrych stosunkach Portugalczyków z kolonistami niemieckimi, których coraz więcej przybywa do Angoli, gdzie zakładają plantacje i prowadzą ożywiony handel.

Od dwu lat walczy Afryka z klęską szarańczy, która pojawiła się w ilości dotychczas nieznanej. Znawcy stosunków afrykańskich twierdzą, że powodem tak wielkich rozmiarów tej klęski jest wyniszczenie różnego rodzaju ptactwa, a przede wszystkim pewnej odmiany bociana, specjalnie żywiącej się szarańczą. Gdy ptactwa tego było więcej, a zwłaszcza owych bocianów, które już prawie wyginęły, szarańcza pojawiała się w małej ilości i nie była tak groźna dla rolników.

Brak naturalnych niszczycieli szarańczy ma być wkrótce zastąpiony nowym wynalazkiem, za który wynalazca zażądał od Unji Południowo-Afryk. aż 500.000 funtów szterl. (t. j. ponad 13 milj. zł.) Ma to być środek nieszkodliwy dla ludzi i zwierząt, oraz ma gwarantować wyniszczenie szarańczy w całej Afryce w ciągu trzech lat.

Szkody spowodowane przez szarańczę w Afryce wynoszą w ostatnich dwu latach kilkadziesiąt milionów złotych, a na niszczenie szarańczy, dotychczas prawie bezskuteczne, wydano już kilka milionów zł. Klęska ta w r. b. znów zagraża plantacjom.

Ze wszystkich kolonij nadchodzą wiadomości o pojawieniu się szarańczy w olbrzymiej ilości.

W Unji Połudn.-Afryk. zastosowano obecnie niszczenie szarańczy, wzdłuż toru kolejowego, strumieniem wody z arsenikiem, używając do tego celu specjalnie przygotowanych pociągów.

Cesarz Abisynji
Haile - Selassie

ZATARG ITALSKO- ABISYŃSKI



1. Typy żołnierzy abisyńskich

2. Dowódca włoskiego oddziału kolonialnego

3. Il Duce — minister kolonii

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Z pośród szeregu zagadnień kolonialnych, emocjonujących w ciągu ubiegłych paru tygodni opinię europejską, na czoło wysunął się układ rzymski i stanowiące jego integralną część zmiany stanu posiadania w Afryce północnej i wschodniej.

Ustąpienie Włochom przez Francję stosunkowo znacznego (114.000 km²) obszaru pustyni libijskiej określiła agencja Havasa, jako „ostateczne uregulowanie kwestii kolonialnych franko - włoskich w Afryce”, dając tym niejako do zrozumienia, że jest to maximum ofiary na jaką Francja zdobyć się mogła. Trzeba jednak przyznać, że o ile opinia francuska ostro przeciwstawiła się ustępstwu w sprawie statutu Włochów w Tunisie, o tyle z lekkim sercem pogodziła się z cesją terytorjum („Oeuvre” i „d'Echo de Paris”) ale nie brak było i głosów odmiennych; np. „Je suis partout” stwierdza, że: „ci wszyscy, którzy pragną porozumienia z Włochami, a zachowali troskę o imperjum i prestige Francji, zgodzą się z tem, że podarunek... jest zbyt hojny”.

Oczywiście nie pozostała obojętna, wobec tak ciągle aktualnej sprawy, prasa niemiecka, „Völkischer Beobachter” w przewidywaniu bliskiego zawarcia układu pisze:

„Co się tyczy francuskich ustępstw w Afryce zaznacza się dążenie Francji do skierowania ekspansji włoskiej na wschód i stąd wypływają jej ustępstwa w sprawie Somali i kolei abisyńskiej. Natomiast sprawa Tunisu pozostała nadal otwarta. Skierowanie Włoch na wschód czyni Francja w porozumieniu z Anglią, która w ten sposób stawia tamę dążeniom Japonii do zaczepienia się o kontynent afrykański w pobliżu drogi do Indji.

Prasa sowiecka („Izwestja”) tak ocenia układ kolonialny rzymski.

„Ustępstwa kolonialne stanowiące zapłatę za udział Włoch w wojnie światowej”.

Niemieckie rewindykacje kolonialne, przygłuszone ostatnio wyteżoną kampanją prasową w sprawie Saary, obecnie po zwycięskim plebiscycie znowu zaczynają powracać na szpalty prasy. Sprawy kolonialne są śledzone dyskretnie, ale uważnie. Narazie prasa ogranicza się do skwapliwego notowania takich wystąpień czynników obcych, które z korzyścią można zdyskontować zarówno na terenie międzynarodowym jak i wewnętrznym.

I tak, „Deutsche Allgemeine Zeitung” cytuje głos lorda Rothermere,

który „zwróciłby Niemcom wszystkie kolonie mandatowe angielskie” — nie zaopatrując tego oświadczenia w żaden komentarz.

Dn. 15.1. prawie cała prasa niemiecka zamieściła nadesłaną z Johannesburga przez Niemieckie Biuro Informacyjne wiadomość, że „minister obrony narodowej Unji Południowo - Afrykańskiej Oswald Piroś odwiedził bawiący w porcie Unji krążownik niemiecki „Emden” i wygłosił przemówienie w języku niemieckim o wartości kulturalnej żywiotu niemieckiego w Afryce Południowej. Dla dobra cywilizacji białej rasy, zdaniem ministra Pirośa, pożądanym byłby powrót Niemiec do dawnych kolonij”.

Sprawa zmiany statutu dawnej Afryki niemieckiej południowo - wschodniej (włączenie jej do Unji Południowo Afrykańskiej) znalazła charakterystyczny oddźwięk na łamach prasy dawnej metropolii. „Völkischer Beobachter” określa zmianę statutu jako „sprzeczną z prawem”. Zdaniem „Germanji” angielskim tendencjom centralistycznym przeciwstawiają się ostro Włochy i Hiszpanja”.

Prasa portugalska przytacza interesujące liczby, dotyczące ilości cudzoziemców w Angoli; okazuje się, że na pierwszym miejscu stoją Niemcy, a dopiero na drugim Anglicy. Również ciekawe są dane

o ruchu statków w portach Angoli; wynika z nich, że okrętów niemieckich zawinęło w ciągu 1933 r. więcej, aniżeli wszystkich innych okrętów razem wziętych.

★

Palestyńska prasa arabska (m. in. „Arab Federation”, ponownie porusza sprawę stosunków ludnościowych. „Od ostatniego spisu ludności w r. 1931, wjechało do Palestyny przeszło 130.000 Żydów. Obecnie ludność żydowska wzrosła w Palestynie do 310.000 w stosunku do 900.000 Arabów, czyli innemi słowy stosunek ludności żydowskiej wzrósł z 6% do 25%. Koła żydowskie twierdzą, że do Palestyny może być dopuszczonych 50.000 do 60.000 Żydów na rok, a jeśli uzupełni się tę liczbę naturalnym przyrostem ludności żydowskiej w kraju, to w ciągu 11 lat Żydzi stanowiąc będą większość w Palestynie”.

„La Tribune des Nations” zamieściła dłuższy artykuł o stosunku Francji i Anglii z islamem, powtórzony przez palestyńskie organy arabskie. Autor cytowanego artykułu jest zdania, że „filary Francji w Afryce opierają się na islamie i Francja niczego nie szczędzi dla zabezpieczenia swych żywotnych interesów w kolonjach. Również Anglia broni usilnie dróg imperjum, które łączą ją z Indjami poprzez kraje muzułmańskie, kanał Sueski, Palestynę, Transjordanję i Irak”. Wojciech Krzyżanowski

Z ŻYCIA POLONJI ZAMORSKIEJ

W handlu polsko - amerykańskim poważną rolę odgrywa Izba Handlowa Polsko - Amerykańska, założona w Nowym Jorku w 1929 r. Z okazji piętnastolecia istnienia tej Izby godzi się zaznaczyć, że działalność jej nie ogranicza się jedynie do spraw handlowych, ale ma również na celu zapoznanie społeczeństwa amerykańskiego z polskim dorobkiem ekonomicznym, z charakterem kraju, z turystycznymi wartościami Polski.

Do Izby zwracają się codziennie liczne szkoły, uniwersytety i biblioteki, linje okrętowe i biura turystyczne, biura społeczne, stowarzyszenia itp. z prośbą o dostarczenie im materiału o Polsce, co chętnie uskutecznia biuro Izby, rozsyłając rok rocznie duże ilości najrozsławniejszych materiałów i wydawnictw informacyjnych o Polsce.

