

# MORZE

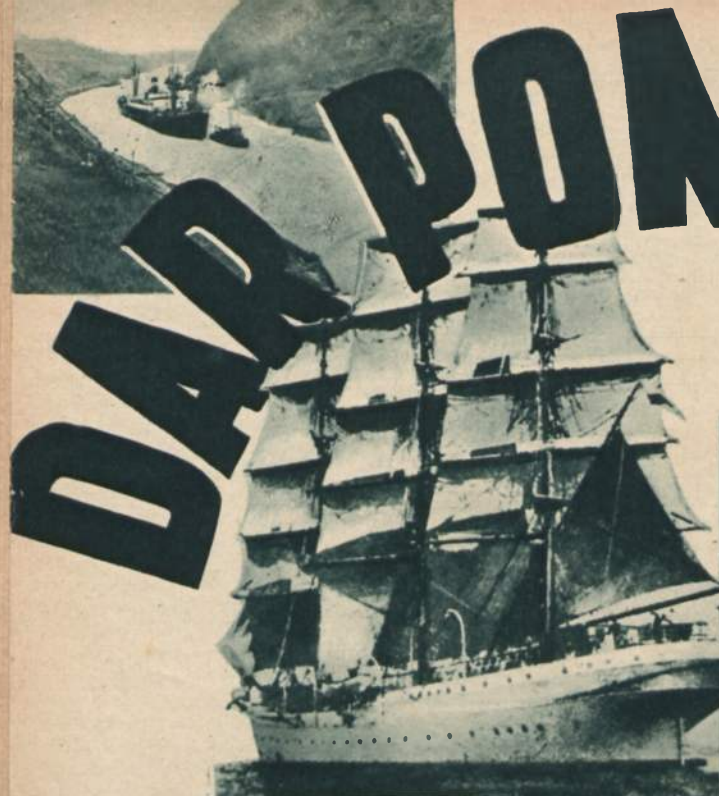


LESZYŃSKI

KWIECIEŃ 1935

# DAR POMORZA

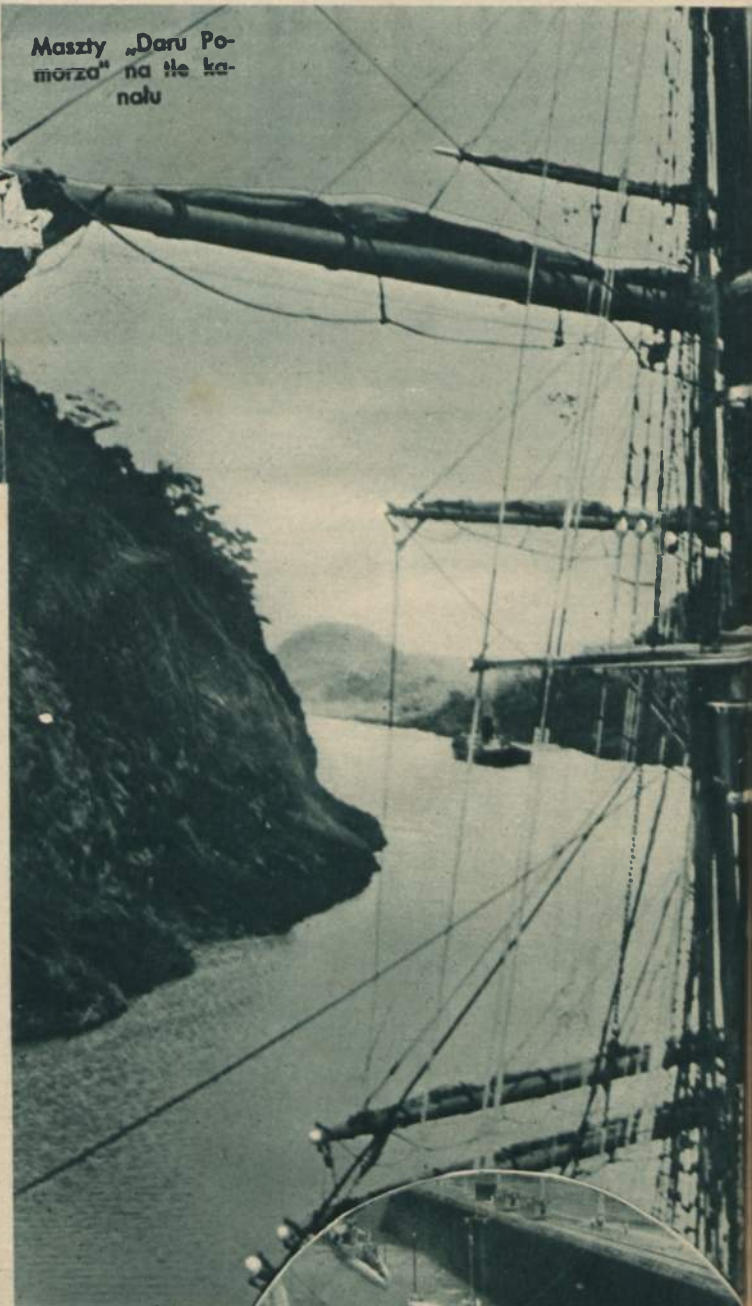
## W KANALE PANAMSKIM



Maszy „Daru Pomorza” na tle kanału



„Nelson” w szluzie Pedro Miguel - Panama.



Plan kanału Panamskiego



Łódź podwodna w kanale

cross 2595/1935/4

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 4

Warszawa, kwiecień 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ NUMERU: 1. Wymowa liczb; 2. Handel przez Gdynię i Gdańsk; 3. Kierunki handlu zagranicznego Polski — B. Polkowski; 4. Nasza wyprawa do Afryki — M. Pankiewicz; 5. Na czarnym lądzie — inż. Wodniak; 6. Planowa propaganda i akcja — r. m.; 7. Włochy—Abisynja — Fr. Łyp; 8. San Domingo—Balboa—St. Kosko; 9. Polska Wystawa Pływająca — inż. L. Schmorak; 10. Ochrona przed powodzią — inż. Marjan Prokopowicz; 11. Bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu — R. Piotrowicz; SPRAWY KOŁONJALNE: 12. Przegląd kolonialny; 13. Przegląd prasy zagranicznej; 14. Rozwój związku akademików polskich w Ameryce; 15. Z życia marynarki wojennej; 16. Z ruchu wydawniczego; 17. Od Bałtyku do morza Czarnego; 18. Program spływu; 19. Z życia organizacji; 20. Kronika; 21. Rozrywki umysłowe; 22. Budowa okrętów we Francji.

## WYMOWA LICZB

Kto pragnie zdać sobie dokładnie sprawę z naszego położenia gospodarczego i finansowego, ocenić poziom życia w Polsce, zrozumieć różne zjawiska społeczne, szukać dróg ku lepszej przyszłości, ten w rocznikach, przeglądach statystycznych znajdzie prawdziwy obraz polskiej rzeczywistości. Nic nie da się ukryć w świetle liczb, nic nie zdoła zagłuszyć ich wymowy. One same mówią za siebie, mówią prawdę, są nieomylnym sprawdzianem rozwoju czy upadku różnych dziedzin życia narodu.

Z różnorodnych obliczeń, porównań, któremi zapełnione są nasze roczniki statystyczne, zatrzymamy się na kilku tylko, obchodzących nas tutaj, zagadnieniach.

Należą do nich: sprawy handlu zagranicznego, emigracji w latach ostatnich i roli, jaką Polacy na obczyźnie odgrywają w naszym bilansie płatniczym.

Nasz handel zagraniczny, pocieszamy się, przestał być w latach ostatnich deficytowym, wszedł na nowe drogi zamorskie, sięga do coraz odleglejszych krajów. Gorzej jest jednak, gdy przyjrzymy się ogólnym liczbom, ocenimy wartość naszego handlu zagranicznego. Od roku 1930 wywozimy i przywozimy do Polski coraz mniej, coraz mniejszą wartość przedstawia nasz obrót handlowy z zagranicą. W roku 1930 wynosił on jeszcze 4 miljardy 679 milionów zł., w roku 1934 spadł do 1 miljarda 775 milionów, spadł poniżej pierwszych lat naszej samodzielnej gospodarki. Wywozimy i przywozimy na głowę ludności mniej od wszystkich krajów europejskich z wyjątkiem Rosji sowieckiej. Mała Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Danja czy Szwecja, wywożą i przywożą na głowę ludności dwa, trzy, pięć, a ostatnie dwa państwa—siedemnaście razy więcej od Polski. Liczby dotyczące spożycia niektórych artykułów na głowę ludności mają też swoją wymowę. Odżywiamy się głównie ziemniakami — 762,5 kg. na głowę ludności — spożywamy też dużo... spirytusu — 1,41 litra na głowę. Ale daleko, daleko za innymi narodami, stoją liczby spożywanego w Polsce mięsa, tłuszczu, cukru, zużywanego węgla, wełny, bawełny

i t. d. Ograniczamy coraz bardziej nasze potrzeby, już poniżej ludzkich warunków życia. „Zaciskanie pasa” przynosi już upadek zdrowia fizycznego narodu, karłowacenie młodego pokolenia.

Słabnie nasza siła gospodarcza, finansowa, a bez niej trudno jest mówić o mocarstwowej roli Polski wśród narodów świata.

Nie z nadmiaru przeto sił i energii, zbędnych kapitałów i środków produkcji, ale z nędzy naszej, z tego „co nas boli” rośnie stale liczba tych co szukać pragną chleba i pracy na obczyźnie. Liczby za lata 1919 — 1933 mówią nam, że mimo utrudnień, braku planowej pomocy przeszło milion sześćset tysięcy osób wyemigrowało z Polski, że nadmiar rąk do pracy staje się zjawiskiem stałym w Polsce, że trzeba więc mieć jakąś politykę emigracyjną, określone środki, i to nie małe, na ten cel. Powiedzą nam, że Polskę nie stać na włoską, japońską czy niemiecką akcję osadniczą. Ale stać nas na pokrywanie w tym samym czasie miliardów niedoborów w handlu zagranicznym, stać nas na finansowanie polityki eksportowej. Chyba tylko jakieś potworne nałogi myślowe każą nam inaczej patrzeć na żywych ludzi, najcenniejszą siłę każdego państwa. Nieprawdą jest, że do emigracji trzeba dopłacać. Cyfry mówią co innego. Największą noszą pozycją dochodową w stosunkach z zagranicą, za lata 1923 — 1933, były pieniądze przysłane do Polski przez emigrantów. Po potrąceniu tego co emigranci wywieźli z Polski w ciągu lat dziesięciu — Polska otrzymała od nich dwa miliardy złotych. W tem samym dziesięcioleciu deficyt w handlu zagranicznym Polski wyniósł dwa miliardy 678 milionów zł. Dwa miliardy przysłane przez emigrantów pokryły w przeważającej części ten deficyt.

Oto wymowa cyfr, które odślaniają naszą rzeczywistość, dopominają się o wyraźny program, planowy i stały wysiłek. Oto liczby, które stanowią najlepsze uzasadnienie, głoszonych przez L. M. K. hasel, podjętych przez nią prac.

# HANDEL PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

Istnieją 2 zasadnicze środki transportu towarów — kolejami i morzem. O ileż transport morski jest dogodniejszy od transportu kolejowego. Przedewszystkiem odgrywa rolę taniaść transportu, gdyż transport okrętowy kalkuluje się wielokrotnie taniej niż transport kolejowy. Drugim czynnikiem, dzięki któremu transport morski góruje nad kolejowym, jest bezpośredniość. Towar załadowany w porcie bez wszelkich trudności i potrzeby przeładunku, bez przechodzenia granic, dociera wprost do portu przeznaczenia, gdzie zostaje wyładowany.

Kiedy handel Polski znalazł się w potrzebie poszukiwania nowych rynków dla polskich towarów, zachodziła potrzeba oddania towaru po cenach możliwie najniższych, w każdym bądź razie konkurencyjnych.

Na cenę towaru składa się nietylko koszt jego produkcji i zarobek, lecz również koszt transportu. Chodziło o to, żeby ten koszt transportu był możliwie najmniejszy.

Rząd polski idąc po linii wskazanej wyżej, dzięki zastosowaniu różnego rodzaju premii, skierował większą część polskiego eksportu przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk

Załączony wykres dobitnie ilustruje, w jakim tempie wzrastał przywóz i wywóz towarów zagranicznych przez Gdynię i Gdańsk. Pola zakreskowane skośnie, przedstawiające wywóz i przywóz towarów przez granicę lądową z roku na rok maleją.

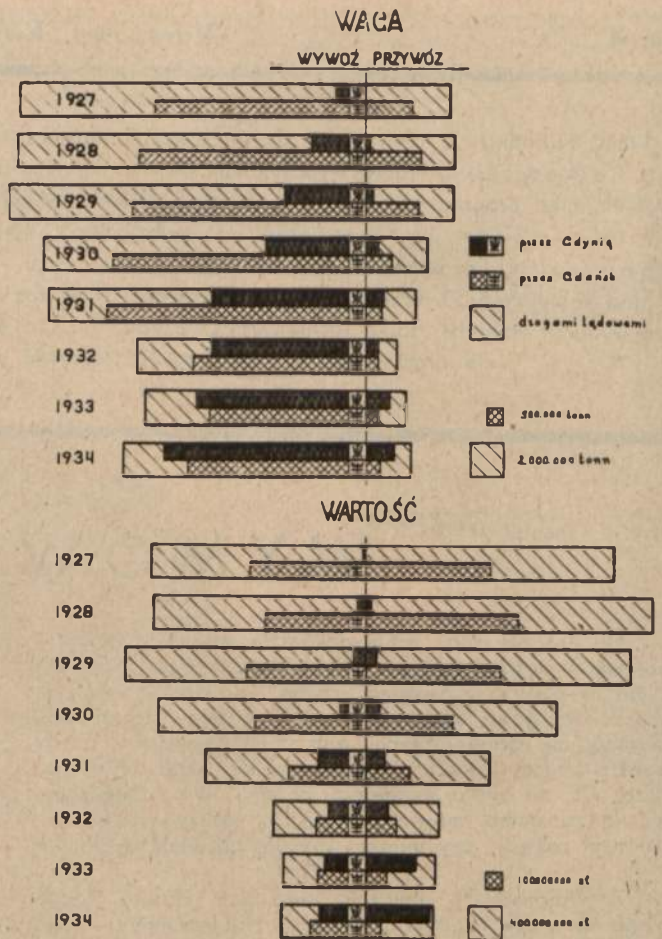
W roku 1934 przez porty Gdańsk i Gdynię przeszło 72% ogólnej ilości towarów, będących przedmiotem importu i eksportu Polski oraz 62% wartości tychże.

Wywóz towarów przez Gdynię w roku 1934 stanowi 41% co do wagi i 28% co do wartości ogółu towarów, przywóz towarów przez Gdynię stanowi 30% co do wagi i 48% co do wartości.

Gdańsk nie mniej poważny bierze udział w przepuszczaniu przez swój port handlu zagranicznego Polski. W roku 1934 wywieziono przez Gdańsk 36% ogólnej wagi towarów importowanych i 34%, jeżeli chodzi o wartość. W przywozie Gdańsk obsługuje 15% towarów przywożonych z zagranicy do Polski,

jeżeli chodzi o wagę, i 12% jeżeli chodzi o wartość.

Z wykresu tego widać, jak stopniowo rozwijała się Gdynia i w jaki sposób z roku na rok dopędzała obroty towarowe starego Gdańska. Dziś porty te są sobie prawie — równe. Gdynia przewyższa Gdańsk, jeżeli chodzi o obroty towarowe i ruch statków.



Obok wykresu warto sięgnąć do skarbnicy liczb, które zawiera poniższa tablica. Liczby same za siebie mówią, jak szybko nastąpiło opanowanie kierunku handlu zagranicznego przez oba porty.

		1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
<b>Wywóz</b>									
<b>Waga — 1000 ton</b>	<b>Ogółem . . .</b>	20,358	20,424	21,037	18,922	18,703	13,504	22 986	14,559
	przez Gdynię . . . . .		1,593	2,402	2,932	4,573	4,547	4,988	5,948
	przez Gdańsk . . . . .	6 244	6,748	6,865	7,475	7,653	5,122	4,591	5 258
<b>Wartość — milj. zł.</b>	<b>Ogółem . . .</b>	2,515	2,508	2 813	2,433	1,879	1,084	980	976
	przez Gdynię . . . . .		45	71	147	283	217	239	270
	przez Gdańsk . . . . .	677	588	699	651	451	293	284	327
<b>Przywóz</b>									
<b>Waga — 1000 ton</b>	<b>Ogółem . . .</b>	4,903	5,165	5,088	3,571	2,931	1,787	2,353	2,555
	przez Gdynię . . . . .		115	218	343	507	347	699	776
	przez Gdańsk . . . . .	1,331	1,610	1,560	779	448	345	362	377
<b>Wartość — milj. zł.</b>	<b>Ogółem . . .</b>	2,892	3,362	3,111	2,246	1 488	862	827	799
	przez Gdynię . . . . .		34	64	84	106	133	297	385
	przez Gdańsk . . . . .	725	888	793	512	263	178	124	94

# KIERUNKI HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI

Z chwilą odzyskania niepodległości Polska z punktu weszła w orbitę handlu międzynarodowego.

Podobnie jak każde inne państwo Polska posiada szereg wytworów własnych, których sama skonsuować nie jest w stanie, jakoteż dla normalnego biegu życia gospodarczego potrzebuje szeregu wytworów i surowców, których bogactwa naturalne Polski nie mają w swoim kompleksie. Następuje potrzeba wymiany międzynarodowej.

Największym kontrahentem Polski w wymianie towarowej jest Europa, w znacznie mniejszym stopniu pozostałe kontynenty. Europa nabywa od Polski 87% ogólnej wartości towarów wywożonych, pozostałe 13% wywozimy do krajów pozaeuropejskich. Jeżeli chodzi o przywóz, wartość towarów przywożonych z Europy stanowi 64% ogólnej wartości towarów przywożonych, z krajów pozaeuropejskich — 36%.

Jak widać z podanych kilku liczb, do Europy wywozimy znacznie więcej niż przywozimy, przeciwnie rzecz się ma z krajami pozaeuropejskimi, z których sprowadzamy więcej, niż sami sprzedajemy.

W wyniku wymiany międzynarodowej Europa jest naszym dłużnikiem za rok 1934 w wysokości 339 milionów zł., kraje pozaeuropejskie są naszymi wierzycielami w wysokości 162 milionów zł.

Dla zobrazowania obrotu towarowego Polski z poszczególnymi krajami Europy zamieszczona jest mapa, na której białymi słupkami zaznaczona jest wartość towarów przywożonych z poszczególnych krajów do Polski, ciemnymi zaś słupkami wartość towarów wywożonych z Polski do poszczególnych krajów. Jeżeli słupek ciemny jest wyższy od słupka białego, oznacza to, że saldo bilansu handlowego Polski z danym krajem jest dla Polski dodatnie, przeciwnie przewyższający słupek biały oznacza saldo ujemne. Dla zobrazowania handlu z oddzielnymi częściami świata, ze środkową, północną i południową Ameryką, służy wykreślone koła, w których ciemne wycinki oznaczają wartość wywiezionych do nich z Polski towarów, białe — wartość towarów przywiezionych stamtąd do Polski. Handel z poszczególnymi krajami zamorskimi obrazują poziome białe i ciemne słupki, których wielkość oznacza wartość towarów wywiezionych i przywiezionych do Polski. Białe poziome słupki są przeważnie dłuższe od ciemnych, oznacza to, że z krajami zamorskimi mieliśmy w 1934 roku bilans handlowy ujemny. Mapa i wykresy podane są na stronicach: czwartej i piątej.

Najpoważniejszym odbiorcą towarów polskich jest Anglja, wartość towarów stanowi — 192 miliony zł., następnie Niemcy — 162 miliony, dalej idą: Belgja — 58 milionów zł., Austria — 57 milionów zł., Czechosłowacja — 50 milionów zł., Szwecja — 45 milionów zł., Holandja 42 milionów zł., Francja — 40 milionów zł., Włochy 37 milionów zł., Danja — 31 milionów zł., Rosja Sowiecka — 26 milionów zł., pozostałe kraje znacznie mniej.

Głównymi importerami towarów do Polski są Niemcy — 109 milionów zł., Anglja — 86 milionów

zł., Francja — 46 milionów zł., Austria 37 milionów zł., Włochy — 34 milionów zł., Czechosłowacja — 33 milionów zł., Holandja — 29 milionów zł., Belgja — 25 milionów zł., Szwajcaria — 22 milionów zł., Szwecja 20 milionów zł., Rosja Sowiecka — 18 milionów zł., inne kraje znacznie mniej.

W wyniku rozrachunku za towary w roku 1934 prawie wszystkie państwa Europy za wyjątkiem Bułgarii, Francji, Islandji, Portugalji, Szwajcarii, są dłużnikami Polski. Największym z nich jest Anglja — 106 milj. zł., następnie idą: Niemcy — 53 milj. zł., dalej Belgja — 33 milj. zł., Szwecja — 25 milj. zł., Danja — 22 milj. zł., Austria — 21 milj. zł., Czechosłowacja — 18 milj. zł., Irlandja — 15 milj. zł., Holandja — 12 milj. zł., inne kraje znacznie mniej.

Jeżeli zwrócimy się do krajów pozaeuropejskich, kontakt z Polską okaże się mniejszy, jednakowoż wyraża się setkami milionów złotych.

Głównym importerem wśród krajów pozaeuropejskich są Stany Zjednoczone — 121 milj. zł., następnie idą Indie Brytyjskie — 26 milj. zł., Australja — 24 milj. zł., Indie Holenderskie — 18 milj. zł., Egipt i Argentyna po 17 milj. zł. — inne kraje mniej.

Jeżeli chodzi o wywóz, to głównym odbiorcą wśród krajów pozaeuropejskich są Stany Zjednoczone — 23 milj. zł., następnie Chiny — 10 milj. zł., Argentyna — 9 milj. zł., Palestyna — 9 milj. zł.

Prawie wszystkie kraje pozaeuropejskie z tytułu obrotów towarowych są wierzycielami Polski.

Głównym wierzycielem są Stany Zjednoczone w wysokości 98 milj. zł., następnie Australja — 23 milj. zł., Indie Brytyjskie — 17 milj. zł., Indie Holenderskie — 17 milj. zł.

Do dłużników z pośród krajów pozaeuropejskich należy Palestyna — 8 milj. zł. i Chiny — 6 milj. zł.

Jak widzimy Polska posiada małe obroty towarowe z krajami pozaeuropejskimi.

Kupiec nasz i pośrednik nie dotarli jeszcze w dostatecznej mierze do dalekich krajów.

Towary polskie nie dostały się jeszcze w większych partjach do Azji, Afryki i Ameryki. Na rynkach tych z powodzeniem moglibyśmy konkurować z innymi wyrobami zagranicznymi. Narazie stoimy wobec zasadniczego czynnika słabej polskiej konkurencji, jakim jest brak inicjatywy, brak kupców i nieznanomość rynków.

W walce o dodatni bilans handlowy na terenie Europy już dużo nie da się zrobić. Można by jedynie jeszcze bardziej uszczuplić przywóz towarów obcych, co byłoby objawem niezdrowym. Zdobycie nowych rynków europejskich dla polskich towarów napotyka na coraz to większe trudności, szczególnie wtedy, kiedy troszczymy się o utrzymanie dotychczasowych.

Jedyną drogą jest ekspansja Polski do krajów dalekich, na Wschód i Południe. Musimy nasz handel z krajami pozaeuropejskimi tak poprowadzić, żeby chociaż wyrównać ujemne dziś saldo bilansu handlowego z krajami pozaeuropejskimi. Potrzeba do tego jednak inicjatywy, pracy i jeszcze raz pracy.

# KIERUNKI HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI W 1934 r.



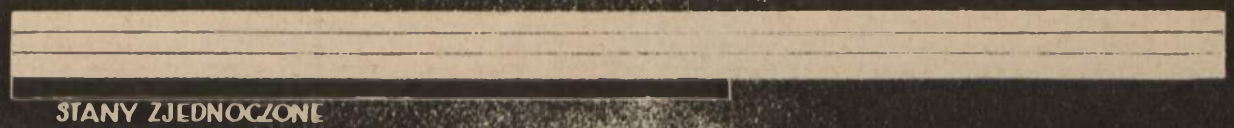
EUROPA

AMERYKA PŁN.

AMERYKA ŚR.

AMERYKA PŁD.

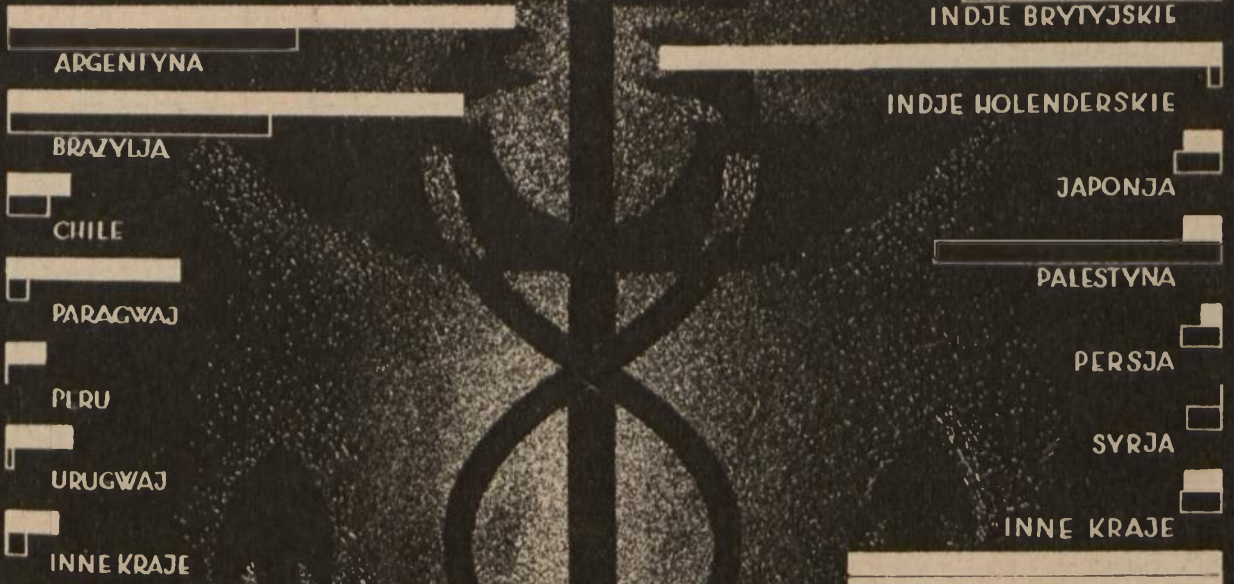
AMERYKA POŁNOCIWA



AMERYKA ŚRODKOWA



AMERYKA POŁUDNIOWA



AFRYKA



CEJLON

CHINY

INDJE BRYTYJSKIE

INDJE HOLENDRSKIE

JAPONJA

PALESTYNA

PERSJA

SYRJA

INNE KRAJE

AZJA

OCEANJA

MILJON ZŁOTYCH =

PRZYWÓZ =

WYWÓZ =

SKALA



AFRYKA



AZJA



OCEANJA



OGÓŁEM



## NASZA WYPRAWA DO AFRYKI

Import i eksport z kolonij Afryki Zachodniej został zmonopolizowany przez wielkie towarzystwa handlowe, mające swoje siedziby w miastach europejskich, a w poszczególnych koloniach oddziały i faktorie. Takie towarzystwo angielskie, jak United Africa Company Limited, w jednym tylko mieście Accra na Wybrzeżu Złotem posiada 20 sklepów najrozmaitszego typu i charakteru, począwszy od uniwersalnych magazynów, a skończywszy na sklepach bławatnych, żywnościowych i aptekach. Koncern, do którego należy to T-wo, ma własne fabryki na całym świecie i nawet własną flotę handlową. Na Wybrzeżu Kości Słoniowej, kolonii francuskiej, działa pod firmą Compagnie Française de la Côte d'Ivoire.

