

MORZE

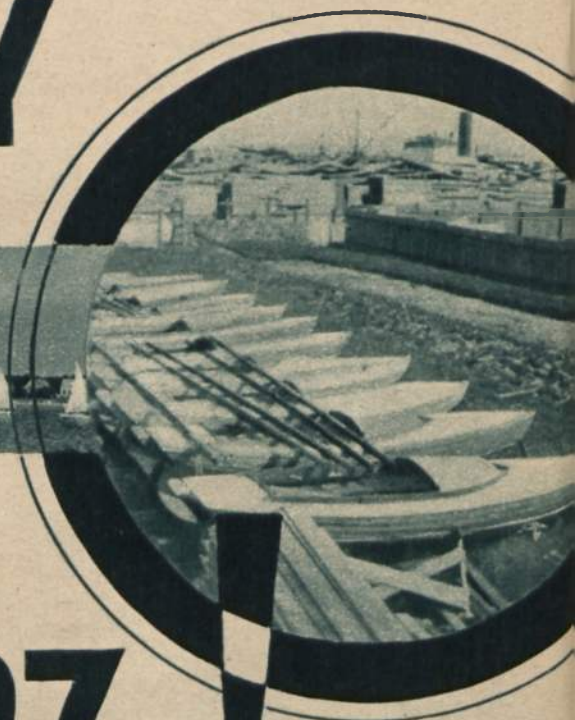


ZESZYT 5

MAJ 1935 r.



NA WODY



RZEK I MÓRZ !



čas. 25 1955 / 5.



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 5

Warszawa, maj 1935 r.

Rok XII

TREŚĆ: 1. Wybory gdańskie; 2. Floty wojenne państw bałtyckich — S. K. K.; 3. Możemy i musimy — inż. J. Ginsbert; 4. O zawodzie oficera marynarki wojennej — K. Mora; 5. Przeszłość Pomorza niemieckiego — dr. Karol Górski; 6. Towar polski za morze — R. A. Choróbski; 7. Żądamy Kolonij — Michał Pankiewicz; 8. „Poznań” na Złotym Wybrzeżu — inż. Wodniak; 9. U kolebki polskiego jachtingu — R. Niewiadomski; 10. Lato nad morzem — L. R.; 11. Praca polska w Liberji — E. Januszewicz; 12. Żywot i śmierć „Arara” — por. mar. C. A.; SPRAWY KOLONJALNE: 13 Algier i Francja; 14. Przegląd kolonialny; 15. Przegląd prasy zagranicznej; 16. Z życia marynarki wojennej; 17. Z ruchu wydawniczego; 18. Z żałobnej karty; 19. Z życia organizacji; 20. Kronika; 21. Rozrywki umysłowe; 22. Budowa okrętów we Francji.

WYBORY GDAŃSKIE

Ostatnie wybory do sejmu gdańskiego odbywały się w warunkach, które nasuwają sporo refleksji, każą pilnie obserwować to, co się dzieje u ujścia Wisły. Czynny i wybitny udział ministrów Rzeszy Niemieckiej w wyborach gdańskich, chęć zdobycia przez narodowych socjalistów za wszelką cenę, kwalifikowanej większości, potrzebnej do przeprowadzenia zmian konstytucji, terror stosowany i wobec ludności polskiej — narzucają pytanie: jaki cel przyświecał Berlinowi w forsowaniu sytuacji w Gdańsku?

Wynik wyborów przyniósł odpowiedź, że i od wewnątrz siłą nie można zdobyć Gdańska, że Gdańsk to nie Zagłębie Saary. Wprawdzie narodowi socjaliści uzyskali większą ilość głosów, zdobyli nowy mandat, ale zwycięstwo odniosła opozycja, mimo, że ochrzczono ją nazwą „separatystów”, że pozbawiona była faktycznie swobody agitacji wyborczej. Liczbowy rezultat wyborów jest następujący: na ogólną ilość 236.733 oddanych głosów narodowi socjaliści uzyskali 139.043, socjaliści 38.015, katolickie centrum 31.525, niem. narod. 9.691, Polacy 8.310, komuniści 7.990. Podział mandatów jest następujący: narodowi socjaliści — 43, socjaliści — 12, centrowcy — 10, niem. narodowi — 3, Polacy — 2, komuniści — 2. Postawa niemieckiej opozycji w Gdańsku, znanej zresztą w latach sprawowania przez nią rządów z nieprzychylnego stanowiska wobec Polski, zasługuje na podkreślenie. Opozycja niemiecka w Gdańsku wykazała dużą odwagę cywilną i wytrwałość w walce z narodowymi socjalistami. Były prezydent senatu gdańskiego Rauschning, będący dzisiaj w opozycji i niełasce u narodowych socjalistów, w oświadczeniu złożonym dla prasy zagranicznej trafnie określił jedną z przyczyn sukcesu opozycji. „Sytuacja Gdańska jest tego rodzaju, że wymaga spoko-

ju i rozumnego kierownictwa a nie zaburzeń politycznych... Mając wyłącznie na uwadze dobrobyt Gdańska, jako ośrodka handlowego, oraz w interesie skutecznych i normalnych stosunków z Polską, uważałem za swój obowiązek wypowiedzieć się przeciwko narodowym socjalistom”. Pomijając domowe porachunki stronnictw i działaczy niemieckich w Gdańsku, trzeba stwierdzić, że instynkt samozachowawczy dużej części ludności oparł się głosem i wezwaniom, terrorowi moralnemu i materialnemu przychodzącym z zewnątrz Gdańska.

Przebieg wyborów pozostawił w stosunkach polsko-gdańskich i inne ślady. Metody, jakie stosowano do Polaków, mieszkańców Gdańska, to nie były zwykłe wydarzenia w walce wyborczej. Zrywanie flag polskich, napady i bicie Polaków, wśród których nie oszczędzano i urzędników Komisariatu Generalnego Rzeczypospolitej, liczne interwencje Komisarza Generalnego, nie mogły przejść bez reakcji w stosunkach polsko-gdańskich. Mimo tych metod i dużych środków materialnych, rzuconych na wybory, Polacy pokaźnie powiększyli swój stan posiadania, a właściwie odzyskali część utraconych w poprzednich wyborach głosów. Przyczynił się do tego w dużej mierze jednolity front wyborczy polski, oraz rosnąca świadomość ludności polskiej w Gdańsku co do roli, jaka jej przypada na tem ważnym posterunku. Nie odzyskałszy jeszcze tej liczby głosów, jaka padła na listę polską w wyborach 1920 r. — (9.428 gł.), jeszcze wielu Polaków tkwi w szeregach stronnictw i związków niemieckich w Gdańsku, ale została już przełamana bierność wielu, zakrzewiła się u innych świadomość, że w Gdańsku, Polacy tworzyć muszą jednolity, świadomy swych zadań, zwarty obóz.

W. 81575612431

FLOTY WOJENNE PAŃSTW BAŁTYCKICH

W wyniku wielkiej wojny, na Bałtyku nastąpiło znaczne przesunięcie pod względem wartości flot wojennych państw bałtyckich. Niemcy ograniczone Traktatem Wersalskim zarówno ilościowo jak i jakościowo, wykorzystają całkowicie możliwości traktatowe i dzisiaj zajmują na tych wodach pierwsze miejsce, gdyż posiadają 134000 ton, w czym 69000 ton stanowią jednostki nowe, z których najstarsza nie ma nawet 10 lat. Na drugim miejscu stoi flota wojenna Z.S.R.R., licząca na Bałtyku 85000 ton (czyli 48,3% ogółu morskich sił zbrojnych Z.S.R.R.), w tym tylko 2850 ton nowych jednostek (3 okręty podwodne, ukończone w 1931, o następującej charakterystyce: wyporność 1950/1300 szybkość 16/9 węzłów, uzbrojenie: 1 armata 102 mm i 10 wyrzutni torped). O stanie jakościowym tej floty trudno jest wygłosić sąd kategoriyczny, gdyż pierwszy okres rewolucji odbił się na stanie jednostek pływających bardzo ujemnie. Wprawdzie przed kilku laty Rosjanie rozpoczęli prace, zmierzające do uczynienia z floty wojennej narzędzia pełnowartościowego, jednak o konkretnych wynikach tych prac, prowadzonych, przy udziale ekspertów z niemieckiej marynarki wojennej, nic nie wiadomo, poza tem, że zmodernizowano okręty bojowe, 1 krążownik, 7 niszczycieli, zbudowano 3 okręty podwodne, oprócz trzech w budowie. Przy ocenie możliwości Z.S.R.R. należy mieć na uwadze coraz lepszy stan przemysłu ojczywego, ułatwiający, pod względem technicznym, modernizację floty, z drugiej jednak strony trzeba pamiętać o konieczności szybkiego zastąpienia jednostek, ukończonych mniej więcej przed 30 laty. Pamiętając o powyższych zastrzeżeniach można dojść do wniosku, że stan jakościowy floty, nie tylko bałtyckiej, Z.S.R.R. znacznie odbiega od jej stanu ilościowego.

Szwecja konsekwentnie modernizuje swą flotę wojenną i obecnie posiada 35000 ton jednostek nowych (łącznie z trzema okrętami bojowymi obrony wybrzeży, ukończonymi w 1921) na ogólną ilość 62000 ton; na 14 okrętów podwodnych ma ona 12 ukończonych w okresie 1918 — 1931; z 12 niszczycieli 4 ukończono w latach 1927 — 1933; z 7 torpedowców 2 ukończono w 1925; w 1934 ukończono krążownik — stawiacz min — lotniskowiec Gotland; w budowie są 2 niszczyciele i 4 okręty podwodne.

Dania, z pośród 16000 ton, posiada 6000 ton jednostek powojennych; z trzech okrętów obrony wybrzeży 1 ukończono w 1923, z 20 torpedowców 3 ukończono w 1930 — 1931, a 4 w 1916 — 1919, z 8 okrętów podwodnych, 2 ukończono w 1926 — 1927, a 3 w 1919 — 1921. Jest to typowa flota obrony wybrzeży, złożona z jednostek małych (największa ma 3500 ton), o niedużej szybkości; cechą charakterystyczną torpedowców duńskich jest mała wyporność (maximum 285 ton) i nieduża szybkość (maximum 27,5 węzła) uzbrojonych każdy w 8 wyrzutni torped 457 mm (mówię tutaj o 3 nowych torpedowcach).

Flota wojenna Finlandji, licząca 9600 ton, składa się wyłącznie z nowych jednostek, z nich najstarsza na 5 lat. Dwa fińskie okręty obrony wybrzeży, ukoń-

czony przed 3 laty, są ciekawą próbą wykorzystania w walce przybrzeżnej okrętów o niedużej wyporności (po 4000 t) i szybkości (16 węzłów), uzbrojonych w armaty średnie (po 4 armaty 254 mm). Niedługo flota ta powiększy się o jeden okręt podwodny.

Rzeczpospolita Polska reprezentuje na Bałtyku 12 jednostek o 7700 ton, z czego 6700 przypada na jednostki powojenne, są to: 2 kanonierki z 1920, 2 niszczyciele z 1929 i 3 minowce podwodne również z 1929; resztę stanowią 5 torpedowców z 1915 — 1917; jednostkami całkowicie nowoczesnymi są tylko 2 niszczyciele i 3 minowce podwodne — razem 6000 ton. Flotę tę trzeba uważać jedynie za bardzo skromny zaczątek tego, co musimy posiadać na morzu celem obrony naszych interesów.

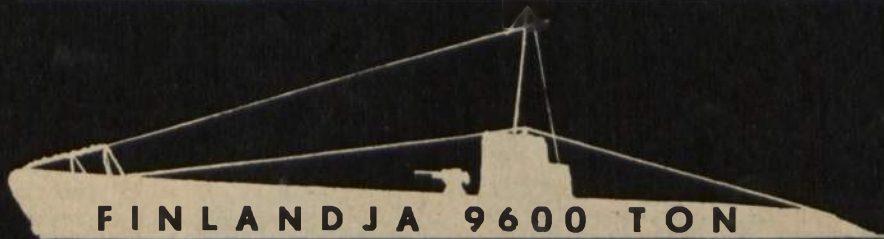
Z pośród flot bałtyckich mniejszemi od Polski są jedynie floty Łotwy i Estonji; pierwsza z nich liczy 1300 ton, w czym dwa powojenne okręty podwodne — ogółem 780 ton; druga zaś ma tylko 3 jednostki nawodne: 1 torpedowiec z 1916 i 2 kanonierki z 1915 — razem 710 ton.

Przy ocenie stanu obecnego wojennych sił morskich na Bałtyku trzeba uwzględnić zmianę położenia, wywołaną przez rewolucję w Rosji, przez odrodzenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz przez powstanie państw nowych: Finlandji, Łotwy i Estonji. Jeżeli chodzi o Polskę to była ona w gorszym położeniu od Finlandji, gdyż nie posiadała (i jeszcze nie posiada) własnego przemysłu okrętowego, co oczywiście odbiło się ujemnie na tempie rozbudowy floty wojennej. Państwa stare, Szwecja i Dania, mogły łatwiej, dzięki ciągłości swej polityki morskiej, ocenić zadania, postawione przed nimi przez wypadki od roku 1918/1919 i łatwiej znaleźć sposoby ich rozwiązania, uwidocznione w sposobie uzupełniania taboru pływającego ich flot. Z.S.R.R. w swym początkowym okresie rewolucyjnego „Sturm und Drang Periode“ uważał flotę wojenną za jedno z narzędzi rewolucji światowej; w miarę ewolucji swej polityki i w związku z przenoszeniem jej środka ciężkości na Wschód, poglądy te uległy zmianie, czego najlepszym dowodem jest rozbudowa Władywostoku oraz Petropawłowska na Kamczatce.

W szczególnem położeniu znalazły się Niemcy, które poprzestały na razie na maksymalnym wykorzystaniu postanowień morskich Traktatu Wersalskiego, a dopiero później zaczęły zastanawiać się nad możliwościami wykorzystania swej potężnej, jak na warunki bałtyckie, floty wojennej, rozbudowywanej z myślą o walce na pełnym oceanie, gdzie leżała i leży przyszłość Niemiec jako mocarstwa światowego, gdyż tylko ten, kto panuje na morzach otwartych, panuje nad światem. Ostatnie oświadczenie Niemiec, sprowadzające się do chęci posiadania floty wojennej równej co najmniej 1/3 floty wojennej Imperjum Brytyjskiego, nie pozostawiają żadnych złudzeń co do podłoża ich dążeń.

S. K. K.

FLOTY WOJENNE NA BAŁTYKU



M O Ż E M Y I M U S I M Y

Metoda faktów dokonanych Niemcy przekreśliły klauzule rozbrojeniowe Traktatu Wersalskiego — osiągnęły swobodę zbrojeń na lądzie.

Do tej swobody zbrojeń dążą i na morzu. Prasa zagraniczna przyniosła w ostatnich czasach wiele rewelacyjnych wieści o budowaniu przez Niemcy łodzi podwodnych wszystkich typów, o rządowych obstalunkach stali pancernej, której produkcja wzrosła w Niemczech w ostatnim roku o 100%.

Osiągnięcie swobody zbrojeń na lądzie uszło Niemcom bezkarnie. Swobodę zbrojeń morskich drogą faktów dokonanych osiągnąć trudniej, gdy ograniczenia w tej dziedzinie podyktowała Niemcom przede wszystkim Anglja. Stąd też sprawa zbrojeń morskich wysunięta została, jako jedno z żądań niemieckich na konferencji z przedstawicielami rządu angielskiego.

400 tysięcy ton — oto minimalny program niemiecki, który, sądząc z głosów prasy angielskiej, nie napotka na zasadniczy sprzeciw. Mówi się też dzisiaj o zaproszeniu Niemców na przyszłą konferencję w sprawie zbrojeń morskich.

★

Spółeczeństwo nasze nie zostało zaskoczone nowym etapem zbrojeń niemieckich. Ale gdy chodzi o zbrojenia morskie, może wytworzyć się nastrój pesymizmu i niepewności, czy zdołamy odpowiednio zorganizować naszą obronę morza. „Nie zdążymy, nie dogonimy, jesteśmy zabiedni!” Z drugiej zaś strony pojawili się „wynalazcy”, chcący zapewnić bezpieczeństwo na morzu drogą romantycznych i utopijnych sposobów.

Nikt jednak niema monopolu na ratowanie ojczyzny, bo wszyscy jej

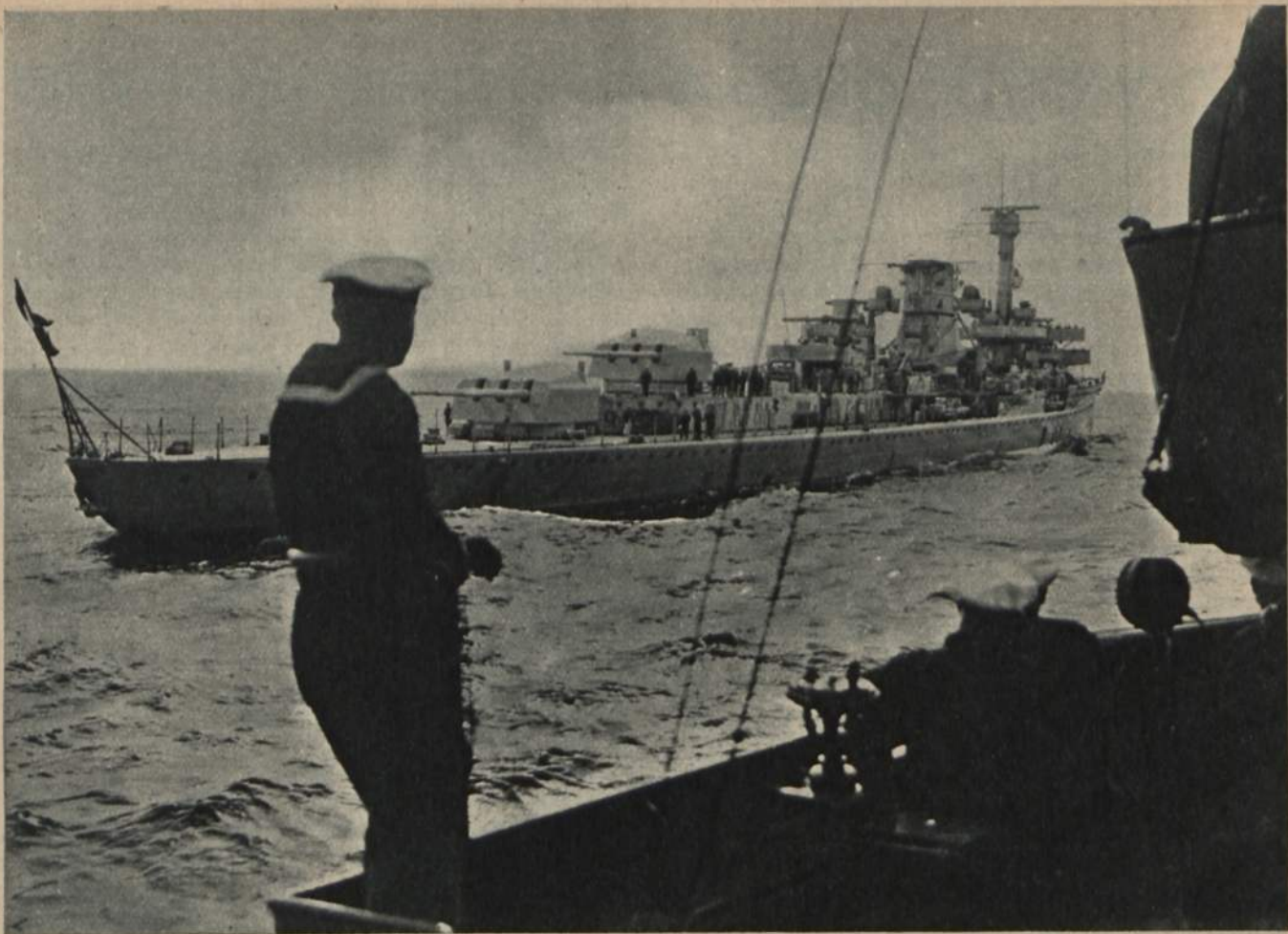
służyć w miarę sił i możliwości powinni. Żeromski pisał o promieniach śmierci w „Róży”, ale nie promienie śmierci wypędziły z ziem polskich zaborcę, tylko bagnet polskiego żołnierza. Nie piekielne maszyny Warwicka, ale okręty linjowe Nelsona pobiły eskadry francusko-hiszpańskie i stały się przyczyną zguby Napoleona. Balony Gambetty nie uratowały Paryża w r. 1871, a niemieckie łodzie podwodne nie zdołały Niemcom wywalczyć zwycięstwa w ostatniej wojnie. Jeśli zaś osiągnęły w początku duże sukcesy, to głównie dzięki czynnemu lub biernemu poparciu przez flotę okrętów linjowych dalekiego morza. Nie tędy więc droga!

Ale lękać się też niema czego. Pytanie czy kraj, któremu grozić może konflikt z silniejszym na morzu sąsiadem, ma tworzyć flotę, rozstrzygnięte być może tylko w sposób pozytywny: Może i musi! Inaczej rezygnuje z wolności morskiej i wszystkich korzyści stąd płynących. Rezygnuje z morza, a więc ułatwia zadanie przeciwnikowi. Pouczający przykład mieliśmy już w czasie wojen szwedzkich XVI i XVII wieku, kiedy morze miało być polską bramą na świat, — stało się polem, z którego wróg nadszcignął.

Chowanie głowy w piasek w strachu przed przewagą przeciwnika, czy szukanie utopijnych środków przeciwdziałania — jest tu jednakowo nieżywciove. A choć pierwsze wynika z nieświadomości obo-



Powrót z lotniczego wywiadu



Niemiecki krążownik „Leipzig“

wiązku obywatelskiego i przesadnej lęklivosti, drugie zaś często z utopińnego, graniczącego z rozpaczą patriotyzmu, — rezultat bywa ten sam. Patriotyzm nie może błędzić po manowcach, musi natomiast rodzić męski i realny czyn.

Czy możemy tworzyć flotę? — Ależ tak — po trzykroć! Po pierwsze nie jesteśmy wcale zabiedni: budowa floty bowiem nietylko nie przysporzy nam biedy, ale zmniejszy bezrobocie, ożywi przemysł, zwiększy znaczenie państwa, stanie się źródłem korzystnych przymierzy politycznych i ekonomicznych, dobrobytu narodowego. Kwestja budowy floty, to raczej u nas kwestja odpowiedniego nastawienia psychicznego i uświadomienia, niż kwestja pieniędzy. Nie jesteśmy chyba biedniejsi od Jugosławji, Hiszpanji, Estonji, Finlandji, Turcji — państw, których obywatele łożą znacznie więcej od nas na zabezpieczenie wolności morskiej. Przewidująca polityka mężów stanu używa zresztą floty jako ważkiego argumentu w posunięciach międzynarodowych i nie było jeszcze wypadku, aby który kraj żałował pracy i kapitałów włożonych w racjonalną i zawczasu pomyślaną rozbudowę marynarki wojennej. Natomiast historia zna mnóstwo faktów, gdzie zaniedbanie tej arcyważnej dziedziny życia państwowego i narodowego doprowadziło kraj do upadku, a obywateli do nędzy i niewoli.

A teraz jaką flotę mamy tworzyć?... Czy utopińną flotę, czy też silną, dobrze uzbrojoną i wyekwipowaną?

Z całą pewnością to drugie! Albowiem flota, złożona z samych jednostek lekkich, z samych „wynalazków“, sporządzonych przez błędzących po manowcach patriotów, — jest równie mało warta, taktycznie, jak wojsko złożone z samej kawalerji, a pozbawione piechoty, artylerji i czołgów. Flota może być liczebnie słabszą od floty domniemanego przeciwnika, ale składać się musi z tych samych elementów taktycznych — pancerników, krążowników, torpedowców, łodzi podwodnych, lotnictwa. Inaczej nie będzie mogła spełnić swego zadania, którem jest nie pasywna obrona wybrzeży, kończąca się zawsze klęską, ale walka na pełnym morzu, albo u brzegów przeciwnika.