Z obserwacji Izby za rok ubiegły, w szczególności z porównania sytuacji w r. 1934 z rokiem poprzednim wynika, że obroty handlowe między Polską a Stanami Zjednoczonymi zwiększyły się po-

ważnie, szczególnie w zakresie przywozu z Polski. Wzrost ten należy przypisać wywozowi polskiego zboża — żyta, jęczmienia, słodu, mąki żytniej, oraz nasion konicyzny i maku, poza tem — wyrobów szklanych, szynek, ogórków, rękawiczek bawełnianych, ozdób choinkowych, płótna dla wyrobu bielizny pościelowej. Ostatnio jedna z firm amerykańskich dała Polsce bardzo duże zamówienie na skóry, chromy polskie, wynoszące blisko sto tysięcy dolarów.

W zbliżeniu gospodarczem Polonii amerykańskiej z Macierzą rolą Izby jest również bardzo ważna. Dotychczasowy dorobek i doświadczenie Izby nowojorskiej we wszystkich wymienionych dziedzinach położyły podwaliny rozwojowi stosunków, zajmujących czołowe miejsce w splotie polsko - amerykańskiej wymiany gospodarczej i kulturalnej.

★

Ciekawą statystykę składu narodowościowego ludności w Chicago podają „Wiadomości Codzienne”.

w Cleveland, zaznaczając, że obliczenia te zostały dokonane nie przez Polaków. Według tej statystyki Chicago liczy (w okrągłych tysiącach): 401 tysięcy Polaków, 378 — Niemców, 234 — Murzynów, 194 — Irlandczyków, 182 — Włochów, 170 — Rosjan, 141 — Szwedów, 122 — Czechów, 108 — Anglików.

Wynika stąd bezsprzecznie jak przodujące liczebnie miejsce zajęli Polacy w Chicago i jak daleko jeszcze do odpowiadającej tej liczebności reprezentacji polskiej we władzach miejskich, gdzie na front wysunęli się i prym wodzą Irlandczycy i Niemcy, przy pomocy innych narodowości.

★

Pomimo ciężkich czasów jakie zapanowały i dla organizacji społecznych w Stanach Zjednoczonych, „Związek Narodowy Polski”, na ziemi amerykańskiej patrzy z ufnością w przyszłość. Aczkolwiek stracił wielką liczbę członków w tych ciężkich pięciu latach depresji, to jednak pozyskuje sobie coraz nowych stowarzyszonych, a co najważniejsze — począł się o d m ł a d z a ć. „Związek” ten, najliczniejszy z polskich związków w Ameryce, pozyskuje coraz więcej ludzi młodych obojga płci, zakładają się w nim w dalszym ciągu coraz to nowe grupy (oddziały), ogólna ilość których zbliża się szybko do cyfry 3.000.

W połowie stycznia Zarząd Centralny przyjął 2.329 nowych członków, w tem 1.301 dorosłych i 1.028 małoletnich, i 5 nowych grup. Często liczba **przyjętej** młodzieży dorównywa i przewyższa liczbę przyjmowanych członków starszych. W miesiącu styczniu została otwarta w Chicago Wystawa Książki Polskiej i Drzeworytów w gmachu bankowym przy Ashland i Division, w centrum dzielnicy polskiej. O wydawnictwach zaprezentowanych Polakom amerykańskim na tej Wystawie pisze miejscowa prasa polska: „Zauważyć się da łatwo w nowszych wydawnictwach (po r. 1918) olbrzymi i coraz to lepszy polot pisarski i niezwykła incjatywa indywidualizmu grafiki polskiej. Rotograwiura znajduje w Polsce coraz szersze zastosowanie i wykorzystywana jest doskonale.

Najnowsze cenniejsze wydawnictwa polskie, to poprostu prześliczne albumy, które z rozkoszą bierze się do ręki i z którymi z trudem człowiek się rozstaje”.

Na Wystawie figurują działy beletrystyczny, historyczny, książek

dla dzieci i młodzieży, laureatów Nobla, dzieła biograficzne, celniejsze przekłady i t. d.

Na Wystawie tej wygłosił odczyt o „Polskiej sztuce i literaturze powojennej” mecenas J. Kuncewicz, przybyły z Polski, skąd przybyli również organizatorzy Wystawy, por. T. Musiał i księgarz K. Ganszor.

Jak na czasie jest ta akcja propagandy książki polskiej wśród wychodźstwa naszego w Stanach Zjednoczonych, dowodzi następująca notatka redaktora „Dziennika Związkowego”, w numerze z dn. 11 stycznia r. b.:

„Roznoszą teraz w Chicago i sprzedają książeczki powieściowe pod soczystymi tytułami, wydawane w języku polskim i „pedlowane” (od pedlar — przekupień. Przyp. Z.) od domu do domu. Każdy Polak i Polka powinien zwrócić na nie baczną uwagę. Na pierwszej stronie jest wydrukowane: „Printed in Germany”.

„Czyż nie ma tu w Chicago dość drukarni polskich, aby takie książeczki wydrukować i trzeba je sprowadzać aż z Niemiec? Gdy dostaniecie je do ręki — odrzucicie!”

★

Oddawna toczy się spór, czy prasa polska w Stanach Zjednoczonych upada? — czy ma widoki utrzymania się na obecnym poziomie, a nawet rozwoju?

Ciekawe w związku z tem spostrzeżenia czyni nowojorski „Kurier Narodowy”:

„Przeglądając odświeżone wydania pism wychodźczych z racji Świąt tegorocznych, dochodzimy do przekonania, że polska prasa bynajmniej nie upada. Pod względem treści oraz ilości i jakości ogłoszeń znać niemal wszędzie postęp, mimo ciężkich warunków bytowania”. Wymienia dalej „Kurier Narodowy” następujące dzienniki, które wystąpiły z bardzo okazalemi wydawnictwami świątecznymi — „Dziennik Polski” (Detroit), „Dziennik Chicagowski”, „Nowiny Polskie” (Milwaukee)

A inne pismo („Dziennik Zjednoczenia”) dodaje: „W skromności swej „Kurier Narodowy” nie mówi nic o własnym świątecznym wydaniu, które wskutek swych rozmiarów (40 stron) zajęło w gronie wydawnictw świątecznych pierwsze miejsce”.

★

Olbrzymie przestrzenie w Stanach Zjednoczonych mogłyby być z wielkim pożytkiem skolonizowane przez nowe zastępy emigrantów, gdyby polityka zaatlantyckiej republiki nie obrała na szereg lat

jeszcze drogi jak najdalej idących restrykcji w dopuszczaniu nowych przybyszów z za oceanu. Możliwe są jednak poważne przesunięcia ludnościowe w obrębie samej republiki zaatlantyckiej, z uprzemysłowionej północy na rolnicze południe, zwłaszcza przy obecnej sytuacji gospodarczej

Przykładem, ilustrującym możliwość takich przesiedleń, jest wydarzenie opisane w dzienniku „Star Herald”, wychodzącym w mieście Kościuszko, w stanie Missisipi. Do miasta tego przybyła grupa pięciu Polaków z Chicago, dla zbadania możliwości kolonizacyjnych w powiecie Attala. Oświadczyli oni, że pragnęliby na zakupionych specjalnie obszarach ziemi zakładać polskie kolonie, budować lub nabywać domy, wznosić i utrzymywać własne kościoły i szkoły, z równoczesnym uwzględnieniem konieczności uczynienia z kolonistów polskich przykładowych obywateli powiatu i stanu Missisipi. Delegaci ci doznali jak najlepszego przyjęcia ze strony władz miejscowych, życzliwie usposobionych do planu osiedlenia na roli ośmiuset do tysiąca polskich rodzin. Kandydaci na taką kolonizację są z zawodu rolnikami, którzy dopiero przed nadejściem depresji przenieśli się do miast, zważeni możliwościami łatwych i wysokich zarobków. Dziś marzą oni tylko o tem, jakby się z miasta wydostać i osiąść z powrotem na roli.