Z wielkich towarzystw francuskich o charakterze jednakże międzynarodowym na pierwszy plan wysuwają się Compagnie Française de l'Afrique Occidentale z siedzibą w Marsylii i Société Commerciale de l'Ouest Africain z siedzibą w Paryżu.

Kapitał szwajcarski reprezentuje T-wo Union Trading Company w Bazylei, posiadające między innymi przedstawicielstwo obuwia czeskiego Baty.

Poważniejsze firmy handlowe, ograniczające swoją działalność do jednego terenu, są częstokroć ściśle związane z wielkokapitalistycznymi towarzystwami w Europie, np. firma C. Perinaud na Wybrzeżu Kości słoniowej czyni wszystkie zakupy za pośrednictwem Société d'Exportation Coloniale w Paryżu. Co zaś się tyczy oddziałów kolonialnych wielkich kompanij handlowych, to zakup towarów jest dokonywany wyłącznie przez centrale europejskie

Obok europejskich domów handlowych istnieje handel drobny, opanowany w dużej mierze przez Syryjczyków.

Handel murzyński szczególnie w koloniach francuskich nie odgrywa poważniejszej roli i sami murzyni po smutnych doświadczeniach ze swoimi rodakami nie mają zaufania do czarnych kupców.

W tych warunkach wprowadzenie polskich towarów na rynki Afryki Zachodniej nie należy do zadań łatwych. Wprawdzie United Africa Company sprzedaje w swoich sklepach sowieckie wyroby bawełniane i inne towary, ale czyni to na podstawie specjalnej umowy z Sowietami, które ze swojej strony zakupują wszystkie niezbędne dla siebie surowce afrykańskie za pośrednictwem wymienionej firmy.

Niewątpliwie przy pewnych posunięciach z naszej strony i za cenę rezygnacji z bezpośredniej ekspansji do niektórych rynków zachodnio-afrykańskich, takie ustępstwo i Polska mogłaby uzyskać, ale tego rodzaju polityka przekreślałaby założenia programowe Ligi w odniesieniu do terenów zamorskich. I dlatego Lidze nie pozostawało nic innego, jak zastosować metodę, praktykowaną przez Japończyków, to jest spowodować załadowanie całego statku polskimi towarami i wysłanie go do Afryki Zachodniej.

Handel w Afryce Zachodniej przystosował się w dużym stopniu do pór roku. W okresie deszczowym, od czerwca do połowy października, komunikacja z wnętrzem kraju zmniejsza się znacznie, a na niektórych odcinkach ustaje. Przy wielkiej obfitości opadów zwykle drogi stają się nie do przeby-



cia, murzyni przesiadują w swoich „kazach“ a biali częściowo wyjeżdżają do Europy. Sezon w handlu obejmuje okres od początków listopada do drugiej połowy maja.

Dla nas, jako niepożądanych intruzów na rynkach opanowanych i podzielonych przez nacje handlowe zachodu, było rzeczą niesłychanie ważną zjawić się na terenie w początkach sezonu handlowego. Wobec tego, że „Elemka“ poszła do stoczni gdańskiej, prezes Zarządu Głównego porozumiał się z Polską Żegluga, M-stwem Przemysłu i Handlu oraz Instytutem Eksportowym i zdecydował zacząć rować (wynająć) statek „Poznań“ o pojemności 2.800 ton i wysłać do Afryki, a „Elemkę“ po zakończeniu remontu skierować gdzie indziej. W ten sposób jedna trudność — sprawa statku została pokonana. Pozostawała druga — załadunek statku towarami.

Świat przemysłowy nie ujawnił zrozumienia dla zagadnienia ekspansji gospodarczej w Afryce, stawiając niejednokrotnie sprawę na płaszczyźnie normalnej transakcji handlowej, przy której chciał widzieć w Lidze stronę kupującą. Wówczas M-stwo Przemysłu i Handlu zaleciło Lidze wejść w porozumienie z Kompanią Handlu Zamorskiego.

Po długich pertraktacjach Liga i Kompania Handlu Zamorskiego utworzyły specjalną spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą: „Polskie T-wo dla Handlu z Afryką Zachodnią“, spółkę, opartą na zasadzie całkowitej równości obydwu zainteresowanych czynników, przyczem Kompania Handlu Zamorskiego, poza wniesieniem odpowiedniego

kapitału, zobowiązała się wziąć na siebie cały trud załadunku statku towarami.

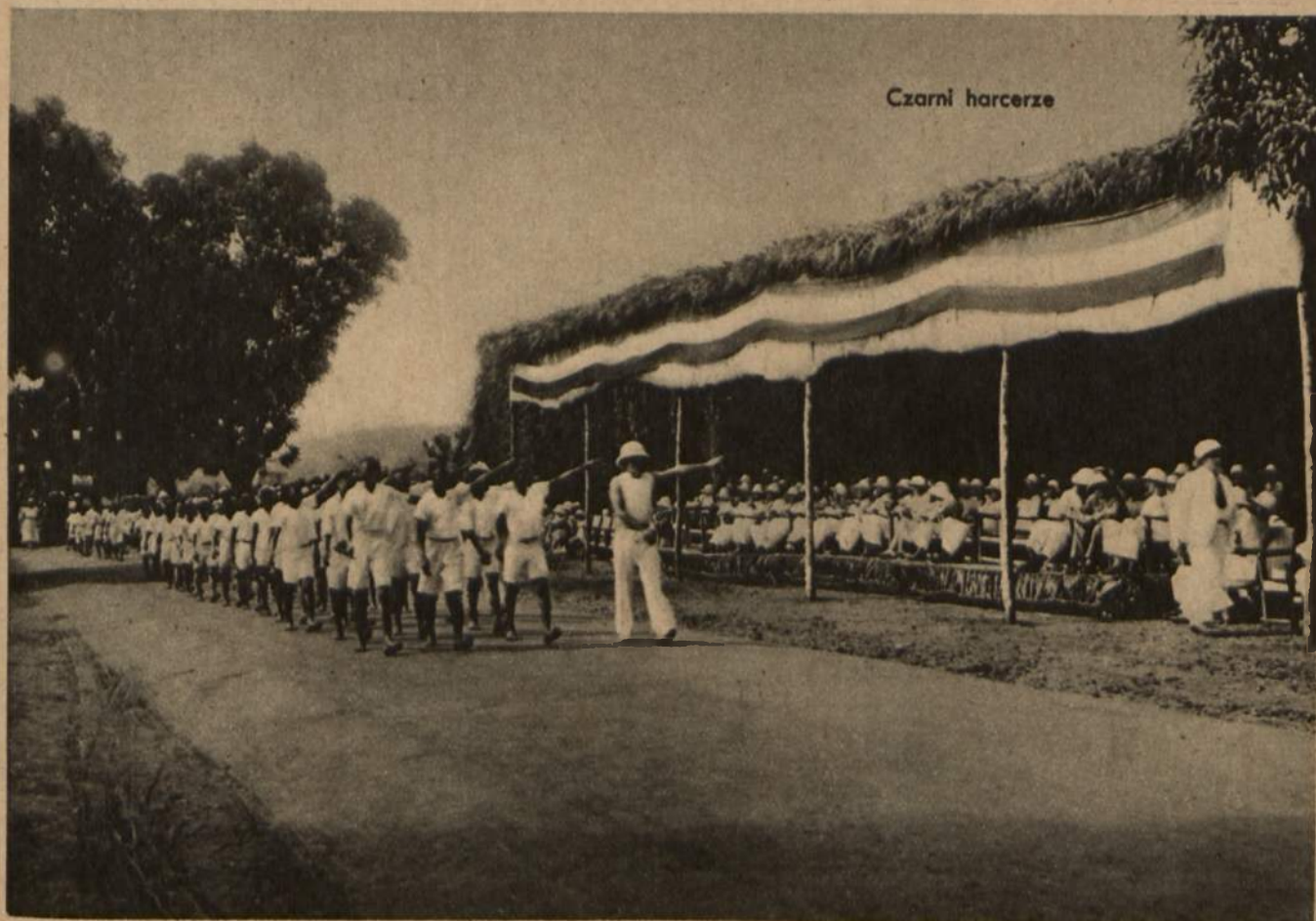
„Poznań“ zabrał ładunek bardzo różnolity, na który złożyły się następujące towary: tekstylja (tkaniny bawełniane, koldry, chustki na głowę, bielizna męska etc.), żelazo handlowe, gwoździe, naczynia emalowane, mydło, sól, cukier, cement, galanterja, konserwy i t. p. Chodziło bowiem o to, ażeby zbadać jak najszerzej możliwości rynku.

Okręt dopłynął do Monrowji dn. 19 stycznia, następnie kolejno odwiedził Port Bonet (wybrzeże Kości Słoniowej), Takoradi i Accrę (Wybrzeże Złote), Lome (Togo) i w dn. 22 lutego dobił do Lagos (Nigeria angielska), kresu swej podróży. Wszystkie towary w ilości 1980 ton, z wyjątkiem części ładunku soli, który w drodze powrotnej będzie zostawiony w jednym z portów dla dalszej sprzedaży, zostały umieszczone na tamtejszych rynkach.

Trasa drogi powrotnej obejmuje porty: Takoradi, Lome, Monrowję i Freetown, w kolonii angielskiej Sierra Leone. W końcu lutego okręt miał już zapewniony całkowity ładunek powrotny w ilości 1.600 ton w postaci orzeszków palmowych z Lagos i Freetown oraz kakao z Takoradi i Lome.

Jak widzimy z powyższego suchego zestawienia faktów, nasze poczynania na terenie Zachodniej Afryki w dziedzinie utorowania nowego szlaku dla ekspansji gospodarczej możemy uważać za całkowicie udane. Nie chcę przez to powiedzieć, że wyprawy do Afryki nie można było zorganizować lepiej, że uchroniliśmy się od takich czy innych błędów lub niedociągnięć, nie robi bowiem błędów tylko ten, kto nic nie robi.

MICHAŁ PANKIEWICZ



# NA CZARNYM LĄDZIE

Skończyliśmy pierwszy etap naszej wyprawy. Z korespondencji, wysłanej z Monrowji, wiedzą Czytelnicy „Morza“, w jakich warunkach odbyliśmy długą, bo dwudziestodniową podróż przez morza i ocean. Tu uśmiecha się do nas Afryka.

Niepodobna jest Europejczykowi, który nie opuścił Europy, zdać sobie sprawę z tego, czym jest ten dziwny kraj, który się zowie Liberją, czym jest w ogóle Afryka. Gdy zbliżamy się do brzegów któregoś z krajów europejskich, wita nas zieleń pól i lasów, równiny i wzgórza. Ale zawsze nasza stara Europa wita nas w sposób znany nam, opisany i przewidziany w podręcznikach nawigacji. Doświadczony marynarz spojrzy tylko na daleką gwiazdę latarni morskiej i określi swą sytuację bez narzędzi, ot, tak na mocy doświadczenia.

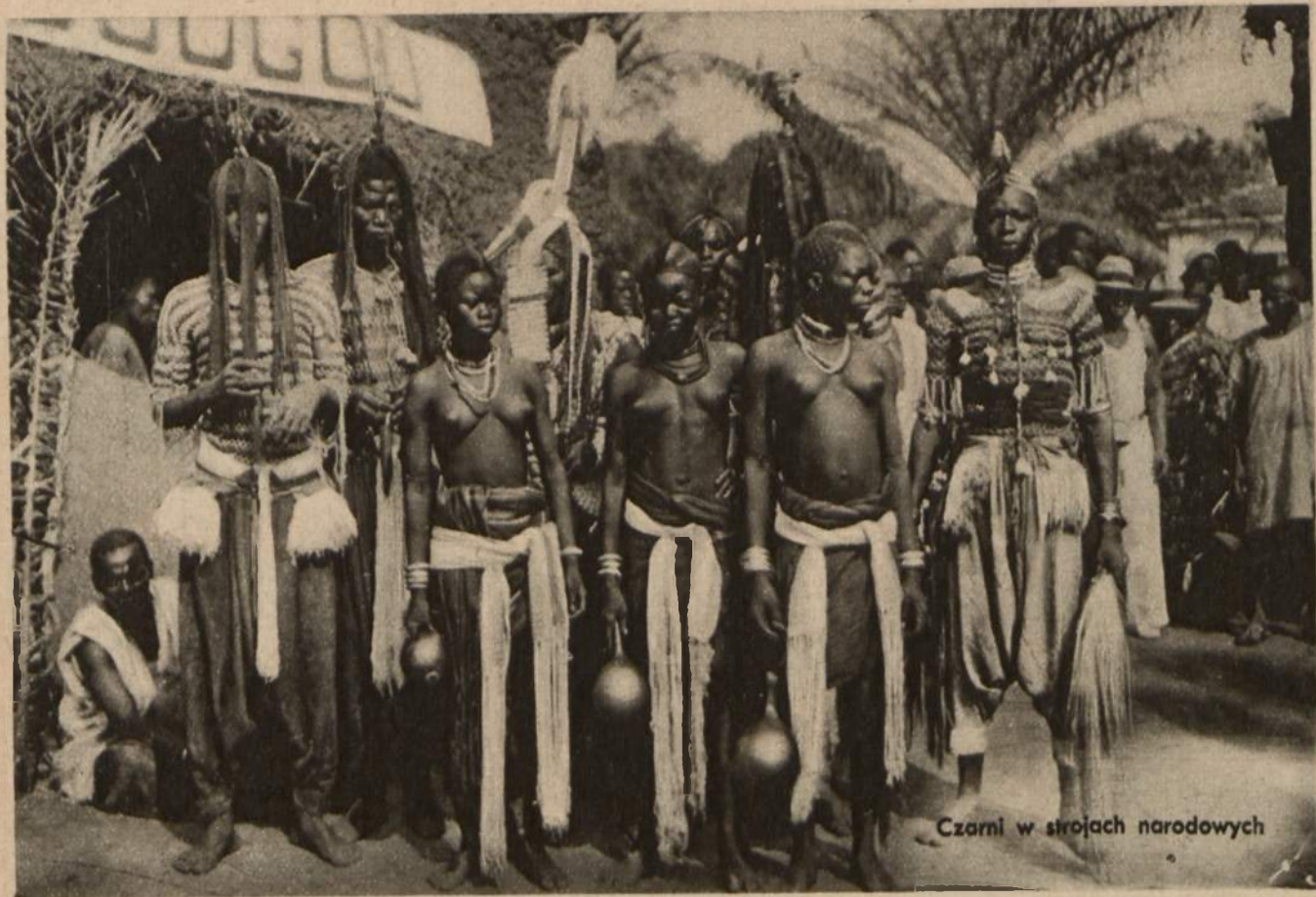
Inaczej jest tu: brzeg niski, żółto-brunatny, jakieś osobliwe lasy, z których od czasu do czasu wystrzeli wysoko pod niebo korona olbrzymia świata roślinnego. Nieraz w odległości 7—8 mil morskich od brzegu spotka się rybaka nie w kutrze żaglowym czy parowym, ale w łodzi, z dziwnego drzewa, jakby z lyka, zrobionej; wiosłuje on jakimiś łopatkami, czerpie wodę ze swej łodzi skorupą jakiegoś wielkiego orzecha, fala go kołysze, a jednak idzie on śmiało w morze...

Brzeg tutaj nie jest gościnnie: odgradzają go od morza skały i mielizny, na których łamie się i rozbija fala, tworząc olbrzymie buruny. A nie myśl także,

wędrowcze, że znajdziesz tu wiele portów z nabrzeżami, kranami, windami. Najczęściej staniesz na rzedzie i na ład dostawać się będziesz w wielkiej łodzi, która w dziwnie przemyślny, ale denerwujący sposób poniesie cię przez pianę burunów.

A teraz najważniejsza rzecz: gorąco. Wiele na ten temat krąży legend i u nas, ale pocichu sobie powiedzmy, że w tych legendach jest istotnie dużo przesady. Ciepło bo jest: 35° C, 40° C, a nawet 45° C i 50° C nie są rzadkością w stolicy Liberji, w Monrowji. A przytem pomimo gorąca wilgotno: wieczorami i nocami częste mgły, rosa osiada w takich ilościach, że wystarczy za nasz dobry deszcz. Ale pracować można: nic to, że ręce są mokre, nic to, że trzeba codzień zmieniać bieliznę — umysł jednak funkcjonuje sprawnie i przy wyteńczeniu szczypty woli pracuje się dość dobrze. Nawet 7—8-godzinna praca umysłowa nie nuży zbyt. Nawet

A teraz, Czytelniku, przyjrzyj się wraz z nami stolicy czarnych, Monrowji. Wyobraź sobie nasze miasteczko powiatowe, o wiele zresztą mniejsze, niż wiele naszych miast powiatowych, nad brzegami cudownie błękitnego oceanu, wyobraź sobie, że niebo jest białawe i lekko przymglone od skwaru, że zamiast drzew, mniej lub więcej karłowatych na płaskach mazowieckich, masz palmy kokosowe, drzewa chlebowe, jakieś inne palmy i t. d. Ale nie wymagaj od Monrowji tyle porządku, ile wymagasz od naszych miasteczek. Tu wszystko jest „w porząd-



Czarni w strojach narodowych



Tańce rytualne

ku" rodzimym zresztą, afrykańskim: i fantastyczne jakieś skały na środku ulicy, i domy zrujnowane, i ruiny domów nieukończonych, i piękne wille mieszkalne, i obrzydliwe chałupy z blachy falistej... Panuje tu wolność i każdy ma czas, nikt się nie spieszy, nikomu nie przeszkadza ani ruina, ani skały na drodze, nawet nieszkodliwe węże spacerują nocą po ulicy. A już jaszczurka nie boi się nikogo i nikt jej krzywdy nie uczyni...

A teraz ludzie... Czarni i biali. Panami kraju są czarni, którzy wzorują się na Europejczykach: ubrani w białe stroje tropikalne, w hełmy lub w mundurach straży celnej, policji czy wojska. Ale nie dziw się, Czytelniku, gdy policjant nosi owijacze, ale nie ma obuwia, a stoi z powagą na skrzyżowaniu ulic: czeka on na auto, któremu da znak wolnej drogi. Nie przeszkadza to, że czeka godzinę, dwie, nīm auto się zjawi: tu ludzie mają czas. I nie dziw się także, gdy pójdziesz na pocztę wysłać list polecony: taka poważna czynność zajmie ci godzinę czasu. Ale zato obok „cywilizowanych" murzynów spotkasz tłumy murzynów z interioru, barwnie odzianych w duże płaty kolorowej materji, lub dziwne, arabskiego kroju jakby kimona. A gada to, a śmieje się, gestykułuje...

Biali... Ci szukają interesu, handlują, pracują, uprawiają plantacje, wwożą i wywożą towary. I pracują tak długo, aż zgromadzą trochę grosza na spokojną starość w dalekiej, chłodnej, cywilizowanej Europie.

Wśród tych białych jesteśmy i my, Polacy. Nas jeszcze pędzi w te strony marzenie o sile gospodarczej Polski, bez której nie będziemy mocarstwem. Stajemy do pracy na plantacjach, stajemy do konkurencji handlowej z innymi. Jeszcze nie jesteśmy starymi Afrykańczykami, jeszcze reagujemy żywo

i na gorąco i na intrygi konkurentów, jeszcze mamy w duszy wiele, wiele nałogów ze starego kraju. Ale minie lat szereg, utrwalimy się na naszych stanowiskach — i wejdziemy do szeregów uznanych przez innych — ludzi, budujących nową Afrykę, Afrykę przyszłości.

Ale równocześnie zbudujemy i nową Polskę: Polskę przyszłości!....

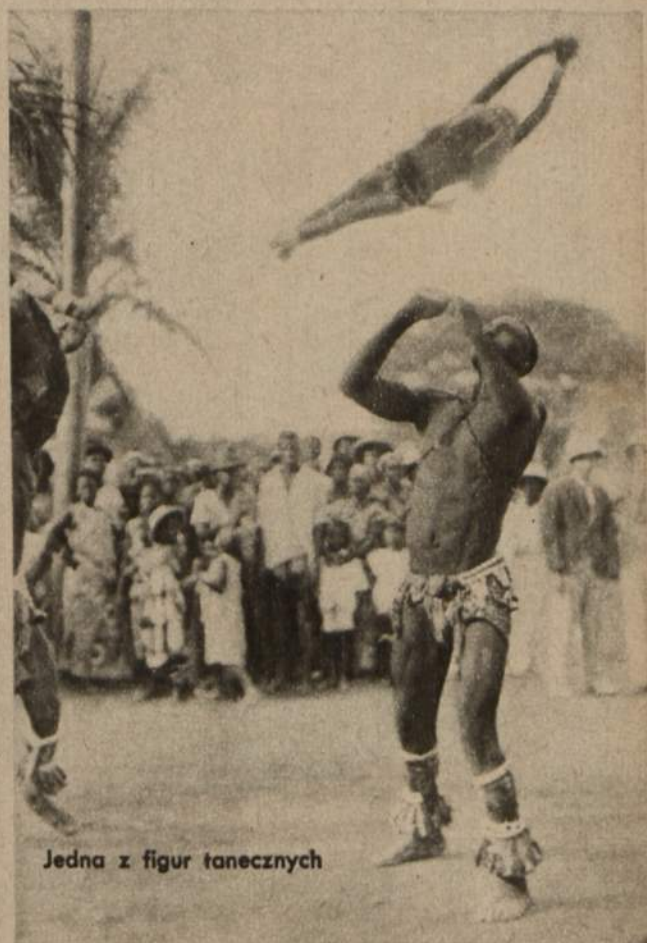
★

Przybyliśmy do Port Bonet.

Nowy port nowej stolicy kolonii francuskiej Côte d'Ivoire. Genjusz rasy białej uderza nas tem silniej, że wizję naszej Gdyni przesłoniła nam po dwudziestu dniach podróży murzyńska Monrowja. Tu wszystko wygląda inaczej: choć twarze białych urzędników noszą piętno Afryki, ale dzieło białego człowieka bije w oczy. I tu, jak w Monrowji, wala się na brzeg buruny przyływu, ale człowiek ubiegł je; wbił w dno morskie delikatnie wyglądającą konstrukcję żelazną, wyniesioną wysoko w górę, by morze nawet w ataku szału nie dostało się na drewnianą nawierzchnię, przeprowadził szyny — i smukłymi kranami ładuje z wielkich łodzi towary na wagony.

Ta nowoczesna praca odbywa się na tle cudownego nieba, egzotycznych, wybujałych roślin, białych budowli urzędu cel i portu, kokieteryjnych willi urzędników.

Pędzimy po doskonalej szosie do Abidjan, nowej stolicy. W 1928 roku, gdy połączono dwie kolonie, Haute Volta i Côte d'Ivoire, postanowiono porzucić stary port Grand Bassam i starą stolicę Bingerville, zbudować nową. I Francuzi mają gest!



Jedna z figur tanecznych

Dziś Abidjan jest miłem, wesołym miasteczkiem afrykańskim. Nie szukajcie w nim czegoś, co przypominałoby wam stolicę prowincji we Francji, czy województwa w Polsce: niema tam knajp, niema kin, ale za to jest dużo ogrodów, wiele pięknych, lekkich domków - will, w których mieszkają urzędnicy, wiele obszernych pałaców nieomal, gdzie urzędują rządcy kolonii. Nad tem wszystkim króluje pałac gubernatora, łączący wdzięk budowli z czasów Ludwika XIV z prostotą i higieną XX wieku.

Nad życiem handlowem kolonii ciąży wpływ wielkiej „Compagnie Francaise de l'Afrique Occidentale”. Ta firma, zresztą, jak się wydaje, popierana po cichu przez rząd kolonii, ma swój główny skład - faktorię na całą kolonię w Abidjan. Jeżeli mniemacie, że spotkacie się w tej faktorii z powagą i solidnością niemiecką, ze sztywnością angielską, mylicie się. Gdyby nawet nie słuchać języka, tak dobrze znanego wielu Polakom, już sam porządek, trochę gwałtu i szumu, jaki obok klientów czarnych robią szefowie biali, ich żarty, pachnące bulwarem paryskim lub ulicami Marsylii, powiedziałyby Wam, że jesteście w sklepie francuskim. Człowiek z kolonii, znający sposoby odnoszenia się białych do czarnych, również odrazu skonstatowałby, że jest u Francuza: droga „egalité” — równość, jaką Francuz przynosi ze sobą do kolonii, pozwala na to, by jakiś kolorowy francuskim obyczajem poklepywał białego po łopacie... Nie przeszkadza to jednak, by za chwilę nasz egalistyczny Francuz wybuchł, jak granat, i skopsał boy'a, który w czemś zawinił...

„Hosen-neger” w kolonjach francuskich: urzędnik, subiekt z faktorii, czasem nawet kupiec. Jest on niewątpliwie czemś wyższem, niż jego rodak z Liberji: przejął kulturę towarzyską Francuza. Jest tak samo poufały, tak samo usiłuje być dowcipnym, raczej może daje poznać, jak ceni sobie to, że może

udawać białego, ale jednak tak samo chętnie wyciągnie czarną łapę po datek.

Kolonja Côte d'Ivoire jest kolonią bogatą. Najlepszym dowodem jej bogactwa jest fakt, że jest ona samowystarczalna pomimo daleko posuniętych inwestycji szczególnie w dziedzinie komunikacji. Wywóz kakao, drewna szlachetnego, jak mahoni, heban, kopry, orzeszków palmowych, owoców południowych, przywóz towarów europejskich daje dochody dzięki cłom i komunikacji. Administracja skarbową doskonale oblicza dochody, wie o zajęciach każdego z mieszkańców i umie wydusić centymy. A przecież wyrab lasów także do niej należy, przecież ciągnie zyski i z kopalń.

Trochę na nią narzekają obywatele biali, czarni i półbiali, ale w miarę. Pomimo drobniagowości biurokracji francuskiej rząd kolonialny wiele robi dla kolonii: pas cywilizowany, a więc pas business'u rozszerza się z każdym rokiem, obroty są, żyć można. Rozumie to biały, rozumie pół-biały Syryjczyk, prawie czarny Hindus, a zupełnie czarnego autochtona obchodzi tylko jedno: chce on być sobą, mieć trochę pieniędzy na swój kiepski ryż, a pozatem jest mu dobrze, wesoło pod słonecznym niebem Afryki.

I rzecz charakterystyczna: prawie nie spotkacie w Abidjan nędznie ubranych murzynów. Czy to zeuropeizowany policjant, urzędnik pocztowy, czy boy z banku lub faktorii, czy wreszcie zwykły czarny z okolicy w swym malowniczym okryciu — wszyscy robią wrażenie, jakgdyby przebrali się na jakąś uroczystość. Prawda, że życie tu łatwiejsze dla autochtonów!

Inż. WODNIAK

Na pokładzie s/s Poznań



Czarni pracują...