Jeden z filozofów niemieckich powiedział, że niebezpieczeństwo obezwładnia zajęcia, ale podnieca lwa... Z drugiej zaś strony żaden naród nie przyszedł na świat z gotową potęgą morską. Zawsze trzeba ją było tworzyć od podstaw, budować lata całe wytrwale i ofiarnie... Niemcy w końcu ubiegłego stulecia nie były pod tym względem w o wiele lepszym od nas położeniu.

A więc ani apatji, ani lęku, ani utopi! Zejdźmy z manowców w dziedzinę realnego czynu, godnego trzydziestotrymilionowego, świadomego znaczenia morza narodu. A wówczas o nasze jutro — o przyszłość państwa i obywateli — będziemy mogli być spokojni.

INZ. J. GINSBERT

O ZAWODZIE OFICERA MARYNARKI WOJENNEJ

Tysiące młodzieży opuści niezadługo mury szkoły średniej. Młodzi maturzyści rozglądać się będą w wyborze zawodu. W marzeniach, snutych na ławie szkolnej, wielu związało swoją przyszłość z morzem. Marynarka handlowa czy żołnierska służba na okrętach wojennych pociąga wyobraźnię, myśli, zamiary niejednego maturzysty. Piękne zamiary! Ale, chcąc im sprostać, trzeba zmierzyć siły, trzeba ućwiczyć zaszczytne obowiązki, jakie wkłada służba na morzu. Służba wdzięczna, rokująca pełną sławą i chwałą przyszłość dla tych, którzy ją pokochają, dla tych, którzy naprawdę chcą i będą służyć Polsce na morzu. Tradycje rycerskie Polaków zastąpić powinny i w służbie żołnierskiej na morzu.

Młodzież dzisiejsza, kończąc szkołę średnią, ma możliwość łączenia rycerskich tradycji z zawodem nowym, który nie istniał bodaj w dawnej Rzeczypospolitej — może sobie za cel postawić zawód oficera marynarki wojennej

Polska wskrzeszona, chcąc naprawić błędy przeszłości, stara się w pełni wykorzystać morze — cały naród przenika jedna myśl i wola: frontem do morza!

Hasło to jest realizowane we wszystkich dziedzinach naszego stosunku do morza, — a pomyślna pod tym względem konjunktura urealnia to hasło, przekształcające nasze społeczeństwo tak niedawno

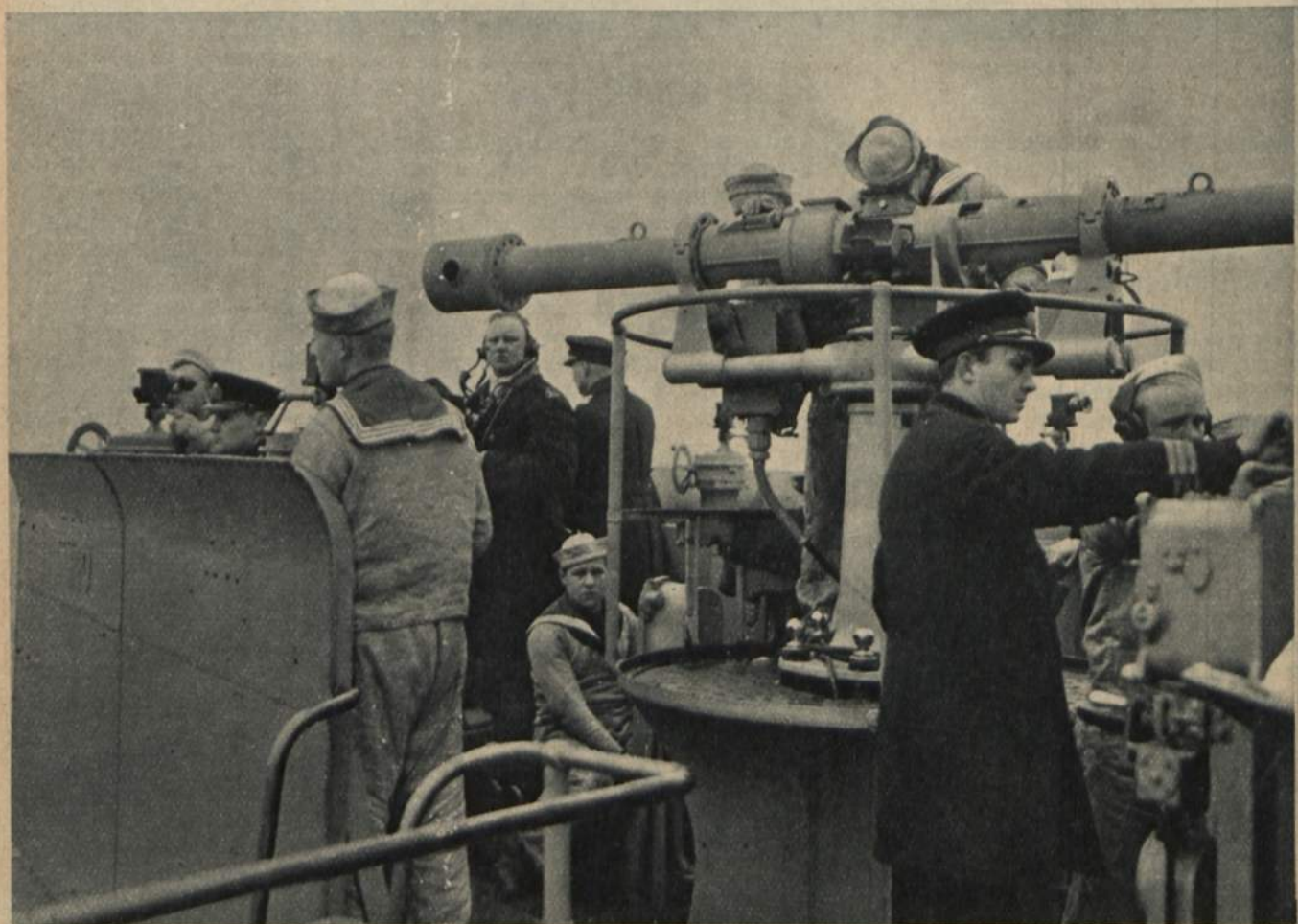
nawskroś lądowe w społeczeństwo morskie, rozumiejące, czem jest morze dla państwa i czem może być naród, umiejący je w całej pełni wykorzystać.

Ważność spłotu interesów, łączących nasz kraj z morzem i zrozumienie korzyści, jakie łączność z morzem w przyszłości przyniesie nam jeszcze będzie w stanie, sprawia, że społeczeństwo coraz to więcej docenia wagę i potrzebę rozwijania tego czynnika, który ma strzec i bronić interesów, zainteresowań i prac naszych na morzu, to jest morskiej siły zbrojnej.

Dlatego też młodzież, kończąc szkołę średnią, świadoma bodaj więcej jeszcze wartości morza od pokolenia starszego, garnie się tłumnie do naszej szkoły podchorążych marynarki wojennej, aby z chwilą jej ukończenia pozostać na stałe w rycerskiej służbie na morzu.

Rzecz oczywista, że może być brana w rachubę, tylko młodzież silna fizycznie, pełna wewnętrznej zapala do wiążącego na całe życie zawodu, no i niepoślednich zdolności, umożliwiających ukończenie studjów ciekawych, lecz uciążliwych i trudnych.

Nasza niedawno powstała marynarka wojenna przyjmuje ograniczoną ilość kandydatów. Dla zapelnienia szczupłych wakansów w marynarce wo-



Przy dalmierzu

jennej znajduje się corocznie aż nadto podań maturzystów, z których można wybrać potrzebną ilość najodpowiedniejszych. Niema zatem potrzeby robienia propagandy, nawołującej do wstępowania do szkoły podchorążych marynarki wojennej. Artykuł



Z pobytu w Tunisie Podchorążych Marynarki Wojennej

ten nie ma tego celu. Ma on za zadanie, w długich może chwilach wahania, pomóc do powzięcia decyzji i zarazem wyjaśnić, że zawodowi oficera marynarki wojennej poświęcić mogą się tylko ci, którzy odłożą wszelkie względy poboczne i mają naprawdę prawdziwe powołanie, aby swe życie związać z zawodem żołnierza — marynarza; te dwa zawody muszą być złączone z ich prawdziwym ukochaniem, któremu w życiu poświęcą swe najlepsze uczucia, pracę i zdolności. Bo właśnie o to chodzi, aby szeregi naszych oficerów marynarki wojennej nasycić elementem najlepszym i prawdziwie ideowym. Trzydziestotrymilionową Polskę stać na to w zupełności.

Szkoła podchorążych, o której mowa, znajduje się w Toruniu. Kurs normalny trwa 3 i pół roku. Są w niej dwa wydziały: morski i techniczny. W roku bieżącym przyjmowani będą tylko kandydaci na wydział morski. Kursy teoretyczne odbywają się w szkole w Toruniu, a coroczna praktyka na okrętach floty.

Po przyjęciu kandydatów, którzy przejść muszą ogólną próbę egzaminu konkursowego, z kandydatów robi się żołnierzy o podstawowym wyszkoleniu rekruckim. Wyszkolenie to odbywa się w Gdyni. Następnie kandydaci zostają zaokrętowani na jednym z O. O. R. P., aby przez parę tygodni zapoznać się zgrubsza z żywiołem, któremu mają służyć. Później wracają do Torunia, składają przysięgę żołnierską, zostają mianowani podchorążymi marynarki wojennej i zostają wcieleni na kurs młodszy.

Od maja do końca września, po kursie teoretycznym, odbywają podróż na żaglowcu szkolnym O. R. P. „Iskra”. Podróż ta z reguły prowadzi do portów zagranicznych. Po urlopie — drugi kurs teoretyczny, potem znów latem zaokrętowanie na O. O. R. P. i to samo w trzecim, czyli w ostatnim roku studjów.

Po promocji na podporucznika i zasłużonym dłuższym urlopie, odbywa się w dalszym ciągu szkolenie na kursach aplikacyjnych dla podporuczników, poczem następuje rozdział na poszczególne przydziały służbowe do pełnienia służby oficerskiej.

Po dalszych 2 latach, już w stopniu poruczników marynarki, następuje wybór specjalizacji przez de-

legowanie na kursy oficerskie specjalne, które w korpusie morskim narazie są następujące:

a) artylerja, b) broń podwodna, c) nawigacja, d) lotnictwo morskie, e) sygnalizacja.

Można się jeszcze kształcić (ale dotyczy to niedużej ilości oficerów) na specjalistę hydrografa.

Dostępne dla oficerów marynarki są ponadto niektóre kursy oficerów wojska, których ukończenie znajduje zastosowanie w marynarce.

Rozwój naszej marynarki wojennej postępuje i będzie się wzmagal z roku na rok tak, jak będzie się rozwijała praca polska na morzu, tak, jak z roku na rok państwo nasze będzie rosło w siłę i potęgę.

Zawód oficera marynarki wojennej, łączący najzaszczytniejszy zawód żołnierza Rzeczypospolitej z zawodem marynarza, na polskich okrętach na morzach całego świata, jest zawodem pięknym, przebogatym w przeżycia i dającym całą pełnię zadowolenia zawodowego, pod tym jednak warunkiem, że ci, którzy go sobie obiorą w całej pełni mu się oddadzą, przeniknięci prawdziwym zapalem i zamiłowaniem.

Młodzi marynarze-żołnierze, którym przypadnie zaszczyt pełnienia służby Polsce na morzu pamiętać też muszą, że ich zadaniem będzie zdobywanie serc i umysłów wszystkich Polaków dla spraw morskich, dla sprawy obrony morza w szczególności. Ocena ich pracy i tego wszystkiego co wniosą do zbiorowego życia narodu, będzie miała duży wpływ na ustosunkowanie się opinii publicznej w Polsce do świadczeń na rzecz budowy marynarki wojennej.



Podchorążowie Marynarki Wojennej na Wystawie Kolonjalnej w Paryżu

Ks. St. Kozierowski, docent Uniwersytetu Poznańskiego, wzbogacił naukę o nowe, wielkie dzieło. Po latach studjów heraldycznych i lingwistycznych przystąpił do wydawania „Atlasu“¹⁾.

Dzieło to wyjdzie w czterech zeszytach, przyczem pierwszy ujrzał światło dzienne. Ma on obrazować, czem była owa słowiańszczyzna, przez Niemców wyteplona, jak daleko sięgała mowa słowiańska, mowa lechicka nawet, wgląd dzisiejszych Niemiec. Zeszyt pierwszy obejmuje ziemie dzisiejszego Pomorza niemieckiego (Pommern) aż po Szczecin. Zeszyty dalsze obejmą Śląsk i Łużyce, Saksonję i Brandenburgję, Meklemburgję i nawet Hannover. Za Łabą bowiem wygasła mowa słowiańska dopiero w wieku XVIII.

Pierwszy zeszyt wielkiego wydawnictwa przedstawia się imponująco. Jak na dłoni widzimy skupienia osad większe i mniejsze, białe plamy zaś tam, gdzie były puszcze i bagna. Widzimy słowiańskie nazwy rzek i wzgórz, jezior i wysp. Z dawnych tekstów, z dzisiejszych nazw trzeba było mozolnie odczytywać zniekształcone dziś zupełnie lub zatraczone nazwy. Któż wie, że Frankfurt nad Odrą nazywał się ongiś, gdy stała tam polska osada — Służbice? Któż pamięta, że Magdeburg zwał się Dzewlin, a Halle — Dobragóra? Dla wielu, bardzo wielu będzie to zdumiewającym odkryciem, co na mapie ks. Kozierowskiego zobaczą.

To, co teraz ujrzało światło dzienne, zmienia w niejednym nasz pogląd na przeszłość nadodrzańskiego Pomorza. Z mapy widać, że kraj nie był równomiernie zaludniony. Największe skupienia nazw słowiańskich, a więc i ludności słowiańskiej, znajdowały się pod Szczecinem oraz na wyspach, które zamykają zatokę szczecińską. Tu była stolica dawnego szczecińskiego czy też „słowiańskiego“ księstwa, a na wyspie Wolin założono za Krzywoustego biskupstwo dla Pomorza — w okolicach jaknajludniejszych, gdzie było najwięcej nowonawróconych. Drugie skupienie leży na południe od Kołobrzega i łączy się z trzecim skupieniem, nieco już rzadszem, które rozpościera się od Piły na zachód i północ, po Szczytno i Drawsk. Tu leżała dawna ziemia biełgardzka, jedna z najludniejszych w początku XII w. Tu także znajdował się ośrodek handlu — Kołobrzeg, gdzie Chrobry chciał biskupstwo założyć. Tu sięgały odwetowe wyprawy Krzywoustego, które odstraszały pogańskich mieszkańców wybrzeży od najazdów na wielkopolskie równiny. Wreszcie czwarte, największe skupienie, znajduje się koło Słupska, Lęborka i Bytowa. W tej części Pomorza aż do XIX wieku utrzymała się liczna ludność polska, której szczątki nad granicą do dziś przetrwały. Kraj ten należał do Pomorza wschodniego, ze stolicą w Gdańsku, i polskie wpływy były tu silne: należały okolice te do arcybiskupstwa w Gnieźnie, od którego je w XIV wieku siłą odezwano. Ale kilka wsi nad Bałtykiem utrzymało się we władaniu arcybiskupa. Dopiero w XVI wieku te osady nad jeziorem Gardnem przeszły w ręce Wejherów. Ludność kaszubska (Słowiańcy) prze-

trwała do początków XX-go wieku w tym zakątku nad Bałtykiem. Dziś już jej niema, jak można sądzić.

Niezmiernie ciekawy wniosek wypływa z mapy: nazwy z dodatkiem „Polski“ sięgają aż prawie do Odry. Są to nazwy wsi, gdzie dawna ludność słowiańska utrzymywała się, gdy w sąsiedztwie osiedli Niemcy. Otóż na zachód od Odry takie wsie dostawały przymiotnik „wendyjski“ — „wendisch“. Nazwą bowiem Wendów Niemcy określali zachodnich Lechitów. Widocznie więc Kaszubów na Pomorzu szczecińskim uważano nie za Wendów, lecz za Polaków, skoro osady przez nich zamieszkałe otrzymywały od przybyszów z Zachodu przymiotnik „Połmisch“. Rozbija ten wynik badań dotychczasowe twierdzenia uczonych niemieckich o zasadniczej jakoby różnicy między Polakami i Pomorzanami, którzy rzekomo mieli być zupełnie odrębnym szczepem słowiańskim. Niewątpliwie wyniki tych badań ks. Kozierowskiego rychło doczekają się dokładnego opracowania ze strony uczonych polskich.

Na obszarze Pomorza Zachodniego ustalił ks. Kozierowski nazwy szeregu ziem. Oczywiście granice ich są nader niepewne, może dalsze badania odsłonią nam zagadkę, jaki był podział terytorjalny dawnego Pomorza polskiego. W każdym razie poza Odrą są jeszcze ziemie rochowska i wkrzańska. Stwierdzono istnienie 31 kasztelanij, ustanowionych na wzór polski po nawróceniu Pomorza: oto najważniejsze wyniki badań ks. Kozierowskiego.

Jak się stało, że ten kraj słowiański tak rychło uległ zniemczeniu? Zagadka da się bodaj wyjaśnić w oparciu o mapy z cennego „Atlasu“. Oto ludność słowiańska nie była tu skupiona w jednej zwartej masie. Przeciwnie, stanowiła jakby kilka odrębnych ośrodków, poprzedzielanych puszciami czy bagnami. Gdy napływali Niemcy, z łatwością zajmowali te mniej ludne okolice i odcinali od siebie wyspy słowiańskie. Proces ten jednak trwał bardzo długo. Najrychlej uległa słowiańszczyzna nad ujściem Odry. Najdłużej i najsilniej trzymała się polskość na Pomorzu Dolnem, jak je nazywano w XIII wieku, koło Słupska, Lęborka, Bytowa. Tu dopiero szkoła niemiecka, niemieckie nabożeństwa w ewangelickich kościołach, niemieckie wojska dokonały dzieła germanizacji w ciągu XIX wieku. Na podstawie ksiąg parafjalnych i innych danych można ten proces śledzić z dziesięciolecia na dziesięciolecie. Niemalą rolę odegrały tu emigracja i kolonizacja.

Straciliśmy wiele ziemi w ciągu wieków. Ale wszędzie został po nas ślad niezatarty: nazwy wsi i miast, rzek i strumieni, jezior, gór i wysp. Świadczy on o dawnych mieszkańcach tej ziemi, których krew płynie w żyłach dzisiejszej ludności.

Dzieło ks. Kozierowskiego jest nader cennym nabytkiem kultury polskiej. I nie można nie przyłączyć się do zdania prof. St. Pawłowskiego, który w swej przedmowie do Atlasu pisze: „Reasumując, możemy stwierdzić, że rekonstrukcja geograficzna nazw słowiańskich odkryła pod świeżą jeszcze patyną barwy i kolory inne, odsłoniła dawne a tak zasadnicze etnograficzne podłoże ludności, od wieków tu osiadłej“.

DR. KAROL GORSKI

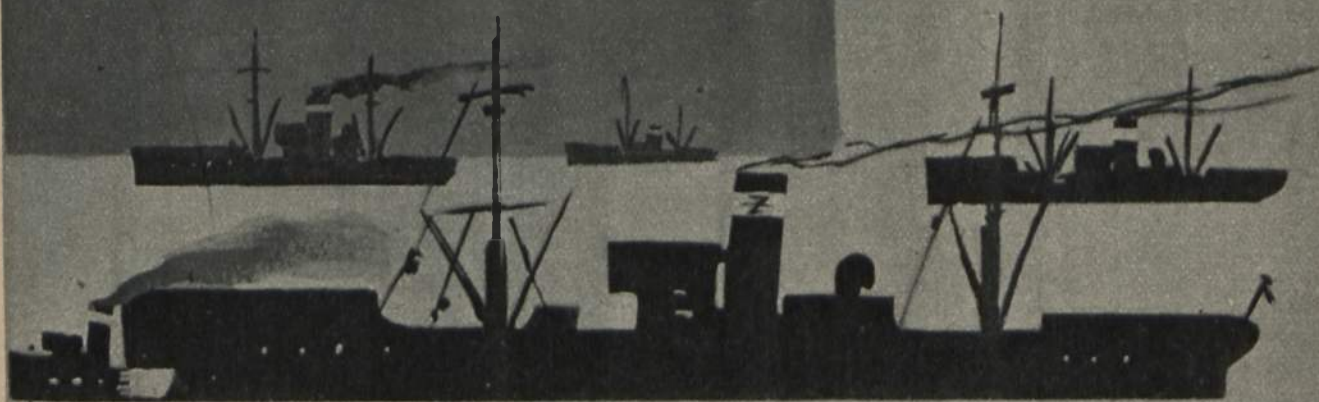
¹⁾ Atlas nazw geograficznych słowiańszczyzy zachodniej. Z. 1. Poznań, 1934.

SILNA FLOTA

WOJENNA

STAC' MUSI NA STRAZY POLSKIEJ PRACY NA MORZU

F.O.M.



NA KONTO

F.O.M. W P.K.O.
NR 30680

WPLACONO
DO DNIA 1-IV-1935

2.124.049.34

TOWAR POLSKI ZA MORZE

Coraz częściej możemy stwierdzić, że eksport nasz napotyka na coraz to nowe i coraz większe trudności, bądź wskutek wzrostu nieprzyjaznych tendencji handlowo - politycznych, nadprodukcji światowej, bądź wreszcie konkurencji.

Stąd powstało przerzucanie naszych towarów z rynku na rynek, spowodowane rosnącymi barjerami celnymi i trudnościami eksportowymi. Z tą też chwilą stało się aktualne zagadnienie naszego handlu zamorskiego.

Zdaliśmy sobie sprawę z tego, że racjonalne, celowe i planowe użycie w handlu drogi morskiej może uzdrowić technikę naszej wymiany zagranicznej i przyczynić się do dotarcia naszego towaru na rynki światowe, niedostatecznie przez nas wyzyskane.

Zagadnienie handlu zamorskiego, to przede wszystkim sprawa kupca, odpowiedniej organizacji kupieckiej. Należy z całą świadomością i stanowczością wychowywać niedoświadczonego kupca polskiego, aby mógł przezwyciężyć trudności, z którymi musi walczyć na odległych runkach światowych, wpajać energię i zapał do pokonywania przeszkód, bezwzględnie większych, aniżeli dla jego wyrobionego zachodnio - europejskiego konkurenta.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że eksport zamorski nie jest obecnie jedynie korzystnym kupnem i udaną sprzedażą. Z punktu widzenia gospodarstwa narodowego kupiec, pracujący w handlu wewnętrznym spełnia niewątpliwie ważne funkcje, umożliwiając najracjonalniejszy dla całości podział dóbr, wypełnia on jednak te zadania zupełnie bezwiednie i automatycznie.