★

Jak wynika ze sprawozdania z działalności Kolegium im. H. Sienkiewicza w Kurytybie za rok szkolny 1934, ważna ta i pożyteczna placówka oświatowa polska pomimo zmniejszenia napływu uczniów, pełni nadal doniosłą rolę kształcenia w kierunku narodowym młodzieży polskiej w Paranie. Dzięki wytrwałej i ofiarnej pracy Zarządu Kolegium zadłużenie majątku zmniejszyło się i w dziedzinie programowej zdecydowano się na przeprowadzenie w 1935 r. reorganizacji Kolegium w kierunku zdobycia uprawnień rządowych i większego przystosowania do życia i miejscowych warunków, postanawiając w tym celu, aby wszystkie przedmioty za wyjątkiem jęz. polskiego, historii, geografii Polski i religii — wykładane były w języku portugalskim.

W sprawozdaniu Kolegium polskiego w Kurytybie podkreślone zostało, że szkołę tę troskliwą opieką otaczają i z wydatną pomocą śpieszą Światowy Związek Polaków i Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Ministerstwie Sprawiedliwości w Warszawie.

Zet.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Francja. O ile dotychczasowe tempo pracy będzie nadal podtrzymane, to w ciągu 1935 roku zostaną spuszczone na wodę następujące jednostki: pancernik „Dunkerque” w ciągu czerwca, trzy krążowniki typu „Jean de la Vienne” („Marseillaise” i „Georges Leygues”) w ciągu lipca, oraz dwa dalsze krążowniki tegoż typu, „Gloire” i „Montcalm” w ciągu grudnia. Poza tem zostanie prawdopodobnie spuszczone na wodę superkonrtorpedowiec 2930 tn. „Volta”, którego charakterystyka, utrzymana narazie w tajemnicy, ma być istną rewelacją w dziedzinie budowy okrętów.

Poza tem stocznie budują nowe torpedowce 600 tonowe, szybkość ponad 30 węzłów, przeznaczone dla obrony wybrzeża. Charakterystyczną cechą tych jednostek jest szeroko stosowana metoda spawania elektrycznego, dającego w wadze znaczne oszczędności.

W dziedzinie dalszych projektów krążą uporczywie pogłoski, że o ile Włosi nie zaniechają budowy swych 35.000 tonowych pancerników (co jest jeszcze możliwe wobec nieznanego zaawansowania robót), a raczej nie obniżą ich wyporności do 27.000 t., to wówczas Francja założy na staple w stoczni Saint - Nazaire pancernik 35.000 ton, którego plany są już zupełnie opracowane i gotowe do wykorzystania.

Włochy. Stocznie włoskie również będą musiały przystosować się do gorącego tempa pracy, aby wypełnić program kon-

strukcyj morskich, przewidzianych na rok 1935.

Przedewszystkiem w początku przyszłego roku mają być spuszczone na wodę dwa pancerniki, co wobec niedawnego przystąpienia do ich budowy, wymagać będzie wyężonego wysiłku. Poza tem w ciągu bieżącego roku ma być spuszczone 6 nowych krążowników: 3 typu „Bande Nere” i 3 typu „Eugenio di Savoia”.

Wreszcie dużo pracy przysporzy modernizacja starych pancerników „Duilio” i „Andrea Doria”, szybkość których ma być podniesiona do 26 węzłów dzięki zamianie kotłów węglowych na ropowe oraz gruntownemu remontowi turbin.

★

W porcie wojennym La Spezia dokonane zostały bardzo ciekawe próby z autożyrem „C 30”, pilotowanym przez angiłka Brie. Mianowicie na jednym z krążowników 10.000 tonowych wybudowano prowizoryczną platformę ogólnej powierzchni około 100 metrów kwadratowych, mającą służyć jako lądowisko dla autożyra.

Pierwsze próby lądowania odbyły się w porcie, na postoju, poczem, wobec dobrych wyników, przeprowadzono te same próby na okręcie w ruchu. Przy postępowej szybkości 12, 18, 24 węzłów, autożyro lądowało z matematyczną dokładnością na 10-cio metrowym kwadracie, tak że zainstalowane hamujące sznury okazały się zupełnie zbędne.

Próby te, uwieńczone tak wspa-

niałami wynikami, mogą spowodować przewrót w wojennym budownictwie okrętowym i doprowadzić do zupełnego wyeliminowania awjomatek, które wobec niskiej szybkości, dużej sylwetki i słabego uzbrojenia są uciążliwym taborem dla nowoczesnych eskadr bojowych.

Stany Zjednoczone. Wobec podpisania dekretu o realizacji drugiej części programu Winsona, Stany Zjednoczone będą miały w bieżącym roku w budowie: 3 awjomatki ogólnej pojemności 54.000 ton, 13 krążowników à 10.000 ton, 47 konrtorpedowców na ogólną pojemność 74.000 ton, 15 łodzi podwodnych na ogólną pojemność 19.000 ton.

W związku z powyższem, minister marynarki wystąpił z wnioskiem o zwiększenie stanów osobowych marynarki o 11.000 ludzi. Da to w sumie 123.000 oficerów: szeregowych, wobec 92.000 dla Anglii i 88.000 dla Japonji.

Japonja. Na plenarnem posiedzeniu parlamentu minister marynarki oświadczył, że program budowy morskich na rok 1934 został w stu procentach wykonany; przedłożył on jednocześnie program na rok bieżący, zawierający długą listę okrętów poszczególnych kategorii. Według wygłoszonej zapowiedzi, w roku 1936 Japonja osiągnie we wszystkich kategoriach pułapy narzucone jej traktatem Waszyngtońskim i Londyńskim.

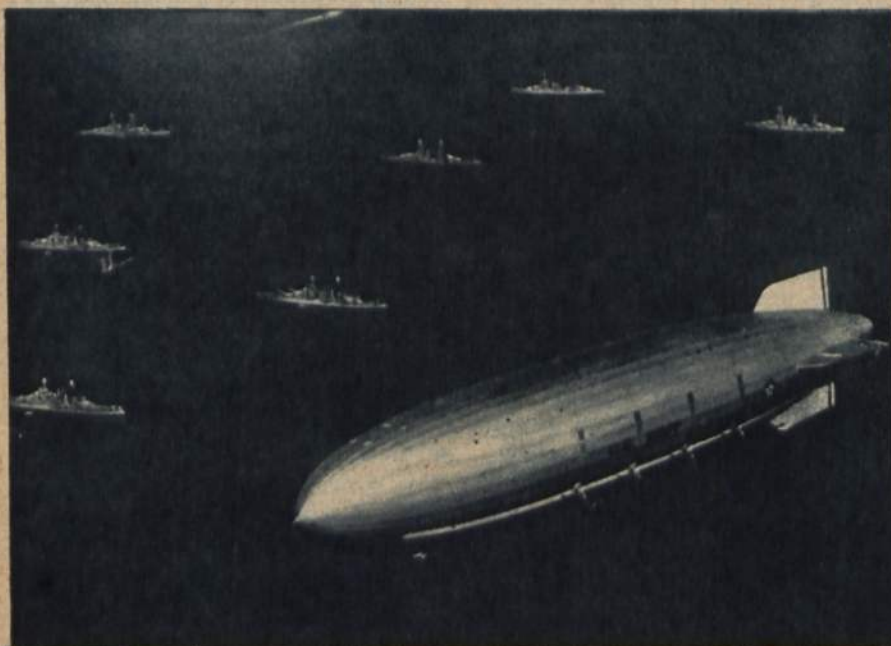
Jak wiadomo, pozostali kontrahenci tych traktatów nie osiągną narzuconych im pułapów przed upływem kilku lat.

★

Przygotowania do wielkich manewrów morskich, mających się odbyć latem bieżącego roku są w pełnym toku. W manewrach tych, które potrwać ponad dwa miesiące, weźmie udział cała flota japońska w składzie 192 jednostek. Tematem ćwiczeń będzie obrona wysp Kurylskich oraz północnej Japonji przed atakiem nieprzyjacielskim.

Cwiczenia te będą więc wyraźnie skierowane przeciwko Stanom Zjednoczonym, które zamierzają stworzyć nowe bazy pomocnicze na wyspach Aleuckich, oddalonych od Japonji najwyżej o 2.000 mil.

Anglja. W czasie ostatnio przeprowadzonych ćwiczeń pod Małtą wydarzył się wypadek, który mógłby pociągnąć za sobą stratę nowoczesnej jednostki i śmierć kilkadziesiątu ludzi. A mianowicie 1800 tonowa łódź podwodna „Thames”, podczas ćwiczebnego ataku na pancernik „Royal Sovereign”, źle obliczyła odległość, i w pewnej chwili znalazła się tuż przy tym okręcie. Ażeby uniknąć zderzenia,



Największy sterowiec na świecie „Macon” uległ katastrofie nad Pacyfikiem w czasie ćwiczeń amerykańskiej marynarki wojennej

dowódca nakazał szybkie powiększenie zanurzenia; przejeżdżający nad łodzią „Royal Sovereign” zaważił jedynie o peryskopy ścinając je u podstawy, sam kadłub jednak nie ożniósł na szczęście żadnego poważnego uszkodzenia.