NA KONTO

**F.U.M**

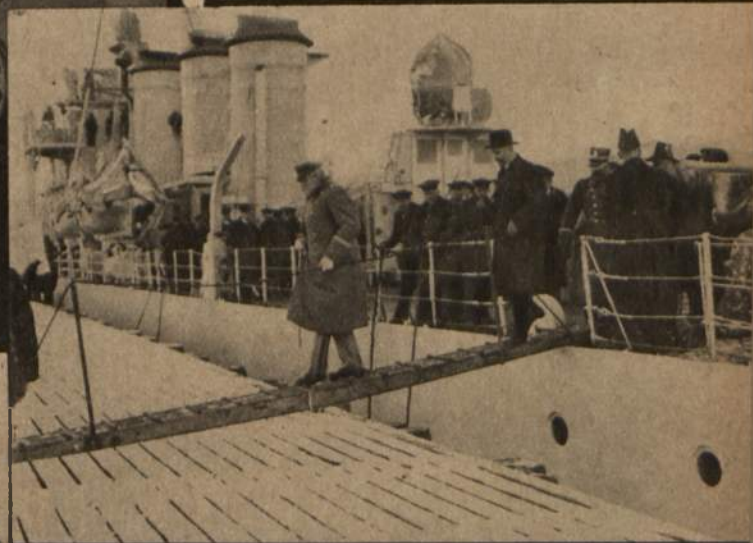
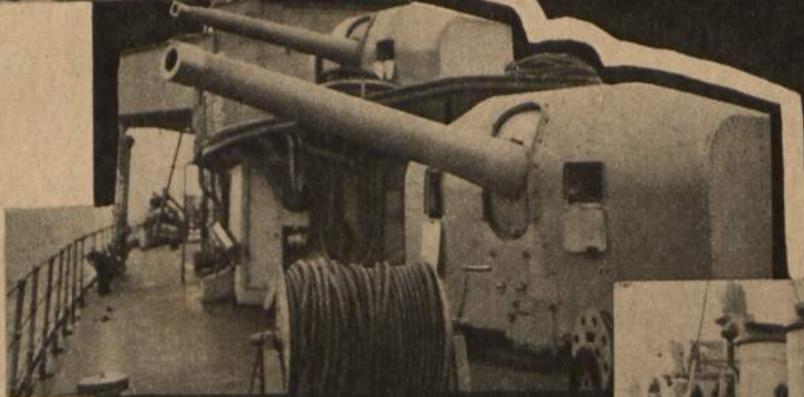
W P.K.U. № J0000

WPLĄCONO DO DNIA 19-III

**2.078.140.72.**

Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego państwa i kwitnącej pomyślności narodu

**J. PIŁSUDSKI**



Dnia 19 marca w dniu imienin Marszałka Józefa Piłsudskiego Morska i Kolonjalna udekorowała plac przed Dworcem Głównym w Warszawie. Powyżej zamieszczamy fragmenty dekoracji: 1) grafję Marszałka Piłsudskiego na O. R. P. „Wicher” oraz Jego czołowe wzięcie udziału w rozbudowie floty wojennej.

# PLANOWA PROPAGANDA I AKCJA

Niejednokrotnie już na łamach „Morza“ zwracaliśmy uwagę na rozmach dążeń kolonialnych naszego zachodniego sąsiada. Do sprawy tej powracać będziemy niejednokrotnie, bowiem prasa codzienna zagadnieniu temu poświęca raczej mniej kwestji.

Odrzucając, że ostatnie tygodnie nie przyniosły bynajmniej jakichś zdecydowanych wystąpień niemieckich na forum międzynarodowym. Metoda ich pracy daleka jest od hałaśliwości, natomiast o wiele bardziej skuteczna. Rezygnując ze zgłaszania efektownych memorjałów à la Hugenberg na Konferencji Londyńskiej, które wszczynają na świecie jedynie zbyteczny i szkodliwy alarm, rozwijają Niemcy swoje wysiłki powoli a wytrwale w dwóch kierunkach: propagandy za odzyskaniem kolonij wewnątrz kraju i stałej ekspansji na terenie afrykańskim.

Aby zorientować czytelnika o rozmiarze propagandy, uświadamiającej ludność Rzeszy o ważności sprawy kolonij, przytoczymy dla przykładu akcję w jednej tylko dzielnicy — Westfalji i tylko w okresie ostatnich kilku miesięcy.

29.X ub. r. odbyło się w Kolonji zebranie towarzysztwa kolonialnego, na którym dr. Wehr wygłosił referat p. t. „Kopaliny w Afryce Południowej“.

3.XI koloński związek b. wojskowych kolonialnych urządził zebranie, na którym wygłoszony został odczyt o Kamerunie.

11.XI urządzono w Wanne-Eickel święto kolonialne.

12.XI podobna uroczystość odbyła się w Werden.

14.XI referat kolonialny z przezroczami w Dortmund.

12.XII referat w oddziale kobiet związku kolonialnego w Essen.

17.XII wygłosił odczyt w Kolonji von Fröbes p. t. „Niemiecka Afryka — kraj i ludzie“.

26.XII odczyt generała Lettow-Borbeck o wartości kolonji, wygłoszony w Wuppertal.

28, 29 i 30.XII odbyły się w Dortmund, Essen, Wuppertal i Düsseldorf publiczne zebrania, na których wyświetlano filmy o odpowiedniej treści.

W ciągu listopada, grudnia i stycznia kina wyświetlały film „Die Reiter von Deutsch — Afrika“, co było połączone z dłuższymi przemówieniami specjalnych prelegentów.



Powyżej przytoczone fakty mówią same za siebie, a podkreślić należy, że działo się to wszystko w okresie najostrzejszej kampanji plebiscytowej. Gdy uwaga całego narodu była skierowana na Saare, znaleziono, jak widać, dosyć energii i na sprawy zdawałoby się, raczej drugorzędne.

Reasumując, stwierdzamy:

W samej Westfalji, w okresie ostatnich dwóch miesięcy przed plebiscytem, propaganda niemiecka potrafiła zorganizować zgórą 50 publicznych odczytów, poświęconych sprawom kolonialnym.

Ale nie sądźmy, że Niemcy ograniczają swoje dążności do wywodzenia żalów we własnym kółku rodzinnym, czy też do przekonywania samych siebie

o swoich racjach. Wiedzą, że na wysunięcie sprawy rewindykacji kolonij nadejdzie z czasem odpowiednia konjunktura międzynarodowa i narazie zgodnie ze swoją odwieczną tradycją, pracują planowo nad penetracją do terytorjów spornych, aby z czasem móc postawić świat wobec faktów dokonanych.

Ekspansja niemiecka w Afryce rozwija się ciągle — nieoficjalnie, aby nie powiedzieć — skrycie. Nie ogranicza się ona bynajmniej do terytorjów mandatowych. Niemcy wcale nie czują się związani rękami argumentami prawnymi — przeciwnie, uderzają w miejsce najsłabsze, najmniej odporne czarnego ładu.

I znowu, dla przykładu, zacytujemy, za prasą portugalską, kilka danych o wynikach akcji niemieckiej na jednym tylko terytorjum i to nie mandatowym, — Angoli.

Gdy liczba Anglików na terytorjum Angoli nie przekracza 300 osób, kolonistów niemieckich jest prawie 1000. Jedna fazenda niemieckiego osadnika posiada około 300 hektarów. Wszyscy koloniści niemieccy zaopatrzeni są w broń i radiowe aparaty odbiorcze, a również, jak notuje prasa portugalska, były wypadki wykrycia aparatów nadawczych, szybko zatuszowane. W r. 1932 stosunek statków niemieckich, które zawinęły do portów Angoli, do wszystkich pozostałych, wynosił 1:1, w r. 1933 wzrósł już do 3:2. Gdy do Lobito (jeden z głównych portów Angoli) zawinął niemiecki krążownik „Emden“, spotkało go nad wyraz serdeczne przyjęcie ze strony tamtejszych władz portugalskich. Zarząd kolei oddał do dyspozycji załogi bezpłatne pociągi, aby umożliwić jej entuzjastyczne: powitanie przez rodaków-osadników.

Zaś dziennik angolski, „A provincia de Angola“ we wrześniu ubiegłego roku cytuje przemówienie jednego z byłych plantatorów niemieckich, eks-oficera, wygłoszone w Berlinie o możliwościach ekspansji Niemców w Angoli, zaopatrując je redakcyjnym komentarzem, że „ze strony władz portugalskich nie są czynione imigrantom żadne utrudnienia“.



A „szary obywatel“ niemiecki na pierwszej stronie każdego niemieckiego dziennika spostrzega bezustannie głosy osób „trzecich“ o słuszności dążeń kolonialnych wielkiego a upośledzonego narodu. Dziś będzie to głos lorda Rothermere, namawiający prosto swoich współrodaków do oddania kolonij Niemcom, jutro oficjalne enuncjacje ministra Unji Południowo - Afrykańskiej Piroso (z okazji już wspomnianej oficjalnej wizyty okrętu wojennego „Emden“) o „wartości kulturalnej Niemca-kolonizatora“ i o tem, jaką to „korzyścią byłby dla dobra całej białej rasy powrót Niemiec do Afryki“. W kinie czeka go film o treści afrykańskiej, w popularnej „Die Woche“ — powieść na tematy afrykańskie, w „Berliner Illustrierte Zeitung“ — reportaż z życia kolonistów w Afryce, a na zebraniu „Verein'u“ chwilka poświęcona pamięci podróżnika Nachtigala, znanego niemieckiego badacza Afryki...

Jahrgang 47  
1. März 1935  
Nr. 3

# Deutsche Kolonial Zeitung

zugleich Die Brücke zur Heimat



Herausgeber:  
Deutsche Kolonialgesellschaft  
verbunden mit dem  
Deutschen Kolonialverein

Karta tytułowa „Deutsche Kolonial Zeitung”, jednego z wielu niemieckich czasopism, poświęconych sprawom kolonialnym. Na oryginalne czerwonymi barwami oznaczone są dawne niemieckie kolonie w Afryce. Obok odczytujemy napis: „Niemiecka ziemia w obcej ręku”.



Wytrwale i nieugięte, włoskie terytorjalne dążenia kolonialne, podjęte na terenie Afryki, rozwijają się w dwu kierunkach: przez Libję do Afryki Środkowej, oraz przez Erytreę i Somali do opanowania wielkiego półwyspu Afryki wschodniej.

W Libji, obecne pokojowe rozszerzenie włoskiego terytorjum odbyło się kosztem francuskiego Sudanu. Francja odstąpiła wprawdzie Włochom 114.000 km.<sup>2</sup> (na mocy układu z 8. I. 1935 r.), ale w ustępstwach swych nie posunęła się poza pewną granicę, którą tworzą góry Tibesti i Ennedi, cenione przez francuskie czynniki wojskowe, jako ważne punkty strategiczne. Po ich bowiem odstąpieniu byłaby dla Włochów otwarta droga, do upragnionego przez nich serca Afryki, t. j. do właściwego źródła surowców i produktów kolonialnych, tak niezbędnie potrzebnych dla włoskiej produkcji przemysłowej.

Surowców tych nie mogą Włosi otrzymać ze swych dotychczasowych kolonij, albowiem posiadają kraje albo zupełnie pustynne jak Libja, lub też napół pustynne stępy, jak znaczna część Erytrei i Somali. Małe skrawki nadającej się pod uprawę ziemi w dwu ostatnich kolonjach są kroplą w morzu zapotrzebowania włoskiego pod plantacje i ekspansję kolonialną. Nie mogą one stanowić terenów jakiegokolwiek poważniejszej produkcji kolonialnej, ani też nie można ich uważać za jakiegokolwiek znaczniejsze rynki zbytu, odpowiadające włoskim zamiarom i potrzebom.

Mając na południu Libji już zamknięte (przynajmniej narazie) możliwości rozszerzania swych terytorjów, zwrócili się Włosi z tem większą, niż dotychczas, energią do realizacji swych dawnych zamierzeń tj. opanowania półwyspu wschodnio-afrykańskiego, obejmującego — obok Erytrei i Somali włoskiego — niepodległe państwo murzyńskie Abisynji oraz francuskie i brytyjskie Somali.

Po nieudanej wyprawie w celu opanowania Abisynji i poniesieniu klęski pod Adua w r. 1896, Włosi na pewien czas wstrzymali swe przeciwabisyńskie zapędy, jednak odnowili je zaraz po wojnie europejskiej, w czasie prowadzonych układów pokojowych, przenosząc swą aktywność na teren międzynarodowy, w sferę dyplomatyczną.

W czasie konferencji pokojowej w Paryżu zażądali jasno i wyraźnie odstąpienia im francuskiego Somali wraz z portem Djibuti i kolejną do Addis Abeba, odstąpienia brytyjskiego Somali, zniesienia konwencji franko-anglo-włoskiej, zawartej w Londynie w 1906 r. (a więc zniesienia francuskiej i angielskiej sfery wpływów w Abisynji), oraz domagali się desinteressement Anglii i Francji w sprawach abisyńskich, aby — jak to ujmowano ze strony włoskiej — „została przywrócona w Afryce wschodniej równowaga zniszczona smutnym epilogiem pod Adua w r. 1896“.

Wszystkie swe żądania kolonialne ujeli Włosi w dość obszerne memorandum, które przedstawiciel włoski p. Sonnino przesłał w dniu 30. X. 1918 r. pułk. House, doradcy prezydenta Wilsona. W memorandum tem wykazywał — między innymi — konieczność utworzenia jednego bloku kolonij włoskich wokół Abisynji i oddania im Abisynji pod ich wyłączne wpływy.

Tak wyraźne postawienie żądań wymagało zajęcia stanowiska przez Francję i Anglię. Oba te państwa posiadają maleńkie kolonie: Somali francuskie i Somali brytyjskie, które odcinają Abisynję od morza i oddzielają Erytreę od włoskiego Somali. Kolonie te nie mają żadnego znaczenia gospodarczego, ale za to mają poważne znaczenie strategiczne, albowiem położone są tuż u wyjścia z Morza Czerwonego do zatoki Aden i dalej na Ocean Indyjski. Zapew-



niąją więc ich posiadaczom panowanie nad cieśniną adeńską, oraz zabezpieczają wolną drogę Anglii do Indyi, a Francji do Madagaskaru i posiadłości azjatyckich.

Rozpoczęły się więc konferencje franko-anglo-włoskie, na których tak Francja jak i Anglja odrzuciły włoskie żądania. Powoływanie się na traktat z r. 1915, na zasługi włoskie wobec aliantów w czasie wojny europejskiej, jak np. wytrzymanie ataku całej armji austriackiej, podczas gdy aljanci zajmowali kolonie niemieckie, utrzymywanie w szachu floty austriackiej, która, gdyby wypłynęła na Atlantyk, to zaatakowałaby flotę aliancką i przerwałaby łączność z kolonjami itp. spowodowały rozszerzenie Włochom zachodniej i wschodniej granicy Libji oraz odstąpienie przez Anglję kraju Juba na południu włoskiego Somali.

Włosi mimo zapewnień, iż nie mają zamiaru pozabawiać Abisynji niepodległości, a tylko chcą ją eksploatować handlowo i przemysłowo, żadnych ustępstw w sprawie tego kraju nie uzyskali.

Wobec tego zażądali mandatu nad Togo, ale i tu też otrzymali odpowiedź odmowną

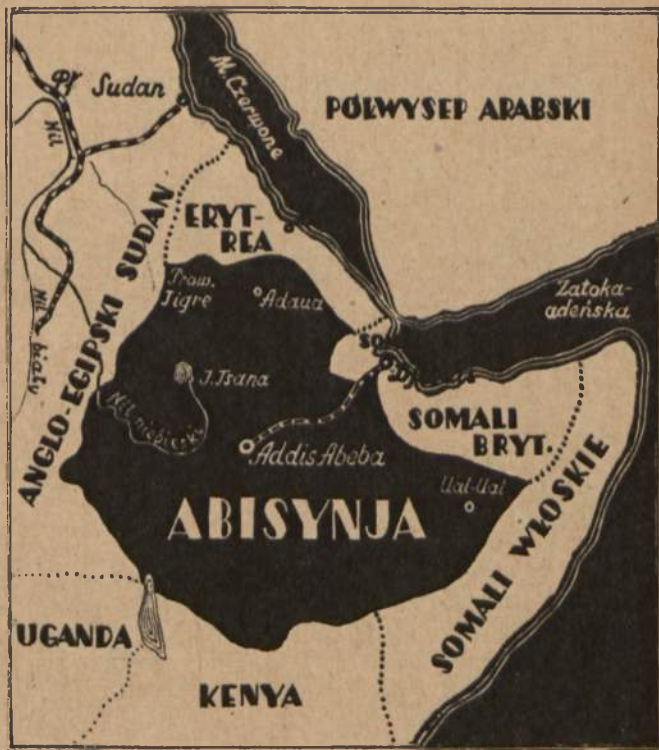
Jednak w dążeniach swych nie spoczęli. Według obrazowego ujęcia włoskiego, Erytrea i włoskie Somali, tworzą łuk (na razie przerwany francuskim i brytyjskim Somali), którego cieciwa przecina Abisynję. Po tej właśnie linii cieciwy zamierzają Włosi zbudować kolej, łączącą obie te kolonie oraz zapewnić sobie wpływ najpierw w tej części kraju, gdzie będzie przechodzić kolej, a następnie wpływy te rozszerzyć na cały kraj. Podjęli nawet pewne wysiłki w tym kierunku. Przyznali Abisynji wolny port Assab w Erytrei i zbudowali z Assab do granicy abisyńskiej autostradę (dł. 54 km) z zamiarem poprowadzenia jej dalej aż do Dessie w celu ułatwienia sobie eksploatacji w abisyńskiej prowincji Tigre bogactw naturalnych: złota, żelaza, rtęci i nafty.

Piękne te zamiary nie zachęciły jednak Abisynji do dalszego przeprowadzenia włoskiej drogi samochodowej, wobec czego poczynania włoskie utknęły na martwym punkcie na granicy abisyńskiej.

Ale na terenie Abisynji są już utwierdzone wpływy różnych państw, akcja więc włoska napotyka na trudności. Francja eksploatuje kolej z Djibutti do Addis Abeba, ma więc bezpośrednie zainteresowania gospodarcze i nie jest jej obojętne pod czym wpływem będzie Abisynja jako zaplecze portu Djibutti.



Na targu



Anglja łączy sprawę rozwoju gospodarczego angielskiego Sudanu z nawodnieniem go z ujętego w olbrzymią tamę jeziora Tsana, leżącego na terytorjum abisyńskim. Niebieski Nil, wypływający z tego potężnego — o pow. 4.000 km<sup>2</sup> — naturalnego zbiornika, do którego wpada 20 rzek, ma odprowadzać wody jeziora do kanałów sudańskich i nawadniać tamtejsze żyzne pola bawełniane.

Do tych wpływów dołączyła się jeszcze i Japonja, która nietylko uzyskała duże obszary ziemi abisyńskiej pod uprawę bawełny, ale nawet usadowiła się w przyznanej Abisynji wolnej strefie portu Djibutti, skąd promieniuje japońska ekspansja handlowa na tereny afrykańskie i na Arabję, a przede wszystkim na rynek abisyński.

Abisynja stała się więc terenem o znaczeniu międzynarodowym, a sprawy rozwijające się na tym terenie przybrały charakter wyjątkowo skomplikowany.

W tych warunkach zbrojne poczynania włoskie wydają się raczej manifestacją, za pomocą której Włosi wykazują, iż gotowi są nie cofnąć się nawet przed czynem zbrojnym, gdy idzie o ich żywotne interesy, tkwiące w kolonjach.

Dopóki ścierały się w Abisynji tylko wpływy państw europejskich — z którymi Włosi mogli, ewentualnie, dojść do porozumienia i może już osiągnęli je z Francją w tegorocznych rokowaniach rzymskich — sprawa nie przedstawia się zbyt groźnie dla włoskich poczynań na upatrzonym terenie. Ale gdy pojawiła się Japonja i zaczęła ugruntowywać swe wpływy na terenie abisyńskim, sprawa przybrała zbyt poważny obrót, aby Włosi mieli odnieść się do niej obojętnie i z lekkim sercem pozwolić na przekreślenie tyloletnich i tak wielkich wysiłków w stosunku do kraju, który uważają jako teren swej wyłączonej aktywności ekonomicznej oraz teren swych żywotnych, gospodarczych interesów.

Obecna akcja militarna jest tylko jednym z ogniw w łańcuchu włoskich wysiłków, których zakończeniem będzie zrealizowanie planu kolonialnego, a przede wszystkim gospodarcze opanowanie Abisynji.

# SAN DOMINGO — BALBOA

Od Martyniki do San Domingo niedaleko. Nawet przy zmiennych, niezbyt sprzyjających wiatrach, odcinek ten zabiera nam niespełna 4 doby. Dziewiętnastego listopada po południu stajemy na kotwicy w odległości 2 mil od słynnej niegdyś stolicy Kolumba. Siedzimy w wodzie zbyt głęboko, by podejść bliżej. Odwach służbowy wzdycha, gdyż jego to rola pełnić funkcje przewoźnika. Starszy szalupy coraz spogląda na zegarek, chwyta za gwizdek i wywołuje swą załogę. Pociesza się, że zato jutro będzie pasażerem.

Statek odwiedza sporo gości. Poza konsulem honorowym mamy aż sześciu dziennikarzy, kilku obywateli polskich, oraz byłego rosyjskiego pułkownika, który po przeszkoleniu dominikańskiej kawalerii o sile 200 szabel, obecnie pełni obowiązki szefa ochrony osobistej prezydenta.

Staramy się odnaleźć jakiegokolwiek ślady po Legionach, lecz okazuje się, że działały i wyginęły po drugiej stronie wyspy, w obecnej republice Haiti. Jedyne zdaje się, co tam zostało, to kilka polskich nazwisk, noszonych dumnie przez murzynów, oraz kilka dość silnie wypaczonych polskich nazw.

Prezydent Trujillo dba o rozwój kraju. Buduje piękne, asfaltowe drogi, wznosi kosztowne mosty i artystyczne budowle. Niestety, zdarzają się tu huragany, które w ruiny obracają całe dzielnice miasta. Ciekawe, że najdzielniej może trzymają się resztki starych budowli, między innymi ruiny najstarszego w Ameryce kościoła, budowanego w czasach Kolumba. Jak w wielu innych miejscach, tak i tu, w katedrze spoczywają „autentyczne” szczątki tego wielkiego odkrywcy.

San Domingo chętnie widziałoby polską kolonizację. Z punktu widzenia plantacyjnego, a nawet gospodarki hodowlanej, wyspa przedstawia duże możliwości. Klimat jednakże bardzo gorący, a pozatem trzeba się dobrze orientować w miejscowych zwyczajach władz, które podobno mają skłonności do taniego wywłaszczania na rzecz państwa tych plantacji, które zostały przez przybyszów doprowadzone do kwitnącego stanu. Prawda, że dają zato tereny w innym miejscu.

Dnia 21 listopada przed północą znów podnosimy kotwicę i znowu tylko na kilka dni.

Od czasu, gdyśmy wyszli z kanału Angielskiego pogodę prawie stale mamy „turystyczną”. Atlantyk, który został już za nami, był raczej wielkim błękitnym jeziorem, niż groźnym oceanem. Umiarkowane wiatry, niewielka fala, ani kropli deszczu. Życie, jak w klasztorze, mniej tylko chyba monotonne, nawet pod względem odżywiania. Po każdym porcie magazyn prowiantowy pełen jest owoców i świeżych jarzyn. Banany wiszą przeważnie w pralni, której się teraz nie używa, gdyż pierze się najlepiej na pokładzie.

Władze wojenne kanału Panamskiego są dla nas pełne kurtuazji. Jakkolwiek wiedzą, że nie jesteśmy wojennym szkolnym statkiem, na pokład „Dar” przybywa oficer komplementacyjny. W przeciągu 4 dni postoju w Cristobal, od 28 listopada, niema dnia, byśmy z ich strony nie doznali jakiej uprzejmości. Obwożą po okolicy, prowadzą do bazy floty i lotnictwa, zapraszają na swą plażę, oprowadzają nasze wycieczki po szluzach kanałowych i urządzeniach, które normalnie dla publiczności są odgradzone kolczastym drutem.

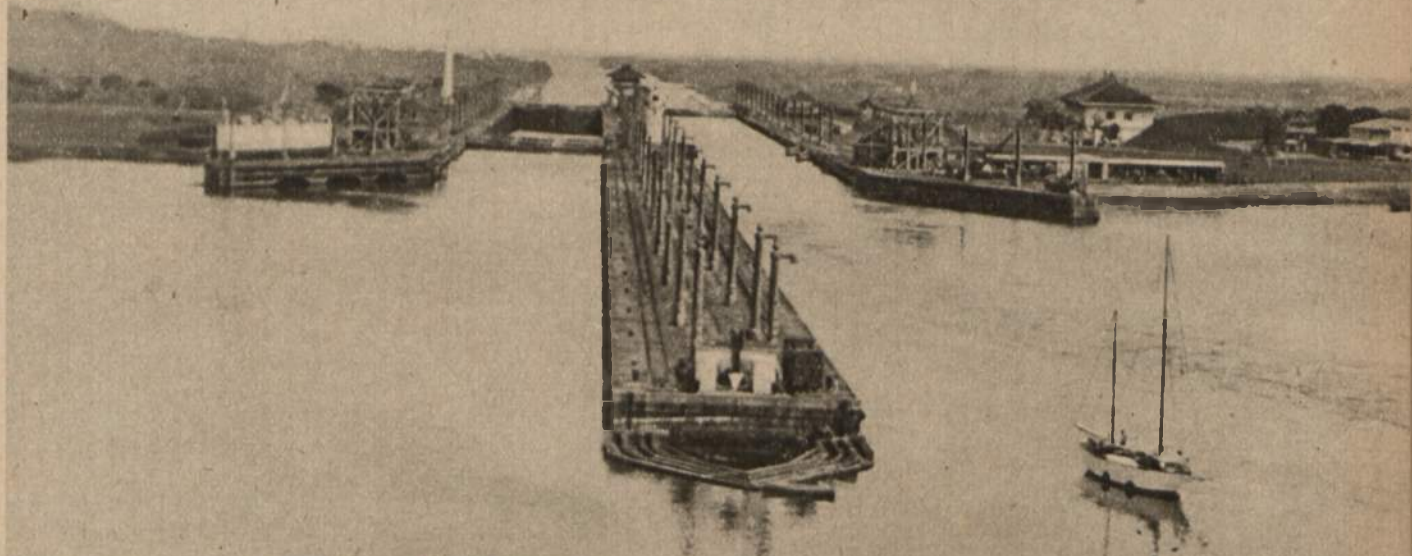
Kanał wraz z wąskim pasem po jego obu stronach, wykrojonym w terytorjum republiki panamskiej, należy do Stanów Zjednoczonych. Przy wejściu do kanału od strony Atlantyku leżą dwa miasta: Cristobal (Krzysztof) — amerykańskie i Colon (Kolumb) — panamskie. Kwestje graniczne między nimi w praktyce ograniczają się do zapytania przez urzędnika amerykańskiej służby celnej, czy ktoś nie przenosi przedmiotów zabronionych, rzadziej zaś — do sprawdzenia odpowiedzi. Pozatem komunikacja jest dla obu stron zupełnie wolna. Leżą tuż obok siebie, rozdzielone jedynie torem kolejowym.

Od południa aż do wieczora codzień każda szalupa z ładu wraca pełna żołnierzy, Polaków z armii amerykańskiej. Przywożą także z sobą Amerykanów, by im pokazać „Dar Pomorza”. Czynią to z pewną dumą, bo jest widoczne, iż uważają, że „Dar” jest także i ich statkiem, a w gazecie „stało”, że jest to jeden z największych i najpiękniejszych tego rodzaju statków.

W Cristobal spotykamy się Wagnerem, który tu bawi już cały rok, szykując nowy jacht do dalszej jazdy. „Zjawę I” sprzedał, gdyż mu się rozlaźliła. Brak pieniędzy hamuje postęp robót, ale już chciałby wyjść na ocean Spokojny. Obiecujemy Wagnerowi pomoc. Na początek przeholujemy go przez kanał.

„American Caird” — w dali „Dar Pomorza” w Kanale Panamskim





Jacht Wagnera „Zława II” w Kanale Panamskim

Cristobal opuszczamy 1 grudnia. Z pilotem na pokładzie, pod motorem suniemy szybko w stronę pierwszej szluzy. Ta część kanału przypomina dość wąską rzekę, z obfitą tropikalną roślinnością po obu brzegach.

Po upływie godziny wchodzimy do pierwszej z trzech komór szluzy w Gatun, mających przenieść nas o 85 stóp nad poziom Atlantyku. Dla patrzącego od Cristobal statek w szluzach wygląda dość niezwykle. Ponieważ lustro jeziora jest niewidoczne, odnosi się wrażenie, że stoi na wysokiej górze.