Eksport natomiast winien nie tylko myśleć o handlu, przynoszącym doraźne zyski, ale musi, wkładając w to całą energię, czynić wysiłki pionierskie, którym brak jest natychmiastowych wyników. Nie

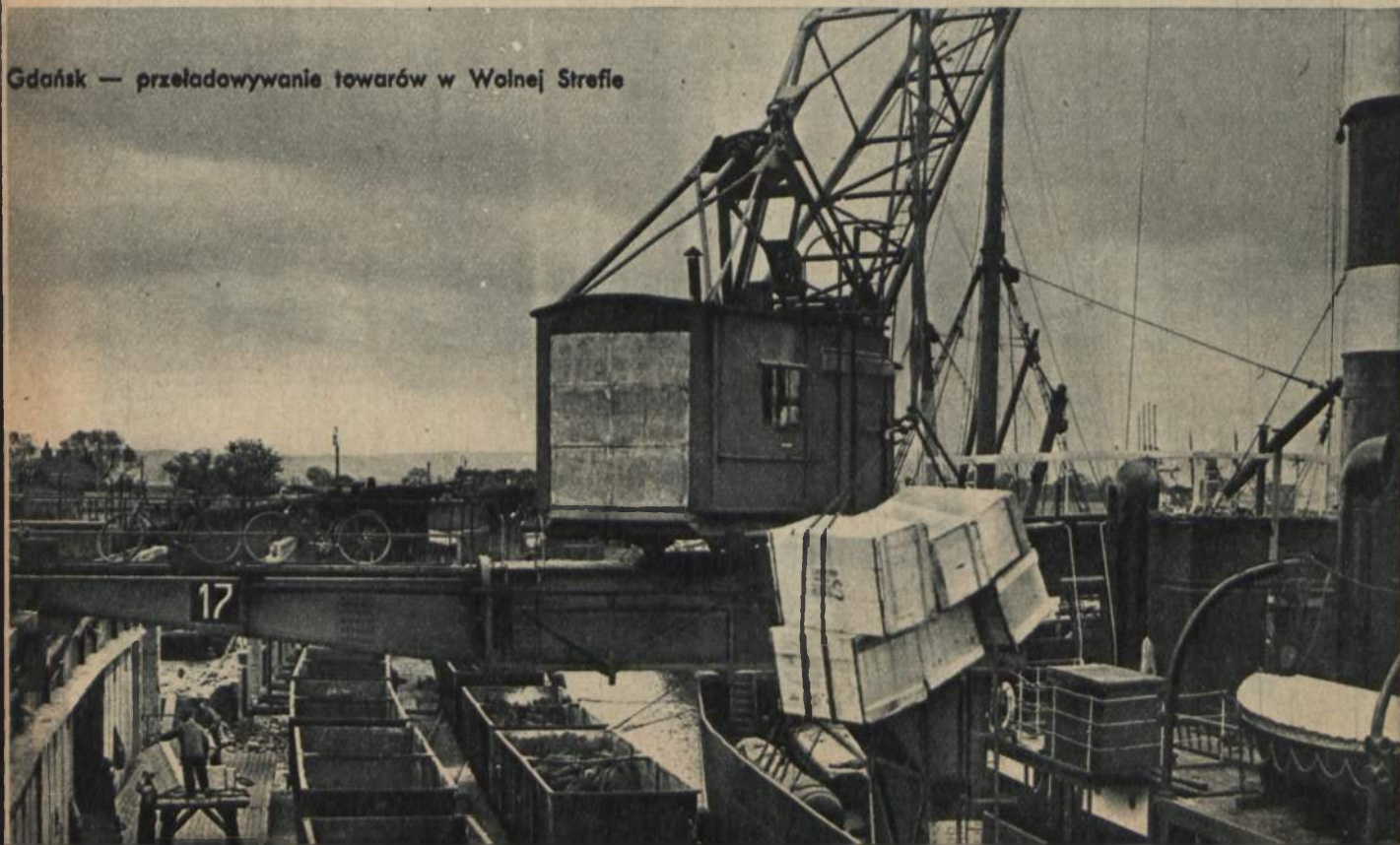
może być wpatrzony tylko w najbliższą konjunkturę, lecz musi w swej kalkulacji uwzględnić całe lata.

W handlu zamorskim konieczny jest też zapał, chęć wyjścia z utartych ścieżek, duch, który towarzyszył hanzeatom w ich wyprawach. Nie jest rzeczą trudną orientować się w możliwościach zbytu, gdy ma się do czynienia z ograniczonym rynkiem wewnętrznym i określoną branżą. Handel zamorski wymaga bezporównania większych wysiłków i tylko wtedy zapewnia korzyści i rezultaty, gdy jest jak najściślej dostosowany do wymagań rynku światowego. W obecnym stanie rzeczy rynek światowy jest polem działania, bardzo trudnym do opanowania, chociażby ze względu na zwalczające się tendencje i wpływy handlowo - polityczne. Transakcja eksportowa wymaga zarówno szybkiej decyzji, jak i spokoju, opartego na wiedzy i wyrobieniu fachowym oraz — co jest niezwykle ważne — dokładnej znajomości danego rynku.

Ze znajomością warunków rynkowych wiąże się — oprócz posiadania wiadomości o wymaganiach odbiorców, zwyczajach handlowych — dokładna orientacja, jak ludność odległych krajów, w których spodziewamy się znaleźć klientelę, mieszka, żywi się, ubiera, pracuje, bawi i modli.

Kupiec zdać musi sobie jak najdokładniej sprawę z tego, że klient niełatwo da sobie przeszczepić gust producenta. Odbiorca płaci i pragnie być obsłużony według swych życzeń. To jest główna zasada sprzedaży, a handlu eksportowego w szczególności. Dalej pamiętać należy, że sympatję odbiorcy zamorskiego rodzą się często dzięki drobnostkom, które napozór wydają się błahemi. Często zdarza się, że dla kupującego np. barwa jest kwestią zasadniczą. Materiał bardzo jasny lub w tonie zbyt ciemnym nie interesuje Chińczyka; bia-

Gdańsk — przeładowywanie towarów w Wolnej Strefie



ły — kolor żaloby i zielony — zwiastujący nie-
szczęście, zrażają kupującego. Maszyny amerykań-
skie, pomalowane na kolor niebieski, jasny i ciem-
ny, ze złoconymi na krawędziach — wyparły
z Afryki (Południowej) maszyny angielskie — ma-
lowane jednostajnym, ciemnym kolorem. Biały, zielo-
ny i żółty — kolory wróżby — cieszą się powodze-
niem w krajach muzułmańskich. W Afryce Środko-
wej dużo tkanin sprzedaje się w kolorach ja-
snych i krzyczących. Szpilki niemieckie, opakowane
w papier różowy, zastąpiły w Brazylii szpilki an-
gielskie, podobne gatunkowo, jednak podane w opa-
kowaniu czarnym.

Eksport zamorski stanowi udoskonaloną, rzecz
można, wyższą klasę normalnego wywozu. Zależny
jest od wielu czynników, trudnych do obliczenia
i przewidzenia. Jest bardziej ryzykowny od eksportu
lądowego, wymaga większego kapitału obrotowego
i wkłada na eksportera szereg obowiązków, których
nie zna eksport lądem.

Jest również sprawą zasadniczą skalkulowanie cen
c. i. f. względnie f. o. b.

(Kalkulowanie f. o. b.¹⁾), oznacza łatwe pozbycie się
większej odpowiedzialności i przeciwnie, oznaczenie
c. i. f.²⁾ jest jednoznaczne z wzięciem na siebie ryzyka.
Z drugiej strony oznaczenie ceny f. o. b. dla gospo-
darki narodowej posiada specjalne znaczenie, gdyż
powoduje, że odbiorca wybiera drogę, którą towar
ma odbyć, podczas gdy kalkulacja c. i. f. stwarza ko-
nieczność zajęcia się tą sprawą i zarazem pozwala
wysyłającemu na wybór okrętu, który przewozić ma
ładunek. Rzecz jasna, że kupujący często wybiera
statek swej flagi dla transportu towarów zakupio-
nych u nas.

Korzystanie z obcych statków, co z zasady związa-
ne jest ze sprzedażą f. o. b., wywołuje cały szereg
niedogodności. Jedną z najważniejszych
jest ułatwienie poznania przez konkurencję odbior-
ców naszego towaru. Zestawienie z manifestu okrę-
towego listy kupujących nie jest rzeczą trudną, a zło-
żenie oferty przez firmy konkurencyjne może łatwo
przyczynić się do utraty odbiorcy.

W każdym razie możliwość dysponowania transpor-
tem pozwala uniknąć całego szeregu niebez-
pieczeństw i bezwzględnie ułatwia nawiązanie i kon-
tynuowanie kontaktu handlowego.

Z ważniejszych spraw, które mają wpływ na roz-
miar i natężenie eksportu zamorskiego, wysuwałaby
się na czoło sprawa kredytu. Wiadomą ogólnie jest
rzeczą, że największą trudność uruchomienia poważ-
niejszych pozycji wywozowych stanowi brak kapi-
tału obrotowego na produkcję eksportową.

Do tej trudności dołącza się druga, mianowicie tru-
dna do pokonania dla polskiego eksportera koniecz-
ność sfinalizowania samej transakcji eksportowej.

Z tem zagadnieniem wiąże się ściśle problem, kto
właściwie ma zajmować się przeprowadzeniem tran-
zakcji eksportowych. W obecnych warunkach cha-
rakterystycznym jest fakt, że wywozem zajmują się
nie specjalnie firmy, posiadające odpowiednie wyro-
bienie i nastawienie, lecz biura sprzedaży, względnie
bezpośrednio firmy produkujące.



Słabe strony braku specjalnych organizacji handlu
eksportowego streścić można w kilku punktach.
W istniejących centrach sprzedaży widzi się przede-
wszystkiem brak odpowiednio czulej inicjatywy ku-
pieckiej przy zdobywaniu nowych rynków — wy-
twarzają się tu stosunki biurokratyczne. Brak bezpo-
średniego zainteresowania i odpowiedzialności niwe-
czy rację bytu tych organizacji, nie dając należytych
korzyści producentom.

Dodać przytem trzeba, że krajowe biura sprze-
daży, nie widząc swego interesu w tworzeniu wła-
snych placówek zagranicznych, oddają z zasady
sprzedaż w danym kraju w ręce zagranicznych orga-
nizacji handlowych, ograniczając się jedynie do roz-
działu towaru, przeznaczonego dla zagranicy.

Jeżeli mówimy tutaj o zupełnej zależności na-
szego handlu wywozowego od pośrednictwa obce-
go, to przyczyn tego stanu, będącego niewątpliwie
jednym z powodów słabej intensywności naszej eks-
pansji handlowej, szukać należy z jednej strony w zu-
pełnym braku placówek, zajmujących się wyłącznie
eksportem, jak również w braku choćby prymityw-
nych form kredytowania wywozu. W eksporcie za-
morskim, w którym kwestja kredytu, bardzo ostro-
nie udzielnego, odgrywa rolę naczelną, moment ten
jest podstawą, na której rozpoczyna się działalność
handlowa.

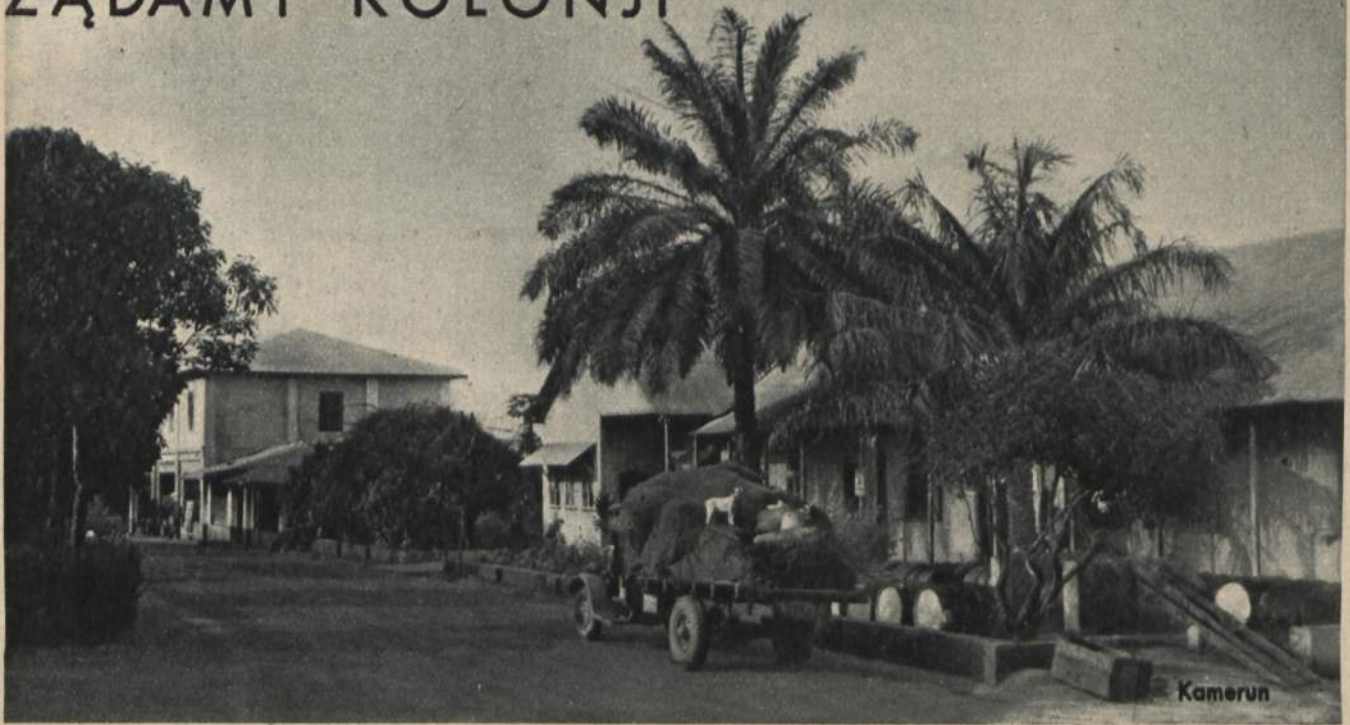
Obserwując stale wysiłki i usiłowania krajowych
firm eksportowych, coraz częściej — mimo wszystko
— wyczuć można objawy wzrastającej aktywności.
Polski handel zamorski zaczyna nabierać siły eks-
pansywnej i dochodzi do głosu na odległych rynkach
światowych.

R. A. CHOROBSKI

¹⁾ f. o. b. — cena z dostawą na pokład statku w porcie
załadowania.

²⁾ c. i. f. — cena z dostawą do portu przeznaczenia z
opłaconym frachtem i ubezpieczeniem.

ŻĄDAMY KOLONJI



Kiedy w Sejmie Ustawodawczym w r. 1919 został zgłoszony wniosek, domagający się dla Polski Kamerunu, posłowie suwerennego Sejmu przeszli nad nim do porządku dziennego.

Straciliśmy wówczas pierwszorzędną okazję do zdobycia własnej kolonii, a w gorszym wypadku — do uzyskania mandatu nad jedną z kolonii poniemieckich.

W tworzeniu bowiem imperjum kolonialnego Niemiec ludność polska brała udział narówni z ludnością niemiecką, płaciła podatki, dostarczała rekruta. I dlatego powinniśmy byli otrzymać i mogliśmy otrzymać taką część kolonii niemieckich, jaki procent stanowiła ludność b. dzielnicy pruskiej w ogólnym zaludnieniu Rzeszy Niemieckiej.

Do Kamerunu zaś mamy specjalne prawa.

Wszak pierwszym badaczem i eksploratorem Kamerunu był Polak—Szolc-Rogozieński, którego myślą przewodnią było zdobycie tej części lądu afrykańskiego pod własną niezawisłą kolonię polską. Kierując się tą idea, Rogozieński odrzucił wszystkie propozycje obcej pomocy materialnej i zorganizował swoją afrykańską wyprawę wyłącznie za polskie pieniądze.

„Walczę o środki, mówił Rogozieński na swoim od-czycie w Warszawie, chciałbym zdobyć je we własnym kraju, by i owoce wyprawy w nim pozostać kiedyś mogły; czy nam to się uda, czy kotwica, na której staniliśmy przy kameruńskich brzegach z naszego będzie odlana żelaza i czy z nagłówkiem naszego kraju będzie mogła spocząć kiedyś pośród pamiątek przeszłości — nie wiem; lecz jest to gorącym mem pragnieniem. Dla Afryki i ludów afrykańskich zbierałem iskry zapalu w Europie, tu pragnę iskry, przez którą kiedyś żagle nasze tym stronom świeciły“.

W r. 1882 wyprawa dochodzi do skutku.

Przez trzy lata trwają badania, które prowadziły do utworzenia w Kamerunie niezależnego pań-

stwa, przez Polaków zorganizowanego i służącego polskim celom.

Niestety, zachłanność Drugiej Rzeszy przekreśliła zamierzenia i prace Rogozieńskiego i jego towarzy-szy.

Do ekspedycji polskiej rząd niemiecki ustosunko-wał się wrogo, np. Janikowskiego, głównego współ-pracownika Rogozieńskiego, ostrzeliwano na morzu z korwety „Bismark“ i uwięziono. Z niewoli nie-mieckiej uwolniła Janikowskiego interwencja okrę-tów wojennych angielskich, będąca wyrazem wdzię-czości angielskiej za usługi, okazane przez niego Anglikom na kontynencie afrykańskim. Nie prze-szkodziło to jednak Niemcom zająć Kamerunu i w ten sposób zagarnąć dla siebie owoce pracy polskiej myśli i wysiłku organizacyjnego.

Pół wieku upłynęło od owych czasów i oto Niem-cy sami stwarzają nam możliwość zgłoszenia naszych praw do swoich byłych kolonii.

W związku z pobytem min. Edena w Berlinie uka-zały się w prasie codziennej wiadomości o wysunię-ciu przez kanclerza Hitlera postulatu zwrotu kolo-nij dla Niemiec, a opinia publiczna w Anglii coraz bar-dziej daje posłuch niemieckim żądaniom kolonial-nym.. Nie przesądzając, czy Trzecia Rzesza oficjal-nie to żądanie już wysunęła, czy też postawiła sprawę na płaszczyźnie równouprawnienia państwa nie-mieckiego w dziedzinie kolonialnej z mocarstwami zachodnio - europejskimi, to jest zażądała uwzględ-nienia Niemiec przy podziale mandatów kolonial-nych, kwestja rewizji tych mandatów wypłynęła na widownię i lada dzień może się stać przedmiotem pertraktacji dyplomatycznych i uchwał Ligi Naro-dów.

„Momentu tego przeoczyć nam nie wolno. Jako pań-stwo, prowadzące dzisiaj własną polską politykę i wymagające poszanowania naszych praw w życiu politycznym i gospodarczym świata, musimy się do-

magać równych praw i w dziedzinie kolonialnej, musimy wysunąć żądanie mandatu kolonialnego i mandat nad Togo lub Kamerunem otrzymać.

Przeludnienie wsi polskiej niema równego w Europie.

W przemysłowych Niemczech i rolniczej Danji żyje z rolnictwa do 40 osób na jednym kilometrze kwadratowym a u nas we wszystkich województwach południowych i części centralnych, przy znacznie niższym poziomie rolnictwa, odpowiednia liczba dochodzi do 80 osób. Nawet na Polesiu z jego niesłychanie ubogą glebą i pierwotnymi metodami gospodarki rolnej gęstość zaludnienia po odliczeniu nieużytków dochodzi do 60 osób na kilometr kwadratowy.

O nędzy wsi polskiej nietylko Europa, ale często i my sami nie mamy należytego wyobrażenia.

(Polesie, Wilieńczyzna oraz ziemie Huculów i Kurpiów osiągnęły już lub są w przededniu osiągnięcia „ideału samowystarczalności”. Nie kupują prawie niczego. Zapałki zastępuje im krzesiwo i hubka, naftę — drzazgi smołne a wodę słoną do gotowania kartofli pożyczają się nieraz od sąsiada. Ku temu „ideałowi” wieś nasza zdążyła szybkim krokiem, wszak chleb żytni zniknął już ze stołu malorolnego i bezrolnego chłopca. Zastąpiły go ziemniaki i to bez omasy.

Przed wojną lekarstwem na przeludnienie i nędzę wsi była emigracja.

Od 200 do 300 tysięcy emigrantów zamorskich i około 600 tysięcy emigrantów kontynentalnych rocznie umożliwiały egzystencję gospodarczą części ziem polskich. Dzisiaj emigracja nie istnieje, ujścia dla żywotnych sił narodu niema i to, co stanowi naszą siłę, może się stać w niedalekiej przyszłości naszą klęską. Nie zapominajmy, że rok rocznie w Polsce przybywa od 400 do 500 tysięcy nowych obywateli, którzy potrzebują pracy i chleba.

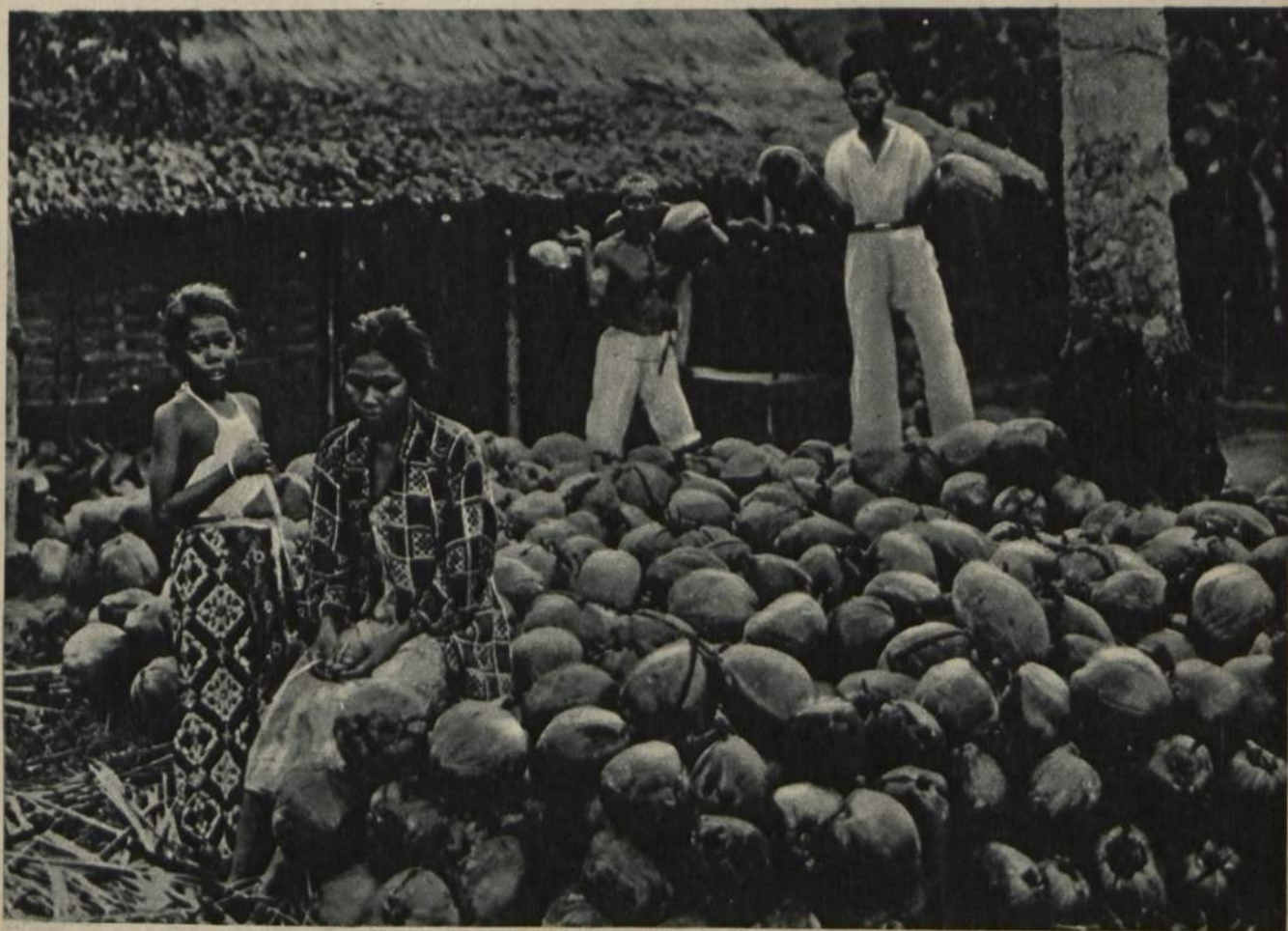
Musimy przeto szukać nowych źródeł bogactwa i przy rewizji mandatów kolonialnych otrzymać Kamerun czy inną kolonię i pozakładać własne plantacje surowców kolonialnych, na które wydajemy rok rocznie setki milionów złotych; np. w r. 1928 Ameryce, Afryce, Azji i Australii zapłaciliśmy za surowce olbrzymią sumę 771 milionów złotych, to jest prawie tyle, ile w roku 1934 otrzymaliśmy za wywóz polskich towarów do wszystkich krajów kuli ziemskiej.

Hasło:

Żądamy kolonii dla Polski,

musi stać się dzisiaj hasłem całego narodu, winno ono wypełnić naszą myśl i przepokonać naszą wolę, a wówczas rząd, silny poparciem powszechnej opinii narodu, zażąda i zdobędzie mandat kolonialny dla Polski.

Błąd z r. 1919 powtórzyć się nie powinien i nie może.