„Thames” udała się o własnych środkach do Portsmouth, gdzie skuteczniejszy zostanie remont.

Poza tem w czasie manewrów na wysokości Gibraltaru wydarzył się inny wypadek, znacznie poważniejszy w skutkach; a mianowicie nastąpiło zderzenie pomiędzy pancernikami „Hood” i „Renown” w czasie, gdy oba okręty wykonywały ewolucje zbiorowe przy szybkości 18 węzłów. Wypadek był podobno spowodowany złem odczytaniem sygnału.

Prasa angielska stara się przemilczeć ten wypadek, sądząc jednak z odesłania obu jednostek na remont do Anglii, uszkodzenia muszą być dość poważne.

Do dnia 1 lutego r. b. wpłacono na

F. O. M.

KONTO P. K. O.

Nr. 30,680

Zł. 1.883.343 gr. 75

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Ostatnie tygodnie w życiu Ligi Morskiej i Kolonjalnej minęły pod hasłem przygotowań poszczególnych ogniw organizacyjnych do obchodu 15 rocznicy odzyskania dostępu do morza. Echa tych uroczystości podajemy na innym miejscu.

Z pozostałych spraw na plan pierwszy wysunął się Zjazd Okręgu Warszawskiego, obradujący w niedzielę dnia 27 stycznia r. b. przy udziale pięciuset kilkudziesięciu delegatów ze stolicy i z województwa warszawskiego. Po zagajeniu obrad przez prezesa Okręgu, b. ministra p. Ant. Kamińskiego i po wyborze przewodniczącego Zjazdu, którym został p. poseł Leopold Tomaszewicz — zabrał głos wice-prezes Zarządu Głównego Ligi Jan Dębski, który w dłuższym programowym przemówieniu oświetlił najważniejsze zadania, stojące dziś przed organizacją. Po złożeniu sprawozdania merytorycznego i finansowego oraz po odczytaniu protokołu Komisji Rewizyjnej i udzieleniu ustępującemu Zarządowi absolutorjum — Zjazd powziął zasadniczą uchwałę w sprawie podziału Okręgu na Okręg Stołeczny i Okręg Województwa Warszawskiego. Od tego momentu Zjazd podzielił się na 2 części: oddzielnie obradowali delegaci ze stolicy, oddzielnie delegaci z terytorium województwa. Po omówieniu planu pracy na przyszłość oraz po przyjęciu preliminarzy budżetowych wybrano Zarząd Okręgu

Stołecznego i Zarząd Wojewódzki. Zarządy te ukonstytuowały się po kilku dniach. Prezesem zarządu Okręgu Stołecznego został b. min. Antoni Kamiński, prezesem zarządu Okręgu Województwa Warszawskiego — gen. bryg. Mieczysław Mackiewicz ze Skierniewic. W ten sposób dokonał się ostatni akt w procesie organizowania Okręgów L. M. K. — w chwili obecnej Liga liczy 17 Okręgów oraz 1 Delegaturę w Jarosławiu.

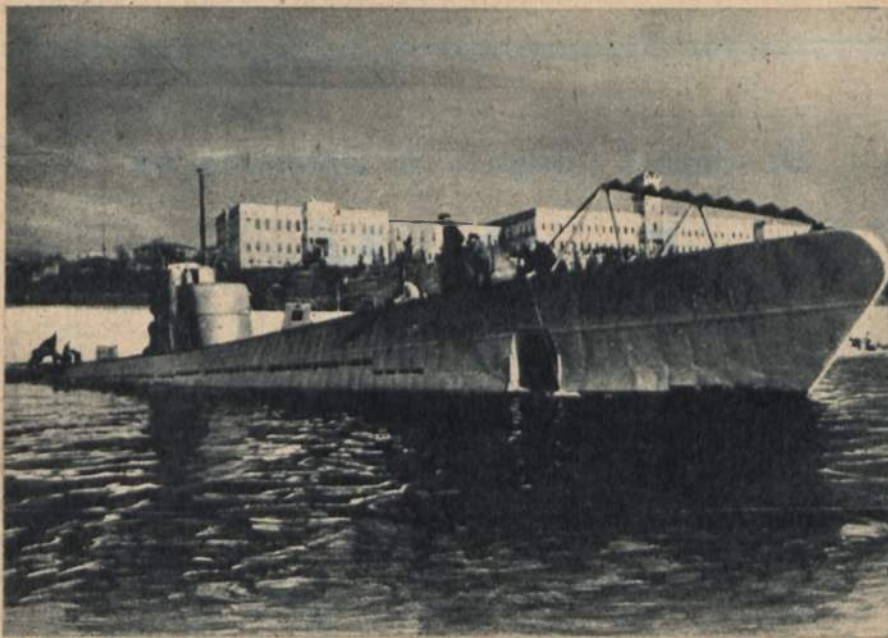
Z pośród młodych Okręgów, które stosunkowo od niedawna rozwijają żywą działalność, zasługują na podkreślenie prace organizacyjne Okręgu Pomorskiego L. M. K., który może poszczycić się ładnym dorobkiem na terenie pracowników kolejowych. W czerwcu 1934 r. odbyło się z inicjatywy p. kmdra Jerzego Kłossowskiego, obecnego naczelnika Toruńskiej Dyrekcji Kolejowej, zebranie organizacyjne, na którym wybrano Zarząd Oddziału L. M. K. przy D. O. K. P. w Toruniu. Po półtorarocznej pracy utworzono cały szereg nowych Oddziałów Kolejowych. Oddział przy Dyrekcji przekształcony został obecnie na Obwód Kolejowy L. M. K. Obwód liczy dziś ponad 9.000 członków. Kolejarze zapewniają jednak, że do najbliższego „Święta Morza” dojdą do 20.000 członków. Szczęść Boże w dalszej pracy!

W sobotę dn. 2 lutego obradowała w Warszawie 6 Ogólnopolska Harcerska Konferencja Żeglarska

na którą przybyło 245 delegatów z całej Polski. Ze względu na ścisłą współpracę Z. H. P. z L. M. K. piszemy o tem w kronice organizacyjnej. Część pierwsza Konferencji poświęcona była uroczystościom wewnętrznym — nadano honorowy proporzec żeglarski Z. H. P. wiceprezesowi Zarządu Głównego L. M. K. J. Dębskiemu oraz p. gen. Marjuszowi Zaruskiemu. Ponadto przyznano najwyższe odznaczenie harcerskie, t. j. „Błękitną wstęgę”, harcerzowi Wagnerowi, który jak wiadomo na jachcie swym „Ziawa” przepłynął Ocean Atlantycki, potem przez kanał Panamski dostał się na Ocean Spokojny i dotarł obecnie na wyspy Markizy.

Ze sprawozdań wynika, że harcerstwo wodne liczy 365 jednostek organizacyjnych, grupujących 5139 żeglarzy. Tabor wodny stanowią 1063 jednostki pływające, 13 jachtów kilowych morskich i jeden trzymasztowy szkuner „Zawisza Czarna” (275 ton). W roku sprawozdawczym wykończono lub wybudowano 24 przystanie, zorganizowano ośrodek morski w Jastarni i w Gdyni oraz 48 punktów postoju dla wycieczek wodnych. W Harcerskiej Bibliotece Żeglarskiej wyszło 5 nowych książek. Ogółem w roku 1934 harcerze przepłynęli na łodziach i kajakach około 1 miliona km. obrachunkowych.

W dniach 2 i 3 lutego obradował w Warszawie pierwszy ogólnopolski Zjazd Akademickiego Związ-



Turecka łódź podwodna zakupiona w Hiszpanii

zku Morskiego przy udziale delegatów ze wszystkich miast uniwersyteckich. Zjazd rozpoczął się od uroczystej inauguracji, na której obecni byli m. in. prezes Zarz. Głównego L. M. K. gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer, prezes Okręgu Poznańskiego Ligi prof. Stan. Pawłowski, przedstawiciele Min. Przemysłu i Handlu, Min. W. R. i O. P., delegaci organizacji młodzieży i t. p. Przemawiali kolejno: prezes Zarz. Głównego A. Z. M. p. Grzywaczewski, przedstawiciele Ministerstw, p. prof. Pawłowski, delegaci organizacji i t. p. Po południu składały sprawozdania ze swej działalności poszczególne Oddziały A. Z. M. oraz Zarząd Główny.