Podczas, gdy przechodzimy z komory do komory, na ich krawędziach zbierają się Polacy z oddziału wojskowego, który tu pełni służbę wartowniczą. Charakter rozmów jest typowo „kolejowy”, gdy żegna się odjeżdżających. Wielu poznaliśmy dopiero wczoraj podczas zwiedzania Gatun, niektórzy byli już na statku po kilka razy. Dajemy im paczkę literatury propagandowej w językach polskim i angielskim. Dyżurny oficer nie kontrolując pozwala na jej przyjęcie.

Przy wejściu na jezioro dostrzegamy jacht Wagnera — „Zławę II”, którą po pierwszym manewrze, (nieudanym z powodu dużej szybkości statku), wkrótce mocujemy na linie przy prawej burcie.

Aby nie tracić czasu, przedmioty przeznaczone dla Wagnera, przeladujemy w ruchu. Z burty na burtę wędrują konserwy, kasze, mąka, przedmioty takielunku, balast, książki, lekarstwa i t. p. Prócz tego wypożyczamy mu porządną serię map i locyj. Na pokładzie jachtu pracuje kilku naszych uczniów, kolegów Wagnera z gimnazjum w Gdyni.

Po przejściu jeziora Gatun, wchodzimy do przekopu Gaillarda. Rozległy dotychczas widok zastępują prawie pionowe, skaliste ściany. Na długości 8 mil morskich wyłobiono rynnę, w której mijają się swo-

bodnie wielkie oceaniczne statki. Ogrom pracy, której to dzieło wymagało jest nawet na Amerykę imponujący. Szerokość kanału wynosi tutaj 300 stóp, głębokość koryta wodnego 40 stóp, wysokość brzegów ponad lustro — 180 stóp. Proszę przemnożyć, rezultat wskaże z dużą dokładnością objętość wyrąbanych skał.

W niewielkiej odległości za przekopem, w Pedro Miguel, znajduje się następna partja szluz. Statki idące z Atlantyku przechodzą tutaj na niższy poziom. Od Pedro Miguel do Pacyfiku niedaleko. Jeszcze maleńkie jezioro, szluzy w Miraflores i koło czwartej po południu stajemy przy nabrzeżu portu w Balboa.

Znów na pokładzie sporo mundurów khaki, mówiących po polsku, wprawdzie bardzo słabo, lecz zato bardzo serdecznie. Czytali już w „papierach” \*) o zamierzonym przez nas postoju w Balboa. Żałują tylko, że tak krótko, chcieliby nam pokazać to i owo i obawiają się, że nie zdażą.

Mimo niedzieli na jachcie u Wagnera praca wre. Dopomagają mu uczniowie i sam bosman na ochotnika. Na pokład „Zławy” schodzi parokrotnie kapitan Maciejewicz, ogląda, radzi, omawia niektóre szczegóły z Wagnerem. — „Już kiedy tak daleko zawędrował, to trzeba pomóc”, powiada do nas. I słusznie, nie wypada, aby bandera polska, nawet sportowa, miała wyglądać źle. Niestety, nie we wszystko możemy „Zławę” wyposażać. Na morze musi wyjść z pewnymi brakami, a wychodzimy razem, gdyż dłuższe pozostanie jachtu w porcie byłoby tylko stratą czasu, ponieważ Wagner odczuwa poważny brak gotówki.

Poczta przynosi całą serię listów, adresowanych

\*) ang. „paper”, skrót od „newspaper” — gazeta.

„do wszystkich uczniów“ lub do załogi. Ich nadawcami są uczennice i uczniowie szkół powszechnych, gimnazjów, seminarjów nauczycielskich, Ligowych Kół Młodzieży, lub osób poszczególnych. Tematem ich jest nasza podróż. Słowa zazdrości, naiwnego podziwu, życzenia, czasem nawet rady, prośby o kilka słów, znaczki pocztowe, fotografie i t. p. Staramy się wszystkim odpisać, lecz jeśli pójdzie w dotychczasowym tempie, muszą darować, — nie podaliśmy. Możemy tylko ich zapewnić o swej sympatii i szczerzej chęci zadośćuczynienia prośbom, zawartym w tych miłych listach...

Oprócz Polaków, statek odwiedza sporo Amerykanów i kolorowych panamczyków. Oficerowie statków handlowych, stojących w porcie, dziennikarze, dorośli, młodzież, dzieci. Z każdym wypadem porozmawiać, objaśnić, oprowadzić. Dla siebie samych nie mamy prawie czasu. Dopiero gdy udaje się ze statku zejść na ląd w wolnej od służby porze, można ochłonąć trochę z tego chaosu, jaki wytwarza się po kilku godzinach czynienia honorów domu. Tu jednak znów się człowiek spieszy. Chce się zobaczyć jak najwięcej — i dla siebie i dla tych, którzy wydali rozkaz z kraju: „piszcie“.

W Balboa znajduje się rezydencja gubernatora strefy kanałowej oraz siedziba głównej administracji. Charakter tego ogrodu - miasta jest amerykański. Wszystko tu urządzone odpowiednio do gustów i wymagań obywateli Stanów Zjednoczonych, skromnie lecz komfortowo. Prócz wojska, zamieszkują je przeważnie sami urzędnicy. Prywatnych magazynów niema. Dla potrzeb pracowników strefy istnieje kilka ogromnych sklepów, zaopatrzonych we wszystko, co człowiekowi może być potrzebne. Ceny są specjalnie niskie, ale kupować mogą tylko wojskowi i urzędnicy U.S.A. Ody było nam potrzeba ozdób choinkowych, nabył je w jednym takim sklepie ks. Ryczek, kapelan balboaskiego garnizonu. Wprawdzie „Dar“ mógłby to dostać i bez jego pomocy, lecz trzeba byłoby znowu zawracać głowę miejscowym władzom.

Z miastem Panamą, odległą o kilka kilometrów, łączy Balboa linja autobusowa.

Przyjąwszy zapas ropy i słodkiej wody wychodzimy z Balboa 4 grudnia przed południem. Z moła żegna nas grupka osób. Jest między nimi także ksiądz Ryczek, który przez cały postój starał się nam uprzyjemnić czas, oraz Koszkin, były bosman polskiej marynarki wojennej.

„Zjawę“ mamy przy burcie. W zatoce wieje lekki przeciwny wiatr. Kapitan zaprasza Wagnera z jego towarzyszem na obiad, ostatni przed rozstaniem. Wagner jednakże wymawia się, co dobrze rozumiemy. Tyle wysiłku kosztował go ten jacht, że się obawia opuścić pokład swego statku, tembardziej, że przy szybkości, jaką „Dar“ rozwinął pod motorem po zejściu pilota, „Zjawa“ wymaga umiejętnego i uważnego sterowania. Przesyła dla kapitana swoją książkę: „Podług słońca i gwiazd“ z dedykacją, w której dziękuje za okazaną pomoc.

Około pierwszej po południu „Zjawa“ oddaje hol. Zbyt silnie ją za statkiem rzuca, ryzyko uszkodzenia jest duże. Salutujemy banderami, Wagner podnosi żagle i szybko oddalamy się od siebie. Powoli „Zjawa“ staje się wciąż malejąca, białą plamką. Życzymy jej najlepszych wiatrów, czego niestety, w tej

części oceanu brak. O sztormy można być spokojnym. Statek Wagnera jest dość duży, solidnie zbudowany, właściciel zaś już nabral sporego doświadczenia. Tak, czy inaczej, odcinek drogi do Galapagos, gdzie ma zamiar zawinąć, nie będzie łatwy do przebycia. Dostanie wiatry dosyć słabe, zmienne, i to przeważnie od zachodu, a więc nie sprzyjające. Prócz tego sięga tutaj prąd Humboldta, który stykając się z przeciwnym prądem zatoki Panamskiej, o temperaturze znacznie wyższej, wytwarza dużo mgły, a także szereg dużej średnicy wirów. Bez motoru długo można krążyć, zanim się dotrze do Galapagos, lub przedostanie do strefy bardziej pomysłnej dla żeglugi.

W taką przygodę właśnie trafił w XVI wieku biskup Berlenga, odbywający podróż z Panamy do dzisiejszego Ekwadoru. Przy słabych podmuchach wiatru statek jego unoszony był przez prądy i wiry w ciągu wielu tygodni, aż wreszcie przypadek zdarzył, że trafił na wyspy Galapagos, stając się ich odkrywcą. W długiej tej podróży dno statku tak przegniło, że trzeba było go porzucić.

O północy z 4 na 5 grudnia mijamy przylądek Malo, zamykający zatokę Panamską od strony północno - zachodniej. O dwieście kilkadziesiąt mil stąd leży słynna ostatnio wyspa Kokosowa, na której jakoby zostały kiedyś zakopane przez piratów skarby. Z racji tej kilka ekspedycji przez dłuższy czas rozgrzebywało tę niewielką wyspę wzdłuż i w szerz, aż wreszcie rząd amerykański zabronił obcokrajowcom tracić fortuny na bezowocne poszukiwania...

Dobrze się jednak stało, że od czasów Berlengi został wynaleziony motor, gdyż z wiatrem jest całkiem słabo. Przy wszystkich prawie żaglach mamy szybkość niewiele większą nad jeden węzeł. To też pod wieczór żagle zostają zwinięte i za rufą statku woda zaczyna wirować pod działaniem śruby okrętowej.

W ciągu ostatnich kilku tygodni bez przerwy dokuczalo nam słońce, nic więc dziwnego, że zachmurzone niebo, z którego wkrótce spada porządny deszcz, uważamy za przyjemną odmianę. Jakkolwiek znajdujemy się w pobliżu równika, temperatura powietrza i wody obniża się chwilowo do 19°. Przywykli do upałów, zaczynamy odczuwać chłód.

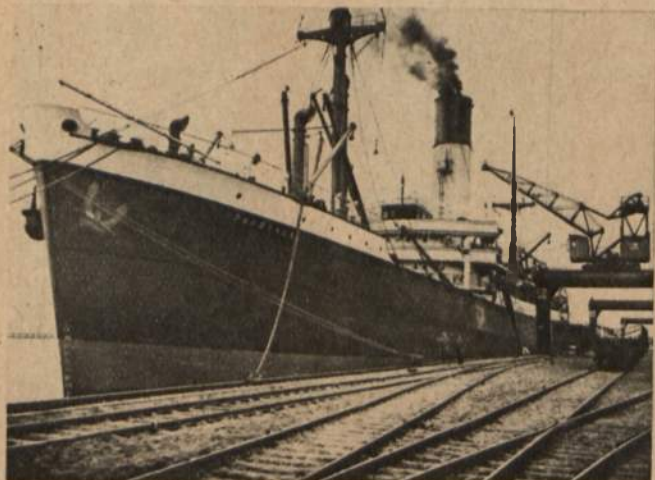
Na pokładzie „Daru Pomorza“  
w grudniu 1934.



Obrzędy równikowe na „Daru Pomorza“

# POLSKA WYSTAWA PŁYWAJĄCA

Lnia 2-go marca b. r. wyruszyła z Gdyni na statku „Dardanus” pierwsza Polska Wystawa Pływająca, która odwiedzi wszystkie większe porty na Dalekim Wschodzie. Oryginalna ta impreza została zorganizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy, jako wystawa prób i wzorów produkcji polskiej.



Polska Wystawa pływająca na „Dardanusie”

Po zawinięciu do dwu portów europejskich, a to Hamburga i Rotterdamu i krótkim postoju w Port Said, rozpoczyna „Dardanus” swój rejs wystawowy w Penang (Straits). Następnie zawinie statek-wystawa do dalszych dwu portów należących do Straits, a mianowicie do Port Swettenham i Singapoore. Dalej odwiedzi największe porty Chin i Mandżurji, a mianowicie: Hongkong, Shangaj, Dairen i Taku Bar.

W końcu zawija wystawa do największych portów Japonji Moji, Kobe, Osaka i kończy swój rejs wystawowy w Jokohamie.

W każdym z powyższych portów zatrzymuje się statek przez parę dni, aby umożliwić zainteresowanym nie tylko dokładne zwiedzanie wystawy, ale też otrzymanie dokładnych informacji od kierownika handlowego wystawy.

Intensywna propaganda przeprowadzona przez nasze placówki zagraniczne na Dalekim Wschodzie i delegatów Państwowego Instytutu Eksportowego, gwarantuje pełne powodzenie wystawy.

Wystawa ma charakter czysto handlowy, przy czym moment propagandy ogólnej został usunięty na plan drugi. Wyzyskane natomiast zostały możliwie wszystkie momenty komercyjne, ważne dla kupca Importera na Dalekim Wschodzie, ze szczególnym uwzględnieniem tych danych, które mogłyby wzbudzić zainteresowanie dla produkcji polskiej.

Okazuje się bowiem, że produkt polski przychodzący na dalekie rynki pod obcą marką, przez ręce pośredników, nie tylko jest droższy, ale ponadto zmusza Importera, nieznanego kraju pochodzenia danego towaru, do zależności od wielkich domów handlowych, kontrolujących wielką część handlu z krajami Dalekiego Wschodu.

Ekspozycje zostały umieszczone na środkowym po-

kładzie okrętu, przyczem rozmieszczenie prób odbyło się w sposób możliwie przejrzysty. Wzory i próby umiejętnie ułożone, tworzą pewną całość atrakcyjną i miłą dla oka, a celową w swej przejrzystości i łatwości zorientowania się w jakości towaru. Wszystkie ekspozycje są rozmieszczone wedle gałęzi przemysłu, a ponadto useregowane w ten sposób, że sąsiadujące stoiska lub gablotki tworzą pewną logiczną całość.

Silnie reprezentowany jest na wystawie przemysł hutniczy i metalowo-przetwórczy, przyczem większość ekspozycji tego działu pochodzi z okręgu górnośląskiego. Z obu stron powyższych stoisk rozmieszczone są ekspozycje sanitarne fajansowe i żeliwne.

Bardzo wielki jest udział w wystawie przemysłu włókienniczego, który reprezentowany jest przez 29 firm przeważnie okręgu łódzkiego i białostockiego. Obok stoisk przemysłu włókienniczego rozmieszczone są ekspozycje przemysłu trykotażowego, zwracające uwagę różnobarwnymi wzorami.

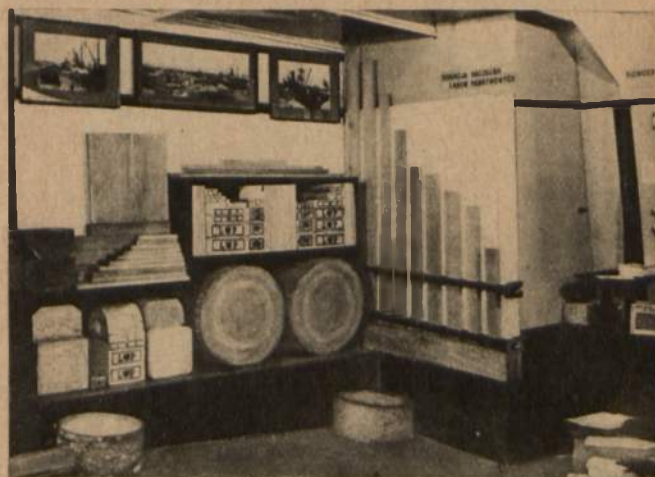
Przemysł drzewny, reprezentowany przez Dyрекcję Lasów Państwowych i najpoważniejsze fabryki, produkujące dykty, forniery i meble gięte, daje znakomity przegląd możliwości eksportu tych artykułów.

Przemysł spożywczy, reprezentowany przez fabryki konserw i bekonów, fabryki wódek i likierów, jak też cukry i czekolady, daje zwiedzającemu sposobność zorientowania się w tej gałęzi produkcji.

Przemysł chemiczny z udziałem Chorzowa i Mościc, przemysł kosmetyczno-perfumeryjny, zwracają uwagę eleganckim opakowaniem swoich ekspozycji.

Rzemiosło polskie, którego liczne i różnorodne ekspozycje umieszczone są w stoisku Związku Izb Rzemieślniczych, może się pochwalić wzorami rękodzieła.

Ponadto zwraca uwagę niezwykle piękne stoisko



Stoisko Dyrekcji Lasów Państwowych

Polskiego Monopolu Tytoniowego, którego wyroby w oszklonych gablotkach zwracają uwagę zwiedzającego swymi różnokolorowymi pudełkami bakelitowymi.

Ściany wystawy ozdobione są wykresami i fotografiami, ilustrującymi naszą rodzimą wytwórczość, a ponadto modelami maszyn, których nie można było



Wyroby polskiego przemysłu spożywczego

załadować na statek ze względów technicznych. W pierwszym rzędzie zwracają uwagę fotografie maszyn włókienniczych, którymi specjalnie interesują się importerzy Dalekiego Wschodu.

Całość wystawy przyozdobiona propagandowymi drukami Ministerstwa Komunikacji i Orbisu, robi wrażenie niezwykle miłe i estetyczne.

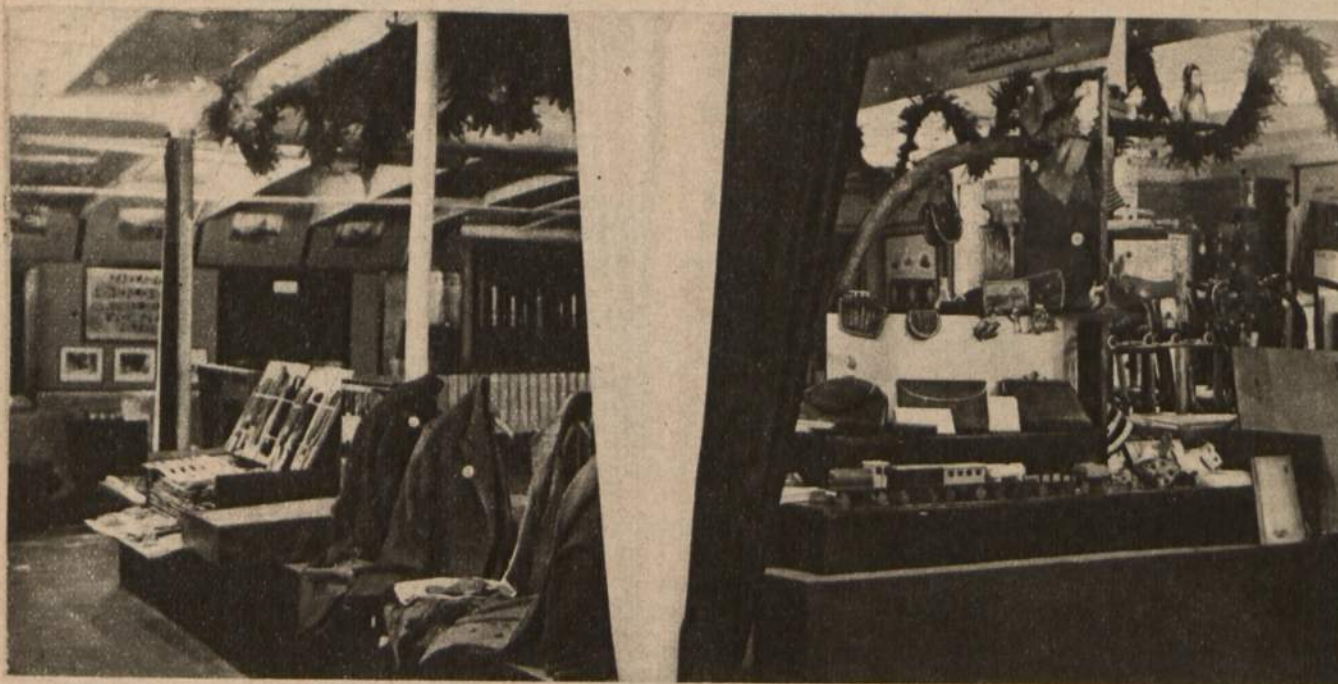
Bogata kolekcja druków, map i obrazów, przyczyni się niewątpliwie do przekonania zwiedzających wystawę, że młoda polska organizacja handlowa dąży konsekwentnie do nadrobienia opóźnienia w nawiązaniu międzynarodowych stosunków handlowych.

Wystawa pływająca ma na celu nawiązanie kon-

taktu z rynkami dotychczas dla nas przeważnie nieznanymi. Dalszym zadaniem wystawy jest przekonać dalekiego odbiorcę, że polski przemysłowiec jest producentem solidnym i dostawcą rzetelnym, a nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych, z omiśnieniem niepotrzebnego i drogiego pośrednictwa, jest połączone z korzyścią dla obu stron.

Niewątpliwie przecież jest, że każdy kupiec-importer interesuje się wszelką produkcją. Zetknięcie się bezpośrednio i naocznie z artykułami polskiej produkcji musi i powinno wywołać zainteresowanie dla niej, co jest ostatecznym celem tej imprezy.

Inż. L. SCHMORAK



Ekspozyty Związku Izb Rzemieślniczych

# OCHRONA PRZED POWODZIĄ

Powódź zeszłoroczna w dorzeczu górnej Wisły jako też kwestja możliwości powtórzenia się podobnej klęski, nie przestaje zajmować naszych kół fachowych. W dn. 9 i 10 lutego odbyła się w Warszawie, staraniem Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce, w gmachu Politechniki, konferencja dyskusyjna na ten temat przy udziale zgórą stu uczestników z kół prawie wyłącznie fachowych.

Pierwszy dzień poświęcono omówieniu przyczyn ostatniej katastrofy. Wywołana ona została niebывalą ilością opadów deszczowych w krótkim przeciągu czasu oraz przyspieszonym, wskutek wytrzebienia lasów, spływem z gór wód deszczowych, na których przeprowadzenie w takiej ilości obwałowane łożyska rzeczne nie były przygotowane. W dniach 16 i 17 lipca w dorzeczu Raby i Dunajca spadła prawie jedna trzecia część całorocznego opadu deszczowego. Według wodowskazu w Warszawie, jedynej pewnej miary porównawczej wezbrań letnich, wyższe wezbranie, aniżeli w r. 1934 było w r. 1867; wysokość wezbrania w r. 1884 dochodziła prawie wysokości w r. 1934, a więc od lat 67 nie notowano w Warszawie tak wysokiego wezbrania letniego. W ciągu dyskusji położono nacisk na znaczenie sygnalizacji stanów wody w czasie powodzi oraz na pożądaną potrzebę jej prognozy, a przynajmniej możliwości wczesnego ostrzeżenia ludności o prawdopodobieństwie powodzi.

Według wygłoszonych referatów zalanych zostało przeszło 200 miejscowości o obszarze przeszło 178000 ha. Przerwane zostały wały powodziowe Wisły, Raby, Dunajca, Kisieliny, Brna i Wisłoki. Przerw w wałach było 112, z tego 85% skutkiem przecięcia wałów wierchem, reszta skutkiem działania wody przesiąkającej popod wałami, albo też przez wały. Akcja ratunkowa w czasie powodzi była w pełni rozwinięta. Władze cywilne i wojskowe, komitety powodziowe, organizacje społeczne, policja, straże pożarne i ludność nadbrzeżna, wszyscy spełnili swe zadanie bez zarzutu. W dyskusji podniesiono fakt, że nieraz całe niemal osiedla, ba, nawet całe dzielnice miast (np. w Nowym Sączu), znajdują się w obszarze przepływu wielkiej wody, co niesłychanie utrudnia ten przepływ i przyczynia się do piętrzenia wód.

Drugi dzień konferencji poświęcono dyskusji nad środkami zaradczymi przeciw powodziom. Jako jeden z nich podniesiono zalesienie stoków górskich i regulację górskich potoków. Stan lasów w Polsce na początku epoki porzobiorowej wynosił 31% powierzchni państwa, teraz spadł średnio na 23%, w górnej części Wisły 18%. Grunt, uzyskany z wykarczowania lasów na stokach karpackich, nie nadaje się do żadnej kultury rolnej, może na nim rosnąć tylko las, dlatego obnażone z lasów stoki winny być napowrót zalesione. Od czasu nadmiernej eksploatacji lasów w Karpatach i na Podkarpaciu wzrosła znacznie gwałtowność i wysokość powodzi, tak na górnej Wiśle, jak i na jej dopływach. Regulacja górskich potoków zapobiega usuwaniu się rumowiska do rzek górskich, podnoszeniu ich dna i tamowaniu w nich przepływu wód.

Poza kwestją zalesień w kołach rządowych rozważany jest projekt przeciwdziałania powodziom przez uchwycenie szczytów fal powodziowych w zbiornikach, które oprócz zadania retencyjnego, jako głównego, miałyby także zadanie uboczne produkcji energii elektrycznej i podniesienia stanu wody w Wiśle w czasach posuchy dla celów żeglugi. Zbiorników takich branych jest pod uwagę 43, a mianowicie w dorzeczu górnej Wisły po San 22 z sumaryczną objętością 523 mil m<sup>3</sup>, w dorzeczu Sanu 3 — z objętością 200 mil m<sup>3</sup> i w dorzeczu Dniestru 19 — z objętością 576 mil. m<sup>3</sup>. Ogółem zbiorniki będą zmniejszały wysokość fali powodziowej o 1 do 3 m na Wiśle górnej i środkowej oraz na jej dopływach karpackich. Całkowity koszt zbiorników jest oceniany na 130 mil. zł. Zbiornik na Sole w Porębie, rozpoczęty w pierwszych latach odrodzonej Polski, którego budowa z powodu braku funduszy powolnym bardzo krokiem podążała naprzód, ma być w tym roku ukończony. Budowa wielkiego zbiornika na Dunajcu w Rożnowie o objętości 229 mil m<sup>3</sup> ma być rozpoczęta jeszcze w roku bieżącym. W dyskusji wskazano na niedogodności powstające przy łączeniu na zbiorniku celów retencyjnych z celami produkcji energii i celami żeglugowymi.

Następnie omówiono znaczenie regulacji i obwałowań rzek dla pomniejszenia, względnie usunięcia niebezpieczeństwa powodzi. Poddano dyskusji zasadnicze postulaty przy obliczaniu ilości wielkich wód oraz potrzebę zmian w systemie budowy wałów dla zapobieżenia niebezpiecznemu przesiąkaniu przez wały i podsiąkaniu wody pod wały. Podniesiono znaczenie zadarnienia tak na samych wałach, jak na przedwałach i zawałach. Również zwrócono uwagę na niekorzystne zmiany, jakie mogą zachodzić w profilu wielkiej wody między wałami przez jego zamulenie i na konieczność starań, aby ten profil utrzymać w warunkach odpowiadających założeniom hydrologicznym jego budowy.

Przypomniano też postulat, wypowiedziany na pierwszym zjeździe hydrotechnicznym w r. 1929, rozpatrzenia sprawy łagodzenia klęsk powodziowych drogą wzajemnego ubezpieczenia.

Na ostatniemu posiedzeniu podniesiono niedomówienia ustawy wodnej w artykułach odnoszących się do ochrony od powodzi i ubezpieczenia brzegów rzek żeglowych oraz konieczność intensywniejszej akcji komisji rewizyjnych wodnych na polu czyszczenia łożysk wód niespławnych, które nieczyszczone zalewają znaczne obszary kraju. Wały powinny być oddane także opiece tych komisji, a obrona wałów winna być powierzona przede wszystkim ludności nadbrzeżnej odpowiednio zorganizowanej pod przewodem osobnych organów uposażonych w potrzebną egzekutywę. Wszelkie poczynania dla zażegnania klęsk powodziowych byłyby łatwiejsze, gdyby administracja wodna była skoncentrowana w jednej władzy centralnej.

Wyniki konferencji będą przez Zarząd Stowarzyszenia ogłoszone drukiem w osobnej publikacji i przedstawione zainteresowanym władzom.