Obfite zbiory spowodowały nadprodukcję kopry

„POZNAŃ” NA ŻŁOTYM WYBRZEŻU

S/s „Poznań”, z którego stały korespondent „Morza” nadsyła nam korespondencje, odwiedził już szereg portów w Afryce Zachodniej, w których rozprzedał cały swój ładunek. Obecnie „Poznań” znajduje się już w drodze powrotnej i lada dzień spodziewany jest w Odyń, dokąd przywiezie 1150 ton ziarna palmowego i 600 ton kakao. Poniższa korespondencja inż. Wodniaka wysłana została ze Złotego Wybrzeża.

Kolonja angielska Gold Coast jest jedną z pereł w koronie króla Anglii. Urodzajna, bogata w minerały, dość gęsto zaludniona, zresztą zdobyta nie orężem, a traktatami z naczelnikami spokojnej czarnej ludności, ma wszelkie dane do tego, aby być jednym z głównych źródeł surowców podzwrotnikowych dla Europy.

I jest nim w istocie. Łączy ją z Europą szereg linii okrętowych, z których pierwsze miejsce zajmuje angielska Elder Dempster Lines. Obok niej funkcjonują: niemiecka linja Woerman. Linja holenderska, następnie stale odwiedzają porty Złotego Wybrzeża statki amerykańskiej West African Line, pozatem statki norweskie, szwedzkie, włoskie, nie mówiąc już o francuskich, które utrzymując regularną komuni-

kację z Côte d'Ivoire i Togo, zwykle odwiedzają ważniejsze porty Złotego Wybrzeża.

Z firm, pracujących tutaj, wymienić należy potężną angielską „United Africa Co”, następnie francuską CFAO (Compagnie Francaise de l'Afrique Occidentale) i szwajcarską „Union Trading Co”. Firmy — z wyjątkiem francuskich, — i linie okrętowe tworzą coś w rodzaju koncernu, którego celem jest opanowanie miejscowego i kontrola europejskiego rynku kakao. W porównaniu z tym towarem, reszta wywozu, jak orzeszki palmowe, kopra, drzewo szlachetne, ruda manganowa, odgrywają rolę drugorzędną.

Gold Coast ma i zaczątki swego przemysłu: posiada kopalnie złota, doskonale się rentujące, kopalnie rudy manganowej, browar w Akrze. O ile chodzi o rolnictwo, to poza drobnymi zresztą plantacjami innych roślin podzwrotnikowych, przedewszystkiem plantuje się kakao, palmy, owoce południowe, a więc banany i ananasy. Plantatorami są przeważnie czarni, zresztą drobni posiadacze zrzeszają się w spółdzielnie rolnicze, których już funkcjonuje około 60.



Jedno drzewo... tworzy las



Widok na lagunę w okolicy Abidjan — Afryka

Angielska polityka gospodarcza na Gold Coast służy w pierwszym celu realizacji eksportu. Stąd też jednym z najważniejszych zadań administracji kolonialnej jest przeprowadzenie całego systemu dróg. Obok dość rozgałęzionej, jak na stosunki kolonialne, linii kolejowej cały kraj pokrywa się w szybkim tempie siecią szos, zresztą dość dobrze utrzymanych. Wydatki zarządu kolonii na ten cel wynoszą do 100 tysięcy f. szt. rocznie.

Drugą troską angielskiego zarządu jest kwestja portów. Nie jest to zagadnienie najprostsze do rozwiązania w stosunkach podzwrotnikowej Afryki Zachodniej. Brzegi jej są niezmiernie niewygodne, poprzegradzane burunami i rafami. Statki normalnie stają na redzie, a wyladowanie odbywa się zapomocą wielkich łodzi. Anglicy postanowili w 1928 roku stworzyć centralny port dla kolonii i osiągnęli to w znacznym stopniu. Portem tym jest Takoradi, zbudowane kosztem 4,5 milionów f. szt. Jedyny to poza Lagos port na tym wybrzeżu, gdzie statek może podejść do nabrzeża i wyladowywać się przy pomocy kranów.

Anglicy w swej akcji kolonialnej nie zaniedbują i ludność miejscowej; nie czynią tego z sentymentu, ale dla interesu. Potrzeba im niższych funkcjonariuszów, potrzeba trochę miejscowej inteligencji, gdyż trudno jest znaleźć takich białych, którzy przyszliby do kolonii na niższe stanowiska. Dlatego też stworzono, częściowo przy pomocy misji Metodystów, sieć szkolną, ogarniającą w każdym razie wybrzeże.

Szkolnictwo to jest rozbudowane i na różnych stopniach: w Akrze znajduje się liceum, które daje między innymi i dostateczne wykształcenie prawnicze dla miejscowych adwokatów, dla średnich urzędników czy dla cleric'ów w firmach handlowych. Istnieje także dość bogata prasa dla czarnych: dwa dzienniki, parę periodyków.

Nasz przyjazd do Gold Coast wywołał sensację na całym wybrzeżu. Najmniej nami były zachwycone obce linje okrętowe. Stożąca na ich czele linja angielska „Elder Dempster Lines“ dała okólny telegram, w którym otrzymaliśmy tytuł „piratów“, a poza tem nakazała nie dawać nam ładunku kakao. Gdy w rezultacie po kilkunastodniowych pertraktacjach widać było, że akcja i linij okrętowych i wielkich kompanij spał na panewce, postanowiono, by fracht na statkach, idących do Hamburga (Woerman Linie) był jednakowy do Hamburga i Odyni, nawet wliczając koszty przeładowania w Hamburgu. Był to pierwszy znak, że akcja nasza posiada wielkie znaczenie dla Polski.

Na Gold Coast byliśmy w dwóch portach: Takoradi i Akra. Obydwa te porty są ośrodkami handlowymi, mającemi duże znaczenie na całym wybrzeżu. Akra jest poza tem stolicą kolonii, zaś w odległości kilkunastu kilometrów od Takoradi znajduje się niewielkie, ale bardzo ruchliwe miasteczko, stolica dystryktu — Sekondi.

INZ. WODNIAK

Na pokładzie s/s „Poznań“.

U KOLEBKI POLSKIEGO JACHTINGU

Mimo posiadania jeszcze w średniowieczu wielkiej połaci brzegu morskiego nie pokazywały się na rozdzielenych rozłogach naszego słowiańskiego morza żagle polskich naw handlowych, ni wojennych...

Kilkakrotne próby stworzenia „armaty wodnej” za Jagiellonów i Wazów — i na tem koniec. Bandera polska, do białych kruków zaliczana nawet na Bałtyku, na innych morzach nigdy prawie nie igrała z wiatrem.

Podnosił ją może Beniowski, uciekając z Kamczatki na zdobyczym okręcie rosyjskim i zakładając... własne królestwo hen na Madagaskarze. Na tym samym oceanie Indyjskim Mierosławski Adam w r. 1843 żeglował ponoć pod biało - czerwoną banderą i zakładał własne kolonie... za cichą zgodą Francji na zapomnianych od lat trzystu wysepkach Saint Paul i Amsterdam.

W odrodzonej Ojczyźnie nie wolno nam powtórzyć straszego błędu wieków zamierzchłych... Młode, w wolnej Polsce narodzone pokolenia od lat szkolnych wysuwają się śmiało na fale Bałtyku. Pod doświadczoną ręką starych wilków morskich, których na szczęście odziedziczyliśmy sporo w spadku po naszych ciemniźcicielach — po marynarkach carskiej i cesarskiej — żeglują młode wilczęta na pokładach „Junaków”, „Temid” i innych „Korsarzy”, odwiedzają obce zabałtyckie porty, a nawet i na drugą półkulę już zanieść banderę z Orłem Białym zdołali!



„Witeź”



„Szwwał” i „Swarożyc”

Chcemy tu dać retrospektywny rzut oka na nasze poczynania żeglarsko - sportowe na morzu w przeciągu piętnastolecia 1920—1935 r.

Pierwszym żeglarzem, podnoszącym, samowolnie zresztą, banderę polską na gajlu swego jachtu był, zdaje się, niejaki August Jaxa-Małachowski, ziemianin kresowy a zarazem wice-prezes klubu wioślarskiego w ówczesnym Piotrogradzie (Lenin-grad obecny). Zamyślił on w r. 1919 i zrealizował szczęśliwie ucieczkę z bolszewickiego „raju” drogą wodną przez zatokę Fińską do Wyborga, a następnie na większym nieco jachcie „Stella” odbył piękną wyprawę dookoła Skandynawji aż hen do Nord-Cap i z powrotem do Stockholmu.

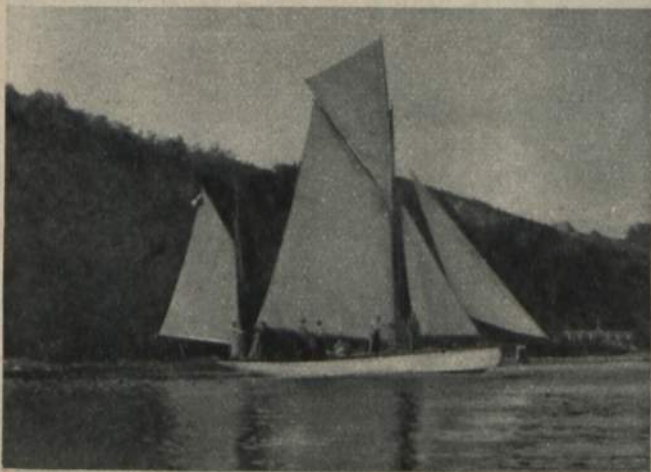
W takiż sposób wymknęliśmy się i my (kilka rodzin z mnóstwem dobytku) latem roku 1918 z północnego Kaukazu na Krym do portu Teodozja, niestety nie pod polską banderą, lecz na wynajętym kuzie greckim...

Pionierem naszych prawdziwych wypraw transbałtyckich na miniaturowym jachcie pełnomorskim jest nestor polskich jachtsmenów gen. M. Zaruski. Budził on zainteresowanie sprawami morskimi w naszym 100% lądowym społeczeństwie jeszcze... przed wojną japońską. Byłem jednym z tych, co pochłaniali chciwie jego „Współczesną Żeglugę Morską” jeszcze na ławie szkolnej. Książki naukowe, polskie, opisujące np. odkrycia morskie Kolumba czy Vasco da Gamy lub Cooke'a roily się wówczas od bredni, na wspomnienie których rumieniec wstydu za naiwnych „ładowych” autorów i dziś jeszcze pali mi twarz...

Po wojnie gen. Zaruski realizował czynem propagandę morza. W rok po założeniu Polsk. Związku Żeglarskiego, na słupie o 75 m. kw. żagla, sławnym dziś weteranie polskich jachtów pełnomorskich „Witeziu” wyrusza gen. Zaruski z 3-ma kompaniami w r. 1925 w pierwszą podróż transbałtycką. Od-tąd rok rocznie odbywa on podobne wyprawy do Szwecji lub Danji. W roku ubiegłym, już jako „antyk”, startuje „Witeź” pod sterem inż. M. Laudan-

skiego do regat pełnomorskich: Gdynia — Visby i zdobywa w zaciętym boju z nowym „Kniezem” pierwszeństwo. Za wzorem „Witezia” inne, znacznie większe jachty Yacht-Klubu Polski: „Carmena”, „Junak” i „Jurand” prują już niebawem rozłogi Bałtyku. Świadczą one obcym niezbicie, że przecież stajemy się narodem żeglarskim!

Szereg doświadczonych przedwojennych jachtmenów wyrusza coraz częściej na szerokie wody. Kapitan K. Prószyński (Klub „Wisła”) odbywa na małej joli mieczowej, płaskodennej („charpié”) wyprawę na Rugję w r. 1927, a w dwa lata później — do Kopenhagi, tym razem kajakiem żaglowym. Komandor L. Szwykowski na małej joli mieczowej „Doris” wypuszcza się zuchwale na otwarty Bałtyk i odwiedza Szwecję, Niemcy i Danję. Niektóre podróże wzorem Gerbaulta odbywa samotnie... Od roku 1930 działa początkowo w Jastarni, później w Gdyni szkolny obóz żeglarski t. zw. Ośrodek Morski, finansowany przez P. U. W. F. i P. W., prowadzony najpierw przez Polski Zw. Żeglarski, a od r.

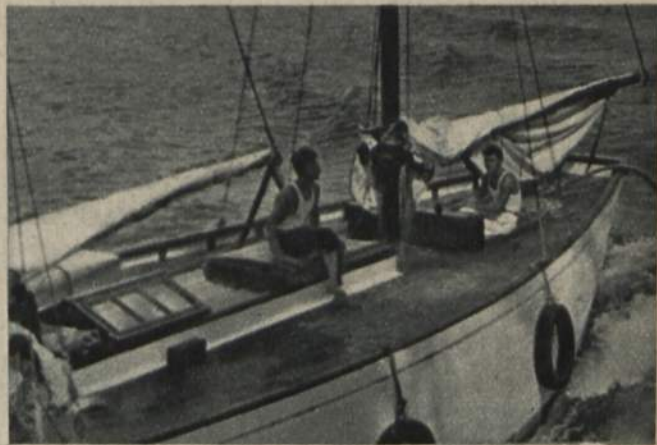


„Temida II”

1933 przez marynarke. Wychodzi z niego cały szereg śmiałych żeglarzy - sportowców, uzyskując patenty sterników i kapitanów żeglugi morskiej. Potężny „Junak” (kuter żaglowy dawniej Y. K. P., dziś Marynarki Wojennej) i zakupione w Niemczech w 1932 r. dwie „Temidy” (szkuner sztaksłowy i jol), szkoląc młodych „wilczków”, rok rocznie wyruszają w sezonie wakacyjnym na „tamtą stronę” Bałtyku. Krzepki „Jurand” pod sterem starych jachtmenów J. Fiszerka lub Czarnockiego krąży co roku na wodach duńskich czy szwedzkich. Wreszcie wychowankowie Ośrodka Morskiego sami już bez instruktorów wyruszają na samodzielne wyprawy. Załoga Koła Żeglarskiego Warsz. Tow. Wiośl. nawiguje na „Temidzie II” w 1933 r. do Oslo i z powrotem.

Powstaje nowa organizacja żeglarska, poza ramami organizacyjnymi P. Z. Ż. Akademicki Zw. Morski, który realizuje od razu propagandę jachtingu na okazałej flotyli jachtowej. „Wojewoda Pomorski”, „Swarożyc”, „Poświsł” i inne jachty A. Z. M. uwiązują się rok rocznie na małym Morzu. Niektóre z nich zaglądają nawet do naszych zamorskich sąsiedów.

Wreszcie... odyseja małeńskiej „Dali”. Wychowanek Ośrodka Morskiego porucz. ułanów A. Bohomolec wspólnie z dwoma zawodowymi oficerami (Mar. Handlowej): J. Świechowskim i J. Witkow-



„Zława II”

skim przy poparciu Ofic. Y.-Klubu i Ligi Morskiej i Kolonjalnej zdobywają na słupie o 4 tonach wyporności północny Atlantyk. Łupinka pod biało-czerwoną banderą przetrzymuje szczęśliwie straszliwy cyklon na oceanie, który zatapia 45 okrętów i pustoszy brzegi amerykańskie. Mało tego: przechodzi cudem cało i... względnie zdrowo przez „oko cyklonu”. (Przed nimi jeszcze, bo wiosną 1933 r. harcerz Wagner na starym kutrze (przerobionym w Dakarze na jol) zdobywa południowy Atlantyk i dociera szlakiem Kolumba aż do Antylów i przesmyku Panamskiego. Na nowym jachcie „Zława III” wyrusza potem przez Kanał na półdół... Pacyfiku.

Harcerstwo, łącząc znaczne sumy na szkolenie żeglarskie, zdobywa się w r. 1934 na kupno szkunera trójmasztowca, wielkości omal równej „Iskrze”. Po przebudowaniu wnętrza i remoncie wyruszyć ma w tym roku ich „Zawisza Czarny” z kilkudziesięcioma „wilczkami” w daleki rejs. A imiona zdobywców Atlantyku: osad „Dali” i „Zławy” zna już cały świat żeglarski...

Świeżo w lokalu Ofic. Yacht-Klubu staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz O. Y. K. i Y. K. P. odbyła się akademja, na której gen. Orlicz - Dreszer, jako prezes Zarz. Gł. Ligi dekorował obu bohaterów Atlantyku: Bohomolca i Świechowskiego Krzyżami Zasługi za godne reprezentowanie bandery polskiej na wodach obcych.



Gen. G. Orlicz - Dreszer dekoruje Krzyżami Zasługi por. A. Bohomolca i por. mar. J. Świechowskiego



Jednym z ważnych zadań Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest umożliwienie szerokiemu ogółowi swych członków bezpośredniego zetknięcia się z morzem i praca dla morza. Tysiące książek, broszur, opisów, które tak barwnie starają się przedstawić znaczenie morza czy to dla potęgi gospodarczej narodu, czy też dla jego siły obronnej i stosunków z całym światem — nabierają zupełnie innego wyrazu, gdy choć raz w życiu ma się sposobność przyjrzenia morzu, zaznania rozkoszy obcowania z żywiołem, gdy się pozna z bliska niewyczerpane możliwości potęgi i dobrobytu, które płyną z posiadania brzegu morskiego.

146 kilometrów brzegu morskiego na 33-miljonową ludność Polski! Ten niewielki skrawek granicy Polski musi być znany każdemu obywatelowi, jako najcenniejszy i dający największe możliwości rozwoju narodu.

W zrozumieniu doniosłości tej akcji, Liga Morska i Kolonjalna stara się umożliwić wszystkim członkom zrzeszonym w ćwierćmiljonowej organizacji, zwiedzenie wybrzeża i chociażby pobieżne poznanie tego wyścicia na świat, jakim jest Gdynia.

Obozy propagandowe Ligi rozsiadły się w roku ubiegłym na półwyspie Helskim; zaroił się Hel i Jastarnia od gwarne go tłumu młodzieży, starszych i najstarszych. Około 5.000 osób wzięło udział w zeszłorocznych obozach, przyglądając się z bliska pracy rybaków, budowie łodzi i statków, poznając urządzenia portu w Gdyni i Gdańsku.

Słońce, powietrze i woda były źródłem zdrowia i ożywczej myśli. Skołatanie pracą nerwy i mięśnie doznawały odprężenia w życiu obozowym i „trudy” tego życia znoszone były z radosną pogodą, a tysiące miłych wspomnień z pobytu pozostaną na całe długie lata.

Pobudką ranną rozpoczynał się dzień obozowy, krótka chwila gimnastyki, modlitwa i śniadanie, po-

czem plaża ze wszystkimi rozkoszami. Nauka pływania, gry sportowe, siatkówka „zawsze górą”, wiosłowanie na łodziach i kajakach, wszystko to pod okiem wytrawnych instruktorów i starych wilków morskich. Skromny, lecz dostatni, posiłek obozowy, znikał w mgnieniu oka przy wilczych apetytach. Pogadanka o zagadnieniach morskich, o życiu Polaków w dalekich krajach, za morzami, o handlu, prowadzonym przez Polskę ze wszystkimi kontynentami — urozmaica popołudnie, aby wycieczka zbiorowa w piękne lasy helskie zakończyć dzień przy wspólnym ognisku i gawędzie.

Szybko biegnie czas w obozach. Korzyści, jakie wynoszą uczestnicy, są wielkie.

A młodzież szkolna rozbiła swój obóz „ligowy” nad Naroczą. Piękne wody królowej jezior polskich przyciągnęły najmłodsze pokolenie żeglarzy, którzy uprawiali tutaj żeglarstwo, naukę pływania i poznawali warunki obcowania z wielką wodą. Zaprawa do pracy na morzu znakomita. Praktyczne poznanie sprzętu wodnego, żagla, wiosła, steru, siły wiatru i fali, podstawowe wiadomości z dziedziny geografii wód śródlądowych, spraw morskich — wszystko to podane w sposób przystępny i miły z korzyścią niewątpliwą dla młodego obywatela.

Około 23.000 osób przybyło w roku ubiegłym specjalnymi pociągami wycieczkowymi, by zwiedzić wybrzeże, niejednokrotnie po raz pierwszy w życiu przejechać się na prawdziwym statku na Hel i doznać rozkoszy pokonywania żywiołu, walki z „hurzą morską”, o której z bajek i opowieści słyszeli.

W roku bieżącym zorganizowane będą również obozy Ligi Morskiej i Kolonjalnej na Helu i nad Naroczą, jako dalszy etap niezmordowanej propagandy hasła wychowania morskiego społeczeństwa, zacieśnienia serdecznych jego węzłów z potężnym żywiołem.

PRACA POLSKA W LIBERJI

Korzystając z chwilowego pobytu w Warszawie p. E. Januszewicza, jednego z plantatorów polskich w Liberji, zamieszczamy szereg wiadomości, skreślonych przez niego, dotyczących poczynań i pracy polskiej w Republice Liberyjskiej.

Zgodnie z umową, zawartą między Ligą Morską i Kolonialną a rządem Liberyjskim powstało już w centralnej części Liberji sześć plantacji polskich, dających początek życiu polskiemu w tym kraju. Ponieważ umowa nie określiła ściśle miejsca przyszłych plantacji przeto zadaniem pierwszych plantatorów było przede wszystkim obranie terenów. W poszukiwaniu terenu, braliśmy pod uwagę zdrowotność danej części kraju, dobroć ziemi i możliwości komunikacyjne. Ponieważ Liberja należy do szeregu krajów o bardzo dużej ilości opadów, co oczywiście ujemnie musi wpływać na stan zdrowotny kraju przede wszystkim na terenach nizinnych, więc cały teren nadbrzeżny, jako nisko położony, automatycznie został wyeliminowany. Zwrócono natomiast uwagę na tereny, leżące przy drodze łączącej Monrowię, stolicę Liberji, z Gwineą Francuską. Przy drodze tej, w odległości mniej więcej 120 km od Monrowji, w okolicach osiedla rządowego Wreppu town natrafiono na dużą przestrzeń ziemi całkowicie odpowiadającą naszym wymaganiom. Wydzielone zostało z niej 1700 ha pod siedem pierwszych plantacji. Niezwłocznie przystąpiono do pomiarów i sześciu pierwszych plantatorów zabrano się do pracy, zakładając swe osiedla i przygotowując teren pod uprawę. Opracowany został szczegółowy plan uprawy, uwzględniający potrzeby rynku polskiego, oraz należytą dochodowość tych plantacji. Ustalono, że podstawową plantacją będzie kakao, a jako plantacje pomocnicze, ułatwiające doprowadzenie plantacji kakao do stanu wydajności — rycynus, palmy oleiste, kola i owoce. Na podstawie dotychczasowych obliczeń, pozwalających określić wydajność robocizny, koszty utrzymania i t. d., opracowano kosztorys minimalny dla 20 ha plantacji kakao — z którego wynika, że wyniesie on około 40.000 złotych. Oczywiście suma ta będzie wystarczająca, jeśli będzie się prowadziło równocześnie plantacje pomocnicze o czym już wspominałem wyżej. W myśl opracowanego planu przystąpiono do pracy. Doprawdy, z wielką przyjemnością ogląda się już dzisiaj teren plantacji polskich. Robota kipi. Tu się tnę busz, tam się go pali, w innym znów miejscu przecina się go, zostawiając część drzew, aby w ich cieniu rósł młody krzew kakao. Szkółki kakaowe dobrze zaprowadzone, ogrody warzywne, osiedla plantatorów, z budowlami o typie leśno-afrykańskim, lecz z rozplanowaniem przypominające dworki polskie — no i zaprawiane, lecz radośnie uśmiechnięte, ogorzale twarze naszych rodaków, uwijających się między rzeszami czarnych robotników — stwarzają niezapomniany widok, optymistycznie nastrojający do tych poczynań.