Dnia 3 lutego obradowały Komisje: ideowa, organizacyjna, sportowo-żeglarska i kolonjalno-handlowa. Liczne wnioski komisji przyjęte zostały na drugim plenarnym posiedzeniu. Przyjęto więc przez akklamację nową „Deklarację ideową”. Zjazd podkreślił ponadto ścisłą łączność A. Z. M. z Ligą Morską i Kolonjalną oraz zalecił współpracę z Żeglarskimi Drużynami Harcerskimi, jako organizacją o charakterze ideowym, zbliżonym do A. Z. M.

Staraniem Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich oraz Ligi Morskiej i Kolonjalnej zorganizowano w stolicy kurs podstawowych wiadomości o morzu polskiem dla Polaków z zagranicy, studujących w Warszawie. Uroczysta inauguracja kursu odbyła się w dn. 24 stycznia r. b. w lokalu Zarządu Głównego Ligi. Uroczystość zajął rektor kolegium prof. dr. T. Hilarowicz, po-

czem wygłoszono szereg przemówień powitalnych. Pierwszy wykład na temat „Polska idea morska” wygłosił prezes Zarządu Głównego L. M. K. gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer. Drugi skolei wykład miał wice-prezes Jan Dębski, który mówił o „Organizacji i działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej”. Wykłady wzbudziły ogromne zainteresowanie wśród młodzieży akademickiej.

Cały kurs — wraz z wymienionymi wyżej dwoma inauguracyjnymi — obejmuje 9 wykładów a mian.: prof. dr. St. Poniatowskiego „Etnografia Pomorza”, kmdra K. Korytowskiego „Polska marynarka wojenna”, prof. dr. L. Niemojewskiego „Udział sztuki polskiej w budowie polskich transatlantyków” („Piłsudski” i „Batory”), nacz. Fr. Lubeckiego „Polskie rybołówstwo morskie”, dr. Stan. Zalewskiego „Port w Gdańsku”, inż. P. Bomasa „Port w Gdyni”, dyr. dep. L. Możdżeńkiego „Polska marynarka handlowa”.

Liga Morska i Kolonjalna wspólnie z Radą Zjazdów Żeglugowych zorganizowała w Warszawie 5-tygodniowy zawodowy kurs doszkalający dla kierowników i kandydatów na kierowników statków i barek rzecznych. Otwarcia kursu dokonał wiceprezes Zarz. Gł. gen. St. Kwaśniewski. Kurs trwać będzie od 3 lutego do 9 marca r. b., a celem jego jest przygotowanie uczestników do egzaminu na otrzymanie patentu żeglarskiego. Na kurs zgłosiło się 92 słuchaczy.

Dnia 10 lutego b. r., w 15-ą rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, w jednej z sal Muzeum Narodowego w.-prezes Za-

rządu Gł. L. M. i K. gen. bryg. p. St. Kwaśniewski otworzył po pięknym przemówieniu dydaktyczną Wystawę Morską zorganizowaną przez prezesa Koła Nauczycielskiego L. M. i K., inspektora szkół p. T. Szczerbę.

Rozumnie zgrupowane eksponaty przedstawiają całokształt najszybszych zagadnień morskich i najzupełniej odpowiadają dydaktycznemu charakterowi wystawy, przeznaczonej przede wszystkim dla młodzieży szkolnej.

Największy dział zorganizowała marynarka wojenna; pięknie prezentuje się szereg wyczelowanych modeli okrętów żaglowych, przedstawiających retrospektywnie historię ich rozwoju, zrobionych w wytwórni hr. Ledóchowskiego, następnie modele kutrów rybackich, jachtów i polskich okrętów wojennych, wykonanych przez amatorów uczniów szkół średnich w/g. projektów inż. A. Pauli, ciekawy jest dział flory i fauny Bałtyku prof. Kączkowskiego i nareszcie najpożyteczniejszy propagandowo i praktycznie dział szkutnictwa Państwowego Instytutu Robót Ręcznych, kształtującego pod dyrekcją inż. W. Przanowskiego nauczycieli robót ręcznych. Wprowadzenie kunsztu szkutniczego do szkół pchnie zamilowanie młodzieży do sportów wodnych na praktyczne tory, dając odrazu chłopcom, budującym łódzie i kajaki własnymi siłami, prawidłowe zasady budownictwa okrętowego i fachowe kierownictwo.

P.

W dniu 9 i 10 lutego odbyła się w Warszawie konferencja powodziowa, zwołana przez Stowarzyszenie Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce. Na konferencji wygłoszono 9 referatów, które wyczerpująco oświetliły zagadnienie ostatniej powodzi oraz niezbędnych prac zabezpieczających na przyszłość. Ze względu na doniosłość samej sprawy — omówienie wyników konferencji zamieścimy w następnym numerze „Morza”.

★

Koło Geografów U. U. J. urzęduje z początkiem kwietnia, b. r. II Wystawę Fotografii Geograficznych i Krajoznawczych. Wystawa ta, podobnie jak poprzednia, zgrupowała w swych ramach wiele ciekawych fotogramów z całego świata ze szczególnym uwzględnieniem polskiego morza.

Zgłoszenia współudziału w Wystawie należy kierować do Koła Geografów U. U. J. Kraków, Grodzka 64.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. STANISŁAWA KOZŁOWSKA

Centrala Ligi Morskiej i Rzecznej w Ameryce poniosła dotkliwą stratę przez niespodziewany i przedwczesny zgon Skarbniczki L.M.R., ś. p. Stanisławy Kozłowskiej, zmarłej w dniu 20 grudnia ub. r.

Zmarła należała do nader czynnych pracownic na polu narodowym i społecznym. Była współorganizatorką Klubu Pań Chicago, gdzie od założenia pełniła urząd sekretarki, była delegatką do Gminy 3-ej Z.N.P., gdzie w ubiegłej kadencji piastowała urząd wiceprezeski oraz współdziałała czynnie na polu humanitarnym w Stowarzyszeniu Dobroczynności przy Z.N.P.; w Centrali Ligi Morskiej i Rzecznej pełniła obowiązki skarbniczki.

Ś. P. INŻ. TEODOZY NOSOWICZ

W dn. 1.XII.1934 r. zmarł ś. p. inż. Teodozy Nosowicz. Urodził się w Petersburgu w r. 1882. — Skończywszy Instytut Komunikacji, jako inżynier pracował w Ameryce i Petersburgu, skąd wrócił do kraju po odzyskaniu Niepodległości. Był jednym z organizatorów portu w Tczewie, który miał być wykorzystany w celach eksportowych.

W związku z przeładunkiem węgla stworzył przedsiębiorstwo żeglugowe Wisła — Bałtyk, poczem pracował w nowopowstałym Francusko - Polskim Konsorcjum Budowy Portu w Gdyni, skąd w 1927 został powołany na stanowisko Dyrektora Departamentu Morskiego i aż do końca 1930 r., w okresie najbardziej wydajnym dla rozwoju

polskiej pracy na morzu ś. p. inż. Nosowicz był w Min. P. i H. najbliższym współpracownikiem min. E. Kwiatkowskiego.

Cieszył się ogromnym zaufaniem również zagranicą i nawiązywał stosunki z przedstawicielami kopalń angielskich w sprawie porozumienia węglowego. Ostatnio brał czynny udział w Komitecie Pożyczki Narodowej, był prezesem Polsko - Duńskiego Towarzystwa, brał czynny udział w Yacht Klubie Polski.

Niepospolita energja i przedsiębiorczość, zawsze związana z interesami Państwa, przychylny stosunek do ludzi, pogodne usposobienie i zdrowy optymizm, przy głębokiej znajomości świata i ludzi — wszystko to zjednało ś. p. T. Nosowiczowi licznych przyjaciół.

K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu styczniu r. b. wyniosły 597.527,3 ton, z czego na obrót zamorski przypada 596.617,4 ton. Przywóz zamorski wyniósł 83.932,7 ton, a wywóz — 512.684,7 ton. Obrót wewnętrzny — łącznie z w. m. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 909,9 ton.