# BEZPIECZEŃSTWO ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZU

Władze publiczne państw, mające kontrolę nad żeglugą statków, pływających pod ich banderą, już od dawna usiłowały wprowadzić szereg przepisów, które miały zapewnić bezpieczeństwo żeglującym. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 24.XI 1930, ustanawia, wzorem analogicznych ustaw innych państw, warunki, którym winien odpowiadać statek, żeby móc wypływać na morze. Ponieważ jednak działalność człowieka na morzu, żeglującego na statkach rozmaitych narodów, oraz zawijającego do portów różnych państw, bardziej niż każda inna działalność ludzka, nosi cechy międzynarodowe, przeto zjawia się konieczność międzynarodowego uzgodnienia tych poszczególnych przepisów państwowych. Konferencja Londyńska, mająca wykonać to zadanie, opracowała konwencję o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu, obowiązującą obecnie prawie we wszystkich ważniejszych państwach morskich. Ratyfikacja jej przez Polskę (Dz. Ust. 88/1934) wydatnie zapełnia lukę rozporz. z 24.XI 1930, dającego tylko ogólne zasady, bez szczegółowego określania tych warunków, którym winien odpowiadać statek, aby uznany został za zdolny do żeglugi morskiej.

Zespół przepisów rozporz. z 24.XI 1930, oraz artykuły konwencji, można zszeregować w dwie grupy postanowień. Pierwsza z tych grup usiłuje zapobiec niebezpieczeństwom, które mogą spotkać statek na morzu, druga natomiast stara się zmniejszyć grozę ich ewentualnych skutków. W każdej z tych grup, przepisy prawne stawiają określone warunki statkowi, jego częściom uzupełniającym oraz jego załodze.

Pierwsza grupa przepisów, ustanawia warunki techniczne wymagane od samej konstrukcji statku morskiego. Budowa jego kadłuba, a w szczególności urządzenie określonej ilości i jakości przedziałów wodoszczelnych, pozwalających statkowi utrzymać się na powierzchni, pomimo zalania niektórych z nich, jest warunkiem podstawowym żeglowności statku morskiego. Stan kotłów maszynowych, maszyn napędowych, urządzeń mechanicznych i elektrycznych, kotwic i łańcuchów, przyrządów nawigacyjnych, potrzebnych do nich rozmaitych części wymiennych i t. p. winien odpowiadać ściśle określonym warunkom oraz ilościom, koniecznym dla potrzeb danego statku. Ładowanie statku, nieodpowiednio wykonane, może narazić go na wszelkiego rodzaju niebezpieczeństwo, przeto winno ono być wykonane przy zachowaniu określonych przepisów. Statki, przewożące niebezpieczne ładunki, jak materiały wybuchowe lub łatwopalne, są poddane specjalnie surowym przepisom.

Druga grupa przepisów ustanawia obowiązkową służbę radiową, meteorologiczną i informacyjną, usiłując zrealizować wzajemną pomoc wszystkich użytkowników morza. Konwencja Londyńska nakłada więc w tym celu na wszystkie umawiające się państwa obowiązek nakazania zaprowadzenia instalacji

nadawczej stacji radiowej na każdym statku, przewożącym ponad 12 pasażerów oraz na statkach towarowych ponad 1.600 ton pojemności. Artykuły tejże konwencji, nakładają na umawiające się państwa obowiązek ustanowienia specjalnej służby meteorologicznej, która zbierać ma wiadomości o sztormach, wiatrach, stanie pogody i t. p., i informować o nich. W myśl tejże konwencji statki w miarę swych możliwości, powinny zawiadamiać, o napotkanych przez nich niebezpiecznych lodowcach, wichurach podzwrotnikowych, oraz wszelkich innych niebezpieczeństwach.

Gdy wszystkie wymienione wyżej środki zawiodą i statek ulega awarii, w celu zapobieżenia jej katastrofalnym skutkom, nakładają nań ustawy obowiązek posiadania na swym pokładzie wszelkiego rodzaju urządzeń, umożliwiających pasażerom i załodze ratunek, z możliwie minimalnymi stratami. W tym celu winien statek posiadać rozmaitego rodzaju urządzenia przeciwpożarowe, jak również wykwalifikowaną i sprawnie działającą ich obsługę. Niezbędne jest również, żeby statek dostatecznie był zaopatrzone w rozmaite urządzenia i środki ratunkowe, jak łodzie, tratwy, pławy i pasy ratunkowe. W celu wykwalifikowania załogi w jej ewentualnych czynnościach ratunkowych oraz przyzwyczajenia pasażerów do sprawnego z nią współdziałania, zarządzane być winny od czasu do czasu alarmy dla wszystkich, a dla samej załogi periodyczne ćwiczenia ratunkowe.

Radjostacje, zainstalowane na statku i otrzymujące wołania o pomoc (S.O.S.) winny natychmiast przekazywać ją dalej. Statek, do którego doszło takie wołanie, powinien całą szybkością podążyć na pomoc wołającemu, o ile nie upewni się przedtem, że inni bliżsi, niosą potrzebną pomoc.

O ile nieszczęście spotykające statek na morzu, spowodowane jest nie siłami przyrody lecz przez zderzenie się z innym statkiem, ich kapitanowie, w miarę jak na to pozwala bezpieczeństwo dowodzonego przez nich statku, winni udzielić sobie wzajemnie pomocy i nie opuścić miejsca katastrofy przed ostatecznym upewnieniem się, że nie mogą już przynieść żadnej pomocy tak rozbitkom, jak i pochłoniętemu przez fale statkowi.

W celu przekonania się, czy statki morskie posiadają wszystkie wyżej wymienione warunki bezpieczeństwa, państwowe władze miarodajne, w Polsce Urząd Morski w Gdyni, przeprowadzają ich inspekcje. Inspekcje te mogą być, bądź wstępne, przeprowadzone na statkach nowowybudowanych, lub nowonabytych zagranicą, bądź periodyczne, wykonywane co roku na statkach pasażerskich i co trzy lata na towarowych, albo też dorywcze, odbywane zależnie od uznania władzy inspekcyjnej np. gdy statek ulega jakimś uszkodzeniom. Rezultaty inspekcji zaznacza się w papierach pokładowych statku, dających mu prawo do wypływania na morze.



# WŚRÓD LODÓW PÓŁNOCY



Załoga sowieckiego łamacza lodów „Sibirakowa”, podczas dorocznych wypraw na Daleką Północ, poluje na białe niedźwiedzie i morsy. Skoły Alaski, głowa lwa morskiego, windowanie na pokład statku zabitego niedźwiedzia, przyrządzenie wyprawy myśliwskiej wśród lodów Północy

# SPRAWY KOLONJALNE

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

Rurociąg naftowy Irak — Morze Śródziemne, długości 1.150 km., został w zupełności wykończony i jest już w pełni funkcjonowania. Przez pustynie, góry, doliny i rzeki płyną rurami dwa potężne strumienie ropy naftowej: północny francuski, do portu Trypolis (w Libanie), drugi południowy, brytyjski, do portu Haifa w Palestynie. Jest to nietylko najdłuższy, ale równocześnie i najwydatniejszy tego rodzaju rurociąg, albowiem w ciągu roku, oboma rurociągami, przepłynąć może 4 miliony ton ropy.

Budowa rurociągów trwała 2 i pół lat, napotykać na ogromne trudności terenowe i klimatyczne. Rur zużyto 123.000 ton, a różnych materiałów budowlanych 77.000 ton.

Ponieważ koleje istnieją tylko w miejscu początku i końca rurociągu, przeto dostawa rur musiała się odbywać po kilkaset kilometrów samochodami ciężarowymi przez pustynie, po bezdrożach, przez łańcuchy górskie, gdzie musiano budować specjalne drogi, oraz mosty na rzekach i rozpadlinach w terenie.

Dla ochrony stacyj pompowych, oraz całego urządzenia została zorganizowana specjalna służba bezpieczeństwa, mając do dyspozycji umyślnie zbudowaną linię telegraficzną, aby w razie potrzeby — na wypadek ataku ze strony plemion miejscowych — można było zawezwać siłę zbrojną.

★

Zatarg włosko-abisyński wywołał duże zaniepokojenie w Egipcie. Chodzi tu bowiem o sprawę nawodnienia Sudanu, który należy do Anglii i Egiptu jako kondominjum.

Tereny położone nad Nilem Błękitnym, przecinającym wschodnią część anglo - egipskiego Sudanu, nadają się doskonale pod uprawę bawełny. Jednak tereny te nie są obecnie wyzyskane, albowiem wymagają nawodnienia, które można uzyskać z Nilu Błękitnego, po przeprowadzeniu odpowiedniego uregulowania stanu wody w tej rzece tak, aby w długotrwałym, corocznym okresie posuchy, można było z rzeki nawadniać pola nadbrzeżne.

Powstał więc projekt nawodnienia tych terenów nadnilowych

przy pomocy wody spiętrzonej w jeziorze Tsana (z którego wypływa Nil Błękitny), położonego na terytorjum Abisynji. Odpowiednio zbudowana tama u ujścia jeziora pozwoli na regulowanie stanu wody w Nilu Bł. w ciągu całego roku, a nawodnione pola przyniosą Egipcjom wielkie korzyści.

Ponieważ sprawa włosko-abisyńska przybiera charakter zdecydowanie zbrojny, przeto Egipt postanowił podjąć starania, aby sobie zabezpieczyć — na wszelki wypadek — prawa do owego jeziora.

★

Od kilku lat odbywa się we Franc. Afryce Zach. wydobywanie złota przez tubylców. Początkowo wydobywanie to było bardzo małe, jednak z czasem Murzyni zainteresowali się tą sprawą tak, że już w r. 1931 wartość wydobytego przez nich złota wnosila 11.962.598 frs., a w dwa lata później wzrosła do 26.402.975 frs. W roku ubiegłym (1934) murzyńska produkcja złota przekroczyła już 3 000 kg. wartości około 50 milj. frs.

★

Wzorem Anglii, która przeprowadziła konferencję w Ottawie, oraz wzorem Francji, zarządzającej



Włoska artylerja kolonialna na wielbłądach



Rekrut i kolorowy żołnierz angielski

obecnie konferencję kolonialną, także i Portugalia postanowiła zwołać ekonomiczną konferencję przedstawicieli swych kolonii, na której mają być przedyskutowane sprawy tubylców, polityki handlowej, kredytów, rolnictwa, osadnictwa europejskiego, odpowiedniego urzędowania kolonii, celem lepszego ich eksploatowania z korzyścią dla ludności miejscowej i in-

westowanego kapitału, oraz sprawę ścisłej łączności ekonomicznej pomiędzy portugalskimi koloniami i metropolją.

Portugalska konferencja kolonialna ma odbyć się przy końcu r. b. i ma zająć się także przygotowaniem różnego rodzaju spraw na Międzynarodową Konferencję Kolonialną, która będzie zwołana w roku przyszłym do Londynu.

wzywa rządy i opinie publiczne do zachowania neutralności, podkreślając, że mieszanie się do spraw Afryki wschodniej, całkowicie nie leży w interesie obu państw.

Prasa radykalna francuska i angielska jak również organy prasowe niemieckie i sowieckie stają całkowicie po stronie Abisynji. „Star“ w artykule „Wilki i jagnię“ zwraca uwagę, że rząd włoski pomimo, że się uważa za pokrzywdzonego, nawet nie próbował wystąpić z jakąkolwiek skargą na terenie Ligi Narodów.

Prasa niemiecka wiele miejsca poświęca różnym uroczystościom kolonialnym, które odbyły się w ostatnim czasie w całych Niemczech. Zwłaszcza żywym echem odbiły się na łamach prasy (Völkischer Beobachter, Germania, Frankfurter Zeitung) akademje urządzone ku czci jednego z pierwszych podróżników niemieckich po Afryce, Gustawa Nachtigala.

Przemawiając na takiej akademji dn. 2 lutego b. r. w Halle, przewodniczący związku kolonialnego Rzeszy, dr. Schnee, oświadczył, że

## PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Zainteresowanie prasy europejskiej, o ile chodzi o sprawy kolonialne, ogniskowało się oczywiście dookoła konfliktu włosko - abisyńskiego, który, według zgodnej opinii, jest logiczną konsekwencją układów rzymskich ze stycznia b. r.

Wśród głosów organów prasowych włoskich ciekawe są reminiscencje pierwszej wyprawy włoskiej na Abisynję i jej porażki pod Adua. 39 lat temu, 17.000 Włochów napotkało na płaskowzgórzu od strony Erytrei 100.000 armję abisyńską. Bitwa zakończyła się całkowitą klęską europejczyków,

którzy na placu bitwy pozostawili 4.000 zabitych. Rezultat spotkania wywołał wszędzie silne wrażenie i powstrzymał na długie lata wszelką obcą ekspansję na terenie niepodległego państwa afrykańskiego. Obecnie we Włoszech szeroko są komentowane wyniki ostatnich badań nad przyczyną porażki. Jak się bowiem okazuje klęskę spowodowało całkowite nieprzygotowanie wyprawy, natomiast żołnierze zachowali się po bohatersku, a postawa ich powstrzymała Abisyńczyków od przeciwdzierzenia na Erytreę.

Prasa francuska i angielska

naród niemiecki nie może się zgodzić na trwałe wyłączenie go ze współdziałania w pracy kolonizacyjnej innych narodów i żądać musi dopuszczenia go do działalności na własnych terenach kolonialnych.

Również nie pozostaje obojętna wobec propagandy kolonialnej fachowa prasa niemiecka. Np. „Deutsche Bergwerkszeitung“ z 24.2. b. r. poświęca długi artykuł zwalczaniu zakorzenionego przekonania, że kolonie są gospodarczym luksusem.

Prasa prowincjonalna francuska (zwłaszcza z pogranicza) stale obserwuje niemieckie poczynania kolonialne. „La Republique“ strasburska poświęca tej sprawie w dniu 6.2. b. r. dłuższy artykuł.

★

Żydowska prasa palestyńska przynosi wiadomość z Londynu, że ostatnie rozruchy w Palestynie dały powód do rozpoczęcia silnej propagandy między muzułmanami indyjskimi przeciwko filozoficznej polityce brytyjskiej w Palestynie.

Arabska prasa palestyńska nawiązuje do sprawy zamierzonego kongresu arabskiego i podaje, że

w łonie Arabów ścierają się dwa prądy: jeden, który pragnie zwołania kongresu do Bagdadu oraz drugi, który stoi za królem Ibu Saudem i jest za zwołaniem kongresu tego do Mekki. W kongresie w Mekce nie mogliby uczestniczyć Arabowie - chrześcijanie, gdyż tam wstęp nie - muzułmanom jest wzbroniony.

Dziennik arabski „Falastin“, wychodzący w Jaffie, w numerze z dn. 22. b. r. doradza przywódcom ruchu narodowego arabskiego, aby zaprzestali walki ze sjonizmem, który stanowi drugorzędne niebezpieczeństwo, aby natomiast skierowali swe ataki przeciwko polityce władzy mandatowej, z której wynikają wszystkie klęski spadające na Arabów palestyńskich, jak sprzedaż gruntów imigracji żydowskiej, popieranej angielskimi bagnetami. Tylko przez rozwinięcie szerokiej agitacji panarabskiej, skierowanej przeciwko polityce Anglii w Palestynie, można wpłynąć na zmianę stanowiska Anglii, która obawia się, by ludy muzułmańskie, wchodzące w skład imperjum brytyjskiego, nie wystąpiły kiedyś solidarnie.

Palestyńskie organy prasowe

hebrajskie podają korespondencję z Paryża, według której delegacja żydowska, która udała się niedawno w sprawach osadniczych do południowej Ameryki, przywiozła projekt parlamentu w Ekwadorze. Rząd Ekwadoru przeznaczył na osadnictwo żydowskie 485.000 ha. Imigranci żydowscy będą mieli zupełną swobodę i równość traktowania w stosunku do innych mieszkańców, przyczem mieć będą ułatwienia co do nabycia obywatelstwa miejscowego.

Wspomniany wyżej dziennik arabski „Falastin“ w numerze z dn. 10.2. przytacza za „Evening Standart“ wiadomość co do projektu rządu palestyńskiego zbudowania dwóch lotnisk. Zastosowanie hydroplanów zamiast zwykłych samolotów skróciłoby przelot na szlaku Anglia — Indje — Australia o 500 mil.

W Syrii ma być w najbliższym czasie otwarta pierwsza radiostacja; prasa arabska zwraca uwagę, że wysoki komisariat francuski w Syrii gotów jest odstąpić jej eksploatację towarzystwu żydowskiemu.

WOJCIECH KRZYŻANOWSKI



Wojowniczy mieszkańcy Nowej Gwinei

# ROZWÓJ ZWIĄZKU AKADEMIKÓW POLSKICH W AMERYCE

Artykuł niniejszy otrzymała Redakcja „Morza” za pośrednictwem PABIP — Polsko - Amerykańskiego Biura Informacyjno - Prasowego w Warszawie — od ich korespondenta z Milwaukee, p. dr. M. Królówny, wykładowczyni języka polskiego przy The University of Wisconsin w Stanach Zjednoczonych Am. Półn.

Ruch studencki, jeżeli chodzi o studentów polskich, jest na terenie Ameryki zupełnie świeży i niezbyt silny. Racje po temu są różne. Główna jednak przyczyna leży w tym, że obecne pokolenie młodzieży jest w większości pierwszym, które na wyższych uczelniach studiuje. Pokolenie starsze, t. j. ci którzy pierwsi kiedyś przybyli do Ameryki w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia, nie mieli dość czasu i środków, aby o kształceniu się myśleć: ciężką pracą na kawałek chleba zarabiając, dopiero dla dzieci swych lepsze warunki stworzyli, ułatwiając im przedewszystkiem zdobycie wyższego wykształcenia. Ale właśnie ta okoliczność, że studenci polscy — z małymi wyjątkami są pierwszymi w rodzinie, którzy po wyższe studia sięgają, ta okoliczność tłumaczy, dlaczego ruch studencki jest młody i — jak dotąd — słaby w St. Zjednoczonych. Bo w młodszej polskiej w Ameryce brakuje tradycji, na którejby się oprzeć mogła, brak jej doświadczonych rady starszych, co w sumie odbija się ujemnie na organizacjach młodzieży: i dlatego pracę zazwyczaj zaczyna się od początku, robiąc często pomyłki i niewłaściwe posunięcia.

Najdawniejsze polskie kluby studenckie na terenie St. Zjedn. nie sięgają początkami swymi wiele poza rok 1924: tylko kluby studenckie w Bostonie i Nowym Yorku są nieco starsze. Gros jednak klubów powstaje w 1923 r. lub nawet po tym czasie. Z najbardziej znanych należy wymienić: Kółko Literackie w Ann Arbor, Grono Uniwersyteckie Dziewcząt w Chicago, Klub Józefa Conrada w Milwaukee, Kappa Pi Kappa w Buffalo, Polski Klub Uniwersytecki w Chicago, Pitt Klub w Pittsburgu, Polskie Koło Akademickie w Chicago, i t. d. Zaznaczę tylko, że przez dłuższy czas koła te nie miały żadnej ze sobą łączności ani żadnego kontaktu, nawet jeżeli były w bliskiej od siebie odległości. Naturalnie taki

brak centralizacji i jakiegokolwiek łączności w pracy nie wychodził sprawie na użytek.

Epokę nową — można powiedzieć — w rozwoju ruchu studenckiego w Stanach, stanowi rok 1928. Złożyły się na to głównie dwie przyczyny: zorganizowanie Związku Studentów na Konwencji w Cambridge Springs oraz pobyt prof. Dyboskiego w Ameryce.

Niejednokrotnie już przed tym rokiem dawały się słyszeć głosy o potrzebie zorganizowania centralnej organizacji, któraby pewną łączność między poszczególnymi klubami utrzymywała. Myśl ta dojrzała ostatecznie dopiero w roku 1928; głównie dzięki inicjatywie studentów z Polski, bawiących chwilowo w St. Zjedn., a zgrupowanych w klubie Sarmatia w Madison oraz w Kole Akademickim w Chicago. Dzięki energicznej pracy tych dwu klubów, oraz klubu Józefa Conrada w Milwaukee, zjechała się, w grudniu 1928 r. delegacja z około 20 organizacji studenckich do Cambridge Springs, Pa. i po trzech-dniowych obradach opracowali konstytucję nowego Związku Studentów Polskich w Ameryce. Na jednej z późniejszych konwencji, Związek Studentów zmienił swą nazwę na „Związek Akademików Polskich”.

Związek Studentów postawił sobie piękne cele do wypełnienia, a przedewszystkiem postanowił zjednoczyć wszystkie polskie organizacje studenckie, aby potem wspólnymi siłami dążyć do realizacji poszczególnych zamierzeń i celów. Dalej postanowiono dbać usilnie o dobre imię Polaka w Ameryce, szerzyć wśród swoich i obcych znajomość sztuki, literatury polskiej, wśród własnych zaś członków kult do nauki i studiów wyższych, starać się o stypendja dla ubogich a zdolnych studentów, i t. d.

Wiele z tych celów zostało już zrealizowanych w przeciągu tych kilku lat egzystencji Związku, wiele jest jeszcze w tym kierunku do zrobienia. Ale ci z nas, którzy od powstania Związku w pracach jego czynny brali udział, wiedzą doskonale, ile ruchu, ile zainteresowania wniosła ta organizacja w młode życie studenckie na terenie Stanów i ile dobrego w tym stosunkowo krótkim czasie zdziałała dla sprawy polskiej. A wszystko to mimo zaciętej zrazu walki z grupą stu-procentowych Amerykanów, którzy mimo swego polskiego po-

chodzenia o współpracy z Polską ani słyszeć nie chcieli. Dziś grupa ta prawie zanikła w Związku Akademików, a Związek coraz silniej swą łączność z Polską akcentuje.

Wiele znaczenia dodały Związkowi, ofiarowane przez Radę Organizacyjną i Koło Opieki nad Akademikiem Zagranicą, stypendja, któreimi osobny komitet z Iona Związku zarządza. Dzięki tym stypendjom wyjeżdża co roku kilku studentów na studia do Polski. Stypendja te stanowią więc doskonały sposób propagowania polskości wśród młodzieży polsko - amerykańskiej.

Innym środkiem — to wymiana profesorów przez uczelnie amerykańskie, jak to miało miejsce w roku 1929 z prof. Dyboskim. Jak już wyżej wspomniałam, jego krótki, bo zaledwie pół roku trwający pobyt w Stanach Zjednoczonych miał wielki wpływ na obudzenie się ducha polskiego wśród studentów polsko - amerykańskich. W tym rekordowo krótkim czasie, prof. Dyboski podbił sobie serca wszystkich, z którymi się zetknął: zwłaszcza młodzież studencka tłumnie wypełniała sale, gdzie przemawiał miał prof. Dyboski. I nic dziwnego, bo był to zdaje się jedyny z oficjalnych wysłanników z Polski, który młodzież doskonale rozumiał i którego oni rozumeli. To też żywa do dziś pozostała pamięć jego prelekcji w różnych miastach i uniwersytetach Ameryki.

Wspominam o tem wszystkim dlatego, że dziś tyle mówi się i pisze o amerykańzowaniu się młodzieży polskiej w St. Zjedn., jakoteż o środkach, któreby ten proces przynajmniej opóźnić mogły. Tymczasem w praktyce rzecz dzieje się odwrotnie, bo ci, co znają dzisiejsze stosunki w Ameryce zarówno jak dawniejsze, wiedza, że to jest raczej okres odrodzenia się polskości wśród młodzieży polsko-amerykańskiej, że ten proces będzie się nadal pogłębiał i wzmacniał, jeżeli tylko używać się będzie odpowiednich środków, aby młodzież przy polskości utrzymać. Organizacje studenckie, kółka dramatyczne, chóry śpiewacze — wszystko to będzie podtrzymywać ducha polskiego na Wychodźstwie, nie mówiąc już o pracach większych organizacji, które tyle dla polskości robiły i robią. Z polski zaś przyjąć powinna tylko zachęta i pomoc, jeżeli tego zajdzie potrzeba, nigdy zaś nie narzuconego: bowiem skutek jest wtedy odwrotny.

Dr. MARJA KRÓLÓWNA

Milwaukee, Wisconsin.

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**FRANCJA.** Według doniesień prasy francuskiej, minister marynarki uzyskał aprobatę na budowę dwóch pancerników po 35.000 ton. Budowa jednej z tych jednostek ma być rozpoczęta już w najbliższych miesiącach, drugiej zaś najpóźniej 1-go stycznia 1936 r.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa koszt budowy każdej z tych nowych jednostek wyniesie około 900 milionów franków.

Decyzja powyższa sprawi niewątpliwie duże poruszenie w sferach morskich: przedewszystkiem zaszachuje ona Włochy, które w związku z budującymi się dwoma pancernikami po 35.000 ton, liczyły na pewną supremację na morzu Śródziemnym w najbliższych latach, a poza tem zmusi Anglję do reakcji w tym samym kierunku.

Ministerstwo marynarki postanowiło odwołać w maju krążownik „Primauguet“, który jest od szeregu lat okrętem admirałskim sił morskich na Dalekim Wschodzie. Na miejsce tej jednostki wyznaczony został krążownik „Lamotte-Picquet“, który w maju opuści wody francuskie wraz z nowomianowanym dowódcą tych sił, admirałem d'Esteva.

Obecnym dowódcą francuskich sił morskich na Dalekim Wschodzie jest admirał Richard, który przez szereg lat piastował funkcje

szefa francuskiej misji morskiej w Polsce.

Wobec zupełnego odnowienia składu eskadr bojowych, ministerstwo marynarki rozpoczęło modernizację jednostek pomocniczych, które były zaniedbywane w ostatnich latach.

Między innymi zamówione zostały specjalne jednostki przeznaczone do eskortowania konwojów w czasie wojny oraz do zwalczania łodzi podwodnych. Jednostki te mają następującą charakterystykę: długość 81 metrów, wyporność 609 ton, siła maszyn 22.000 KM., szybkość 35 węzłów. Uzbrojenie ich składać się będzie z dwóch dział 100 mm., czterech ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych i czterech aparatów torpedowych 400 mm.

Jednostki tej serii, w liczbie dwunastu, będą nosić nazwy dawnych sławnych fregat. Dotychczas spuszczone już na wodę „Melpomene“ i „La Pomone“.

W styczniu b. r. ukończone zostały próby odbiorcze stawiacza sieci „Gladiateur“, wybudowanego w Lorient. Wyporność tej jednostki wynosi 2.300 ton, szybkość 21 węzłów.

Zadaniem tej jednostki jest zwalczanie łodzi podwodnych. W tym celu posiada ona kilka kilometrów

specjalnych lekkich sieci, do których przyczepione są parokilowe ładunki materiału wybuchowego. Sieci te mogą być rozstawiane nawet przy szybkości stawiacza do 12 węzłów.