Entuzjazm i energia nasza przelała się i na czarną brać. Przyjacielskie i serdeczne odnośnienie się

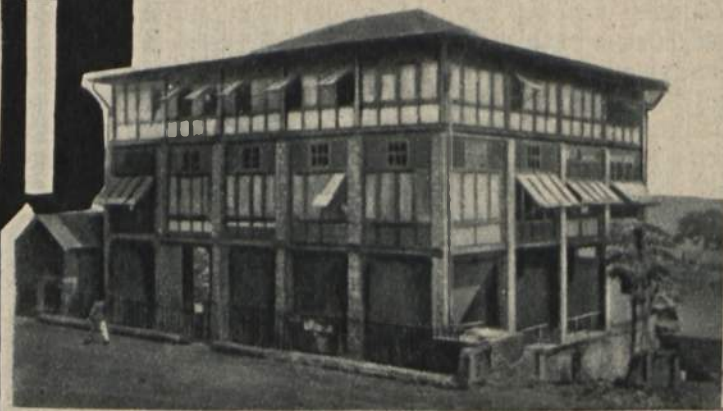
nasze do ludności tubylczej, wytworzyło bardzo miły stosunek wzajemny i zapewniło nam całkowite zaufanie z ich strony. Początkowa nieufność, z jaką zwykle czarni odnoszą się do białych, zupełnie zanikła, ustępując miejsca przekonaniu, że jednak ci biali niosą im dobro.

Poczynania polskie w Liberji nie kończą się na pracach plantacyjnych. Został założony w Liberji Syndykat polski, którego zadaniem jest wprowadzenie towarów polskich na rynek liberyjski oraz nawiązanie współpracy gospodarczej pomiędzy obu krajami. Polski towar, na polskich okrętach, do polskich sklepów na obczyźnie — to zadanie częściowo dokonane. Towary polskie przywiezione do Liberji s/s „Poznaniem“, zostały umieszczone w sklepach Syndykatu. Posiada już Syndykat dwie swoje faktorie, jedną w Monrowji, drugą w Wreppu town. Prosperują zupełnie nieźle, stale zwiększając swą klientelę. Faktoria w Wreppu town jest jedynym sklepem białych w tej części kraju. Fakt jej otwarcia został z uznaniem przyjęty przez ludność tubylczą, która z dalekich nawet stron przychodzi, aby coś kupić, zamienić lub sprzedać. Miesiąc jeszcze nie upłynął od chwili rozpoczęcia sprzedaży towarów, przywiezionych z Polski, a już prawie wszystko zostało sprzedane. Produkt polski został przyjęty przez ludność tubylczą z całkowitem uznaniem. A nas napelnia radością widok beretu polskiego na głowie czarnego lub garnek, w którym sobie strawę mieszkaniac buszu gotuje. Wielu z nich zna już nas dobrze i radośnie uśmiecha się, mówiąc nam, że i oni polski towar posiadają. Oczywiście, że dzisiaj praca Syndykatu jest skromnym początkiem, pewną próbą, która jednak wykazała, że tak samo dobrze, jeśli nie lepiej, może murzyn spać pod polskim kocem, chodzić w koszuli polskiej, używać soli polskiej. Wynik próby powinien być wskaźnikiem, że z produktem polskim śmiało iść wszędzie możemy, jedynie trzeba chcieć i uczciwie pracować. Próba przez Ligę Morską i Kolonialną uczyniona wyrobiła w nas silne przekonanie, że wszędzie tam, gdzie Polak jest — powinien być i produkt polski i jeśli go dotychczas nie ma, to świadczy jedynie o bierności rodaków naszych, którą należy wreszcie przełamać.

Liberja jest krajem o małej stosunkowo pojemności, dla towarów przywożonych. Kiedyś, gdy podnieś się zamożność ludności miejscowej, nie znajdującej dotychczas rynku zbytu dla swoich produktów, rynek liberyjski — może i będzie napewno poważnym odbiorcą wyrobów przemysłowych. Dla nas, w naszej pracy pionierskiej jest on dobrym terenem doświadczalnym, z którego można będzie nawiązać stosunki handlowe i z innymi krajami Afryki Zachodniej. W końcu, z uznaniem pragnę podkreślić, że towar polski przywieziony przez „Poznań“ był dobrym towarem, dobrze opakowanym i że zaspokoił upodobania i potrzeby ludności tubylczej. Nie wątpimy, że wślad za „Poznaniem“ przycho będą następne statki z towarem polskim.

E. JANUSZEWICZ

Z POLSKICH PLANTACY W LIBERJI



Gmach syndykatu polskiego
w Monrowii



Składy syndykatu polskiego
w Monrowii



Czarny dostojnik w go-
ście u polskich planta-
torów



W drodze na polskie plantacje



my oleiste na plantacji „Warszawa”



Przygotowywanie terenu pod uprawę



Czarni robotnicy na plantacji „Warszawa“



Czarna służba naszych plantatorów



Zakładanie ogrodu warzywnego



Budowa domu mieszkalnego



Prowizoryczny dom mieszkalny na plantacji „Warszawa“



Teren pod uprawę kakao p przecięciu puszczy



Wycięta puszcza pod uprawę



„Maciek“ ulubieniec naszych

ŻYWOT I ŚMIERĆ „ARARA”

„Arara” był szkunerem, ot takim sobie zwykłym, drewnianym szkunerem; miał trzy maszty, wszystkie drażone i z najlepszej pinji. Bezań był ucięty w $\frac{1}{2}$ wysokości, ale za to miał wyższą stengę.

Amputacja bezań na „Arara” nastąpiła po niefortunnym dobieciu do mola w Vera - Cruz. Mianowicie, dochodząc do nabrzeża zawadził on bezańsaliniem o stalowy zagłębły słup latarni. Maszt, zdziwiony takiego rodzaju obciążeniem, runął, łamiąc się przy okuciu nad pokładem. Wtenczas to wyjęto pozostały kawałek; maszt ucięto i ustawiono na dawnym miejscu. Był krótszy o 3 metry; zaradzono temu przez dodanie dłuższej stengi. Poza bezaniem specjalnością „Arara” był fok, który wogóle nie miał stengi, ale zato miał bryfok - reję, nigdy nie używaną. „Arara” był smukły i część podwodna, obita miedzianą blachą, była raczej jachtowa.

Zadarty kasztel rufowej nadbudówki, wraz z bezań-masztem, nadawał „Arara” jakgdyby wygląd średniowiecznej galiony. „Arara” urodził się we Frisco, na podrzędnej stoczni prywatnej, ale jak wszystkie amerykańskie szkunery, rościł we wszystkim pretensje do najlepszego. Dzieje statku były zawile i awanturnicze. Zaraz po spuszczeniu i wstąpieniu do służby, używany był do połowu fok na morzu i cieśninie Berynga, gdzie zachodził aż poza Nordowy krąg polarny i zdał tam doskonały egzamin sprawności. Po kilku latach włóczęgi między biegunem, a wschodnimi portami U.S.A., na skutek niezdarności szypra, został przyłapany przez rosyjski krążownik. Załoga poszła w kajdany, a szkuner wystawiono na licytację. Kupił go kupcy kamczatcy; po dwóch rejsach siadł na mieliźnie przed Port-Arturem. Ściągnięty przez rybaków, służył do połowów ryb aż do wielkiej wojny światowej, z chwilą zaś jej wybuchu został zarekwirowany, przemalowany na szaro, zamiast starej nazwy dostał nową: „Władimir” i pod banderą Św. Andrzeja spełniał obowiązki patrołowca. Przewrót w Rosji zastał go przy ujściu rzeki Jang-Tse-Kiang. Zbuntowana załoga wystawiła „Władimira” na sprzedaż. Kupiony przez Japończyka, w ciągu dwóch lat przechodził z rąk do rąk. W tym to czasie został gruntownie wyremontowany i dostał swą obecną nazwę „Arara”. Jeden z wielkich krachów giełdowych w New-Yorku, które się odbyły na całym świecie, niszcząc cały szereg istnień ludzkich, zastał „Arara” w Melbourne; Towarzystwo handlowe, którego był własnością, zbankrutowało. Wystawiony znów na sprzedaż, wraz z innymi statkami kompanji, „Arara” został nabyty przez amerykańskiego poszukiwacza przygód. Przez trzy lata tkwił się po wszystkich archipelagach Polinezji i znany był tu jak zły szeląg. Al to „Arara” — mówiono z przekasem, gdy tylko na redzie pojawiły się dziwaczne maszty szkunera, przynoszącego zawsze nieszczęście swym właścicielom.

W 1928 roku, podczas jednej ze swych wypraw po legendarne nieistniejące skarby, Amerykanin zmarł na cholere. Niezdarna czarna załoga posadziła „Arara” na rafy. Opuszczony statek tkwił na nich przez 17 miesięcy, cudem jakimś oszczędzany przez

częste nawałnice i omijany przez ludzi, jako niepotrzebny i zapowietrzony grat. Aż wreszcie znalazł się człowiek, który zdjął „Arara” z rafy i odprowadził go do Tulagi, gdzie odnowiono statek i dano mu żagle. Od tego czasu losy „Arara” i owego szypra łączą się z sobą w nierozdzielną całość. Kapitan ten nazywał się Willy Slight. W przeciwieństwie do swego nazwiska był mężczyzną dobrej postawy. Weteran wojny światowej, w której stracił lewą nogę do kolana, o brązowej, poranej przez wiek zmarszczkami twarzy i stalowych oczach, wyglądał poważnie i imponująco. Slight z punktu zmienił reputację „Arara”. Jednocześnie z objęciem przez niego dowództwa pech jakby odleciał i znikł. Statek zaczął uchodzić za jeden z lepszych; z czasem zaczęto uważać, że kto jak kto, ale Slight z takim statkiem jak „Arara” może wyjść cało z najgorszej opresji, co kazało Slightowi rzucić ostatecznie plantacje na barki agenta, a samemu trampować na szkunerze.

„Arara” rozpoczął nową wędrówkę od wyspy do wyspy, załatwiając sprawy rządowe i prywatne, zwożąc kopre i kokosy. Osoba beznogiego kapitana stała się znaną na archipelagach, ceniono jego rady i wskazówki, tak handlowe jak i nawigacyjne; — były zawsze trafne i dobre. Czarna załoga, składająca się z samych wyrzutków wyspiarskich, trzymana w karbach prawie wojskowej dyscypliny, sprawna i wyszkolona, uwielbiała swego szypra. Lubił go też kulawy Slight przez plantatorów i agentów, a w wioskach i osiedlach cieszył się niespotykanym dotąd mirem.

Jakoś w maju, 1932 roku, gruchnęła wiadomość, że „Arara” przywiózł złoto. Skąd? — Nie można się było tego dowiedzieć ani od szypra, ani od czarnej załogi, ani od pierwszego oficera. Na wszelkie tematy można było z nimi prowadzić rozmowy, ale jak tylko padło słowo „złoto”, milkli jak zakłęte groby. Za tą pierwszą wieścią, gruchnęła druga, nie mniej sensacyjna, że oto nałogowy pijak i ruina człowieka, biały, którego się wstydzono, niejaki Holmes, został wynajęty przez Slight'a na agenta i kierownika odległej plantacji. Odradzano szyprowi tego nabytku. Slight dziękował, ścisnął prawicę doradcy, ale trwał w postanowieniu, trzymając wiecznie nieprzytomnego Holmes'a na pokładzie.

„Arara” kursował w dalszym ciągu, sensacje zbladły i poszły w zapomnienie. Szkunerem i osobą jego kapitana zaczęto się znów zajmować, gdy rozgorzał kryzys światowy. Ceny kopry spadły poniżej kosztów produkcji; szereg statków kompanji okrętowych zmuszony został do unieruchomienia i bezczynnego tkwienia w portach, jedynie „Arara” i kilka innych kursowały jak zwykle.

Kulawy szyper zdenerwował całą angielską Polinezję, gdy pewnego dnia wróciwszy z rejsu przerzucił wszystkie swe kapitały z banku brytyjskiego do holenderskiego; uczyniło to straszliwy popłoch. Wkrótce nastąpiło zalamanie funta i dopiero wtenczas zrozumiano postępek Slight'a.

Pewnego dnia „Arara”, jak zwykle, zarzucił kotwicę nawprost składów portowych. Po wizycie lekarza i t. d. Slight wylądował i nie złożył, jak

zwykle, pieniędzy w banku, a wprost przeciwnie podjął z niego znaczną sumę. Poczęły chodzić głuche wieści, że ludy poszczególnych wiosek i wysp, poczuwszy swą jedność narodową, zaczęły łączyć się razem, osoby zaś Slight'a i Holmes'a odegrały w tem niemałą rolę. Aż naraz, wszystkie dzienniki rozkrzyczały się, że polinezyjczycy żądają praw dominium, że na szeregu wysp ogłoszono cywilne nieposłuszeństwo na wzór Indji i że w razie odmowy żądania, ogłoszą się samodzielną republiką i t. p. Kable pracowały dnem i nocą. W Tulagi na redzie zakotwiczyły dwa wojenne krążowniki z australijskiej floty: „H. M. S. Brisbane“ i „H. M. S. Adelaide“, Ustalono niezbitcie na podstawie szeregu dowodów, że inicjatorem i kierownikiem tego ruchu jest kulawy szyper. Wydany został wyrok i czekano tylko na pojawienie się jego na redzie. Ale „Arara“, jak na złość, wpadł jak kamień w wodę, rozplynał się, nikt nigdzie go nie widział. Ruch zgnieciony w zarodku, przestał być groźnym; jedne po drugich wojenne okręty odchodziły do macierzystych portów, aż wreszcie została tylko stara kanonierka kolonialna „H. M. S. Argus“, pętająca się swym ośmiowęzłowym chodem między archipelagami.

I oto w lipcu zeszłego roku, liczni świadkowie byli obecni przy dziwnem i ciekawem wydarzeniu. Na redzie Tulagi pojawiły się dawno niewidziane maszty „Arara“. Na ład wysiadł Slight na czele przeszło setki czarnych. Nim zdążono się zorientować, już poczta, telegraf i policja były zajęte, komisarz aresztowany, a w południe pojawiły się plakaty na murach, ogłaszające Rzeczpospolitą polinezyjską, w imieniu której Slight zajmuje Tulagę i ogłasza ją stolicą kraju. Ale popołudniu „Arara“ zadrgał piramidą kolorowych flag sygnałowych; kulawy szyper pośpiesznie wrócił na statek. Czy mu szczęście nie dopisywało, czy wywiad był zły, dość że zupełnie niespodziewanie pojawił się H. M. S. „Argus“, którego dowódca, zdawna znając polecenie aresztowania „Arara“ zobaczywszy go, gnał całą siłą swych tysiąca dychawicznych koni. Zaczęły się pertraktacje. Slight groził rozstrzelaniem komisarza i zbombardowaniem miasta, na co otrzymał zawiadomienie, że dostaje trzy godziny czasu, a potem zostanie rozstrzelany, wraz z załogą i okrętem.

H. M. S. „Argus“ zakotwiczył opodal z działaniami wycelowanymi w „Arara“. Rozwiązanie zawilej sytuacji nadeszło samo przez się. Garstka białych, zorganizowawszy się, odrzuciła czarnych z miasta na plażę, a potem w morze, strzelając do uciekających.

Tego było zawiele dla Slight'a. Podniósłszy żagle, zaczął prac w miasto z jednego działka 47 mm. Nie zważając na sygnały na „Argusie“, „Arara“

zatoczył łuk, nieustannie strzelając i zbierając z wody swych niedobitków. Na „Argusie“ flagi poszły w dół, a kotwica do góry. Okręt nie mógł strzelać do „Arara“, bo mógł uszkodzić miasto, to też podniósłszy kotwicę poszedł całą parą wprost na „Arara“. Szyper, zauważywszy ten manewr, wykreślił z wiatrem i pozostawiając między sobą a „Argus'em“ stojące na redzie statki, rwał ku wyjściu wciągając wszystkie możliwe żagle.

Ale tu widocznie wrócił stary, dawny — „pech“ „Arara“. Żle zamocowana kotwica z hurgotem łańcucha, bluznęła w morze; szarpnięty i wstrzymany szkuner skoczył, położył się prawie na zawietrzna, maczając niebezpiecznie żagle! Chwilę tak leżał, tocząc woltę na wiatr, a potem z wolna wyprostował się łopocąc wszystkimi żaglami.

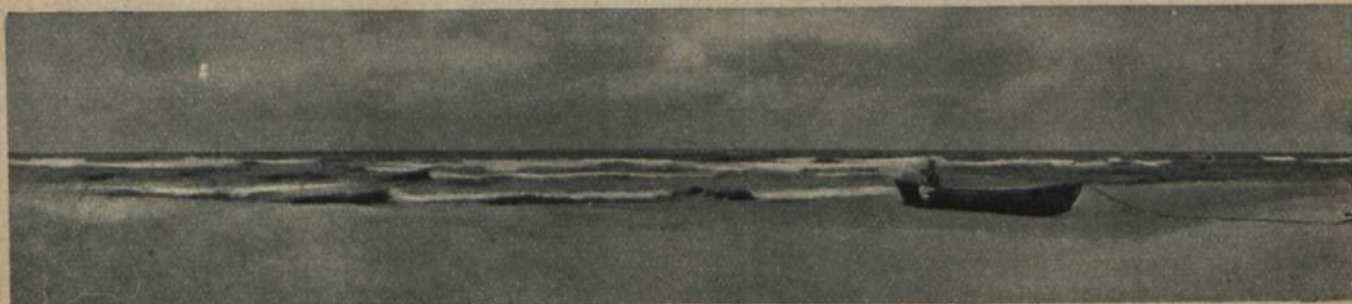
Sprawna załoga statku momentalnie odszekłowała wyluzowane sprzęsło i „Arara“, łapiąc na nowo wiatr, wypadł z portu w morze. Te parę minut wystarczyło, aby dać „Argusowi“ przewagę. W chwili, gdy między wylotami działa „Arara“ nie było żadnej przeszkody, kanonierka bluznęła salwą z dwóch dziobowych 100 milimetrówek, zaraz po niej poszła druga i trzecia.

Bezeń, ów sławny bezeń „Arara“, zwałił się za burzę. Szkuner szedł jeszcze, ale przechył widocznie się zwiększał. Wydostawszy się z portu, „Argus“ odwrócił się burzą do statku i zaczął regularne wstrzeliwanie się. Z „Arara“ leciały strzepy. Powierzchnia morza zarojła się czarnymi, płynącym z wraskiem do brzegu. Drugi maszt zwałił się na statek.

„Arara“ z potężnym trymem i przechylem szedł ciągle. Slight stał przy swym dziale, raz po raz strzelając, ale pociski nie donosiły nawet do połowy odległości. Postać jego była widoczna; z rozwianym siwym włosem, spocony, w samych spodniach, raz zarazem ładował i strzelał. — Strzelał ciągle, i wtenczas nawet, gdy szkuner przysiadł nagle i rufą zaczął wchodzić do wody. Piekielny kuter, już prawie wpadając w wir, strzelał jeszcze. Potężny lej pochłonił „Arara“ wraz z kaptanem.

Tak skończyły się dzieje „Arara“, pierwszego okrętu wojennego Polinezji i dzieje pierwszego jej prezydenta i awanturnika XX wieku. Polityką brytyjską uwinęła się w niecałe dwa miesiące z Rzeczpospolitą, w myśl zasady: „Chcesz rządzić — to dziel“, waśniąc ze sobą różne plemiona. Holmes przez kilka miesięcy jeszcze utrzymał na swojej plantacji coś w rodzaju „niezależnej republiki“, ale w końcu i jego przechodząca zaraza zmiotła z powierzchni ziemi.

POR. MAR. C. A.



SPRAWY KOLONIALNE

ALGIER I FRANCJA

Na pogodnym — do niedawna — algierskim horyzoncie politycznym zaczęły w końcu ubiegłego i na początku bieżącego roku pojawiać się ciemne chmury, wśród których groźnie przeblyskiwał półksiężyc inahometański, wysunięty kryzysem gospodarczym oraz wschodnią agitacją panislamizmu.

Algier uważany jest za część Francji. Nie jest to kolonia, lecz podlegające ministrowi spraw wewnętrznych 3 zamorskie departamenty republiki francuskiej, skąd wybierani są deputowani do parlamentu i senatu francuskiego. W departamentach tych ludność dzieli się na uprzywilejowaną, posiadającą pełne prawa obywatelskie t. zw. Europejczyków: kolonistów, kupców, przemysłowców, rzemieślników i t. p. o białej barwie skóry, oraz na tubylców: Arabów i Berberów, obywateli drugiej kategorii, którzy nie posiadają praw wyborczych. A więc deputowani algierscy, zasiadający we francuskich izbach ustawodawczych to tylko przedstawiciele, osiadłych w Algierze Europejczyków. Reprezentują więc interesy nie całego kraju, lecz tylko małą liczebną ludność nietubylczą.

Europejczyków jest w Algierze wprawdzie zgóra 800.000 (przeważnie Francuzów), ale Arabów i Berberów jest prawie 6.000.000. A więc przewaga ludności tubylczej ogromna, a nie reprezentuje jej żaden deputowany.

W nieprzyznaniu jej praw wyborczych ludność widzi źródło wszystkich niedomagań kraju — słusznie, czy nie słusznie — tak jednak rozumuje i wysuwa wnioski niezbyt przychylnie dla swej władczyni Francji.

Światowy kryzys gospodarczy odczuli Algierczycy również dotkliwie jak i inne kraje. Ale kryzys ten nie w jednakowym stopniu dotknął algierskich Europejczyków i tubylców. Wprawdzie owych 800.000 Europejczyków, zamieszkałych w Algierze, ponosi główne ciężary podatkowe, płacąc 73% podatków, podczas gdy 6-cio milionowa rzesza tubylcza z trudem wydoła pokryć pozostałych 27%. Europejczycy zdołali zawnąć znaczną częśćią urodzajnej ziemi algierskiej, mają w swem ręku handel i przemysł oraz posiadają bogactwa na które z zazdrością patrzą zbiedniał tubylcy. Kryzys ekonomiczny postawił tych tubylców w niezmiernie trudnej sytuacji, nie posiadają bowiem żadnych zasobów na przetrzymanie ciągnącego się bez końca przesielenia gospodarczego, podczas gdy Europejczycy — ludność napływowa — a głównie pogardzani Żydzi, zdołali zgromadzić na ziemi algierskiej środki materialne, zapewniające im dostatek utrzymanie, o jakim nawet nie mogą marzyć zbiedniałe masy tubylcze. Stąd nietylko zazdrość, ale i nienawiść do lepiej usytuowanej ludności napływowej.

Wprawdzie Francja rozbudowywała Algier, zasiała go w kredyty, budowała koleje, zbiorniki wody do nawadniania pól, popierała kolonizację, rolnictwo i przemysł, ale z chwilą pojawienia się kryzysu ujawniła się w całej pełni jednostronność tej polityki. Okazało się, że wszystko to było obliczone na bezpośrednie zyski.

Tubylcy - rolnicy, najliczniejsi, odczuł to najdotkliwiej. Zadłużeni w latach pomyślności gospodarczej na urządzenie swych gospodarstw, nie mogąc opłacić, po ujawnieniu się kryzysu, wysokich procentów, zostali wywłaszczeni z posiadanej ziemi i stali się bezrobotnym proletariatem.

Algier, mający wprost olbrzymie możliwości produkcyjne, został dotkliwie ograniczony przez metropolję przywozowymi kontyngentami do Francji. Naturalny jego rozwój został wstrzymany, a naturalny jego rynek zbytu — Francja — w znacznej mierze zamknięty. Metropolja, gdy nie widzi zysków oziębla do swych 3-ch zamorskich departamentów. Okazało się również, iż Francja nie może skonsuować całej produkcji algierskiej. Zbyt wiele ma kolonii, zbyt wiele jest w nich produktów kolonialnych, z którymi nie wiadomo co począć. Narody nie posiadające kolonii nie mają środków na nabycie tych produktów, a francuskie możliwości konsumcyjne w stosunku do produkcji kolonii francuskich są za małe. Trzeba więc było zastosować politykę ograniczenia przywozów do Francji.

Poprzednio stosowana polityka zdobywania na wszystkie strony kolonii wydaje dzisiaj ciepkie owoce. Na urządzenie kolonii wydaje Francja miliardowe sumy, ale sama nie wie dla kogo urządza te kolonie: nie posiada bowiem własnego elementu kolonizatorskiego, a zaprzyjaźnionym z Francją narodom nie stwarza atmosfery przychylności dla kolonizacji.

Dopóki sytuacja gospodarcza była dobra, dotąd nie zaznaczały się dysonanse. Ale gdy nastał kryzys wystąpiły z całą wyrazistością rozbieżności w tak żmudnie wytwarzanym nastroju profrancuskim.