W porównaniu do miesiąca grudnia r. ub. obroty styczniowe portu gdyńskiego zmniejszyły się o 83.699,4 ton, natomiast w porównaniu do miesiąca stycznia r. ub. zwiększyły się o 71.131,3 ton. Znaczne zmniejszenie obrotów przybrzeżnych w miesiącu styczniu w porównaniu do ubiegłego miesiąca (w grudniu — 8.794,6 ton) tłumaczyć należy unieruchomieniem żeglugi na Wiśle wskutek silnych mrozów.

★

W przeciągu r. 1934 ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 18.392 osób, z czego przyjechało 9.203, a wyjechało 9.189 osób. Największy ruch pasażerski drogą morską przez port gdyński był między Polską a Stanami Zjednoczonymi A. P. (4.831 osób), Danją (3.866 osób) i Szwecją (3.002 osób), oraz Anglią (2.602 osób), dalej z Francją, Finlandją, Holandją, Belgją, Portugalją, Norwegją, Islandją, Z.S.R.R., Łotwą, Argentyną, Niemcami, Estonją, Litwą, w. m. Gdańskiem, Brazylią, Palestyną, Irlandją i Liberją.

★

Ogólny obrót towarowy w porcie gdańskim za r. 1934 wyniósł 6.369.162 ton, w porównaniu zatem

z rokiem 1933 wzrósł o 1.216.199 ton. Z tej ogólnej sumy 6.369.162 ton — na przywóz przypadło 655.981 ton, na wywóz — 5.713.181 ton. W przywozie główne pozycje stanowiły: — rudy 236.527 ton, produkty pochodzenia roślinnego — 51.268 ton, śledzie solone — 45.426 ton, węgiel — 80.522 ton, koks — 22.126 ton, tłuszcze i oleje — 1.974 ton, fosforyty — 58.055 ton, nawozy sztuczne — 59.372 ton, surowce włókiennicze i wyroby — 11.670 ton, drzewo — 12.337 ton, papier — 16.996 ton.

W wywozie pierwsze miejsce

zajął, jak zwykle, węgiel — 3.505.725 ton, dalej drzewo — 1.005.675 ton, zboże — 746.737 ton. Wywóz zboża zatem wzrósł w porównaniu z rokiem 1933 prawie dwukrotnie (r. 1933 — 397.030 ton), przewyższając cyfry, osiągnięte dotychczas przez port gdański.

★

W r. 1934 połowy ryb morskich osiągnęły nienotowaną dotąd liczbę 9.851.000 kg.

O rozwoju naszego rybołówstwa morskiego świadczą liczby połowów z lat ubiegłych: w r. 1928 złowiono 2.321 tysiące kg., w r. 1929



Zatonięcie japońskiego transportowca na Oceanie Spokojnym

— 2.783 tysiące kg., w r. 1930 — 3.119 tysięcy kg., w r. 1931 — 5.724 tysięcy kg., w r. 1932 — 7.154 tysięcy kg., w r. 1933 — 7.629 tysięcy kg. Połowy w r. 1934 wzrosły zatem w porównaniu z r. 1933 o 2.222 tysiące kg. czyli o przeszło 29%.

★

W r. 1934 wywieziono przez port gdyński 101.723 ton cukru, przy czym wywóz ten był kierowany do Anglii — 22.558 ton, Holandji — 16.493 ton, Belgii — 10.118 ton, Francji — 9.967 ton, Finlandji — 12.585 ton, Danii — 8.548 ton, Estonji — 6.005 ton, Norwegii — 1.372 ton, Indji Brytyjskich — 7.056 ton, Marokka — 2.729 ton i do Argentyny — 1.514 ton.

W r. 1933 wywóz cukru przez port gdyński wyniósł tylko 93.871 ton, a w r. 1932 — 88.309 ton, przy czym w latach ubiegłych wysyłano cukier przez Gdynię niemal wyłącznie do krajów europejskich, gdy w roku 1934 poważne ilości cukru poszły na rynki zamorskie.

★

Na 40 linii regularnych, obsługujących port gdyński, 8 linii należy do towarzystw polskich, które na dzień 1 stycznia r. b. posiadały razem 55 jednostek morskich o łącznej pojemności 64.358 ton.

W roku bieżącym tonaż naszej floty handlowej podniesie się o 33.000 ton, gdyż w budowie jest obecnie kilka jednostek. M. i S. A. Żegluga Polska zamówiła w paździeniku r. ub. w stoczni angielskiej w Newcastle dwa statki towarowe pojemności ok. 1000 ton brutto, a będą one mogły rozwinąć szybkość ok. 11 mil na godzinę przy pełnym ładunku. Statki te przeznaczone są przede wszystkim do przewozu drobnicy. Budowa kadłuba pierwszego statku jest na ukończeniu i zostanie on spuszczony na wodę w końcu lutego r. b., a całkowite ukończenie budowy jest przewidziane w marcu r. b. Drugi statek wykończony będzie zapewne w kwietniu r. b.

★

W r. 1934 weszło do portu gdańskiego 4.880 statków o łącznej pojemności 3.174.892 t. r. n., wyszło 4.879 statków o łącznej pojemności 3.164.827 t. r. n. W porównaniu z r. 1933 ruch statków się zwiększył, gdyż w r. 1933 weszło do portu gdańskiego 4.728 statków o łącznej pojemności 2.762.616 t. r. n., a wyszło 4.278 statków o łącznej pojemności 2.762.616 t. r. n. Z pośród 24 flag, reprezentowanych w porcie gdańskim w r. 1934 na pierwszym miejscu stała, podobnie jak i lat poprzednich, flaga niemiecka (3.551 statków), na drugim — duńska (1.636), dalej szwedzka, norweska,

angielska, grecka, fińska, flaga polska zajęła ósme miejsce (413 statków), za nią szły włoska, francuska, holenderska, lotewska, japońska, estońska, gdańska, polska, amerykańska, litewska, węgierska, panamska, belgijska, czechosłowacka, rumuńska, rosyjska i islandzka.

Rok 1934 był dalszym krokiem naprzód w budowie portu gdyńskiego. W roku tym wykonano względnie rozpoczęto następujące inwestycje:

Budowle państwowe: Budowa magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrzeżu Stanów Zjedn. w wolnej strefie, nadbudowa 3 kondygnacji magazynu długoterminowego Nr. 5 przy ul. Polskiej, Budowa gmachu Urzędu Celnego przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdamskiej, budowa estakady dla przesuwania dźwigów półportalowych przy nabrzeżu Stanów Zjedn., budowa 2-ch ustępów publicznych, budowa 2-ch poczekalni dla robotników.

Budowle prywatne: budynek biurowy Funduszu Bezrobocia, budynek półportalowych przy nabrzeżu Stacji bunkrowej firmy „Polmin“, budowa magazynu i poczekalni firmy „Vistula“, budowa wędzarni firmy „Anglo Scott“, budowa wędzarni Przemysłowych Zakładów Rybnych, budowa przystani „Żegluga Przybrzeżnej, nadbudowa Chłodni Portowej, budowa biur Ekspozytury Celnej w Hali Sledziowej, budowa II-ej części magazynu firmy „Mewa“, budowa portjerni i dobudowa warsztatu firmy „Polska-rob“, dobudowa magazynu firmy „Pantarei“, budowa biur firmy „Schenker i Ska“, budowa biura firmy „Bergenske“, budowa biura firmy „L. Hybichów“.

Ruch budowlany w roku bieżącym zapowiada się również bardzo dobrze, bowiem z samych tylko kapitałów prywatnych ma być wybudowanych w r. 1935 w Gdyni budynków za sumę 20 milj. zł.

Ponadto ukończono 1699 mb nabrzeży, nadbudowano 1740 mb ściany nadwodnej, wykonano i ustawiono 1453 mb skrzyń żelbetowych, wybudowano 2 pomosty drewniane dla firmy „Paged“, wykonano 797.000 m³ robót czerpalnych, wykonano ręcznie 327.000 m³ robót ziemnych, 28.700 m³ robót brukarskich, 6.460 mb krawężników i 5.440 m² chodników, 1.410 mb robót kanalizacyjno-wodociągowych. Ułożono pokład drewnianego 3.245 m³ przy nabrzeżu polskim przed Chłodnią i magazynem nr. 3 oraz na całej długości dworca morskiego i magazynu tranzytowego. Wreszcie celem usprawnienia zdolności przeładunkowej portu ustawiono 10 dźwigów

półportalowych o nośności 3 tony oraz 4 dźwigi portalowe dla złomu o nośności 5 ton. Zainstalowano 5 wind elektrycznych w magazynie tranzytowym i dworcu morskim.