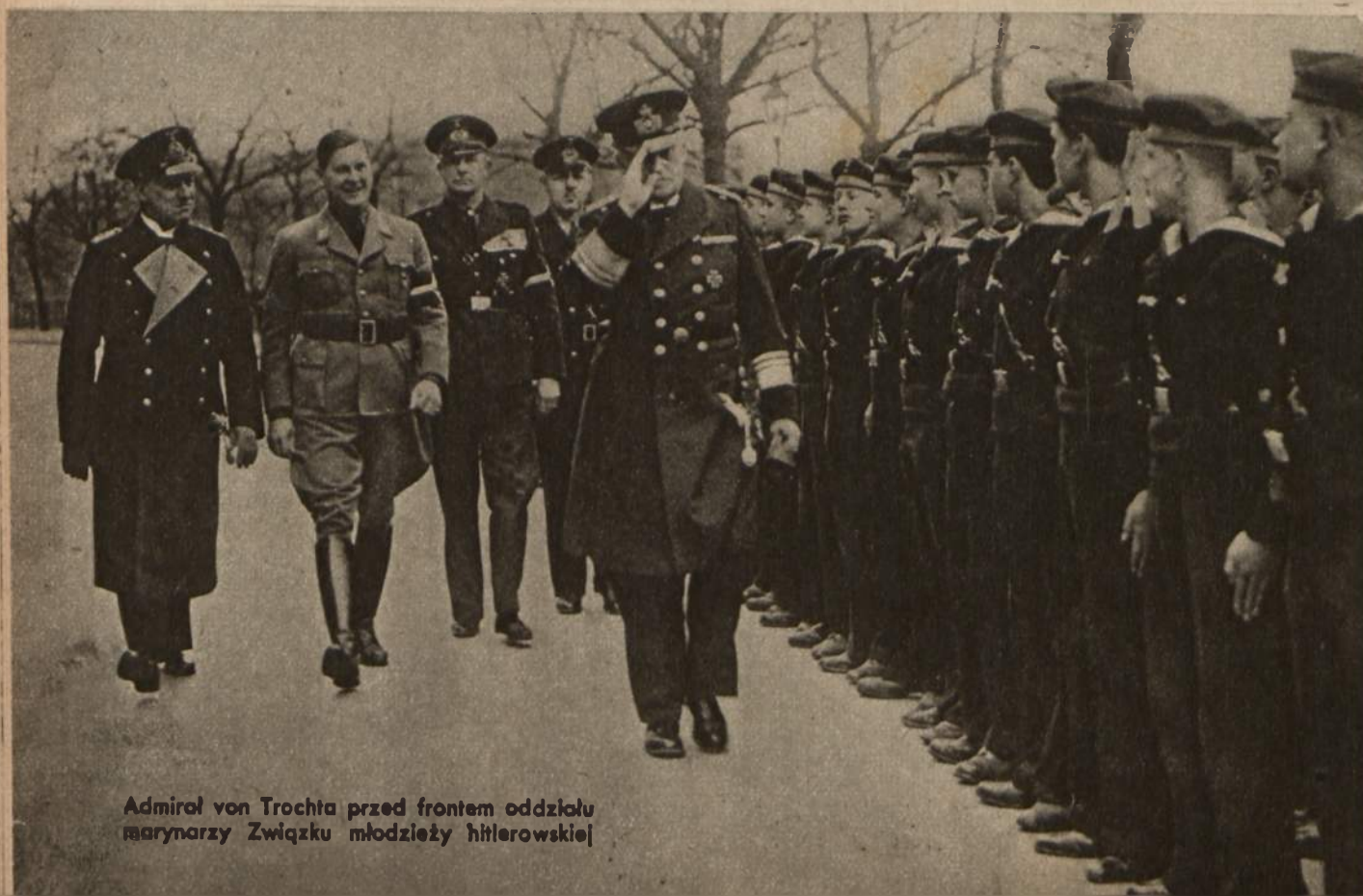
Łódź podwodna, która najedzie na taką sieć, ciągnie ją za sobą aż do chwili, gdy ładunki materiału wybuchowego, na skutek uderzenia o kadłub, wybuchają. Spowodowane w ten sposób uszkodzenia są zawsze bardzo groźne ze względu na to, że kadłub zewnętrzny łodzi podwodnej jest wykonany z blachy zaledwie 3 — 4 mm.

Jedynie Anglia posiada jednostkę tego typu, „Guardian“.

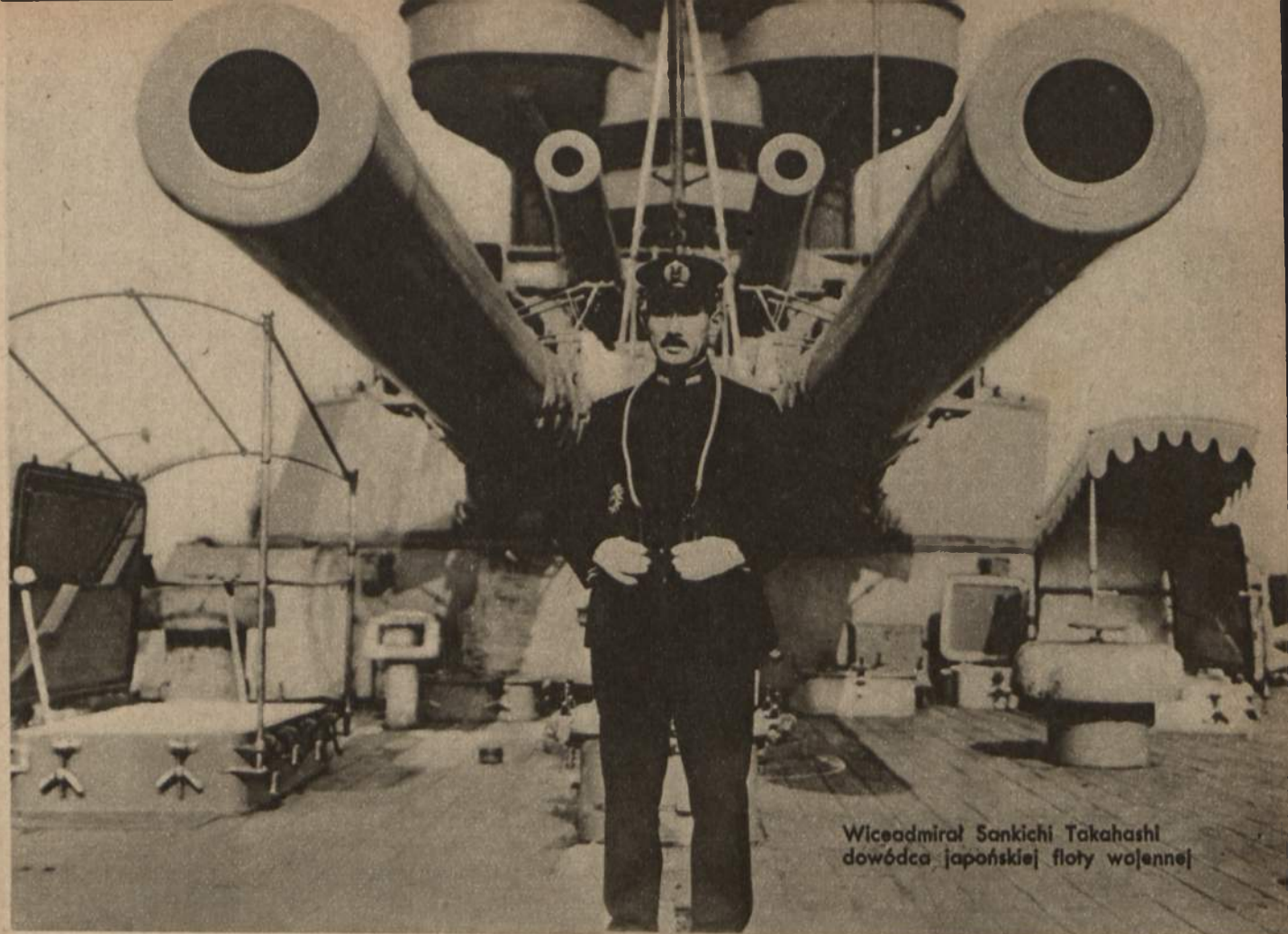
W Chantiers Navals Francais w Blainville dokonane zostały próby odbiorcze kontrtorpedowca „Le Terrible“. W czasie próby szybkości (z całkowitym obciążeniem za wyjątkiem zapasów ropy i wody słodkiej), przy sile maszyn 75.000 KM. okręt osiągnął 45,7 węzłów, czyli szybkość dotychczas nigdy jeszcze nie osiągniętą przez jakąkolwiek jednostkę morską, za wyjątkiem motorówek.

Dziwnym zbiegiem okoliczności, stocznia, która wykonała tę jednostkę ma zostać zlikwidowana na skutek polityki ministerstwa marynarki francuskiej, dążącej do centralizacji przemysłu budowy okrętów.

W czasie przeprowadzonych w końcu stycznia ćwiczeń połączo-



Admirał von Trochta przed frontem oddziału marynarzy Związku młodzieży hitlerowskiej



Wiceadmirał Sankichi Takahashi  
dowódca japońskiej floty wojennej

nych ze strzelaniem torped, zdarzył się wypadek „samobójczy”. A mianowicie torpeda wystrzelona przez kontrtorpedowca „Ouragan”, po odbyciu części drogi raptownie zawróciła i wbiła się w burtę tego okrętu na długości około metra.

Okręt, z torpedą wbity poprzecznie, zdołał jednak powrócić do arsenału o własnych siłach. Tam wyciągnięto torpedę a okręt zadokowano.

Ten sam okręt, w czasie manewrów nocnych w r. 1933, uległ zderzeniu z kontrtorpedowcem „Orage” i przy tej okazji dziób jego został wgnieciony na długość kilku metrów.

**ANGLJA.** W Sandown Bay przeprowadzone zostały ostatnio z pomyślnym wynikiem próby „torped nawodnych”. Są to motorówki zaopatrzone w dwa diesle i rozwijające szybkość do 40 węzłów. Uzbrojenie ich składa się z dużego ładunku materiału wybuchowego, umieszczonego na dziobie i wybuchającego przy zderzeniu się motorówki z jakąkolwiek przeszkodą, a poza tem z jednej torpedy i kilku bomb głębinowych.

Motorówka ta jest dalokierowana radiotelegraficznie. Operator, znajdujący się na specjalnym okręcie lub samolocie, ma możność nie-

tylko skierować motorówkę na cel, ale i również przeprowadzać ewolucje i zwroty, wypuścić torpedę, i wyrzucić bomby głębinowe.

Nietrudno jest sobie wyobrazić zamieszanie, jakie może spowodować nagły napad chmary takich torped na zespół okrętów wojennych.

**WŁOCHY.** W porcie wojennym Spezia odbywają się w dalszym ciągu studia i doświadczenia nad metodą ratowania załóg zatopionych łodzi podwodnych. Według doniesień prasy fachowej osiągnięto już bardzo poważne wyniki.

Ostatnio badany aparat składa się z cylindra, który może pomieścić jedną osobę i który zostaje wypuszczony przez łódź poprzez aparat torpedowy. Otóż z łodzi podwodnej, zanurzonej na 80 metrów zdołano w ciągu półtorej godziny wydostać 32 członków załogi, a następnie udało się cały ten personel z powrotem doprowadzić do wnętrza okrętu.

**STANY ZJEDN.** W odpowiedzi na zamierzone wielkie morskie manewry japońskie (patrz ostatni numer „Morza”), Stany Zjednoczone postanowiły również przeprowadzić ćwiczenia w skali dotychczas niepraktykowanej.

W ćwiczeniach tych wezmą

udział następujące jednostki: 14 okrętów liniowych, 14 krążowników dużych, 4 awjomatki, 9 krążowników lekkich, 46 torpedowców, 32 łodzie podwodne i wiele jednostek pomocniczych (cysterny z ropą, transportowce, i t. d.). Siły powietrzne składać się będą z 450 samolotów; przewidziany był również udział sterowca „Macon”, który uległ ostatnio tragicznemu rozbiciu. Stan osobowy tej potężnej armady wyniesie około 55.000 ludzi.

Cwiczenia te zostaną przeprowadzone w ciągu maja. W ten sposób wykluczone będzie zetknięcie się z siłami japońskimi, które mają przeprowadzić swoje ćwiczenia w późniejszym okresie.

**NIEMCY.** W wielkich uroczystościach związanych z 400 letnią rocznicą założenia miasta Lima w Peru, wzięli udział podchorążowie z krążownika „Karlsruhe”, odbywającego wielką podróż szkolną. Okręt stał w Callao, skąd liczna delegacja udała się do Limy na kilka dni.

W ciągu dalszej podróży, „Karlsruhe” odwiedzi następujące porty: Buonaventura, San Francisco, Vancouver, Acapulco, Colon, Charleston, i Vigo, gdzie ma się spotkać z krążownikiem „Emden” i razem z nim powrócić do Kilonii.

# Z RUCHU WYDAWNICZEGO

**Publikacje niemieckie 1934 roku.** Zbiorowy katalog wydawniczy księgarstwa niemieckiego za rok 1934 w dziale Natur und Länderkunde, „Reiseliteratur“ wykazuje cały szereg dzieł z interesującego nas zakresu spraw morskich i kolonialnych, które warto podać do wiadomości. Wśród wydawnictw morskich zwraca przedewszystkiem uwagę wielka zbiorowa praca popularna o głębinach morza, wydana przez Institut für Meereskunde p. t. „Tiefseebuch“, poświęcona najnowszym badaniom głębinowym — fizykalnym, chemicznym, biologicznym i geologicznym.

W dziedzinę żeglarstwa w nader interesujący sposób wprowadza czytelnika kapitan Fred Schmidt w książce „Schiffe und Schicksale“, akcentując moment cichego bohaterstwa żeglarzy współczesnych, tych „Vagabunden des Meeres“, w ich samotnych podróży, rekordach i wyścigach żeglownych po morzach całego świata. Ta sama firma wydawnicza Reimera przystąpiła w roku 1934 do cyklu publikacji „Deutsche Strombücher“, na który składają się monografie poszczególnych rzek niemieckich; dotychczas ukazały się tomy poświęcone: Łabie, Menowi i...Wisła (?!), która nazwana jest w podtytule „Weichselland / Deutsches Schicksalsland“. Tom „Wisły jak i poprzednie, jest pracą zbiorową, a redagował go Ernst Weding.

O wiele więcej miejsca w ze-

szlorocznej literaturze niemieckiej zajmują sprawy kolonialne, pozostające również w programie cytowanej już berlińskiej firmy Dietrich Reimer. Na czoło wysuwa się tu pierwszy tom, mającej się ukazać pod auspicjami „Deutsche Kolonialgesellschaft serji „Koloniale Fragen im Dritten Reich“. Ten pierwszy tom poświęcony jest monografii syntetycznej H. Blumhagena p. t. „Südwestafrika einst und jetzt“. Tamże wydano „Kleiner Deutscher Kolonialatlas“ i szereg globusów oraz ukazuje się „Koloniale Rundschau“, czasopismo, redagowane przez dr. Fryd. Müller-Rossa, w zakresie krajów, ludów i państw kolonialnych. Wreszcie „Auf ferner Insel“ Fryd. Schnacka, z 69 ilustracjami Denso w artystyczny sposób odtwarza „szczęśliwe czasy na Madagaskarze“.

Zamknijmy ten pobieżny przegląd niemieckich prac kolonialnych przypomnieniem sygnalizowanego już przez nas dzieła zbiorowego „Deutsche kolonisieren“, zawierającego antologię głosów najwybitniejszych niemieckich działaczy kolonizacyjnych z okazji półwiecza kolonii niemieckich oraz T. Wolnera „Der Schuhmacher Gottes, ein deutsches Leben in Afrika“, przedstawiające dzieje życia ojca autora na złotym brzegu Afryki i w Kamerunie w charakterze pierwszego działacza i misjonarza niemieckiego.

Joseph Conrad Memorial Library (Biblioteka im. J. Conrada) utwo-

rzyła w Nowym Jorku Seaman's Church Institute. Zakresem grodzonych przez nią zbiorów jest piśmiennictwo, dotyczące żeglugi handlowej oraz w szczególności dzieł poświęcony Conradowi: pierwodruki jego dzieł, rękopisy, listy itd.

„Kurs Żeglugi Śródlądowej“ — wiadomości podstawowe — praca zbiorowa, Warszawa — 1935, wydana nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej, stron 203. Na całość tej książki składa się 6 oddzielnych rozdziałów, które zamykają temat ogólny w granicach rozporządzenia Ministra Komunikacji o patentach żeglarskich. Rozdział I — Śródlądowe drogi wodne w Polsce — omawia in. M. Rybczyński, prof. Politechniki Warsz., rozdział II — Budownictwo wodne — dyr. K. Rodowicz i inż. T. Tillinger; rozdział III — Szlak żeglowny — dyr. T. Maliszewski, W. Koppe, dyr. J. Saweleff; rozdział IV — Tabor żeglugi śródlądowej — inż. J. Decjusz, kpt. R. Kuzio, kdr. A. Ryłke, inż. St. Sokół; rozdział V — Ustawodawstwo wodne — kpt. J. Pleszczyński. Ponadto książka zawiera przepisy specjalne, które winny stanowić katechizm dla każdego żeglarza, oraz rozdział VI — O przepisach sanitarnych i ratownictwie — omówiony przez dra R. Pleszczyńskiego.

„Kurs Żegl. Śródl.“ jest pierwszą z tej dziedziny publikacją w literaturze polskiej i niewątpliwie zwróci uwagę na odcinek pracy tak bardzo zapomniany i nieznanany przez ogół.





# OD BAŁTYKU DO MORZA CZARNEGO



Pod taką nazwą popłynie III-ci wielki sptyw wioślarzy, żeglarzy i kajakowców — w lipcu bieżącego roku — Prutem do Morza Czarnego.

Już sama nazwa mówi o tem, jak wielkie znaczenie propagandowe przypisać należy temu przedsięwzięciu Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Będzie ono czynem wskazującym na geograficzne i historyczne powołanie Polski — łączenie Bałtyku z Morzem Czarnem. Droga Prutu — wybraną zresztą przez Zarząd Główny L. M. K. przedewszystkiem dlatego, że zarówno Dniestr, jak i Dniepr nastęczają jeszcze zbyt wiele trudności technicznych i organizacyjnych — nie mamy coprawda bezpośrednich połączeń z naszymi drogami wodnymi śródlądowymi, prowadzącemi do Bałtyku i dlatego do miejsca odpływu, do Kołomyji, uczestnicy zjadają się kolejną, ale — wypływając z własnego kraju ku Morzu Czarnemu, wskażemy conajmniej symbolicznie na przyszłe możliwości i potrzeby zarówno Polski, jak i jej sąsiadów.

W stosunku do naszych przyjaciół rumuńskich sptyw ten będzie wyczynem reprezentacyjnym, w którym pragniemy im pokazać nasz dorobek w dziedzinie wychowania wodnego i zachęcić, w szczególności Młodą Rumunję, do współpracy z nami w realizacji haseł Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wszak i oni posiadają podobną Ligę.

Mamy za sobą już dwa wielkie sptywy — wszystkiemi możliwemi wodami śródlądowymi — do Bałtyku, do Gdańska i Gdyni. Pierwszy dał 1.000 łodzi, drugi — z powodu powodzi — nieco mniej, bo tylko 650. Oba te sptywy dowiodły dużego zainteresowania społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży, głoszonem przez Ligę Morską i Kolonjalną hasłem — wychowania wodnego. Do Bałtyku powrócimy, może w przyszłości innemi, nowemi drogami...

W tym roku wypada nam odwiedzić Morze Czarne, by ponadto wziąć udział w rumuńskim „Święcie Morza“ w Konstancy, które zaszczyca swą obecnością Król Rumunii.

Nie wątpię, że chętnych będzie bardzo wielu. Nie wymieniam ilości, jaką pragnelibyśmy widzieć na Prucie, ale wierzę, że z roku na rok będzie przybywać, a nie ubywać uczestników tego wielkiego przedsięwzięcia.

Program już jest gotowy, przygotowania w toku. Zapisujcie się czempredzej, bo lista będzie nieodwołalnie dn. 6-go lipca zamknięta. Przelejemy trochę wody polskiego Bałtyku do Morza Czarnego!

gen. bryg. Stanisław Kwaśniewski  
Wiceprezes Zarządu Głównego L.M.K.  
i Kierownik Sptywu

# PROGRAM

III-go wielkiego splywu wioslarzy i kajakowcow w lipcu i sierpniu 1935 roku

pod nazwą

## „OD BALTYKU DO MORZA CZARNEGO”

### I. POSTANOWIENIA OGOLNE.

1) Mi-ci wielki splyw wioslarzy, zeglarzy i kajakowcow drogami wodnymi sródladowemi do morza, organizowany przez Lige Morską i Kolonialną, poplynie — w lipcu i sierpniu biezacego roku — Prutem do Morza Czarnego. Dnia 15 sierpnia splyw przyjmie udzial w rumunskim „Swiecle Morza” w Konstancy.

2) Zbiórka nastapi dnia 21 lipca (niedziela) wprost na Prucie, w Kolomyji, dokad uczestnicy przybieda koleja.

Ten dojazd kolejowy, zarowno bilety osobowe jak i transport lodzi z miejsc zamieszkania do Kolomyji, oplaca uczestnicy sami (poza wpisowem). Zarzad Glówny L. M. K. poczyni jednak starania o stosowne ulgi, z których uczestnicy beda mogli skorzystac, wykazujac sie w kasach kolejowych kartami uczestnictwa, dostanemi im zawczasu przez Biuro Zarzadu Glównego L.M.K. do miejsc zamieszkania; nadto Zarzad Glówny L.M.K. zamowi u wladz kolejowych tam, gdzie beda liczniejsze zgloszenia, specjalne pociagi wzglednie wagony osobowe i towarowe.

Poniewaz organizacja uczestnikow w Kolomyji zajmie sporo czasu, pozadane jest jak najliczniejsze przybycie uczestnikow splywu do Kolomyji — juz dnia 20 lipca.

Zakwaterowanie w Kolomyji bedzie przygotowane staraniem Kierownictwa Splywu (bezpłatnie).

3) Odplyw z Kolomyji nastapi dnia 22 lipca rano.

4) Trasa splywu poprowadzi Prutem do Reni, poczem czesc slabsza splywu przejdzie Dunajem (pod prad) do Galaczu (20 km.), gdzie lodzie tej czesci oddane zostana kolei, uczestnicy zas przewiezieni zostana do Morza Czarnego (do Konstancy) statkiem lub koleja, czesc zas silniejsza poplynie dalej (od Reni) Dunajem (z pradem) i jego ramionami (Sulina i St. Gheorgha) przez Isaccea i Tulcea, a nastepnie limanami, przez jeziora Razelm i Sinoe, do samej Konstancy — na wioslach.

Osiagniecie Galaczu (Reni) przewidziane jest na dzień 5 (4), Konstancy na dzień 11 sierpnia.

5) Powrot z Konstancy nastapi gremjalnie — po kilkudniowym pobytku — najpóźniej dnia 15 sierpnia wieczorem.

W drodze powrotnej przewidziane jest krótkie zwiedzenie Bukaresztu.

Dnia 19 sierpnia (poniedzialek) rano gros uczestnikow bedzie juz moglo byc z powrotem w swych miejscach zamieszkania.

### II. KIEROWNICTWO SPŁYWU.

1) Splyw organizuje Miedzyzwiązkowa Komisja Sportow Wodnych i Turystyki Wodnej przy Zarzadzie Glównym Ligi Morskiej i Kolonialnej — pod przewodnictwem wiceprezesa Zarzadu Glównego L.M.K. generała brygady Stanisława Kwaśniewskiego, który jest Kierownikiem Splywu.

W skład tej komisji wchodzi przedstawiciele: Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przynsposob-

nia Wojskowego (P.U.W.F. i P.W.), Związku Związkow Sportowych, Związkow: Wioslarskiego, Zeglarskiego, Kajakowcow i Plywackiego, Związkow: Strzeleckiego, Harcerskiego i Akademickiego Związku Morskiego, Centrali Akademickich Związkow Sportowych oraz Towarzystwa Krajoznawczego.

Sekretarzem Komisji jest p. Henryk Sikorski, referent w Biurze Zarzadu Glównego L.M.K., telefon 5.33-40.

Adres: Kierownictwo Splywu L.M.K., Warszawa, ul. Widok 10/II p.

2) Na trasie — obowiazki Kierownika Splywu pelnic bedzie powolany przez Komisje Zastepca Kierownika Splywu, któremu przydany bedzie do pomocy sekretarz i skarbnik oraz szef sanitarny splywu.

Techniczne prowadzenie na wodzie nalezec bedzie do Komandora Splywu, zaproszonego przez Komisje.

Miejsce postoju Kierownictwa Splywu na trasie bedzie stale oznaczone duza flaga Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz duzym białem plótnem z napisem czerwonym: Kierownictwo Splywu „Od Baltynu do Morza Czarnego”.

### III. ORGANIZACJA.

1. Calosc splywu zorganizowana zostanie dopiero w Kolomyji. Tam, gdzie zajdzie tego potrzeba, zorganizowanie poszczególnych eszelonow kolejowych doplywu do Kolomyji polecone zostanie właściwym okregom, wzglednie oddzialom (obwodom) L. M. K.

2. Splyw podzielony zostanie na grupy wojewódzkie — według przynależności uczestnikow do poszczególnych województw.

Kazda taka grupa otrzyma swego przodownika i jego zastepce, wybranych spóród uczestnikow przez Komandora Splywu.

Czolowa lodz kazdej grupy zaopatrzona zostanie w transparent z białego plótka z napisem czerwonym danego województwa. Transparenty te przygotowuje Biuro Zarzadu Glównego L. M. K.

3. Jednostki skladowe grup stanowic beda druzyny, skladowe sie mniejwiecej z dwunastu lodzi podobnego typu, na czele których to druzyn stana druzynowi, wybrani przez poszczególnych przodownikow grup.

4. Wewnatrz grup wojewódzkich druzyny beda mogly byc laczone w zespolu, np. zespolu szkolne, harcerskie, akademickie, strzeleckie, przynsposobienia wojskowego i t. p., zaleznie od zyczenia organizacji, bioracych udzial w splywie, na czele których to zespolow stana rowniez przodownicy (z zastepcami), wyznaczeni przez Komandora Splywu.

5. Do obowiazkow przodownikow grup i zespolow oraz druzynowych nalezec bedzie techniczno - sportowe prowadzenie poszczególnych czesci skladowych splywu — według regulaminu i wskazan Komandora Splywu, a nadto prowadzenie scistej ewidencji uczestnikow i jej codzienne sprawdzanie, zalatwianie spraw zwiazanych z wyzywieniem i obozowaniem wzglednie zakwaterowaniem i t. p.

### IV. WARUNKI UCZESTNICTWA

1. Udzial w splywie przyjac moze kazdy obywatel polski, który odpowie nastepujacym warunkom:

a) Czlonkostwo Ligi Morskiej i Kolonialnej (czlonek zwyczajny 1 zl., nadzwyczajny — 50 gr., zbiorowy — 10 gr. miesiecznie; wpisowe dla czlonkow zwyczajnych i nadzwyczajnych — 1 zl., dla czlonkow zbiorowych — tylko w zespolach po 10 osob — bez wpisowego), uskutecznione przed zapisaniem sie na liste uczestnikow splywu i posiadanie — w czasie splywu — legitymacji LMK. przy sobie.

Zapisy na czlonkow L. M. K. przyjmują najblizsze Oddzialy L. M. K., w braku Oddzialu LMK w poblizu, nalezy zwrócic sie pisemnie do Zarzadu Okregu L. M. K. danego województwa i uzyskac stamtad wskazowke, do którego z oddzialow zwrócic sie listownie o przyjecie w poczet czlonkow L. M. K.

b) Posiadanie — w czasie splywu — przy sobie dowodu osobistego lub stosownej legitymacji, co jescze zostanie podane dodatkowo do wiadomosci — zaleznie od wymagań wladz zagranicznych.

Sprawy paszportowe zalatwi i oplaci — dla wszystkich uczestnikow razem — Kierownictwo Splywu.

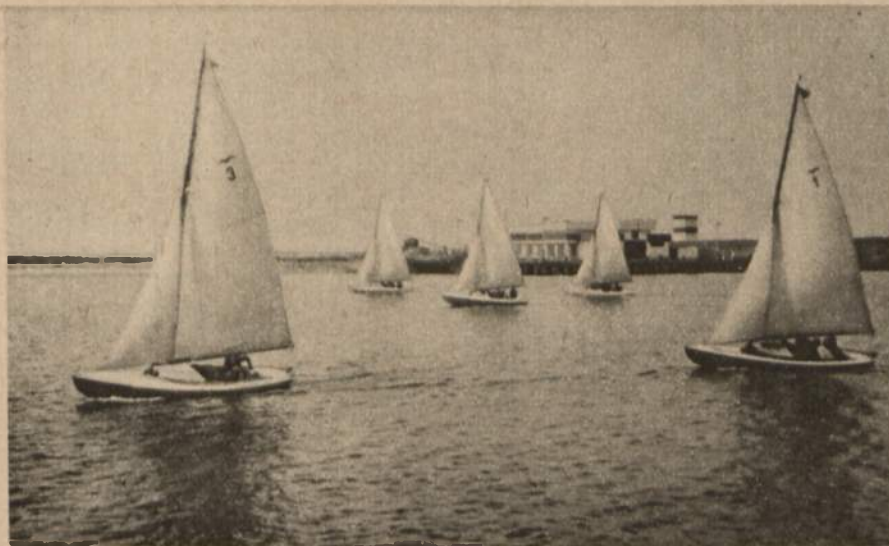
c) Umiejtnosc plywania i wioslowania, zaswiadczona przez jakikolwiek klub lub organizacje uprawiajaca sporty wodne, wzglednie przez wlasciwa wladze szkolna, Związku Strzeleckiego, Harcerskiego i t. p.

d) Wiek nie nizel lat 16.

e) Wplacenie — przed zapisaniem



Grupa uczestnikow zeszlórocznego splywu



Harcerskie „czaiki“

się na listę uczestników — wpisowego w wysokości 125 zł., a to na koszty wyżywienia na terytorjum rumuńskim, przewozu koleją uczestników i taboru z powrotem z Konstancy do stacji kolejowych najbliższych miejscom zamieszkania oraz na inne koszty organizacyjne, jak opłaty paszportowe, częściowy przewóz z Galaczu do Konstancy i t. p.