Na tem podłożu polityczno-gospodarczym, jakby na nadzwyczaj urodzajnej glebie, zaczęła rozwijać się propaganda panislamizmu, kierowana przez Komitet Panislamistyczny w Berlinie, otrzymujący subwencji — podobno 20 mil. marek rocznie.

Niemniej bujnie wyrasta także i komunizm, a siłę swą czerpie w istniejącej w Paryżu „Lidze Antyimperialistycznej“, którą powołała do życia Międzynarodówka.

Jeśli do tego wszystkiego weźmie się pod uwagę antysemityzm, przejawiający się w wybuchających od czasu do czasu rozruchach przeciwydowskich, to obraz nastrojów wśród algierskiej ludności tubylczej będzie mniej więcej zupełny.

Zeszłoroczne rozruchy przeciwydowskie w Constantine zwróciły uwagę Francji na te nastroje ludności tubylczej, ale na alarm uderzono dopiero w lutym r. b. gdy arabscy robotnicy portowi zdemolowali jeden ze statków i pobili jego załogę w porcie Setif. We Francji poważnie zaniepokojono się sytuacją w Algierze, dokąd udał się minister spraw wewnętrznych dla zorientowania się na miejscu. Spotkał się tam z entuzjastycznym przyjęciem, a Młodo-Algierczycy wręczyli mu memoriał, w którym domagają się przeprowadzenia różnych spraw o charakterze gospodarczym, społecznym i politycznym.

Po jego powrocie rozwinęła się gorąca dyskusja w senacie francuskim, ale do żadnych pozytywnych wyników nie doprowadziła. Po stwierdzeniu, że głównym powodem niezadowolnienia tubylców jest ich trudne położenie materialne, wynikłe z ogólnej sytuacji gospodarczej, rząd przeznaczył na pomoc dla algierskich rolników i na przeprowadzenie robót publicznych kwotę 550 milionów franków.

W ten sposób, zbierającą się burzę o charakterze polityczno-gospodarczym zażegnano, niemniej jednak ruch panislamistyczny i narodowy szerzy się dalej, znajdując podniety w nienawiści do cudzoziemców, antysemityzmie, oraz propagandzie komunistycznej i wywołuje nastroje nieprzychylnie dla Francji.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

We Francuskiej Afryce Zachodniej przeprowadzana jest obecnie reforma szkolnictwa murzyńskiego. W dotychczasowym systemie szkolenia tubylców wprowadzono różne, doniosłe zmiany, przyjęte przez tubylców z wielkimi zainteresowaniem i uznaniem.

Przed zaprowadzeniem reformy była stosowana zasada t. zw. szkolenia jednostek, które po ukończeniu uczeli nie były przygotowane do życia praktycznego, natomiast tworzyły zastępy kandydatów na urzędników, nie przyczyniając się do podniesienia stanu gospodarczego kolonii. Ci dyplomowani murzyńscy inteligenci, wykształceni na wzorach francuskich, nie mogąc otrzymać posad biurowych, z braku wolnych miejsc, byli bezrobotnymi niezadowolencami, rozgoryczonymi do wszystkich i wszystkich, oraz propagatorami idei wywrotowych, przysparzając wiele kłopotu władzom kolonialnym.

Ten system tworzenia inteligentnej elity murzyńskiej postanowiono zastąpić szkoleniem mas. Szkoły t. zw. pierwszego stopnia oraz szkoły elementarne zamieniono na szkoły wiejskie, w różnych miejscowościach utworzono uczelnie doświadczalne dla rolnictwa, ho-

dowli, rybołówstwa oraz rękodzieł. Realizowana więc jest zasada praktycznego szkolenia mas murzyńskich zgodnie z potrzebami i wymaganiami gospodarczego życia regionalnego, właściwego danej kolonii, czy też danej miejscowości.

W związku z tem nowym nastawieniem zmieniono program szkolnictwa, t. zw. średniego, wprowadzając kursy nauk praktycznych, oraz na wyższej uczelni w Dakarze utworzono nowy wydział (obok medycyny, weterynarii i pedagogii) na którym przygotowywać się będą studenci do spełniania czynności sekretarzy sądów, urzędników skarbowych, pocztowych, telegrafistów, radjotelegrafistów itp.

Ale prawdziwą nowością, przyjętą z entuzjazmem jest wprowadzenie języka wykładowego murzyńskiego, w którym dotychczas nie udzielano nauki w szkołach rządowych. Językiem wykładowym był wyłącznie język francuski. To wprowadzenie języków tubylczych pozwoli również zrealizować plan nauczania dorosłych, na kursach wieczorowych i niedzielnych.

★

W obecności króla belgijskiego Leopolda III odbyło się uroczyste

otwarcie Komisji Instytutu Parków Narodowych w Kongo Belgijskiem. Na otwarcie to przybyli oficjalni przedstawiciele Francji, Stanów Zjedn., W. Brytanji, Japonji, Portugalji oraz wybitni kolonjaliści belgijscy.

W Kongo Belgijskiem zostały zarezerwowane specjalne tereny dla ochrony zwierzyny i roślinności pod nazwą parków narodowych, na wzór największego takiego rezerwatu w Yellowstone w Stanach Zjedn.

Park Narodowy Alberta, na wyżynie kongolańskiej pomiędzy jeziorami Kiwu i Edwarda zajmuje przestrzeń 386,000 ha (co odpowiada 100-nej części Polski). Drugi taki rezerwat, rozciągający się w pobliżu pierwszego, t. j. Kagera Park Narodowy obejmuje 263,000 ha.

★

Belgijski statek szkolny „Mercator”, który w tym samym czasie wyruszył w podróż ćwiczebną, kiedy „Dar Pomorza” udał się w podróż naokoło świata, przybył w końcu stycznia na Wyspy Papeete, gdzie ludność miejscowa przygotowała kadetom belgijskim i załodze statku serdeczne przyjęcie, oraz urządziła szereg widowisk i zabaw.



Na Saharze o zachodzie słońca

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Prasa syryjska z marca b. r. przynosi interesujące dane o planie ekonomicznym, opracowanym przez Wysokiego Komisarza dla Syrii, przeprowadzenie którego kosztować będzie 180 milionów franków franc. Roboty objąć mają rozszerzenie portu w Beyrucie dla zwiększenia jego siły konkurencyjnej wobec Haify, bezpośrednie połączenie kolejowe między Syrią a Irakiem, wreszcie budowę drogi przez pustynię z Damaszku aż do Iraku.

★

Niektóre arabskie organy prasowe palestyńskie (np. Dżamia al Arabija z dn. 8.3) poświęcają wiele miejsca konfliktowi włosko-abisyńskiemu. Dzienniki podkreślają, że polityka włoska wobec Arabów nacechowana jest w ostatnich czasach tendencją pozyskania sobie ich sympatii. Również przypomnieć należy stale dla sprawy arabskiej przychylné stanowisko delegata włoskiego w Lidze Narodów.

★

Palestyńska prasa żydowska z początku marca b. r. szeroko omawia artykuł lorda Melchetta, który ukazał się w prasie angielskiej (Times), w którym lord Melchett wykazuje korzyści, płynące dla Wielkiej Brytanji z popierania żydowskiej sędziwy narodowej w Palestynie i żąda otworzenia również i Transjordanji dla imigracji żydowskiej.

Ta właśnie sprawa, t. j. zagadnienie stale wzrastającej imigracji żydowskiej do Palestyny, dominuje w palestyńskiej prasie ponad wszelkimi innemi. „The Arab Times” w jednym z artykułów wstępnych z końca lutego b. r. ostrzega, że Palestyna jest tylko kroplą w morzu arabskiem i nawet gdyby Żydom udało się uzyskać w tym kraju większość, nie stanowi to jeszcze o niczem wobec 20 milionów Arabów, osiadłych na Bliskim Wschodzie, którzy murem stoją za swoimi braćmi palestyńskimi.

★

Arabska „Wachta al Arabija” w dn. 19.2. podaje wiadomość z Warszawy, że z początkiem kwietnia otwarte zostanie połączenie lotnicze pomiędzy Polską a Palestyną. Nowa linja posiadać będzie teren do lądowania w Atenach, a przelot trwać będzie 48 godzin.

★

W artykule z dn. 13.3. „Angriff” omawia artykuł „I. K. C.” z dnia poprzedniego, rozpatrujący możliwość przyznania Polsce części dawnych kolonij niemieckich. „Börsen Tageblatt” zaopatruje tę wiadomość nagłówkiem: „Polskie żądanie kolonjalne”.

Jak donosi prasa szwajcarska („Journal de Genève”), komisja międzypaństwowa do spraw uchodźców zakończyła prace przez uchwalenie raportu, w którym za-

leca lokowanie uchodźców w jednym z krajów zamorskich, polepszenie warunków bytu wysiedlanych i wprowadzenie jednolitego paszportu na wzór nansenowskiego.

★

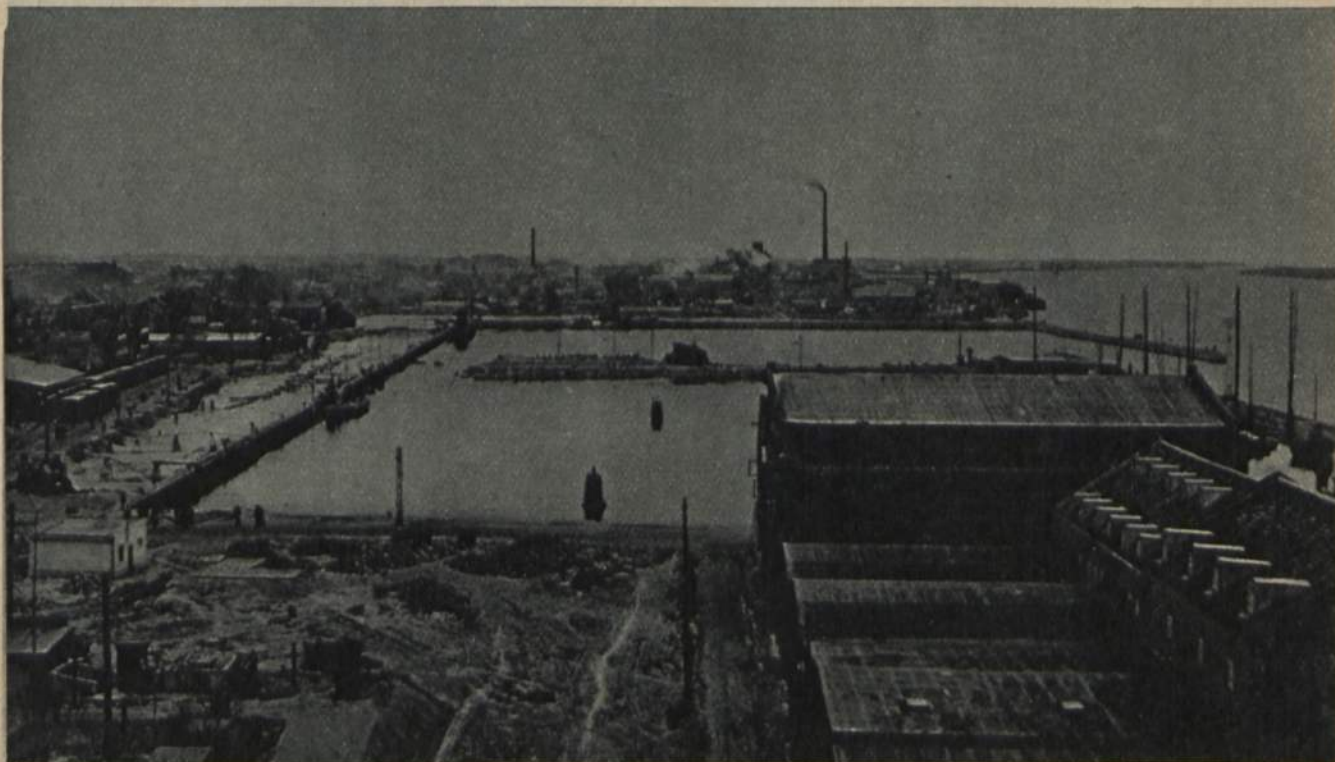
„Sunday Express” z 24.3 b. r. podaje, że Francja gotowa jest sprzedać Włochom Madagaskar za sumę 75 milionów funtów szterl. Ta w całym tego słowa znaczeniu sensacyjna transakcja, ma być jakoby zawarta w ramach włosko-francuskiego porozumienia ze stycznia b. r.

★

Niemcy nie przestają akcentować swoich sympatii dla Abisynji. Jak donosi londyński korespondent „Echo de Paris” na podstawie sprawozdania, nadesłanego do Londynu przez posła brytyjskiego w Addis-Abeba, dn. 18.3. nowomianowany poseł niemiecki dr. Kirschstimes wręczając cesarzowi abisyńskiemu listy uwierzytelniające, oświadczył, iż na wypadek konfliktu włosko-abisyńskiego, Niemcy staną po stronie Abisynji. Poseł niemiecki zaofiarować miał równocześnie w imieniu rządu Rzeszy natychmiastową pomoc w postaci misji instruktorów i rzeczoznawców wojskowych oraz eskadr samolotów.

★

„Völkischer Beobachter” rozpoczął w marcu druk serji artykułów von Hoffer-Reichenan'a, omawiających gospodarczą stronę konfliktu politycznego w dolinie Nilu. Au-



Port litewski w Kłajpedzie, która staje się coraz bardziej przedmiotem niemieckich żądań rewizjonistycznych. Po ostatnim procesie przeciwko kłajpedzkim hitlerowcom wzrosła fala nastrojów antylitewskich w Niemczech, rozlega się wołanie o zarządzenie plebiscytu w Kłajpedzie



Meharyści z włoskiej Somalii

tor ze szczególnym naciskiem zaznacza, że krajem najbardziej właściwie w konflikcie abisyńsko-włoskim zainteresowanym jest Egipt. Woda Nilu, na którą w 65 proc. składa się Nil niebieski, bierze swój początek w Abisynji. Ewentualne zmiany systemu nawodnienia tej części Abisynji skąd bierze swe źródło Nil niebieski, mogą mieć nieobliczalne skutki dla Sudanu i dla Egiptu. Dlatego też świat arabski z całą uwagą śledzi rozwój wypadków na płaskowzgórzu północno-wschodnio-afrykańskim.

★

Prasa niemiecka systematycznie komentuje rzekome trudności, z jakimi musi walczyć Francja w Afryce. „Berliner Tageblatt” twierdzi, że od lata 1933 r. Algier jest podniecony z powodu trudności ekonomicznych, w jakich się kraj ostatnio znalazł. Tak samo „Lokal Anzeiger” (w artykule wstępnym z dn. 27.2) omawia kryzys, jaki, zdaniem dziennika, przechodzi panowanie Francji w Afryce Północnej i podkreśla, że narazie Francja posiada jeszcze dostateczną siłę, aby stłumić wzrastające niezadowolone.

★

Jak i w miesiącach ubiegłych, tak i w marcu prasa niemiecka przyniosła znaczną liczbę wzmianek i artykułów o propagandzie kolo-

nialnej wewnętrzno-krajowej. Do najciekawszych odczytów należy referat wygłoszony na początku marca w Berlinie przez d-ra Dünsa, generalnego sekretarza „Deutsche Kolonialgesellschaft”.

Referent szczegółowo omówił bogactwa naturalne dawnych kolonii Rzeszy, zajmujących obszar sześć razy większy od metropolii. Statystyka angielska oblicza wartość kolonii na 1150 do 200 miliardów marek niem. w złocie, przy czym wartość samych złoża potasowych na małej wyspie Nauru ocenili Anglicy na 30 miliardów marek niem. w złocie. Referent zaznaczył, że dawne kolonie miałyby ogromne znaczenie dla wyżywienia i zaopatrzenia Niemiec w surowce; nawet niezbyt intensywna eksploatacja kakao w Kamerunie i Togo mogłaby dziś pokryć trzecią część ogólnego zapotrzebowania Rzeszy. Dawna Afryka Niemiecka Wschodnia dostarczała w r. 1934 złota za 5 milionów marek; również wzrosła się produkcja złota w Nowej Gwinei, osiągając wartość około 50 milionów marek. Dawna Afryka Południowo-Zachodnia od roku 1915 dostarczała rud miedzi ołowiu i cynku, zawierających domieszkę srebra za 200 milionów marek. Ponadto wydobyto wanaadium za 20 milionów, a cyny za 7 milionów marek.

Ogólna wartość brutto produk-

cji górniczej w dawnych koloniach niemieckich może być oszacowana na miliard marek, z czego $\frac{1}{3}$ przypada już po wojnie na państwa mandatowe.

Prezydent Związku kolonialnego w Berlinie, dr. Lentwein, w szeregu odczytów przypominał historię zdobycia niemieckich kolonii. Polityka kolonialna Niemiec została wywołana stale wzrastającą emigracją, która w r. 1880 osiągnęła rekordową cyfrę 220.000 osób. Pierwsi pionierzy kolonialni (głośny Carl Peters) wzorowali się na Anglikach zakładając rodzaj kompanii kolonialnej. Akcja zdobywcza Petersa i towarzyszy była tak gwałtowna, że wywołała hamującą interwencję władz Rzeszy. Pierwszą kolonią była „Deutsch-Ostafrika” o obszarze prawie trzy razy większym od dzisiejszej Polski. Sultan Zanzibaru ustępuje Niemcom swą wyspę, wymienioną z czasem na Helgoland angielski. W chwili wybuchu wojny światowej było już 5000 Niemców w Afryce Wschodniej. Od r. 1924 państwa mandatowe zezwoliły na imigrację kolonistów niemieckich do tej kolonii, jest ich narazie 444 na 317 akrach ziemi; w miastach osiadło 2500 kolonistów; imigracja niemiecka do dawnych kolonii trwa nadal, doznając od strony rządu wydatnego poparcia materialnego.

WÓJCIECH KRZYŻANOWSKI

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. W dniu 29 marca została ostatecznie podpisana umowa pomiędzy rządem polskim a angielską stocznia okrętowa Samuel White w Cowes na dostawę dwóch kontrtorpedowców.

Według opracowanych planów, wyporność tych jednostek wyniesie nieco ponad 2.000 ton („Wicher“ ma zaledwie 1.400), długość 114 m., szerokość 11 m. Uzbrojenie będzie odpowiadało zwykłej normie dla tego typu okrętu.

Ten nowy nabytek wydatnie powiększy stan naszej młodej floty, tem bardziej, że na terenie operacyjnym, jakim jest Bałtyk, takie jednostki mogą już zupełnie uchodzić za lekkie krążowniki i częściowo spełniać ich zadanie.

Roboty mogą być rozpoczęte natychmiast, dostawa okrętów nastąpi w ciągu dwóch i pół lat, to jest jesienią 1937 roku.

Jednostki floty, po ukończonym okresie rezerwy zimowej, przechodzą stopniowo w stan kampanji czynnej i gorączkowo przygotowują się do letniego pływania. Przewidziany jest na ten okres bar-

dzo obciążony program ćwiczeń pojedynczych i zespołowych, oraz szereg podróży zagranicznych, które rozpocznie O. R. P. Iskra, wyjeżdżając już w maju na okres czterech miesięcy z podchorążymi marynarki. Trasa tej podróży nie została jeszcze definitywnie ustalona, lecz według wszelkiego prawdopodobieństwa poprowadzi ona aż do morza Śródziemnego.

W roku bieżącym otwarty zostanie przy Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu Jedyne Wydział Morski, na który zostanie przyjętych około 20 kandydatów. W porównaniu z ubiegłym rokiem, obecne warunki przyjęcia są znacznie korzystniejsze dla uczniów, których wpłaty będą przeznaczane nie na wydatki związane z ich utrzymaniem w szkole i szkoleniem, lecz na ich wykwipowanie oficerskie; a więc prawie całość wpłat zostanie im zwrócona w naturze w dniu pomyślnego zakończenia nauk.

Blizszych szczegółów odnośnie warunków przyjęć udziela Szkoła Podchorążych Mar. Woj. w Toru-

niu, do której należą się zwrócić piśmiennie.

★

W połowie maja przyjeżdża do Gdyni w nieoficjalnej wizycie pancernik nadbrzeżny marynarki duńskiej „Peder Skram“. Jest to jednostka starszego typu, gdyż pochodzi z 1908 roku. Wyporność jej wynosi 3.500 ton. Uzbrojenie: 2 działa 240-mm. i 4 170-mm., oraz 4 aparaty torpedowe. Załoga składa się z 275 oficerów, podoficerów i szeregowych.

„Peder Skram“ pozostać ma w Gdyni 3 — 4 dni.

FRANCJA. W uzupełnieniu i częściowym sprostowaniu notatki podanej w ostatnim numerze „Morza“ zaznaczamy, że w dniu 25 marca b. r., po długiej dyskusji parlament francuski uchwalił kredyty na budowę jednego pancernika wyporności 35.000 ton; prace mają być rozpoczęte w 1936 roku. Ponadto parlament zaaprobował projekt budowy drugiej podobnej jednostki w 1937 roku. Pancerniki te mają zastąpić jednostki tej samej kategorii „Courbet“ i „Paris“, które w 1940 roku przekroczą granicę wieku.

Według doniesień fachowej prasy angielskiej, ustalony już został



Dnia 10 kwietnia został spuszczony na wodę nowy, trzeci trawler ORP „Czajka“, zbudowany w Modlinie. „Jaskółka“ i „Rybitwa“ są już na wodzie.



Kontradmiral Unrug przed frontem kompanii honorowej Strzelca na uroczystości wodowania ORP „Czajka w Modlinie

typ tych jednostek oraz cechy zasadnicze. Otóż główne uzbrojenie składać się będzie z ośmiu dział 406-mm., rozmieszczonych w podwójnych wieżach. Siła maszyn (turbiny) wyniesie 150.000 K. M. i pozwoli uzyskać niebywałą jak dla takiego typu okrętu szybkość 30 węzłów. Pozatem zwraca uwagę niesłychanie silne opancerzenie: między innymi grubość pancerza pokładowego wyniesie 400 mm., co według obliczeń zupełnie wystarczy, ażeby uchronić się przed pociskami 406-mm.

Budujące się pancerniki po 25.000 ton „Dunkerque” i „Strasbourg” zastąpią okręty linjowe „France”, który zatonął w czasie ćwiczeń w 1921 r., oraz „Jean-Bart”, który został spuszczonej na wodę w 1911 roku i rozpoczął obecnie 25-ty rok służby linjowej.

★

Awjomatka „Bearn”, po gruntownej przebudowie, która ma jej zapewnić zwiększenie szybkości o 2 — 3 węzły, zostanie przydzielona do drugiej eskadry stacjonującej na morzu Północnym. Admiralicja francuska dąży obecnie do wzmocnienia swych sił na północnej granicy wodnej, a pozatem doszła do przekonania, że dla terenu operacyjnego, jakim jest morze Śródziemne oraz wobec licznie rozsiadanych na jego brzegach baz lotniczych francuskich, posiadanie tam okrętu lotniczego jest najzupełniej zbyteczne.

Trzeba jednak stwierdzić, że wykorzystanie tego okrętu na morzu Północnym stoi również pod znakiem zapytania, a to ze względu na wysoce nieodpowiednie warunki atmosferyczne, panujące najczęściej na tym odcinku operacyjnym.

Do drugiej eskadry mają być również przydzielone kontrtorpedowce „Bordelais”, „Fougueux” i „Frondeur”, po 1.400 ton każdy, wykończone w 1928 roku.

ANGLJA. W ciągu bieżącego roku stocznice angielskie mają wykończyć 26 jednostek dla marynarki królewskiej. Wśród nich znajduje się 6 krążowników po 7.000 — 9.000 ton, przeznaczonych do służby w koloniach zamorskich, 9 kontrtorpedowców po 1.400 — 1.800 ton, oraz 3 łodzie podwodne.

Jeżeli się zważy, że jednocześnie te stocznice przeprowadzają normalne roboty remontowe, a między innymi kapitalny remont czterech okrętów linjowych, oraz że wykonują drobne zamówienia dla marynarek obcych, to można stwierdzić,

że do okresu przedwojennego ten dział przemysłowy nigdy jeszcze nie zaznał tak rozwiniętej działalności.