★

Na jednym z posiedzeń styczniowych Rada Ministrów uchwaliła projekt ustawy, nowelizującej dekret z czerwca r. 1927 o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu gdyńskiego. Nowela ta ma wprowadzić przepis, który ustali, że przedsiębiorstwom przemysłowym i komunikacyjnym, które do końca r. 1940 powstaną i będą się znajdowały w Gdyni, może Rada Ministrów w wyjątkowych wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie, udzielać zwolnienia na okres 10 lat, lecz nie dłużej, niż do końca r. 1945 od państwowego podatku dochodowego, o ile przedsiębiorstwa te po czynią w Gdyni inwestycje, mające donieść znaczenie dla rozwoju miasta i portu gdyńskiego.

★

W przeciągu miesiąca stycznia r. 1935 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 781 statków o łącznej pojemności 697.339 t. r. n., z czego weszło 393 statki o pojemności 341.634 t. r. n., a wyszło 388 statków o pojemności 355.605 t. r. n. W stosunku do pojemności statków z pośród 20 bander, reprezentowanych w styczniu w porcie gdyńskim pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — norweska, trzecie — duńska, czwarte — polska, piąte — niemiecka, dalej szły bandery: angielska, włoska, Stanów Zjedn. A. P., grecka, fińska, estońska, japońska, holenderska, rumuńska, lotewska, gdańska, egipska, litewska, sowiecka i panamska.

★

W dniu 4 lutego r. b. przyszedł do portu gdyńskiego nowy szwedzki motorowiec „Gdynia“, stanowiący własność Tow. „Svenska Lloyd“ w Goeteborgu. Statek ten został ostatnio uruchomiony na linii regularnej między Gdynią a portami Morza Śródziemnego. Przywiózł on z Hiszpanji ładunek 1.379 ton drobnicy, w tem 971 ton pomarańcz i 175 ton cytryn i mandarynek. Jest to pierwszy statek, noszący nazwę naszego portu.

W związku z artykułem o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, zamieszczonym w Nr. 2 „Morza“ wyjaśniamy, że etat inspektora Szkoły został skasowany z dniem 1 sierpnia 1932 r., zaś ówczesny inspektor p. G. Kański został przeniesiony na inne stanowisko. Przytem należy podkreślić, że kdr. ppor. G. Kański jest obecnie Kapitanem Portu Gdynia.

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

7. WIROWKA SYLABOWA.



Do poszczególnych 10-ciu kółek łańcuszka z czterema prostokącikami należy wpisać wirowo dokoła liczb (w kierunku ruchu strzałki zegarowej) dziesięć czterosylabowych wyrazów o znaczeniu jak niżej; ponadto, uzupełniając jedną sylabę (środkową) każde trzy prostokąciki umieszczone na ogniwach, łączących kółka łańcuszka, należy czytając dokoła rysunku środkowego, znaleźć dziesięć innych wyrazów trzysylabowych, znaczenia których również są podane niżej. Sylaby w prostokącikach z kreskami, czytane po odwodzie figury w kierunku „zegarowym”, dadzą rozwiązanie w postaci niefrasobliwego „morskiego” przysłowia.

ZNACZENIE WYRAZÓW CZTEROSYLABOWYCH:

1. Majątek ruchomy (w l. mn.). 2. Taneczka hinduska. 3. Cienka bawełniana tkanina. 4. Upozorowanie. 5. Metal znajdujący w ziemi w stanie czystym. 6. Przygoda, wypadek. 7. Lepszy gatunek perkalu. 8. Rozdźwięk, dysharmonia. 9. Roślina warzywna z gatunku kapusty ogrodowej. 10. Imię żeńskie

ZNACZENIE WYRAZÓW TRZYSYLABOWYCH:

1. Nazwa Rady Litwy. 2. Obrady, dysputy. 3. Forma wyżyny, ew. rodzaj werandy (w l. mn.). 4. Nazwa pieśni w starofrancuskiej i staroangielskiej poezji. 5. Rodzaj posunięcia w szachach. 6. Niesnaska, waśń, spór. 7. Szklaneczka do napojów (do wina, miodu). 8. Małe naczynie albo przyrząd do nadawania formy. 9. Rodzaj zawodów włodarskich. 10. Dawny kozak ukraiński, przywódca drużyny wojskowej lub bandy rozbójniczej.

Z tekli pośmiertnej inż. E. WIELICZKI (Pińsk).

8. SZARADA.

RAZ — DWA swój naród ojczysty
Polaku, bracie, nasz miły!
Nlech z twej miłości przeczyszczał
Czyn ale narodził Znak silyi...
Kochając kraj swój — mył o tem,
Jak nam CZWÓR — PIĄTE jest drogile
Bij w czynów stal serca młotem,
I strzecz Bałtyku przed wrogiem!...
RAZ — DWA — TRZY morze Polacy!
Bez niego zginiemy marnie!
W jednolici, zgodzie i pracy
RAZ — DWA — TRZY je najoflarniej!...
Płyn uczuć PIĄTA i JEDNA,
Nle mając w biegu swym tamy!
Choć chcecie wrogi — to jednak!
TRZECI wam morza nie damy!...

J. JAGIELSKI (Warszawa).

9. PERMUTACJA.

Do pierwszej kolumny, podanego na końcu działu rysunku, należy wpisać 10 poziomo czytanych wyrazów o następującym znaczeniu: 1. Parów. 2. Cudowny pokarm Izraelitów na pustyni. 3. Utwór poetyczny. 4. Materjał opałowy. 5. Piękny ogród. 6. Przyrząd morski. 7. Śpiączka. 8. Syrop. 9. Drzewo. 10. Rodzaj stylu. Odgadnięte wyrazy pierwszej kolumny należy wpisać odwrotnie (wspak) w tym samym porządku do kolumny drugiej, a wreszcie znaczenia wyrazów drugiej kolumny wpisać do kolumny trzeciej. Oznaczony rząd pionowy trzeciej kolumny czytany z góry do dołu da ostateczne rozwiązanie.

E. MIŁOWSKI (Poznań)

Za rozwiązanie powyższych zadań przetrzymuje Redakcja „Morza” w drodze losowania 10 nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z niniejszego numeru upływa 21 marca b. r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza” z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA:

„Morze” Nr. 1. Styczeń 1935 r.

1. KWADRATY MAGICZNE:

Fal, ara, lan, rufa, uraz, farno, azot; rampa, Adour, morze, puzon, arena.

2. SZARADA MORSKA:

„Na falach Bałtyku”.

3. REBUS MORSKI:

Pop - Ra - cyna - ład — „z” je „o” — „D” po „C” — ryw („wyz” ryba wspan) — „Aj” na morzu (lub „nad morzem”). Rebus ten „na czysto” wygląda jak następuje:
„Pracy na ładzie — odpoczywał na morzu!” (lub „nad morzem!”).

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 56 nadesłanych — bezbłądnie rozwiązały 33 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe za rozwiązanie zadań z Nr. 1 „Morza” w drodze losowania otrzymują:

1. P. por. PIŁECKI Bolesław — Warszawa, Wilcza 65 (Morcinek — „Śląsk”). 2. P. SZORC Zygmunt — Radom, ul. Prosta 9, (Smoleński — „Morze i Pomorze”). 3. P. NOSE W. — Anin, ul. Sejmikowa 3-1. (B. Chrzanowski — „Z wybrzeża i o wybrzeża”). 4. P. GOLDBARD Józef — Lublin, ul. Sądowa 12 m. 5. (B. Chrzanowski — „Z wybrzeża i o wybrzeża”). 5. P. DASZKIEWICZ Tadeusz — Warszawa, Szk. Nauk Politycz. (B. Chrzanowski — „Z wybrzeża i o wybrzeża”).

Nagrody wysyłamy przez pocztę. Prosimy o potwierdzenie odbioru.

OD REDAKCJI.

Wszystkim, którzy nadesłali serdeczne życzenia, oraz miłe słowa uznania i zadowolenia z racji nowej szaty „Morza” i wprowadzenia działu rozrywkowego — Redakcja składa na tem miejscu gorące podziękowania.

Równocześnie na liczne zapytania komunikujemy, że dział „Rozrywki Umysłowe” prowadzi p. Witold Ustaszewski z Warszawy.