Wpłaty te uskutecznić należy włącznie na P. K. O., konto czekowe: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej — Warszawa, Nr. 367, pisząc na odwrotnej stronie dowodu słowo „Splyw“.

Uczestnikom, którzy zgłoszą wycofanie się ze splywu przed dniem 15 lipca, wpisowe będzie zwrócone.

2. Wyżywienie — od dnia 22 lipca do dnia osiągnięcia z powrotem granicy polskiej — kosztem Kierownictwa Splywu; przewidziany jest codzienny obfity posiłek dwurazowy, przed wyruszeniem i po przybyciu na nocleg.

W Kołomyji (dni 20 i 21 lipca) uczestnicy winni sami zatroszczyć się o wyżywienie — na koszt własny; będzie ono tylko przez Kierownictwo Splywu zamówione.

Konieczne jest posiadanie przez uczestników własnych przyborów do jedzenia (talerzy i t. p.).

3. Zakwaterowanie — pod dachem względnie w większych namiotach, na słomie — będzie mogło być przygotowane (staraniem i na koszt Kierownictwa Splywu) jedynie w większych miastach, jak Kołomyja, Czerniowce, Galacz i Konstanca, pozatem uczestnicy będą musieli obozować — we własnych namiotach.

Dlatego warunkiem uczestnictwa jest posiadanie własnego namiotu.

Za wygody w tym względzie Kierownictwo Splywu nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności; słoma do namiotów będzie dostarczona.

4. Powrót uczestników z Konstancy i odtransportowanie taboru koleją do miejsc zamieszkania zorganizowane będzie przez Kierownictwo Splywu w ten sposób, że każdy uczestnik otrzyma wykupiony już bilet osobowy (pociągiem pospiesznym) i sam będzie obecny przy przekazaniu łodzi koleji.

Bilety obowiązywać będą do dnia

25 sierpnia; powracający po tym terminie opłacać będą sami bilety normalne.

5. Łodzie muszą być solidne, o ile możliwości składaki lub kajaki, czyniące zadość warunkom zarówno górnego Pratu, jak i dolnego Dunaju.

Trasa jest ciężka, zwłaszcza na drugim odcinku (od Reni).

Dlatego każda łódź musi posiadać bezpieczniki, poduszki gumowe lub pasy ratunkowe.

Dla transportu kolejowego każda łódź musi być zaopatrzona w niedająca się zdjąć naklejkę lub tabliczkę, podająca: imię i nazwisko odbiorcy, stację kolejową najbliższą miejscu zamieszkania i dokładny adres odbiorcy; dla transportu kolejowego do łodzi będą mogły być dołączone jedynie wiosła, ster i żagiel, mocno do łodzi przy mocowane, co musi być uwidocznione na naklejce, względnie tabliczce.

6. Przed wyruszeniem z Kołomyji zostaną wszyscy uczestnicy poddani oględzinom lekarskim, a chorzy względnie słabi zostaną skierowani z powrotem, przyczem wpisowe zostanie im zwrócone.

7. Warunkiem uczestnictwa jest wreszcie posiadanie przyzwoitego stroju, zarówno sportowego jak i spacerowego.

## V. WPISY

1. Wpisy przyjmować będzie wyłącznie Biuro Zarządu Głównego L. M. K., Warszawa, ul. Widok 10, II p., listownie i osobiście.

2. Listy wpisowe prowadzone będą oddzielnie dla uczestników i łodzi, jedne i drugie w dwu egzemplarzach, grupami wojewódzkimi.

3. Do wpisu przedstawić należy: zaświadczenie członkostwa L. M. K., którego żądać należy we właściwym Oddziale L. M. K., zaświadczenie umiejętności pływania i wiosłowania — jak w warunkach uczestnictwa.

Równocześnie należy podać:

a) na listę uczestników splywu — wszyscy uczestnicy: nazwisko i imię, zawód, wiek (ile lat, nie rok urodzenia), klub sportowy lub organizację, o ile uczestnik jest członkiem jakiegoś klubu sportowego lub organizacji uprawiającej sporty wodne, adres t. j. miejsce zamieszkania i pocztę, ulicę i numer domu, stację kolejową powrotu, województwo, do którego przynależy, względnie, z którego na splyw wyrusza.

b) na listę łodzi — tylko prowadzący łodzie (sternicy względnie ci uczestnicy, pod których adresem łodzie będą miały być odesłane koleją po splywie): nazwisko i imię prowadzącego łódź (adresata), ilość osób załogi, nazwę łodzi, typ łodzi (składak, kajak i t. p.), wymiary (długość i szerokość), adres odbiorcy (prowadzącego łódź), t. j. miejscowość i pocztę, ulicę i numer domu, stację kolejową odbioru, wreszcie klub sportowy lub organizację, o ile łódź jest zapisana w jakimś klubie lub organizacji, uprawiającej sporty wodne.

4. Po uskutecznionym wpisie każdy uczestnik otrzymuje z Biura Zarządu Głównego L. M. K.:

a) legitymację uczestnictwa splywu z pieczęcią okrągłą Zarządu Głównego L. M. K. i podpisem Wiceprezesa gen. Kwaśniewskiego, — którą należy przechowywać starannie przez cały czas



Łądowanie splywu „Cała Polska do morza“ w Plocku

splywu, jako dowód, którego okazania organa Kierownictwa Splywu będą miały prawo zażądać w każdej chwili.

b) kartę uczestnictwa, stwierdzającą prawo do uzyskania ulgi kolejowej na przejazd z miejsca zamieszkania do Kołomyj i zarazem ulgi na przewóz łodzi tamże.

5. Ze względu na konieczność wczesnego podjęcia przygotowań, dla których niezbędna jest znajomość przybliżonej ilości uczestników i łodzi, biorących udział w splywie, pożądane jest wpisanie się jak najwcześniej.

Ostatni termin wpisów — dnia 6-go lipca.

## VI. REGULAMIN SPŁYWU.

1) Splyw ma charakter propagandowy w stosunku do społeczeństwa własnego, zaś w stosunku do naszych sąsiadów rumuńskich — charakter reprezentacyjny.

Zarządowi Głównemu L. M. K. zależy na wskazaniu zainteresowań polskich Morzem Czarnym, roli, jaką Polsce dyktuje jej położenie geograficzne — łączenia Bałtyku z Morzem Czarnym. Dlatego Splyw nosi nazwę „Od Bałtyku do Morza Czarnego“, jakkolwiek uczestnicy znad Bałtyku zjadą się nad Prut — koleją. Pożądana jest jak największa ilość uczestników z tamtych właśnie stron.

Ze względu na charakter reprezentacyjny i przewidziane wzięcie udziału w rumuńskim „Święcie Morza“ w Konstancy, na którym obecny będzie Król Rumunii, — wygląd zewnętrzny splywu, zarówno uczestników jak i łodzi, strój uczestników, ich zachowanie się, technika sportowa, formy obozowania i t. p. winny budzić na całej trasie podziw i uznanie.

Dlatego wszyscy uczestnicy muszą zrozumieć konieczność utrzymywania przez Kierownictwo Splywu ścisłej dyscypliny, przeciwko której wykroczenia pociągać będą musiały za sobą pewne rygory — aż do wykluczenia z szeregów splywu i odesłania do granicy z powrotem.

2) Wszystkich bezwzględnie uczestników splywu obowiązuje ścisłe stosowanie się do zarządzeń Kierownika

Splywu, względnie jego zastępcy, dotyczących porządku organizacyjnego, obozowania, kwaterowania, wyżywienia, transportu i t. p., a nadto do zarządzeń Komandora Splywu i właściwych przodowników grup, zespołów i drużynowych, dotyczących techniczno-sportowego prowadzenia splywu na wodzie.

Zarządzenia Kierownika Splywu będą uczestnikom przekazywane w formie dziennych komunikatów, względnie ustnie przez Komandora i właściwych przodowników grup wojewódzkich.

3) Porządek i kolejność splywania — od etapu do etapu nocnego — będą codziennie regulowane przez Komandora Splywu — grupami.

Zasadniczo drużyny splywać winne skupione na przestrzeni, dającej się opanować przez drużynowego głosem, przycem zatrzymywanie się nadprogramowe pojedynczych łodzi przy brzegu dopuszczalne jest tylko w przypadkach wyjątkowych.

Mniej więcej na 1 km. przed etapem nocnym czoło każdej grupy zatrzymuje się przy brzegu wskazanym przez przodownika grupy i dopiero po uporządkowaniu się zespołami i drużynami — grupy kolejno splywają na nocleg. Wylądowanie przodownicy grup mają prawo udzielania i tylko wypróbowanym załogom zezwoleń na splywanie samodzielnie poszczególnymi łodziami — przed, czy też za grupą. Załogi takie obowiązane są jednak meldować się na wszystkich przewidzianych programem noclegach — przed godziną 18 wieczorem — u swoich przodowników grup i zespołów oraz drużynowych, pod rygorem wykluczenia z szeregów splywu.

4) Nocowanie dozwolone będzie wyłącznie w punktach wskazanych przez Kierownictwo.

Korzystanie z wspólnych kwater nie będzie obowiązkowe i każdy uczestnik — z wyjątkiem młodzieży szkolnej, która pozostawać będzie stale w zespołach — będzie mógł sam starać się o nocleg, jednak na własny koszt i z tem, że rano przed odpływem stawi się punktualnie w swej drużynie.

Przy nocowaniu wspólnem obowiązani są uczestnicy do przestrzegania

zarządzeń dotyczących palenia i zachowania ciszy od godziny 22 do dwu godzin przed wyznaczonym odpływem.

5) Odpowiedzialność za zachowanie się każdej załogi, każdej łodzi ponosi prowadzący łódź (sternik), zapisany w liście wpisowej.

Drużynowi zwracają się wyłącznie do prowadzących łodzie, przodownicy zespołów do drużynowych, przodownicy grup do przodowników zespołów i drużynowych drużyn nie ujętych w zespoły, Komandor Splywu do przodowników grup.

6) Pomoc lekarska i ratownictwo zorganizowane będą w ten sposób, że w każdym etapie nocnym zainstalowany będzie punkt sanitarny i ratowniczy, zaś na wodzie towarzyszyć będzie splywowi — szef sanitarny splywu z personelem pomocniczym, którego łódź oznaczona będzie czerwonym krzyżem.

Za wypadki nieszczęśliwe Kierownictwo Splywu nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności.

7) **Banderki:** Każda łódź biorąca udział w splywie powinna być stale oznaczona — na rufie — banderką Ligii Morskiej i Kolonjalnej, którą sternicy otrzymają od Kierownictwa Splywu w Kołomyj (bezpłatnie).

Obok banderki L. M. K. łodzie klubowe, względnie organizacyjne, stale mają na sobie banderki i znaki swych klubów, względnie organizacyj.

8) **Odnaki:**

Kierownik Splywu względnie Zastępca: szarfa biało-czerwona szerokości 13 cm. z lewego ramienia do prawego biodra.

Komandor Splywu: takąż szarfa błękitna.

Opaski 10 cm. szerokości na lewym ramieniu.

Członkowie Międzyzwiązkowej Komisji (Kierownictwo Splywu) i Sekretarz Kierownictwa: biało-czerwone.

Przodownicy grup: jasno-zielone.

Przodownicy zespołów: jasno-żółte.

Drużynowi: czerwone.

Sanitarjat: opaski Czerwon. Krzyża.

Personel pomocniczy Kierownictwa: białe.

Wszystkie opaski dostarczone zostaną staraniem Kierownictwa Splywu.



# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

„Elemka“ w końcu marca powróciła do Gdyni ze stoczni gdańskiej. Ocenę dokonanej przez stoczną komisję na czele z kmdr. Mohuczym, dyrektorem Szkoły Morskiej. W Gdyni przygotowywać się będzie nasz szkuner do pierwszej podróży szkolno-handlowej. Na mocy zawartej umowy pomiędzy Dyrekcją Szkoły Morskiej i Ligą, „Elemka“ zabierze grupę uczniów Szkoły Morskiej.

W dniach najbliższych wyjedzie do Liberji dr. Osmólski w charakterze doradcy rządu liberyjskiego do spraw sanitarnych. Poprzedni doradca dr. Babecki, którego umówiony czas pobytu w Liberji skończył się, powraca do kraju.

Dnia 15 marca odbyło się likwidacyjne posiedzenie Komitetu Wykonawczego „Święta Morza“ z roku 1934. Kolejne sprawozdania wygłosili prezes Kom. Wyk. S. M. J. Dębski, skarbnik E. Kłopotowski i sekretarz W. Czerwiński. „Święto Morza“ w roku 1934 przyniosło na F. O. M. 447 tysięcy 11 złotych 29 groszy. Obchody urządzone były w 1598 miejscowościach Polski oraz stukilkudziesięciu miejscowościach zagranicą. W najbliższych dniach ukonstytuuje się tegoroczny Komitet „Święta Morza“, którego przewodnictwem obejmie Wacław Sieroszewski, członek honorowy Ligi Morskiej i Kol., Prezes Polskiej Akademii Literatury. „Święto Morza“ odbędzie się w tradycyjnym terminie 29 czerwca.

Uchwałą Zarządu Głównego LMK dotychczasowy wiceprezes Zarz. Głównego p. Jan Dębski został mianowany dyrektorem w Biurze Zarz. Gł. z powierzeniem mu prac programowych oraz wydawnictw Ligi. Za dotychczasową działalność, Zarząd Główny LMK wyraził ustępującemu wiceprezesowi serdeczne podziękowanie, stwierdzając, „że z wielką ofiarnością i energią pracował dla realizacji programu Ligi, osiągając wielkie rezultaty swojej pracy, przez co zasłużył sobie na wdzięczność organizacji“.

Dnia 1-go kwietnia, po 6-ciu latach pracy na stanowisku kierownika działu administracyjnego Biura Zarz. Gł. LMK, p. M. Nassius przeszedł na inną placówkę pracy na Górnym Śląsku. Przyjmując rezygnację p. Nassiusa Prezydent Zarz. Gł. wyraziło mu podzięko-

wanie „za niezwykle ofiarną i solidną pracę w Biurze Z. Gł. oraz za ideową działalność społeczną w Lidze“.

Zarząd Główny LMK na swym posiedzeniu w dniu 11 lutego r. b. uchwalił, że VI Walny Zjazd Delegatów odbędzie się na wybrzeżu w czasie od 1 do 3 czerwca r. b. W/g opracowanego już programu, w dn. 1 czerwca rano odbędzie się uroczysta inauguracja Zjazdu i pierwsze plenarne zebranie. Komisje zjazdowe obradować będą w dniu 1 czerwca po południu oraz w dn. 2 czerwca. Obrady komisji odbywać się będą na s/s „Kościusko“, na którym wszyscy delegaci udadzą się na wyspę Bornholm. W dniu 3 czerwca rano nastąpi powrót do Gdyni, gdzie odbędzie się drugie plenarne zebranie, przyjęcie wniosków komisji, wybór władz i zamknięcie Zjazdu.

W nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 maja r. b. winny być zgłoszone w Zarządzie Głównym LMK. nazwiska pp. Delegatów, jak również wpłacone odpowiednie kwoty z tytułu uczestnictwa w Zjeździe. Szczegóły podane są w okólniku organizacyjnym.

Poprzedni V walny Zjazd delegatów w roku 1933 rozpoczął swe obrady w Warszawie, poczem wszyscy delegaci zostali rozmieszczeni na 3 statkach i cały Zjazd popłynął Wisłą ku morzu. Zakończenie Zjazdu odbyło się w Gdyni. Zjazd tegoroczny, nawiązując do Zjazdu poprzedniego, rozszerza tę koncepcję w ten sposób, że obrady komisji zjazdowych toczyć się będą już na pełnym morzu. Zarządowi Głównemu wydaje się, iż walny zjazd, przeprowadzony w tych warunkach, przyczyni się wydatnie do spopularyzowania hasel, wypisanych na sztandarze Ligi: „Przez rzeki i wody śródlądowe — do morza, przez morza i oceany — do kolonii, przez kolonie — do bogactwa i potęgi Państwa“.

W tych dniach — po odbyciu szeregu wstępnych konferencji — Zarząd Główny LMK zawarł umowę z Zarząd Głównym Związku Nauczycielstwa Polskiego w sprawie ustalenia zasad i warunków współpracy między obydwojma organizacjami. Na podstawie tej umowy, obowiązującej od dn. 1 stycznia 1935 roku, wszyscy członkowie ZNP wstępują gremjalnie do Ligi w charakterze członków zbiorowych, natomiast przewodniczący wydziałów społecznych poszczególnych ogniw ZNP zapisują się do LMK w cha-

rakterze członków rzeczywistych. Składki za wszystkich członków ZNP opłaca ryczałtem Zarząd Główny Związku bezpośrednio do kasy Zarządu Głównego Ligi, który przydziela wzamian Związkowi odpowiednią ilość czasopism. Rozsyłaniem tych czasopism do ogniw organizacyjnych Związku i do poszczególnych członków zajmować się będzie Zarząd Główny ZNP, który zaopatrzy również wszystkich swych członków w legitymacje członkowskie Ligi. Wszyscy członkowie ZNP obowiązani są zgłosić się do poszczególnych oddziałów LMK, w ramach których pracować będą na terenie Ligi. Odpowiednie ogniw organizacyjne Związku i Ligi (Okręgi między sobą, Oddziały Powiatowe z Obwodami, Ogniska z Oddziałami) nawiąza bezpośrednią łączność celem uzgadniania wzajemnych posunięć i unormowania współpracy w terenie. Analogicznie ścisły kontakt nawiązują obydwaj Zarządy Główny, które uzgadniać będą takie sprawy, jak szkolenie kadr instruktorów LMK spośród nauczycielstwa, pełne wykorzystanie czasopism ZNP dla szerzenia hasel Ligi itp. Umowa ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego nie wyklucza takiej ewentualności, że poszczególni członkowie Związku, którzy będą sobie tego życzyli, mogą być indywidualnie członkami rzeczywistymi Ligi. Opłacają oni składkę miesięczną w wysokości 1 złotego miesięcznie, otrzymując wzamian indywidualnie miesięcznik „Morze“. Nie ulega wątpliwości, że zawarta umowa przyczyni się już w najbliższym czasie do rozszerzenia i pogłębienia współpracy z nauczycielstwem związkowym, dając w rezultacie daleko większe możliwości realizacji zakrojonego na szeroką skalę przez Zarząd Główny Ligi programu morskiego i kolonialnego.

Na wystawie turystycznej, urządzonej przez P. K. P. w Radomiu w ostatnim tygodniu stycznia r. b., 2 stoiska poświęcone były sprawom morskim i kolonialnym oraz Lidze. Wystawę zwiedziło kilka tysięcy młodzieży.

W dn. 9 marca r. b. obradował w Radomiu pod przewodnictwem prezesa Okręgu p. inż. Gutkowskiego Zjazd Prezesów Obwodów LMK z terenu województwa kieleckiego. Po szczegółowym omówieniu stanu prac organizacyjnych w poszczególnych powiatach —

nakreślono plan pracy na najbliższą przyszłość. Obecni na zebraniu przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi udzieliłi szeregu wyjaśnień w sprawie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej i w aktualnych sprawach organizacyjnych.

★

W czasie od 4 lutego do 9 marca odbył się w Warszawie pierwszy kurs zawodowy dla kandydatów na kapitanów statków i barek rzecznych.

Organizacją kursu zajął się Komitet szkolny, wyłoniony przez Zarząd Główny LMK i Radę Zjazdów Żeglugowych. Program kursu objął 45 godzin wykładów i 28 godzin repetycji, które zostały przeprowadzone przez zaproszonych prelegentów z prof. M. Rybczyńskim, dyr. K. Rodowiczem, inż. T. Tillingerem i in. na czele. Kurs ukończyło 97 słuchaczy, którzy otrzymali przy zamknięciu odpowiednie świadectwa.

Komitet szkolny wydał drukiem skrót przeprowadzonych na kursie wykładów w formie książki, zawierającej 203 strony pod tytułem „Kurs Żeglugi Śródlądowej”.

Książka ta jest do nabycia w Biurze Zarządu Głównego LMK w cenie 5 zł. za egzemplarz.

★

Liga Morska i Kolonialna organizuje w lecie 1935 r. następujące obozy i wycieczki: 1) **Obóz propagandowy dla członków Ligi od lat 21 na Helu** w czasie od 15 czerwca

do 1 września. Obóz będzie się mieścił w domkach campingowych i w namiotach i będzie wyposażony w sprzęt żeglarski. Uczestnicy obozu wysłuchają cyklu wykładów o sprawach morskich, kolonialnych i t. d., odbywać będą wycieczki po wybrzeżu i nauczą się pływania i wiosłowania. Uczestnikami Obozu będą mogli być jedynie członkowie Ligi, którzy opłacają regularnie składkę członkowską od 1 stycznia 1935 r. Tygodniowy pobyt w obozie będzie kosztował około 20 złotych, uczestnikom obozu będą przysługiwały zniżki na przejazdy kolejowe.

2) **Obóz nad Naroczą.** Dla młodzieży, należącej do Kół szkolnych LMK, zorganizowany będzie obóz nad jeziorem Narocz. Obóz ten będzie miał na celu wyszkolenie młodzieży w żeglarstwie, a ponadto uczestnicy wysłuchają wykładów z dziedziny całokształtu wychowania wodnego. Obóz będzie trwał od 20 czerwca do 15 sierpnia. Pobyt w obozie — conajmniej 4 tygodnie. Opłata za 4-tygodniowy pobyt wyniesie około 50 złotych. Uczestnicy będą korzystali ze zniżek kolejowych.

3) **Wycieczki pociągami popularnymi do Gdyni.** Z terenów poszczególnych Okręgów Ligi wyruszą w ciągu m. czerwca, lipca i sierpnia zbiorowe wycieczki do Gdyni w grupach po 800 osób. Będą to wycieczki 2, 3 i 5 dniowe do Gdyni ze zwiedzaniem portu i

przejazdem na Hel. Liga zapewni uczestnikom wycieczek noclegi i ewentualnie wyżywienie. Koszty tych wycieczek wynosić będą od 16 — 20 złotych.

4) **Wycieczki na wody śródlądowe.** Zorganizowane będą wycieczki na jeziora augustowskie, na Wigry, na jeziora Szwaicarij Kaszubskiej, nad jezioro Narocz oraz wycieczka statkiem Wisłą do Gdyni. Wycieczki te — w grupach około 200 osób — wyruszać będą z Warszawy. Koszty poszczególnych wycieczek podawane będą do wiadomości członków Ligi.

5) **Wyjazd do obozów nad Morze Czarne.** Dzięki umowie z Rumuńską Ligą Morską — członkowie LMK będą mogli spędzić czas letni w obozach Ligi Rumuńskiej nad morzem Czarnym za opłatą, wynoszącą równowartość opłat w obozach na Helu. Szczegóły, dotyczące tych wycieczek, podane będą w swoim czasie do wiadomości członków Ligi M. i K.

★

LMK organizuje dla młodzieży z kół szkolnych LMK dwie wycieczki morskie: na Morze Północne i Fjordy Norwegii. Zapisy przyjmowane są do dn. 1 maja r. b. w Biurze Zarz. Głównego LMK, Warszawa, Widok 10.

★

Wobec licznych zapytań, komunikujemy, że czasopismo „Flota Polska” nie jest wydawnictwem Ligi Morskiej i Kolonialnej.

# K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc luty r. 1935 wynosiły 485.675,2 ton, z czego na obrót zamorski przypada 483.664,3 ton. Z powyższej cyfry 483.664,3 ton na przywóz zamorski przypada 72.111,5 ton, a na wywóz 411.552,8 ton. Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 2.010,9 ton.

Jeżeli porównamy obroty towarowe w miesiącu lutym r. b. z obrótami w miesiącu styczniu r. b., to widzimy, że ogólne obroty zmniejszyły się o 111.852 ton, gdyż w styczniu r. b. obroty te wyniosły 597.527,3 ton. Zmniejszył się jednak właściwie obrót zamorski (o 112.952,7 ton), gdyż obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wzrósł o 1.101 ton.

W porównaniu z obrótami ogólnymi w miesiącu lutym r. 1934 obroty z lutego r. b. wzrosły o 30.142 ton.

★

Mimo ograniczenia połowów, wywołanego trudnościami na ryn-

ku zbytu, połowy przybrzeżne naszego rybołówstwa morskiego dały w lutym r. 1935 rekordową ilość 2.375.080 kg. ryb morskich o ogólnej wartości 198.334 złotych.

W stosunku do lutego roku ubiegłego połowy w lutym wzrosły ilościowo o 280.000 kg., wartościowo jednak spadły o 83.000 złotych.

97% ogólnych połowów w lutym stanowiły szproty, wartościowo jednak wyniosły one tylko 68%, co tłumaczy się ich wyjątkowo niską ceną. Wszystkie inne ryby, stanowiące zaledwie 3% ilości, przedstawiają 32% wartości całego połowu.

Jeżeli chodzi o zbyt, to charakterystyczne jest zwiększenie zapotrzebowania wędzarni przy jednoczesnym prawie całkowitym zaniku Gdańska, jako odbiorcy. Wędzarnie zakupiły 1.462.030 kg. ryb na ogólną wartość 95.654 złotych, inni odbiorcy 910.450 kg. — 102.015 złotych, do Gdańska sprzedano 2.600 kg. o wartości 665 złotych.

Obroty portu rybackiego w miesiącu lutym r. b. podobnie jak w ubiegłym miesiącu, były bardzo ożywione i to zarówno w dowozie ryb z własnych połowów, jak i z importu.

Do portu rybackiego weszło ogółem 16 statków. Ogólna ilość przywiezionych towarów rybnych wyniosła 2.908 ton, transporty pochodziły z Norwegii, Islandii, Belgii, Holandji, Anglii; poza portem rybackim wyladowano towary rybne z Norwegii, Danii, Niemiec, Holandji, Portugalji i Szwecji.

Ogółem przywieziono w lutym r. b.: 1.552 ton śledzi solonych, 944 ton śledzi świeżych, 477 ton śledzi zamrożonych, 26 ton konserw rybnych, 13 ton tranu i 18 ton dorszy.

Z portu rybackiego wysłano 22 wagonów z rybami, z czego tranem do Rumunii 6, do Czechosłowacji 7, do Gdańska 9, a resztę do kraju.

★

W miesiącu styczniu r. b. prze-

szło przez port gdański ogółem 710 statków o ogólnej pojemności 486.514 t. r. n., w tem weszło 352, a wyszło 358 statków. Na pierwszym miejscu pod względem ilości statków stanęła bandera niemiecka, drugie miejsce zajęła bandera duńska, trzecie — szwedzka, czwarte — norweska. Bandera polska zajęła piąte miejsce: weszło 16 statków, wyszło — 20.

★

W dniu 2 marca r. b., podczas przejścia z awanportu do basenu południowego na postój nocny, zatonał na redzie portu gdynińskiego holownik „Żubr“, należący do „Żegluga Polskiej“. Wypadek ten zdarzył się podczas silnego wiatru i dużej fali. Wraz z holownikiem zginęła cała jego załoga. Na ratunek tonącego statku pośpieszyły natychmiast znajdujące się w pobliżu holowniki. Wszelka pomoc okazała się jednak bezskuteczna z powodu nagłego zniknięcia statku pod wodą. Holownik „Żubr“, z chwilą nastania odpowiednich warunków atmosferycznych został wydobyty przez „Żegluga Polska“ z dna morskiego.