W uznaniu wyczynu sportowego czterech oficerów marynarki, którzy powrócili z Indyj do Anglii na pokładzie 124-tonowego żaglowca, admiralicja postanowiła zakupić ten kuter i przydzielić go do „Home Fleet” dla praktycznego szkolenia młodych oficerów w żaglowaniu.

NIEMCY. W wyniku nabytego doświadczenia, ministerstwo marynarki postanowiło zastosować na pancernikach „Ersatz Elsass” i „Ersatz Hessen” system kotłów na wysokie ciśnienie i turbiny, rezygnując z napędu dieslowego, który okazał się nieodpowiednim na skutek zbyt silnych wibracji. Zmiana ta przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia mocy maszyn, a więc i szybkości, lecz z drugiej strony, ze względu na większą wagę, spowoduje wydatne zmniejszenie rejonu działania.

STANY ZJEDNOCZONE. Roboty nad wykończeniem kadłubów awjomek „Enterprise” i „Yorktown” posuwają się bardzo szybko, tak, że spuszczenie ich na wodę przewiduje się: pierwszego we wrześniu, drugiego zaś w grudniu b. r. Są to jednostki po 20.000 ton, uzbrojone w działa 126 mm. i liczną mniejszą artylerię przeciwlotniczą; będą one w stanie zabrać na pokład około 100 samolotów, zarówno wywiadowczych, jak i bombardowych oraz torpedowych.

Zważywszy, że w dobie obecnej lotnictwo morskie posiada bardzo doniosłe znaczenie jako pierwszorzędny oręż w walce na morzu, wykończenie tych dwóch jednostek w bardzo poważnej mierze wzbogaci i wzmocni stan floty amerykańskiej.



Na okręcie panować musi wzerowa czystość

SPORT WODNY U OBCYCH

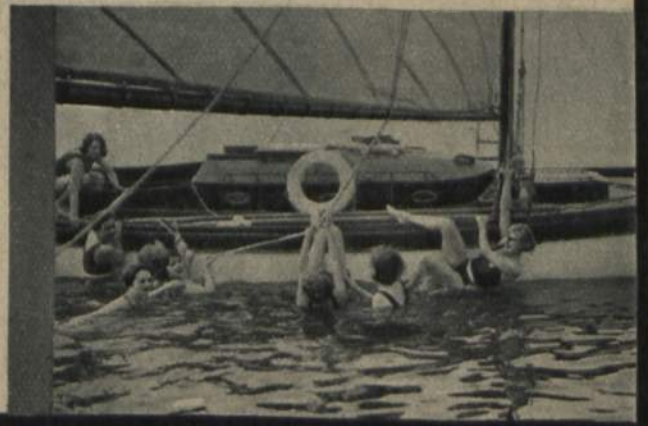


Pełne morze ... oceany to żywioł daleki nam jeszcze, nieznaną a mocen rozszerzyć komórki mózgu i serca nowych pokoleń polskich. Przerwał on już przed wiekami dusze Skandynawów, Anglosasów, Holendrów, szeregów narodów łacińskich i synów kraju Wschodzącego Słońca.

Dobrze jest bodaj popatrzeć na wspaniałą flotyllę sportową tych narodów. Nietylko „Old England”, ale i jej dominacja namiętnie uprawiają jachting. W dalekiej Australii rozgrywają z nie mniejszym zapalem biegi długodystansowe niż u brzegów Zjednoczonego Królestwa.

Rywalizują z Anglikami skutecznie Amerykanie i narody skandynawskie.

Z nowszych żeglarskich „plemion” wielkie umiłowanie sportu jachtowego wykazują Niemcy. Kwitnie też jachting i na dalekich wyspach Nipponu.



„Światopogląd Morski”. Praca zbiorowa pod red. J. Borowika. Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Toruń 1934, str. 16 + 390.

„In mari via tua” — hasło to nie jest tylko czczym godłem ruchliwego Instytutu Bałtyckiego, czego dowodzi wydanie nowej monografii. Cykl wykładów, zorganizowanych przez Instytut w Gdyni w latach 1931-33, oświetlających z różnych stron różne zagadnienia morskie, złożył się na wspólny „Światopogląd Morski”. Trzynastu wybitnych uczonych, każdy w swej dziedzinie, dało szereg myśli w sumie sprowadzających do jednego, zasadniczego problemu polskiego morza.

Prof. F. Bujak w świetnej syntezie „Kultury morskie i lądowe” (tu drukowanej po raz trzeci) mówi o zasadniczych znamionach głównych kultur świata, stwierdzając, że „wyższa kultura jest złączona... przedewszystkiem z morzem”. Kultury morskie, oparte na handlu, zasięgiem swym ogarniają coraz szersze kręgi, szybko rozwijając się, ale i upadając; linja rozkwitu tych kultur idzie z m. Śródziemnego na Atlantyk i Pacyfik. Zaniedbywanie aktywnej polityki morskiej doprowadziło niegdyś Polskę do utraty wpływu na dzieje ludzkości.

Stosunek Słowian i Polski do Bałtyku omawiają prace: dr. J. Władajewicza „Słowianie zachodni na Bałtyku”, prof. K. Tymienieckiego „Dziejowy stosunek Polaków do morza”, prof. W. Konopczyńskiego „Kwestja bałtycka jako zagadnienie międzynarodowe w czasach nowożytnych”, — wreszcie niezmiernie ciekawa próba syntezy historycznej prof. Z. Wojciechowskiego w pracy „Rozwój terytorjalny Prus w stosunku do ziem macierzystych Polski”, gdzie autor udawadnia, że Prusy są sztucznym tworem nadbałtyckim, urosłym kosztem Polski; granica zatem obecna częściowo naprawia krzywdę Polsce, wracając jej terytorja, dalekie wyprowadzi od stanu z r. 1466, lecz wspólne ze stanem posiadania przed pierwszym rozbiorem.

„Stosunek Kaszub do Polski” omawia B. Stelmachowska, tendencje zaś ukutej w potrzebie „nauki” o nordyzmie wykrywa dr. K. Stołyhwo w „Znaczeniu rasy nordycznej w nauce i polityce”. () wpływie „Żywiołu morskiego w twórczości Józefa Conrada” na rozwój polskiego światopoglądu morskiego mówi w literackiej pracy prof. R. Dybowski.

Cz. Klarner w pracy „Śląsk i Pomorze jako symbole naszej niezależności” oraz W. Olszewicz w art. „Węgiel i morze” — stwierdzają ścisłą, wzajemną zależność naszej dzielnicy przemysłowej i wybrzeża morskiego; bez Śląska i Pomorza, tracąc ca 40 proc. przemysłu, Polska stałaby się krajem wybitnie rolniczym. Rozwój Gdańska i Gdyni jest ściśle zależny od polskiego węgla.

„Zarys morfologii północnych Kaszub” prof. B. Zaborskiego oraz „Geologiczna przeszłość Bałtyku” J. Nowaka zamykają pożyteczną tę publikację Instytutu Bałtyckiego, będącą w naszej bibliografii morskiej pozycją ważną, niezmiernie, bez której trudno byłoby przystąpić do nauczania o polskim morzu. **Zb. Jasiński.**

Dr. Władysław Sowiński „Prawo handlowe morskie w zarysie”, S. A. Książnica - Atlas, 1935. Cena złotych 10.

Wyszła z druku książka dr. Władysława Sowińskiego „Prawo handlowe morskie w zarysie”, zawierająca całokształt stosowanego u nas prawa handlowego morskiego i zestawienie przepisów administracyjno - morskich. W książce tej przedstawione są na tle nowego kodeksu handlowego, kodeksu zobowiązań, kodeksu postępowania cywilnego oraz konwencji międzynarodowych normy i instytucje obowiązujące na naszym wybrzeżu morskiem i w Gdańsku IV-ej księgi niem. kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r.

(W zwięzły i jasny sposób autor daje w pierwszej części swej pracy syntezę i analizę powyższych norm i instytucji, omawiając analogiczne normy i instytucje prawa francuskiego i angielskiego i przytaczając odnośną literaturę zagraniczną. Aby nadać książce jak największą wartość praktyczną, autor rozwinął się szerzej nad stanowiskiem prawnym armatora (przewoźnika) i kapitana statku, w szczególności nad ich odpowiedzialnością, oraz nad umową przewozową, asekuracją morską i skutkami prawnymi awarii. W II-ej części książki autor zestawiał systematycznie przepisy administracyjne, dotyczące marynarki handlowej i portów, rybołówstwa morskiego, organizacji i zakresu działania władz administracji morskiej, emigracji oraz ustroju miasta Gdyni. W końcu książki autor umieścił studjum o systemach zarządu morskich portów handlowych.

G. A. Mokrzycki, profesor Politechniki Warszawskiej. **Przyszłość, teraźniejszość i przeszłość lotnictwa.** M. Arct, Warszawa 1935. Cena zł. 6.

Bardzo na czasie, po wspaniałych triumfach lotnictwa sportowego w roku 1934, gdy lotnictwo — w myśl nowych haseł — ma promieniować na szerokie warstwy społeczeństwa, ukazuje się popularna książka na temat lotnictwa. Książka ta, napisana została, zgodnie z duchem czasu, przez wybitnego fachowca, którego zarówno dwadzieścia lat pracy w lotnictwie, jak i stanowisko naukowe dają gwarancję pierwszorzędного ujęcia poruszanych zagadnień.

Książkę tę dziś, w okresie coraz wzmagaającego się zainteresowania lotnictwem, winien przeczytać każdy. Autor zawarł w niej przystępnie podany całokształt wiedzy o lotnictwie. W jasnych i zwięzłych zdaniach, opierając się na nader licznych i świetnie dobranych ilustracjach, rzuca krótki rys historyczny lotnictwa, poczem wtajemnicza czytelnika w zasady lotu wszystkich dziś znanych aparatów lotniczych, a więc balonów, skrzydłowców, mięsłowców, śmigłowców, wiroplatów, wiatrakowców, szybowców i samolotów.

Skolei autor opisuje zastosowanie lotnictwa w czasie wojny i podczas pokoju, by wreszcie roztoczyć przed czytelnikiem obraz lotnictwa przyszłości: aparatów raketowych, lotów stratosferycznych, a nawet lotnictwa dalekiego jutra — komunikacji międzyplanetarnej. Bogata treść książki znalazła odpowiednią oprawę: wspaniały papier, staranny druk i olbrzymia ilość pięknych i ciekawych rycin tworzą wysoce artystyczną całość.

Inż. M. Pluciński. **Budowa kajaka żeglugowego „P. J.”.** Nakł. Głównej Księgarni Wojskowej. Cena zł. 4.50.

Podrecznik p. t. Budowa kajaka żeglugowego „P. J.”, wydany przez Główną Ks. Wojskową, ilustrowany bogato fotografiami i plikiem planów konstrukcyjnych, umożliwi każdemu, jako tako obeznanemu z warsztatem stolarskim jego budowę. W ten sposób w typie kajaka „P. J.” żeglarze nasi otrzymują pełnowartościową łódź żaglową przy jednocześnie niezwykle tanim jej wykonaniu (około zł. 200). Należy wyrazić nadzieję, iż „P. J.” zarówno jako łódź turystyczna jak i szkolna dla żeglarzy i klubów wodnych odegra dużą rolę.

Inż. J. Czarnecki. **Budowa żeglownych modeli jachtowych.** Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 3.20.

Autor w książce tej, zaopatrzonej licznymi tablicami i rysunkami,

radzi początkującym zacząć od budowy kadłuba z papieru. Sposób ten wypróbował sam, pozatem wypróbowany on został na kursie modeli w Poznaniu, z wynikiem nadzwyczaj dodatnim. Zbudowano już sporo modeli z papieru, które zachowały się na wodzie świetnie. Kadłuby modeli z papieru są sprężyste i nadzwyczaj lekkie i po przeciągnięciu starannem odpowiednią farbą, mogą całemi godzinami pozostawać w wodzie, nie rozmiękając, ani nie zniekształcając się. Książka napisana jest ze znajomością rzeczy przez doskonałego fachowca, dając wskazówki w formie jasnej i zrozumiałej dla każdego.

M. Pluciński. Budowa kajaków wyciągowych P 13 i P 14. Warszawa, 1935. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 3,50.

Główna Księgarnia Wojskowa wydała podręcznik o budowie kajaków wyciągowych P 13 i P 14 wraz z dokładnymi planami ich budowy, napisany przez ich konstruktora M. Plucińskiego. Plany, zawarte we wspomnianej książeczce, obejmują dwa typy, t. j. kajak jednoosobowy i dwuosobowy. Jest to pierwszy w języku polskim podręcznik budowy precyzyjnej i niezwykle lekkiej (12 — 20 kg.) łodzi wyciągowej i z tego względu

niewątpliwie zwróci on uwagę szerokiej sfer naszych sportowców.

„12.000 mil morskich na „Darze Pomorza” — J. Borkowski i St. Stępkowski. Wyd. „Zorza”, Warszawa 1935. Z ilustracjami, str. 63 + 1.

Dwóch uczniów Szkoły Morskiej, po odbyciu w r. 1931-32 „kandydackiej” podróży żaglowcem z Gdyni do Pernambuco, wydało tę bezpretensjonalną książeczkę, będącą krótkim pamiętnikiem pierwszych wrażeń na morzu, opowiedzianych oszczędnie, żeby nie rzec — skąpo: autorowie ograniczyli się do kilku dat i najważniejszych wydarzeń na statku. Mimo braku literackiego polotu i mimo pewnej, „kandydackiej” naiwności w opisach i spostrzeżeniach, książeczka potrafi zainteresować bezpośrednio autentycznością morskich przeżyć, których barwność, ciasno w broszurze skondensowana, nasycona jest junacką werwą. Całość, — choć brak w niej jakichś wybitniejszych wartości dydaktycznych, — może być polecona młodzieży.

Turystyka, jako dział gospodarki narodowej.

Cwierz miljarada złotych wynoszą w przybliżeniu ogólne obroty

ruchu turystycznego w Polsce. Suma ta w porównaniu z innymi krajami jest jednak niewielka, zagadnienie więc rozwoju turystyki musi być dla nas zadaniem pierwszorzędnej wagi.

O roli turystyki w współczesnej gospodarce narodowej, ze szczególnym uwzględnieniem Polski, dowiadujemy się z świeżo opublikowanej pracy mjr. Mieczysława Fularskiego, naczelnego dyrektora Orbisu, wydanej pod tyt. „Turystyka, jako dział gospodarki narodowej” w serii „Biblioteki Turystycznej Orbisu”.

Podkreśliwszy znaczenie turystyki w życiu politycznym, kulturalnym i ekonomicznym narodów, autor omawia pozycję bilansu handlowego i płatniczego w związku z turystyką oraz przemysły, opierające swój rozwój na turystyce. Ciekawe cyfry i wykresy.

Praca mjr. Fularskiego jest nie tylko stwierdzeniem istniejącego stanu rzeczy, lecz daje wskazówki, w jakim kierunku iść powinna akcja nad rozwojem ruchu turystycznego u nas, oraz wnioski, interesujące zarówno działaczy turystycznych, ekonomistów, przemysłowców, jak szerszą publiczność w Polsce, która jest krajem wielkich możliwości turystycznych



Nowy statek Żeglugi Polskiej s/s „Puck”

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. WLADYSŁAW SUJKOWSKI

Po długiej chorobie zmarł w dniu 30 marca b. r. w Warszawie Władysław Ludomir Rola - Sujkowski, inżynier - technolog, urodzony w Sujkach 25.VI 1862 r.

Gimnazjum ukończył w Płocku, potem studjuje prawo na Uniwersytecie Jagiellońskim, wreszcie w r. 1888 kończy wydział mechaniczny politechniki w Zurychu. Pochodził z rodziny ziemiańskiej, której przyświecały tradycje wojenne polskie i powstańcze i która tak z linii matki, jak i ojca dała krajowi szereg wybitnych wojskowych i dowódców najpierw w wojsku polskim, a później w powstańczych oddziałach. Tradycje te sprawiają, że od czasów gimnazjalnych poprzez studenckie, a także lata praktyki odbywanej w Belgii i Francji, zawsze znajduje się w środowisku dzielnej młodzieży, przejętej duchem niepodległościowym, lub emigrantów, żyjących tylko atmosferą wojskowo - powstańczą. W latach 1898 — 1913, pracując we własnej kopalni rudy żelaznej w Sławkowie, wykazuje wybitną działalność patriotyczno-społeczną, co powoduje, że w grudniu 1905 r. zostaje przez władze rosyjskie aresztowany i w więzieniu kieleckim przebywa do 1907 roku. W 1914 r. wstępuje do Legjonów wraz z dwoma synami, gdzie służy w I Brygadzie a potem w 4 p.p. Leg. W 1918—21 r. służy w szeregach odrodzonej armii polskiej, jako oficer saperów. W 1920 r. oddaje do szeregów ochotniczych trzeciego, najmłodszego syna. Po wojnie pracuje nadal dla państwa. Związek Hallerczyków, Związek Obrony Kresów Zachodnich, Zarząd Centralnego Zw. Ofic. Rez. Rzplitej Polskiej, w którego prezydium zasiadał, znały i cenily jego ofiarną pracę. Należy do założycieli Ligi Morskiej i Rzecznej, gdzie był członkiem Rady oraz Zarządu Okręgu Warszawskiego i wybitną pracą i energią przyczyniał się do rozwoju idei polskiego morza.

Po rzetelnej, długoletniej służbie dla Ojczyzny, spoczął na cmentarzu wojskowym w Warszawie, bo na grób żołnierski zasłużył.

Ś. P. PLK. WI. OSMÓLSKI

W pociągu, idącym z Warszawy do Paryża w dniu 7 kwietnia r. b. zmarł na udar serca między Zbąszynem a Frankfurtem znany i ceniony powszechnie plk. dr. Władysław Osmólski, który udawał się z Poznania do Liberji z ramienia Zarządu Głównego LMK na stanowisko doradcy tamtejszego rządu w sprawach sanitarnych i zorganizowania walki z żółtą febrą.

Urodzony w Warszawie, tu ukończył V gimnazjum, a następnie rozpoczął studia na wydziale medycznym Uniwersytetu Warsz., lecz na skutek strajku szkolnego przeniósł się do Krakowa na Uniwersytet Jagielloński, zaś dyplom lekarski uzyskał w Odesie.

Po ustąpieniu Rosjan z Polski, ś. p. dr. Osmólski wstąpił do P. O. W., poczem wziął udział w rozbrojeniu Niemców, a następnie wstąpił do armii polskiej, zajmując kolejno stanowiska: dyrektora C. I. W. F., komendanta Sanitarnej Szkoły Podchorążych, a ostatnio szefa sanitarnego D. O. K. VII w Poznaniu i profesora Uniw. Poznańskiego.



Ś. p. dr. Wł. Osmólski

Nieublagana śmierć zabrała plk. Osmólskiego w sile 52 lat życia w chwili objęcia trudnej placówki, na którą wybierał się z wielkim zapalem i najlepszymi nadziejami spełnienia swych nowych zadań w wolnej republice murzyńskiej.

Zwłoki ś. p. plk. Osmólskiego zostały sprowadzone do Warszawy i tutaj złożone w grobach rodzinnych.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, składając hołd pamięci ś. p. plk. W. Osmólskiego, wziął gremjalny udział w żałobnych uroczystościach pogrzebowych, bolejąc nad niepowetowaną stratą dzielnego obywatela i żołnierza, pioniera polskiej idei kolonjalnej.

Ś. P. KDR. GRZEGORZ PIOTROWSKI

W dniu 1 kwietnia r. b. zmarł w Warszawie zastępca dyrektora Morskiego Instytutu Rybackiego, Grzegorz Junosza - Piotrowski, kdr. rez. mar. woj. i jeden z wybitnych pionierów w pracy nad rozwojem rybołówstwa morskiego.

W Lidze Morskiej i Kolonjalnej dobrze znana i ceniona była postać ś. p. komandora Piotrowskiego, który niemal od powstania naszej organizacji należał do jej najczynniejszych działaczy, czy to jako członek komitetu redakcyjnego „Morza”, czy jako przewodniczący sekcji Rybackiej Zarządu Głównego, a jednocześnie autor prac z zakresu rybactwa morskiego i licznych artykułów, ukazujących się w „Morzu”, czy innych wydawnictwach specjalnych.

Prawnik z wykształcenia, ś. p. kdr. Piotrowski, po wstąpieniu do wojska, ukończył szkołę rosyjskiej mar. woj., a jednocześnie osiągnął pełne kwalifikacje, jako lotnik, gdy lotnictwo znajdowało się jeszcze w początkowym stadium swego rozwoju i na tem polu zasłynął już w 1908 r., a następnie w czasie wielkiej wojny.

Po odzyskaniu Niepodległości zgłosił się do służby w polskiej mar. woj., której szeregi opuścił po wojnie, pracując początkowo nad rozwojem lotnictwa polskiego, a następnie rybołówstwa morskiego, któremu oddał ostatnie lata swego pracowitego żywota. Zmarł w wieku 54 lat.

Ś. P. PROF. WACŁAW SOBIESKI

W dniu 3 kwietnia r. b. zmarł nagle w Krakowie na udar serca znakomity historyk i profesor Uniw. Jagiellońskiego dr. Wacław Sobieski w wieku 62 lat. Strata, jaką przez odejście ś. p. prof. Sobieskiego poniosła nauka polska, jest wielka i niepowetowana.

Zasługi prof. Sobieskiego na polu nauki są duże zarówno w dziedzinie poszukiwań archiwalnych, jak i w zakresie publikacji, odnoszących się do najciekawszych okresów dziejów Polski i obcych.

Od lat kilku prof. Sobieski poświęcił się głównie studjom nad polskimi wysiłkami w walce o dostęp do morza i do pracy nad tem zagadnieniem zdołał wciągnąć grońno wybitniejszych swych uczniów. Wynikiem tej pracy było Jego dzieło, wydane w języku niemieckim w Lipsku p. t. „Der Kampf um die Ostsee”, skonfiskowane przez rząd niemiecki za druzgoczącą ocenę fałszów historycznych, uprawianych przez historyków niemieckich w zakresie tego tematu.

W tym samym czasie prof. Sobieski nawiązał kontakt z Ligą M. i K. i niejednokrotnie dostarczał do „Morza” swoje cenne artykuły; ostatnio nadesłany przez Niego większy artykuł, zostanie wydany już jako pośmiertny w oddzielnej broszurze.

Rodzinie ś. p. prof. Sobieskiego przesłał Z. Gł. LMK wyrazy serdecznego żalu i współczucia.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

VI Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbędzie się na wybrzeżu w czasie od 1 do 3 czerwca r. b. W poprzednim numerze „Morza“ podaliśmy bliższe szczegóły, dotyczące uczestnictwa w Zjeździe. Obecnie przypominamy, że w terminie do dn. 1 maja r. b. muszą być zgłoszone w Zarządzie Głównym Ligi nietylko ilość, lecz i nazwiska PP. Delegatów, którzy będą brali udział w komisjach na s/s „Kościszko“, jak również muszą być wpłacone kwoty na konto PKO Nr. 367 z tytułu uczestnictwa w Zjeździe oraz w wycieczce na Bornholm. Termin 1 maja nie może być bezwzględnie przekroczony, ponieważ ilość miejsc na s/s „Kościszko“ jest ograniczona i w żadnym wypadku zwiększona nie będzie. Wyjaśniamy, że ograniczenie to dotyczy jedynie obrad komisji, natomiast w obradach plenarnych, które odbędą się na wybrzeżu, uczestniczyć będą mogli wszyscy bez wyjątku PP. Delegaci, którzy zgłoszeni zostaną w Zarz. Głównym w terminie do 15 maja r. b. i którzy wpłacą na konto PKO Nr. 367 kwotę zł. 5 z tytułu uczestnictwa w Zjeździe.

W dniu 17 marca r. b. odbył się w Stanisławowie Zjazd Delegatów Oddziałów miejscowego Okręgu LMK. Po złożeniu sprawozdania przez ustępujący zarząd i po udzieleniu mu absolutorium — powołano do życia nowy Zarząd Okręgowy. Prezesem Okręgu wybrano p. Kazimierza Cwiczynskiego, wiceprezesa Sądu Okręgowego w Stanisławowie. 23 marca odbyło się pierwsze konstytucyjne zebranie nowego Zarządu, na którym omówiono plan pracy i podzielono funkcje między poszczególnych członków. Na 31 marca zwołano konferencję, w sprawie organizacji kół szkolnych LMK, na którą przybyli 2 delegaci z Centrali. Na konferencji omówiono szczegółowo sprawę organizowania kół szkolnych na terenie Okręgu oraz wciągnięcia do Ligi najszerzych mas młodzieży. Nowy Zarząd Okręgu wziął się z dużym zapałem do pracy, to też należy oczekiwać, że Okręg w szybkim tempie będzie się wszechstronnie rozwijał.