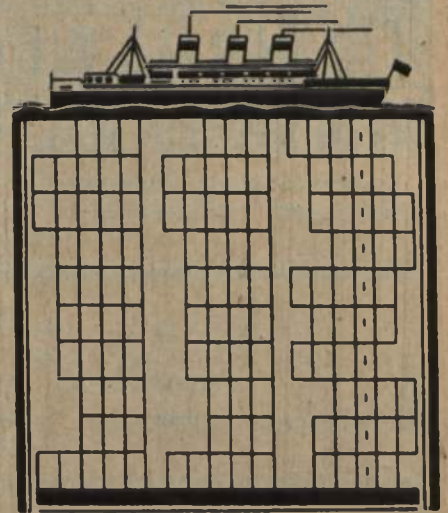
AD MEMORIAM

1. Ze względu na ściśle określone i szczerze rany działu, nie możemy odpowiadać na liczne zapytania na łamach działu.

3. W końcu roku podamy dokładny „bilans” wszystkich uczestników i autorów działu.

3. Przy rozwiązywaniu prosimy o wyraźne podawanie swych nazwisk i adresów.

4. Rozwiązania szarad należy podawać w ostatecznym brzmieniu; zbytecznym jest przepisywanie całej treści szarady. WU.



Z AKCJI ZBIÓRKI NA F. O. M.

Pierwszy rok zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, organizowanej przez Ligę Morską i Kolonjalną, dobiega niedługo końca. Dzień zamknięcia tego pierwszego roku zbiórki, a jednocześnie dzień otwarcia roku II-go, wypadnie na 1-go kwietnia.

Ostatni miesiąc I-go roku zbiórki, powinien być niewątpliwie okresem największego nasilenia pracy. Miesiąc marzec przeznaczony został na zbiórkę wśród młodzieży szkolnej, za pośrednictwem nalepienia marek F.O.M-u, na wydanych przez Ligę Morską i Kolonjalną plakatach - okrętach. Niezależnie od akcji wśród młodzieży i na terenie starszego społeczeństwa poszczególne nasze komórki ligowe mają możliwość jeszcze wykazania swej organizacyjnej tężyzny. Ostatnie tygodnie

I-go roku zbiórki muszą powiększyć Fundusz, bądź drogą wpłat gotówkowych, bądź za pośrednictwem zbiórki papierów wartościowych.

Obok obszernych publikacji, które wydajemy, jako sprawozdania szczegółowe za każdy miesiąc, podajemy garść faktów, które doszły do naszej wiadomości, a co przyniosła poczta dni ostatnich z różnych okręgów L.M.K.

Obwód Suwałki pod przewodnictwem plk. R. Dreszera zdołał dotąd pokryć preliminowaną sumę zbiórki w 118%, zbierając z niebogatej ziemi suwalskiej 13.642 zł. w gotówce oraz 2.000 w obligacjach Poż. Nar.

Słabe gospodarczo Polesie zebrało 54 tys. zł., Gdynia 32 tys. zł., mała Brodnica — 5.000 zł. Wojskowa Wytwórnia Sprzętu Prze-

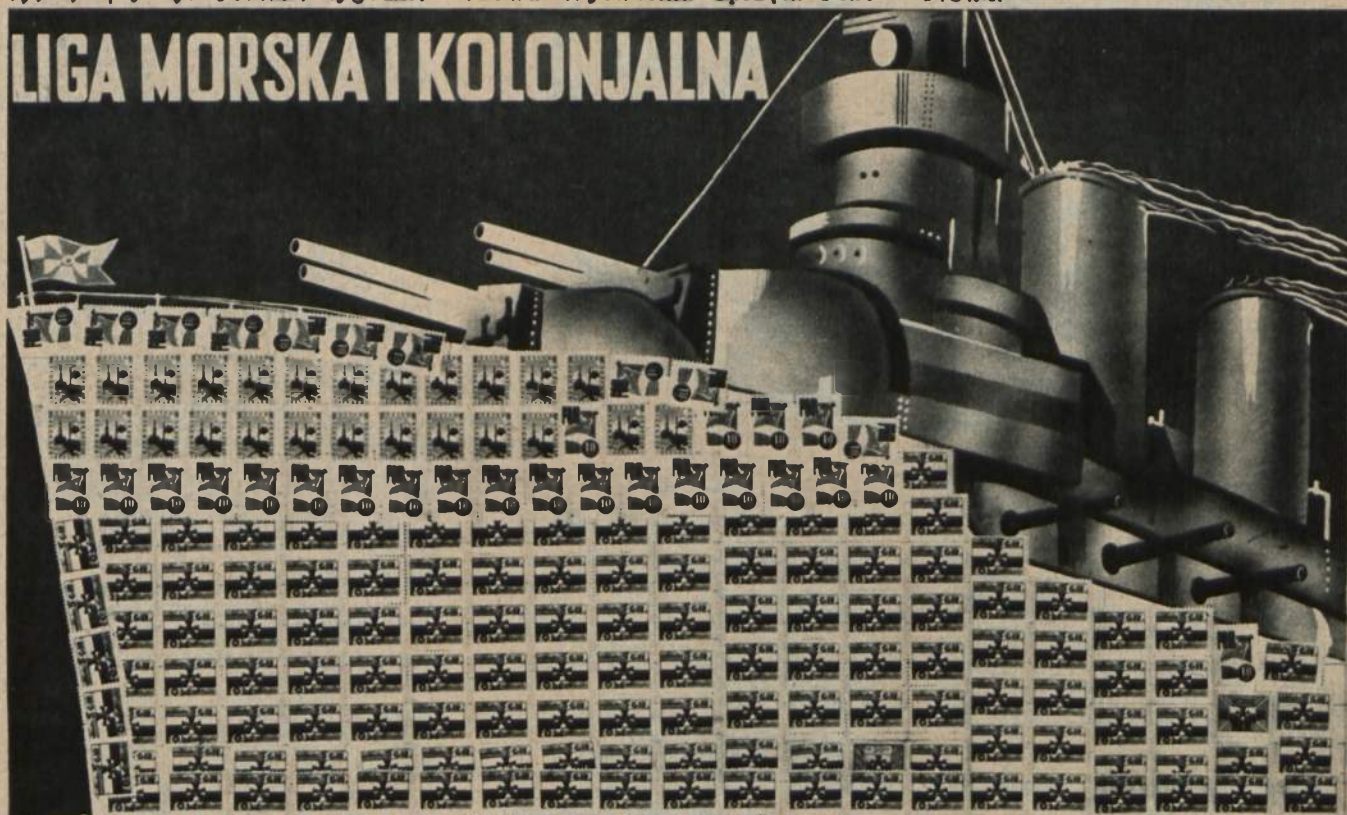
ciwgazowego w Radomiu zorganizowała akcję pod kierunkiem inż. E. Godlewskiego.

Zbiórka ta wśród personelu składającego się z 300 robotników dała w wyniku zł. 413,71 w gotówce i 13.684 zł. w obligacjach Pożyczki Narodowej. Razem 14.094,71, co daje niewiarygodną kwotę 40 zł. na osobę.

W Obwodzie Jarosławskim jeden członek L.M.K., działając na własną rękę, zebrał sam jeden 2.100 zł. wśród drobnych kupców i rzemieślników.

Organizator zbiórki na F.O.M. w Rzeźni Miejskiej w Warszawie p. Dyr. Paweł Schönborn zebrał wśród rzeźników i robotników 30.000 zł.

Oto garść wymownych przykładów szlachetnego wyścigu pracy i ofiarności w szeregach L.M.K. na F.O.M.



ZŁÓŻ DAR NA BUDOWĘ OKRĘTÓW WOJENNYCH NALEPIAJĄC ZNACZEK **F O M**
UNDUSZU BRONY MORSKIEJ

Inicjatywa Okręgu Radomsko-Kieleckiego znalazła wyraz w wydanych przez Zarz. Gl. L. M. K. plakatach z rysunkiem okrętu wojennego które będą wylepione znaczkami F. O. M. Plakat, który reproduujemy powyżej, został jako pierwszy wylepiony przez pracowników Biura Zarz. Gl. L. M. K.

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych

ZA TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 „ 450 „ 1/4 „ 350 „

PRENUMERATA „MORZA“ rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa.

AFRYKA

cywilizacja się...



ATELIER GRAPHIQUE 1955-56

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1936

CZASOPISMA