★

W stoczni Svan Hunter Richardson w Newcastle, która uprzednio wybudowała już dla „Żegluga Polskiej“ statek „Lech“, kursujący między Gdynią a Londynem, odbyło się w dniu 21 lutego r. b. spuszczenie na wodę drugiego statku, zbudowanego dla „Żegluga Polskiej“, któremu nadano nazwę „Puck“. Na uroczystość tę przybyli m. in. minister przemysłu i handlu p. Floyar-Rajchman oraz ambasador Raczyński. Matką chrzestną statku jest ambasadorowa Raczyńska.

„Puck“ jest statkiem towarowym o pojemności 1.500 ton. Ma kursować między Gdynią a Holandją.

Stocznia Richardson rozpoczęła ostatnio budowę trzeciego statku dla „Żegluga Polskiej“, który będzie nosił nazwę „Hel“.

★

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszone zostały ostatnio przez firmę maklerską „H. Lenczat et Co. Ltd.“ dwie nowe linje regularne: 1) Gdynia — Gdańsk — Helsingfors — Hamburg i 2) Gdynia — Gdańsk — Abo — Mäntyluoto — Hamburg. Na pierwszej linii statki kursować będą raz na tydzień, a na drugiej co 14 dni.

★

Toczące się od dłuższego czasu rokowania między rządem polskim a Senatem W. M. Gdańska w sprawie obrotu produktów rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa w ruchu podróźnych i ruchu granicznym zostały ostatnio zakończone, przynosząc szereg pozytywnych przepisów, które weszły

w życie z dniem 7 marca r. b. drogą wydania odpowiednich zarządzeń przez Senat W. M. Gdańska.

Porozumienie to określa ilości poszczególnych artykułów spożywczych, jakie mogą być przewożone przez każdego podróźnego z Polski do Gdańska bez żadnych ograniczeń, wynikających z przepisów o uregulowaniu rynku gdańskiego oraz z przepisów weterynaryjnych. Jeżeli chodzi o podróźnych, udających się z Polski do Polski tranzytem przez terytorjum Wolnego Miasta, to mogą oni przewozić artykuły żywnościowe bez jakichkolwiek ograniczeń z tem jednakże, że będą przestrzegali pewnych warunków co do przejazdu i zatrzymywania się na terytorjum gdańskim.

Porozumienie zawiera również szereg ułatwień dla właścicieli, dzierżawców, członków ich rodzin i robotników majątków ziemskich i leśnych, przeciętych granicą polsko - gdańską. Poza tem przewiduje również, że robotnicy, zamieszkali na terytorjum W. M. Gdańska, a pracujący w majątkach, zarządzanych z Polski, mają prawo zabierać z sobą przysługujące im deputaty.

★

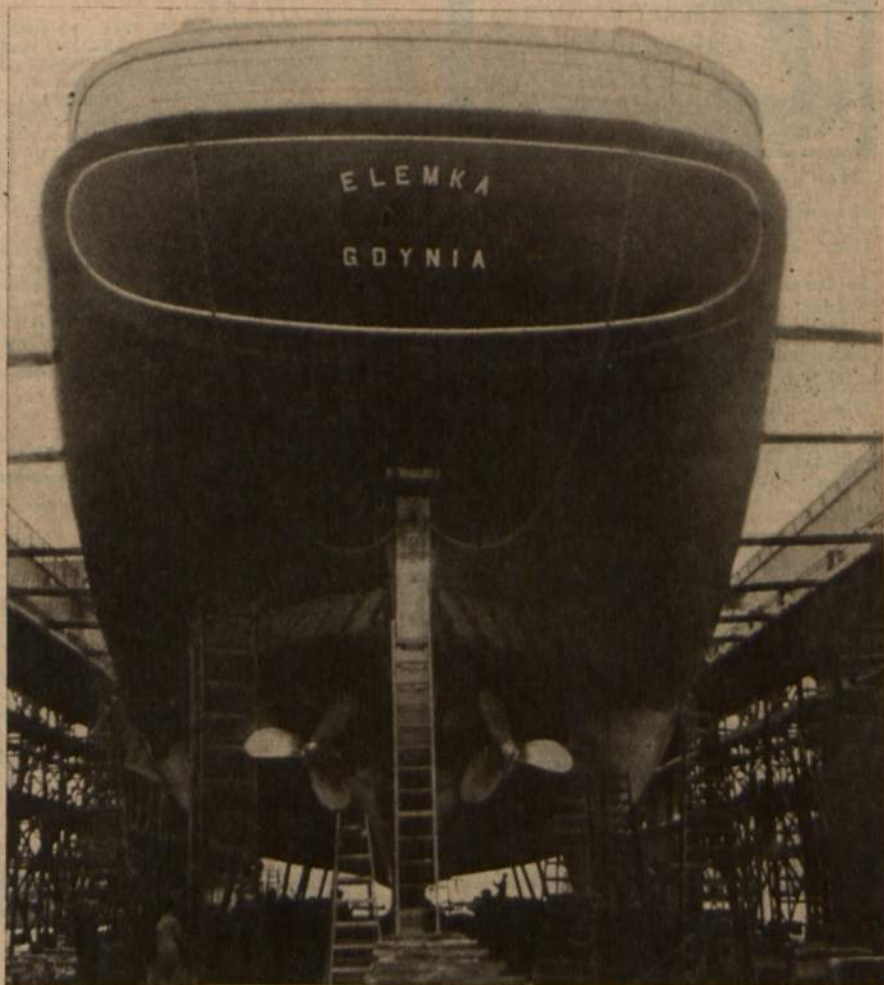
Władze gdańskie prowadzą nadal systematyczną akcję niemieczenia Gdańska. Ostatnio urzędy gdańskie otrzymały poufne polecenie bezwzględnie niemieczenia wszystkich nazwisk o brzmieniu polskim, a jednocześnie wywiera się w tym kierunku nacisk na drobnych przedsiębiorców, kupców, rzemieślników i robotników. Chodzi zatem o zniszczenie wszystkich śladów pochodzenia polskiego u tych, których udało się już częściowo niemieczyć.

★

Na ostatnim posiedzeniu rozwiązanego Volkstagu poseł socjaldemokratyczny na Sejm Gdański, Gehl, wygłosił dłuższe przemówienie, w którym, charakteryzując politykę narodowych socjalistów, stwierdził m. in., że główną przyczyną przedwczesnego rozwiązania Volkstagu jest dążenie narodowych socjalistów do zmiany konstytucji i ugruntowanie w ten sposób absolutnego panowania na dalsze cztery lata i zupełne zawieszenie swobód obywatelskich.

★

Do wyborów w Gdańsku, z radością to podkreślamy, stanie jedyną listą polską z czołowymi przedstawicielami Polonji gdańskiej.



„Elemka“ w stoczni gdańskiej

# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

10. LOGOGRYP

### REFLEKSJE KARNAWAŁOWE.



Dwadzieścia jeden słówek niech w kolumnie stanie —  
Niewiele z tem będziecie mieli wszak możołu.  
Zaś krańcowe litery od góry do dołu —  
Dadzą wam bardzo smutne postne rozwiązanie...

Karnawał. Ciągłe bale i huozna zabawa:  
Myśli o niej młodzieńiec, myśli i **WSPAK PIĄTA**,  
Chęć życia i utycia, głowy ich zaprzęta —  
Jak we wnętrzu **SZÓSTEGO** krwi gorzeje lawa.  
Tańczą młodzi i starzy, mężczyźni, niewiasty:  
To jakby szal, **DZIEWIĄTE**, co ogarnia ludzi,  
Strojne panie, **DZIESIĄTYCH**, —

pożądanie budzi...  
I z bału stwarza dla nich jakiś **JEDENASTY**.  
O nadobną tancerkę sprzeczą się **DRUDZY**!  
Piękny **SIÓDMY**, oo odniósł wiele

zwycięstw w życiu,  
**CZWARTY**, co w swoim własnem  
kocha się odbiciu,  
I wielu lnych... — wdzięków to  
niewieścił studzy.

Czasem zdarzy się **PIERWSZY**,  
lub też **OSIEMNASTA**...  
Wyrównać **SIEDMNASTY** — kłopot  
wtedy wielki:  
Włec albo **ÓSMY** korka z szampańskiej  
butelki,

Lub krwawy pojedynek gdzieś  
na krańcach miasta.  
**DWUDZIESTE PIERWSZE** różne  
przechodzą dziś tańce  
i **PIĘTNASTE** niejedna je przemiana spotka;  
Tancerka gnę się w piasach jak  
**DWUNASTA** wlotka, —

Przedziwne jakdś czyniąc nóżkami łamańce...  
Są krytycy uprzejmi, lecz są i **DWUDZIEŚCI**,  
Którzy z ust swych ciekają  
słów zjadliwych gróty —

Twierdzą, że bał to tylko  
**WSPAK SZESNASTY** cnoty,  
Choć może w tem się jednak cząstka prawdy  
mieści...

Lecz, choć **TRZYNASTA** wzniesie  
swe karzące dionie  
i kar nawał nam spuścił na schyłone barki,  
Nim przetną nic żywota tajemnicze Parki —  
Wre zabawa... i serce w uciechach nam pionie.  
A gdy Post już w popiele uczucia pogrzebie —  
Węćle Biblij **CZTERNASTY** i do ręki **TRZECI**,

Niechaj wam w rozmyślaniach, prawda  
wielka świeci!

Którą rzekł **DZIEWIĘTNASTY**: „Znaj  
samego siebie!”  
Inż. J. Modrzejewski (Lublin)

11. **PODSTAWIANKA MATEMATYCZNA**.  
Znaleźć jedną z liczb, posiadających tę  
własność, że po przeniesieniu cyfry stojącej  
na początku na koniec (po za jednostki) —  
otrzymuje się liczbę dwa razy mniejszą.

W znalezionej liczbie, począwszy od cyfry  
„0”, należy podstawić zamiast cyfr litery  
brane kolejno z poniżej załączonego szyfru.  
Litery wypisywać pod odpowiedniemi cyfra-  
mi znalezionej liczby w taki sposób, że, po  
dojściu do jednostek, rozpoczynać podsta-  
wianie (od początku liczby) kilkakrotnie do-  
tąd, aż wyczerpiemy wszystkie litery szyfru.

W ten sposób pod znalezionej liczbą otrzy-  
mamy kilka wierszy pisma, tworzącego treść  
zadania. Szyfr:

0	.....	NNK
1	.....	AZMOI
2	.....	EOCI E E
3	.....	HLYONE
4	.....	PCAKAZ
5	.....	IJAORE
6	.....	CAZLTO
7	.....	WORPCL
8	.....	IKZSHR
9	.....	EEF

Uwaga! Do rozwiązania wyżej wymienio-  
nego zadania nie potrzeba znajomości wyż-  
szych dziedzin matematyki, — wystarczy  
znajomość czterech działów arytmetycznych.

12. **REBUS**  
Z podanego na końcu działu rebusu nale-  
ży odczytać dziesięciocyfrowe trzecie  
zadanie, zawierające piękny i wymowny pol-  
ski powiasek.

Ks. L. Klementowski (Tarnopol).

★  
Za rozwiązanie powyższych zadań Redak-  
cja „Morza” przeczyna w drodze losowa-  
nia 10 nagród książkowych. Termin nadsy-  
łania rozwiązań zadań z Nr. 4 upływa 21  
kwietnia b. r. Rozwiązania należy nadsyłać  
do Redakcji „Morza” z dopiskiem: „Rozryw-  
ki Umysłowe”.

## ROZWIĄZANIA

„Morze” Nr. 2. Luty 1935 r.

4. **LOGOGRYP**:

Wyrazy logogryfu: 1. Szaman. 2. Prostyl.

3. Torpeda. 4. Admirał. 5. Chalupy. 6. Per-  
sona. 7. Szkuner. 8. Bandera. 9. Warstwa.  
10. Klakson. 11. Kapitan.

Litery środkowe tych wyrazów, czytane  
poziomo — dają następujące rozwiązanie:  
„M/S. PIŁSUDSKI”.

5. **SZARADA**

„Zaślubieni na wieki”

6. **RFBUS AKTUALNY**

— Piętna-sto-leci „e” (w/g. Morse'a) —  
od (nuta „do” wapak) — zys-kania-morza.  
Po złączeniu rebus ten brzmi:  
„Piętnastolecie odzyskania morza”.

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 140  
nadesłanych — bezbłędnie rozwiązały 62 oso-  
by; po 2 zadania rozwiązało 45 osób i po  
jednym — 33 osoby.

W rezultacie fotasy morskie i nagrody  
książkowe w drodze losowania otrzymują:

**POTOSY MORSKIE**

1. **BUŁOWA** Marja — „Dederkaly”, Baon  
K. O. P., pow. Krzemieniec (Wotyń). 2. Inż.  
**PODWYSOCKI** Konstanty — Rembertów, ks.  
Skorupki 4/8.

**NAGRODY KSIĄŻKOWE**

1. **SCHNEPP** Alojzy, Cieszyń — Sąd Okre-  
gowy. 2. **KOZŁOWSKI** N. Kazimierz, — W-wa,  
Koszykowa 11/8. 3. **MILÓWSKI** Edmund, —  
Poznań — Małe Garbary 8. 4. **MAKSYMOWICZOWA** Zofia — Lwów, Friedrichów  
nr. 10. 5. **GALLOT** Józef — Strzemieszyce.  
— Fabryka „Strem”. 6. **ONOSZKO** Ludwik  
— W-wa, Nowy świat 42/22. 7. **ŚWIETLICA**  
Powsz. Im. ks. Tyczyńskiego — Albogwa.  
8. „**BIMBO**” i „**KALI**” — Odyńia O.R.P.  
„gen. Haller” (prosimy o podanie swych na-  
zwisk). 9. **GRZESZKIEWICZOWNA** Natalia  
— W-wa, Złota 36/5. 10. **HORSKA** Wanda  
— Dąbrowa Górnicza, Okrzej 2.

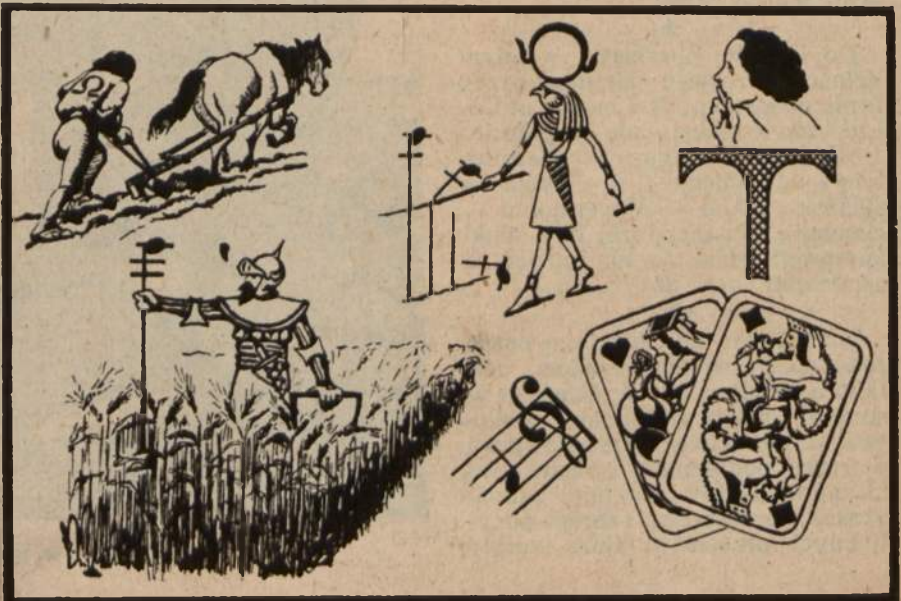
Nagrody wysyłamy pocztą; prosimy o po-  
twierdzenie odbioru.

**ODPOWIEDZI**

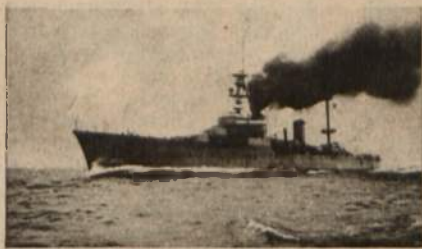
1) Rozwiązania zadań przysyłać należy  
pełne, t. zn. z wyrazami pomocniczymi,  
związczona z logogryfami, arytmografami, eli-  
minatkami i t. p. typach zadań.

2) Nadsyłanie rozwiązań zadań z 2-ch nu-  
merów jednocześnie (dla oszczędności) nie-  
stety jest niemożliwem, ponieważ w trakcie  
ukazywania się numeru „Morza” z rozwią-  
zaniami — w ten sposób nadesłane rozwią-  
zania — z jednego numeru zawsze byłyby w  
kolizji z przepisowym terminem i... nietrafne.

3) W sprawach nie dotyczących działu prosimy  
zwracać się bezpośrednio do Administracji  
„Morza”, wyraźnie adresując listy. **WU.**







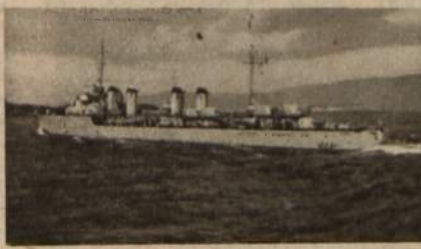
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUE-SNE”, „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste Cie de Constructions Mecaniques).

## STOCZNIE I WARSZTATY

NANTES  
(L. I.)

LE TRAIT  
(S. I.)

LA COUR-NEUVE  
(Seine)



Kontrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów, najszybszy na świecie z kontr torpedowców (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

Dawne zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau

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

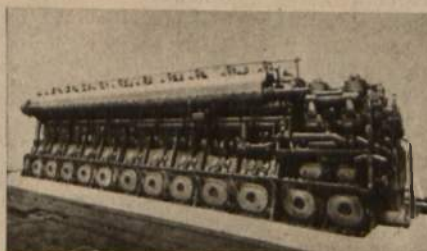


Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBYLLE”, „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY

PARIS 8-e 58.  
BOULEVARD  
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA  
NALEŻY KIEROWAĆ  
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wyłącznie na Francję S-te Cie de Constructions Mecaniques

Dawniej Zakłady CLAUDE & HATION & TISSONIER

## AERAZUR

Spółka Akcyjna o kapitale 1.000.000 fr.

KONSTRUKCJE LOTNICZE

58 Boulevard Gallténl. Issy-les-Moulineaux

Tel. Michelet 30-00 et 36-01.

## SPADOCHRONY

siedzeniowe i plecowe  
Rynsztunek spadochronowy

## LOTNICTWO BALONOWE

Balony na uwięzi i obserwacyjne  
Balony wolne — Gazometry  
Windy i tendry  
Windy o wielkiej mocy  
Różne materiały

## URZĄDZENIA PRZENOŚNE

specjalne dla celów lotniczych

Laboratorja fotograficzne. Meteorologia, Warsztaty. Pogotowie techniczne itd.

CHANTIERS & ATELIERS

## AUGUSTIN - NORMAND

LE HAVRE (FRANCJA)



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

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH  
I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.  
Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZAŁOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er  
LE HAVRE — FRANCJA.

# BUDOWA OKRĘTÓW WE FRANCJI

W styczniu, stocznie francuskie spuściły na wodę trzy statki, których budowa jest bardzo ciekawa, a mianowicie: jeden wielki kuter i dwa statki wojenne nowego typu.

Kuter nazywa się „Merceditta”; został on spuszczonej na wodę 6-go stycznia przez „Chantier de Normandie”, w Grand Quevilly, koło Rouen; stocznia ta należy do towarzystwa „des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët”. Statek ten został zbudowany dla towarzystwa „La Pêche au large” i jest zupełnie podobnie zbudowany jak „Marcella”, który został oddany dwa lata temu przez tę samą stocznnię „de Normandie” towarzystwu „Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur”, którego przedsiębiorstwo wzięło na swoje konto towarzystwo „La Pêche au large”. Ponieważ parę lat temu został już zbudowany dla tego towarzystwa wielki kuter „Victoria”, posiada ono obecnie trzy wielkie kutry motorowe.

Długość „Merceditta” wynosi 70 metrów, szerokość — 10 m. 50, wysokość — 6 m., wyporność (pełny ładunek) — 2340 ton. Statek ten posiada dwa spody dla ryb mogące pomieścić 850 ton stokfiszów i zbiorniki dla tranu ogólnej pojemności 35 metrów kubicznych. Pomieszczenia dla oficerów i załogi będą bardzo wygodne. Wszystkie pomieszczenia tego statku będą posiadały centralne ogrzewanie i elektryczne oświetlenie. Jak i „Marcella”, „Merceditta” będzie poruszany sześciocyndrowym motorem Penhoët-Burmeister i Wain czterotaktowym, rozwijającym normalnie 1000 KP po 160 obrotów na minutę, szybkość przewidziana wyniesie ma 10 w. 5. Wszystkie narzędzia pomocnicze będą elektryczne. Kocioł pomocniczy Cochran, ogrzany gazami, i ewentualnie mazutem, jest przewidziany aby zapewnić rozgrzanie paliwa i ogrzewanie pomieszczeń części tylnej; pomieszczenia znajdujące się w części przedniej będą ogrzewane radiatorami dla mazutu zasilanymi przez kocioł „Idéal-Classic” ogrzany węglem. Spody dla paliwa i water-balasty dla wody do picia mają pojemność wystarczającą aby zapewnić kampanje rybołówcze najmniej pięciomiesięczne. Statek ten jest przeznaczony dla wielkiego rybołówstwa w okolicach Nowej-Funlandji, Islandji i Grenlandu.

Budowa „Merceditty”, która nastąpiła po budowie kilku innych wielkich kutrów motorowych świadczy, że Francja wybitnie przoduje innym państwom w tej dziedzinie i stwarza sobie potężną flotę współczesnych kutrów, których eksploatacja jest wydajna i oszczędna. Wyniki pracy „Marcelli” szczególnie odpowiadały powyższemu zadaniem i, oceniałą świetną wydajnością tego kutra, towarzystwo „La Pêche au large” postanowiło zamówić nową identyczną jednostkę.

Spuszczanie na wodę dwóch konwojerów „La Melpomène” i „La Pomone”

odbyło się w Nantes 24-go i 25-go stycznia. Statki te należą do serji 12 podobnych statków, których budowa została powierzona przez Marynarkę Narodową przemysłowi prywatnemu. Chodzi tu o zupełnie nowy typ okrętów małego tonażu, o wielkiej szybkości, które są tylko, w rzeczywistości, torpedowcami małych rozmiarów. W razie wojny, służyłyby one przeważnie do eskortowania statków handlowych. Charakterystyka tych statków jest następująca: długość — 80 m. 70, szerokość — 7 m. 70, wysokość — 4 m. 50, zanurzenie — 2 m. 80, wyporność (Washington) — 600 ton. Każdy z nich posiada dwie grupy turbin, które poruszają śrubę i wytwarzają siłę ogólną 22,000 KP, szybkość przewidziana wynosi 34 w. 5. Przewidywany zasięg działania: 700 mil całą parą i 1800 mil przy szybkości 18 w. Uzbrojenie składa się z 2 dział 100 mm., 5 K.—m., 3 rur torpedowych 400 mm. „La Melpomène” został spuszczonej na wodę przez „Ateliers et Chantiers de Bretagne”, które budują drugi statek identyczny „La Flore”, jak również aparaty pędne dwóch innych eskorterów: „La Cordelière” i „Branle-Bas”. Te aparaty pędne składać się będą, jak i aparaty „Melpomeny”, z dwóch grup turbin Rateau-Chantiers de Bretagne. „La Pomone” został spuszczonej na wodę przez Ateliers et Chantiers de la Loire, które również budują „L'Éphigénie” i „La Bombarde”.

Należy tu wzmiankować, że podczas budowy tych eskorterów zastosowano przeważnie spawanie elektryczne; Les Ateliers et Chantiers de la Loire mianowicie, posiadają urządzenia najnowocześniejsze do tego rodzaju robót, z warsztatami i personelem wyspecjalizowanym. Budowa innych eskorterów tej serji odbywa się w kilku stocznjach.

Pod koniec zeszłego roku, Marynarka Wojenna przyjęła ostatecznie transportowiec „Golo” zbudowany przez „Forges et Chantiers de la Gironde”, o którym już nieraz wspominaliśmy. Statek ten jest przeznaczony do trans-

portu ciężkich dział, amunicji i różnych zaopatrzeń pomiędzy arsenałami wzdłuż wybrzeża francuskiego. Należy przypomnieć że długość jego wynosi 89 m. 75, szerokość 13 m. 50, wyporność 1300 ton i że aparat pędny składa się z dwóch motorów Diesela typu Burmeister et Wain, zbudowanych w Ateliers de Penhoët, które rozwijają siłę 1600 KP. Próby wykonane przez ten statek były szczególnie zadawalniające i potwierdziły raz jeszcze znakomitą wydajność form „Yourkewicz”, podług których kadłub „Golo” został zbudowany. W ciągu 12 godzin, statek ten osiągnął średnią szybkość 13 węzłów, podczas kiedy szybkość przewidziana podczas prób miała wynosić 12 i pół w. Próby zużycia paliwa, które trwały 12 godzin, wykazały na każdą odbytą milę, o dużo mniejsze zużycie mazutu niż wymagała cyfra przewidziana w kontrakcie. „Golo” jest więc statkiem udanym, którego budowa przynosi zaszczyt Forges et Chantiers de la Gironde, jak i również Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët, która dostarczyła aparatu pędnego.

Jak wyżej zaznaczono, obecnie stocznie francuskie są przeważnie zajęte budową dla Marynarki Wojennej, ponieważ zamówienia marynarki handlowej są bardzo rzadkie. Niemniej, jak już o tem pisaliśmy w naszym ostatnim artykule, poważne zamówienie, dotyczące się dwóch wielkich transportowców, zostało powierzone ostatniemi czasy Ateliers et Chantiers de France przez towarzystwo Louis Dreyfus et C-ie. Możemy już dzisiaj powiedzieć, że każdy z tych dwóch transportowców, mający 9000 ton wyporności i 133 m. 50 długości, przeznaczony do transportu zbóż, będzie zaopatrzony w dwutaktowy motor Diesel Sulzer, zbudowany przez C-ie de Construction Mécanique Procédés Sulzer. Każdym motor będzie miał 8 cylindrów 650 mm. średnicy i 120 mm. skoku i rozwinie siłę maksymalną 5300 KP przy 125 obrotach na minutę, szybkość przewidziana wynosi około 15 węzłów. Budowa tych dwóch transportowców została już rozpoczęta w Dunkerque. *Olivier Quéant.*

# 5

## wiadomości turystyczne

Jedyny polski fachowy dwutygodnik, poświęcony turystyce, podrójom, komunikacji i pokrewnym zagadnieniom

**5-ty rok istnienia**

Najwybitniejsi autorzy. Liczne ilustracje.

ZŁ. ROCZNIE Bezpłatne premje. Nr. Nr. okazowe bezpłatnie.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Wilcza 6, tel. 8-83-84.

P. K. O. 9.389

### CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych;  $\frac{1}{2}$  strony 700 złotych;  $\frac{1}{3}$  strony 500 złotych i  $\frac{1}{4}$  strony 400 złotych

ZA TEKSTEM: 1200 „  $\frac{1}{2}$  „ 650 „  $\frac{1}{3}$  „ 450 „ „  $\frac{1}{4}$  „ 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

# Zbrojne pogotowie włosko- abisyńskie



Włoscy  
karabinierzy



Jeździec  
abisyński



Cesarz Abisynji modernizuje swoją  
armję

Odjazd wojsk włoskich do Abisynji



Włoscy  
żołnierze kolorowi

Biblioteka Uniwersytetu  
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2102. 2.595 1935/2

CZASOPISMA