Zarząd Główny zwrócił ostatnio baczna uwagę na młodzież i na konieczność wciągnięcia jej w orbitę bezpośrednich wpływów Ligi. Przejawem tego są liczne konferencje okręgowe, poświęcone szczegółowemu omówieniu spraw, związanych z zakłada-

niem kół szkolnych LMK. Poza konferencją w Stanisławowie, o której wspominaliśmy wyżej, odbyły się tego rodzaju konferencje okręgowe: w Toruniu (dn. 30 marca), w Poznaniu (dn. 7 kwietnia), w Brześciu n/Bugiem (14 kwietnia) oraz w Łucku (14 kwietnia). Na konferencje takie komisja dla Spraw Młodzieży Zarządu Głównego wysyła każdorazowo swego delegata, który wygłasza programowe przemówienie na temat zakładania kół szkolnych, ich programu pracy i t. p. Oby Okręgi, w których tego rodzaju konferencje dotąd się nie odbyły, zechciały zająć się tą sprawą, jako niesłychanie doniosłą dla przyszłości i rozwoju Organizacji.

W dniu 7 kwietnia odbył się pierwszy Zjazd Okręgu Białostockiego LMK. Obecnych było 38 delegatów, reprezentujących 12 Oddziałów z terenu całego województwa. Charakterystykę działalności poszczególnych Oddziałów dał p. mjr. Andrzejowski. Sprawozdanie z prac ustępującego Zarządu złożył p. mgr. Helm. Ustępującemu Zarządowi udzielono jednomyślnie absolutorium. Następnie p. mjr. Andrzejowski wygłosił programowy referat na temat wytycznych organizacyjno-propagandowych. Obecny na Zjeździe delegat zarz. Głównego poinformował o najbliższych pracach Centrali, która — odciążona przez Okręgi od spraw natury techniczno-organizacyjnej — może zająć się pogłębianiem i rozszerzaniem prac o charakterze programowym. Następnie wybrano nowy Zarząd Okręgowy, na którego czele stanął p. gen. bryg. inż. Aleksander Litwinowicz, dowódca O. K. Nr. 3. Grodno. Pierwszym wice-prezesem został p. Piasecki, dyr. Izby Skarbowej w Białymstoku, drugim wiceprezesem p. gen. bryg. Młot-Fijałkowski. Z uznaniem należy podkreślić, że Zjazd ufundował stypendjum dla ucznia Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Ponadto zapadła uchwała, by zwrócić się do Zarządu Głównego z wnioskiem o zaliczenie Okręgu Białostockiego do kategorii A. Świadczy to dodatnio o ambicji Okręgu, który pragnie wziąć pełną odpowiedzialność za całokształt prac Ligi na terenie województwa.

Na zakończenie obrad Zjazdu, sekretarz Zarz. Głównego LMK, p. radca Michał Pankiewicz wygłosił w sali teatru „Palace“ odczyt p. t. „Akcja kolonjalna jako źródło dobrobytu“, w którym omówił szczegółowo prace, podjęte przez Ligę

w dziedzinie nawiązania bezpośrednich stosunków z państwami kolonialnymi oraz w dziedzinie kolonizacji zamorskiej. Obecni na odczycie przedstawiciele społeczeństwa białostockiego w liczbie około 700 osób z niesłabnącem zainteresowaniem wysłuchali b. ciekawych wywodów prelegenta, nagradzając go rzesistemi oklaskami.

Zapoczątkowana przez Ligę akcja w dziedzinie nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z państwami kolonialnymi rozwija się coraz lepiej. S/s „Poznań“, który jak wiadomo wyjechał do portów Afryki zachodniej, po rozsprzedaniu całego ładunku przybył do Gdyni, przywoząc 1.750 ton towarów afrykańskich, a mian. 1.150 ton ziarna palmowego i 600 ton kakao.

Drugi statek-pionier żaglowiec motorowy „Elemka“ opuścił w dniu 30 marca r. b. Stocznnię Gdańską po zakończeniu umówionego ze stocznia remontu. Tego samego dnia „Elemka“ przybyła do Gdyni, gdzie przystąpiono niezwłocznie do prac, związanych z ożaglowaniem statku. W chwili obecnej prace nad ożaglowaniem i nad założeniem instalacji radiowej są na ukończeniu. Na podstawie umowy ze Szkołą Morską na „Elemce“ zaokrętowano 14 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, tem samem statek nabrał charakteru handlowo-szkolnego. Po 20 kwietnia r. b. „Elemka“ wyrusza w próbną podróż do Rotterdamu lub Antwerpii. Podróż ta (wraz z załadowaniem towarów, wyładowaniem i powrotem do Gdyni) potrwa około 4 tygodni, poczem dopiero statek wyruszy w podróż zaoceaniczną na drugą półkulę.

W piątek dnia 12 kwietnia r. b. odbyło się w lokalu Zarządu Głównego LMK pierwsze konstytucyjne posiedzenie Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza“. Po zagajeniu obrad przez przedstawiciela Zarz. Głównego Ligi p. dyr. Edmunda Kłopotowskiego zreferowano program prac Komitetu, ustalono wytyczne tegorocznego obchodu oraz terminarz prac. Na czele Komitetu stanął prezes Akademii Literatury p. Wacław Sieroszewski, członek honorowy Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Poszczególne Okręgi już teraz winny przy stać do prac przygotowawczych, a w pierwszym rzędzie do powoływania do życia wojewódzkich, powiatowych i lokalnych Komitetów „Święta Morza“.

Centrala Ligi Morskiej i Rzemieślniczej w Stanach Zjednoczonych A. P. zwróciła się do Zarządu Głównego LMK z prośbą o przysłanie oficjalnego delegata na Walny Zjazd LMK, który odbędzie się w Nowym Yorku w dniu „Święta Morza“, tj. dnia 29 czerwca r. b. Prezydium Zarządu Głównego uchwaliło delegować prezesa Zarządu Okręgowego LMK w Lublinie p. pułk. Stefana Iwanowskiego, który przy okazji zwiedzi najważniejsze śródmiejska polskie w Stanach Zjednoczonych i wygłosi szereg odczytów.

Po zakończeniu Morskiej Wystawy Dydaktycznej, która cieszyła się dużym powodzeniem, prezes tej Wystawy p. inspektor Teofil Szczerba wspólnie z kierownictwem publicznych szkół powszechnych m. st. Warszawy złożyli w Zarządzie Głównym Ligi, jako czysty dochód z Wystawy, kwotę zł. 3.000 na Fundusz Obrony Morskiej. Dzięki energii swych twórców wystawa — obok dużego efektu propagandowego — przyczyniła się wydatnie do zasilenia FOM

★

Liga Morska i Kolonialna organizuje w czasie od 20 czerwca do 1

września obóz na Helu dla członków Ligi.

Uczestnicy będą mieszkali w 8-mio osobowych domkach campingowych i w namiotach dwuosobowych. Odległość obozu od stacji kolejowej 3 minuty drogi, od zatoki — 5 minut i od pełnego morza — 8 minut. Obóz podzielony jest na 2 grupy po 500 osób z oddzielnymi urządzeniami gospodarczymi. Pożywienie 4-krotne w ciągu dnia.

W programie obozu przewidziane są wykłady teoretyczne i ćwiczenia praktyczne z dziedziny wychowania morskiego. Obóz wyposażony jest w sprzęt do wiosłowania, przyrządy do gier i sportów. Wykłady i pogadanki prowadzą wykwalifikowani wykładowcy.

Na czele obozu stoi komendant, który kieruje życiem obozowym, mając do pomocy instruktorów wychowania fizycznego i administrację.

Zasadniczo pobyt w obozie trwać może 10 dni, z tym, że w wypadku wolnych miejsc można przedłużyć pobyt do 20 dni. Do obozu mogą być przyjęci tylko członkowie LMK, którzy opłacają składkę od 1/1 1935 roku, cieszą się dobrym zdrowiem, oraz wypełnią zgłoszenie na odpowiednim formularzu.

Zgłoszenia o przyjęcie należy kierować do Zarządu Głównego LMK w Warszawie. Oplata za 10-dniowy pobyt wynosi 32 złote, wpłacone w całości przy zgłoszeniu. Uczestnicy korzystają ze zniżki kolejowej w wysokości 50 proc.

Każdy zgłaszający się winien zapoznać się z regulaminem obozu.

Uczestnicy obozu przejdą specjalny kurs wykładów i ćwiczeń, zarówno teoretycznych, jak i praktycznych.

Każdy uczestnik winien zabrać: ciepłe ubranie, kołdrę lub koc, jasiek, bieliznę pościelową i osobista, kostium kąpielowy i gimnastyczny i o ile możliwości mundur członkowski LMK, kajak, aparat fotograficzny, instrument muzyczny. Nie należy zabierać biżuterji, kosztownych ubrań i zbytecznych przedmiotów. Deklaracje do zgłoszenia na obóz można otrzymać w każdym oddziale LMK, które po wypełnieniu należy przysłać do Zarządu Głównego LMK., Warszawa. Widok 10, w terminie do 1-go czerwca 1935 roku. Bliższe szczegóły podane są w prospektach obozowych, które w najbliższym czasie przesłane będą do Okręgów i Oddziałów LMK.



„Elemka” w porcie gdyńskim

K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc marzec r. b. osiągnęły rekordową cyfrę **714.431 ton**, z czego na obrót zamorski przypada 704.632 ton, a na obrót przybrzeżny łącznie z W.M. Gdańskiem i wnętrzem kraju 9.799 ton. Z ogólnej cyfry obrotu zamorskiego 704.632 ton na wywóz przypada **566.094 ton**, na przywóz — **138.538 ton**.

W porównaniu zatem do lutego r. b. ogólne obroty towarowe w miesiącu marcu r. b. wzrosły o 228.755, 8 ton, a w porównaniu do miesiąca marca roku ubiegłego o 128.630,4 ton. Podkreślić należy, że rekordową zwłaszcza jest cyfra przywozu zamorskiego, który w porównaniu z lutym r. b. (72.111,5 ton) wzrósł o przeszło 66 tysięcy ton, czyli prawie dwukrotnie.

Ogłoszone zostały ostatnio zestawienia statystyczne, z których wynika, że ruch statków w największych portach świata przedstawiał się w r. 1934 następująco: **Nowy York** — 25.188 tysięcy ton rej. netto, **London** — 21.714 tysięcy t. r. n., **Hamburg** — 18.484 tysiące t. r. n., **Rotterdam** — 17.974 tysiące t. r. n., **Szanghaj** — 17.828 tysięcy t. r. n., **Antwerpja** — 17.454 tysiące t. r. n., **Kobe** — 15.649 tysięcy t. r. n., **Liverpool** — 14.077 tysięcy t. r. n., **Marsylja** — 16.637 tysięcy t. r. n., **Lissabona** — 12.538 tysięcy t. r. n., **Neapol** — 12.074 tysiące t. r. n., **Genua** — 11.313 tysięcy t. r. n., **Yokohama** — 10.902 tysiące t. r. n., **Le Havre** — 10.765 tysięcy t. r. n., **Southampton** — 10.350 tysięcy t. r. n., **Brema** — 7.939 tysięcy t. r. n., **Trieste** — 5.634 tysiące t. r. n., **Aleksandria** — 5.385 tysięcy t. r. n., **Durban** — 5.224 tysiące t. r. n., **Kopenhaga** — 4.883 tysiące t. r. n., **Vancouver** — 4.791 tysięcy t. r. n., **Amsterdam** — 4.638 tysięcy t. r. n., **Oslo** — 4.585 tysięcy t. r. n., **Gdynia** — 4.142 tysiące t. r. n., **Istanbul** — 4.058 tysięcy t. r. n., **Bombay** — 3.927 tysięcy t. r. n., **Boston** — 3.834 tysiące t. r. n., **Montreal** — 3.746 tysięcy t. r. n., **Göteborg** — 3.743 tysiące, **Gdańsk** — 3.174 tysiące t. r. n., **Cardiff** — 3.157 tysięcy t. r. n. **Gdynia** zajęła zatem **24-te** miejsce, a **Gdańsk** — **30-te** miejsce wśród największych portów świata

W miesiącu lutym r. b. przeszło przez port gdański ogółem **558 statków** o łącznej pojemności **335.701 t. r. n.**, z czego weszło 276, a wyszło 282 statki. W tym samym czasie przeszło przez port gdyński

ogółem **625 statków** o łącznej pojemności **608.670 t. r. n.**

Pierwsze miejsce w porcie gdańskim zajęła bandera niemiecka, drugie — szwedzka, trzecie — duńska, czwarte — norweska, piąte — polska, szóste — angielska.

W dniu 4 marca r. b. Rada Ministrów powzięła uchwałę w sprawie budowy kolei Mława — Ostrołęka. Uchwała ta wpłynie niewątpliwie na stosunki gospodarcze ziem północno-wschodnich Polski z portem gdyńskim. Obecnie wywóz z Wileńszczyzny i Nowogródzkiego idzie w znacznej większości przez porty zagraniczne: Kłajpede, Rygę i Królewiec. Budowa linii Mława — Ostrołęka skróci drogę z północno-wschodnich ziem polskich do Gdyni o blisko 100 km., co z jednej strony obniży koszty przewozu naprz. lnu o 6%, a zboża nawet o 9%, z drugiej zaś strony, jeżeli chodzi o drzewo, da ulgę kolejom, które obliczają przy przewozie tego artykułu każdą odległość ponad 700 km. według stawki 700 km.

Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe uchwały z dnia 14 marca r. b. postanowiły wzniesić w Gdyni elewator zbożowy. Dzięki budowie tego elewatora Gdynia będzie mogła stanowić pewnego rodzaju rezerwę przepustową dla naszego zboża, której konieczność stwierdził chociażby wrzesień r. ub., kiedy w okresie koniunktury eksportowej na polskie zboże magazyny gdańskie okazały się za szczupłe.

W dniu 21 marca został spuszczonej na wodę w stoczni angielskiej w New Castle drugi motorowiec „Żegluga Polskiej” „Hel”, który wejdzie na linię Gdynia — Antwerpja. Pierwszy statek, wybudowany w tej stoczni, „Puck” przybył już w dniu 27 marca r. b. do Gdyni, gdzie w dniu 28 marca r. b. odbyło się jego poświęcenie w obecności przedstawicieli władz i zarządu S. A. „Żegluga Polska”. Statek ten posiada 1.065 t. r. br. i 503 t. r. n.

Jak wynika z ostatnich zestawień Głównego Urzędu Statystycznego, polska flota handlowa składa się obecnie z **57 statków** o ogólnej pojemności **64.350 t. r. br.** W liczbie tej znajduje się 37 statków parowych o tonażu łącznym

60.689 t. r. br. i 20 statków motorowych o tonażu 3.661 t. r. br.

Z ogólnej ilości 31 posiada pojemność od 100 do 500 ton, 5 — od 501 do 1000 ton, 10 — od 1001 do 2000 ton, 6 — od 2001 do 3000 ton, 2 — od 3001 do 5000 ton oraz 3 statki od 5001 do 8000 ton. Ponadto zarejestrowanych jest 21 statków poniżej 100 ton o łącznej pojemności 781 ton.

W ciągu ostatnich 6 lat liczba statków zwiększyła się przeszło dwukrotnie, w r. 1930 było mianowicie 25 statków. Zwiększyła się zwłaszcza ilość statków motorowych, bo w r. 1930 było tylko 2 statki motorowe; liczba statków parowych wzrosła z 23 na 37. Tonaż zwiększył się o przeszło 50% z 41.334 t. r. br. na 64.350 t. r. br.

Gdańska flota handlowa morska składa się z **52 statków** o ogólnej pojemności **275.748 t. r. b.**, w tem 28 statków parowych o tonażu 20.554 t. r. br. i 24 statki motorowe o tonażu 255.194 t. r. br.

Ogólne obroty portu rybackiego w Gdyni wyniosły w marcu r. b. **3.055.500 kg** ryb morskich. Z ilości tej przypada na własne połowy przybrzeżne 664.150 kg ryb, na własne połowy na pełnym Bałtyku 97.200 kg, a na import 2.293.800 kg.

Państwowy Instytut Eksportowy zorganizował w swoim czasie konkurs pod hasłem „Dobry eksport”, w którym chodziło o stwierdzenie wpływu transportu na jakość i opakowanie towarów. W związku z tym konkursem w grudniu r. ub. odeszły z Gdyni przesyłki towarowe, które mają odbyć trasę Gdynia — Jokohama — Gdynia. W dniu 20 lutego r. b. towary przysły na statek „Teucer” do Jokohamy, gdzie zostały wyładowane. Stwierdzono przytem, że opakowanie eksportów nie wykazuje żadnych poważniejszych uszkodzeń. W dniu 22 lutego towary zostały załadowane na statek „Philoctetes”, który ma przybyć do Gdyni około 20 maja r. b. W końcu maja odbędzie się w Gdyni ostateczna ocena towarów, biorących udział w konkursie, zarówno co do ich jakości, jak i wytrzymałości opakowania.

W dniu 20 marca przyszedł do Gdyni angielski statek Langlemeer o pojemności 3.997 t. r. br., przywożąc z Rangoonu 5.944 ton ryżu nieluszczonego dla gdyńskiej Łuszczarni Ryżu. Jest to pierwszy bezpośredni ładunek ryżu z Indji do Gdyni, który rozpoczął tegoroczną

kampanię ryżową. W dniu 27 marca przyszedł do Gdyni drugi transport ryżu z Rangoon na statku angielskim „Zurichmoor“.

★

Ostatnio zostały zgłoszone do Urzędu Morskiego w Gdyni nowe linje regularne: Gdynia — Gdańsk — Helsingfors, Gdynia — Gdańsk — Abo — Mäntylouto, poza tem nowa linja regularna, utrzymująca

stałą komunikację między Gdynią a portami hiszpańskimi w odstępach tygodniowych; dalej linja regularna, utrzymująca stałą komunikację okrętową w odstępach tygodniowych na trasie Gdynia — Gdańsk — Manchester — Liverpool. W dniu 20 marca została również uruchomiona stała regularna linja przybrzeżno-morska między Gdynią i Gdańskiem dla przewozu

towarów. Na linji tej kursować będą statki, lichterki morskie oraz barki, których odjazdy są przeważnie co środę i piątek każdego tygodnia, a w razie potrzeby także poza ustalonymi terminami. Linja przybrzeżna ma na celu udogodnienie przewozu towarów drobnocowych i masowych zarówno odcinnych, jak i tranzytowych między Gdynią a Gdańskiem.

450 Pasażerów

zabrał statek „KOŚCIUSZKO” na Wycieczkę Włoską.

Wszystkie osoby, które nie mogły wziąć udziału w tej wycieczce, wskutek kompletnego wyprzedania biletów, zapraszamy na

LETNIE WYCIECZKI MORSKIE

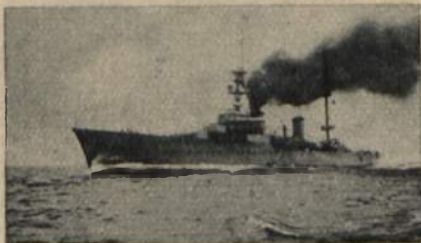
W programie wyjazdu na Fjordy Norwegji, do Anglii, Szkocji, Belgji, Danji i Szwecji.

Ceny od 80 zł.

Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe S. A.

WARSZAWA, Plac Małachowskiego 4; GDYNIA, Dworzec Morski; LWÓW, Kopernika 3; KRAKÓW, Lubicz 3; RZESZÓW, Grotgiera 20; oraz BIURA PODRÓŻY.

PRACUJESZ NA LĄDZIE — ODPOCZYWAJ NA MORZU.



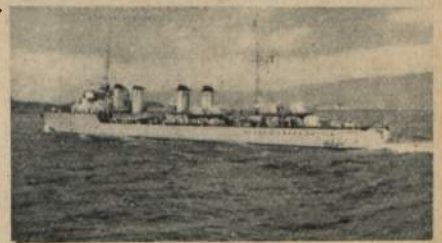
Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUESNE”, „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste Ole de Constructions Mecaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY

NANTES
(L. L.)

LE TRAIT
(S. L.)

LA COUR-NEUVE
(Seine)

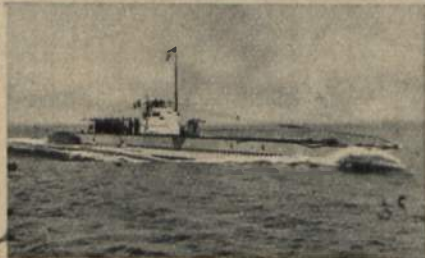


Kontrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów, najszybszy na świecie z kontrtorpedowców (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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” i „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

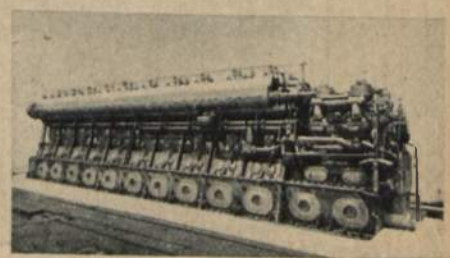
ZARZĄD GŁÓWNY

PARIS 8-e 55.

BOULEVARD

HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM



Motor typu M. A. N. o sile 3000 H. P. do łodzi podwodnych. Wylącznie na Francji S-te G-le de Constructions Mecaniques

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

13. KPZYZÓWKA SYLABOWA



ZNACZENIE WYRAZÓW POZIOMYCH:

1. Parowóz. 4. Odrzucone arkusze papieru uszkodzone w druku; pisma, druki bezwartościowe. 7. Zawora, zasawa; zawada. 9. Przyrząd na który nawija się nici, przędz i t. p. w motki. 10. Sztuka rządzenia państwem utrzymaniu i wyzyskania stosunków z obcymi państwami. 13. Placa miesięczna albo roczna, zoid, pensja. 15. Dział nauk przyrodniczych, traktujący o kruszczach. 16. Sztuka teatralna okolicznościowa, dawana na zakończenie widowiska. 17. Chwast, zieleń z rodzaju topolanów i ostów (na stepach ukraińskich). 18. Bez obuwia, goła stopa. 19. Pochylił pościół dachu; skrzydło namiotu. 20. Usuwanie z wyższego stopnia w urzędzie, w godności; pozbawianie stopnia wojskowego. 21. Prawnie. 25. Wodnica, nimfa wodna, wabiąca na głębie młodzieńców. 27. Umiejętne przyozdabianie śpiewu; ozdoby, pasaż (w muzyce). 28. Wielka rzeka w pld.-zach. Francji. 30. Rodzina wilkowatych, czystodrzew. 31. Współubieganie się, współzawodnictwo.

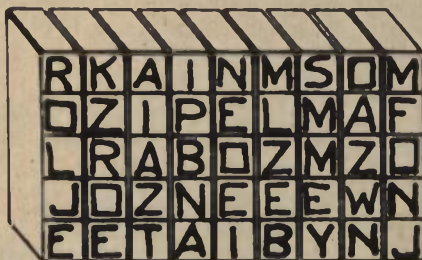
ZNACZENIE WYRAZÓW PIONOWYCH:

1. Maszyna parowa przenośna, używana do uruchomienia innych maszyn. 2. Drzewo, drewno modrzewia. 3. Naczynie gliniane wysuszone albo wypalone i opatrzone polewą, służące do przechowywania cieczy. 4. Włócznie sienne, zmora. 5. Tłuszcz z welny owczej; delikatna, dezynfekująca maść z tego tłuszczu. 6. Człowiek krańcowych przekonań politycznych. 8. Pomost, podłoga, przęsto na okręcie. 11. Pisma lub dzieła sztuki, nie mające tytułu. 12. Tajne głosowanie za pomocą galek lub kartek. 14. Bajka, opowieść, opowiadanie alegoryczne; zdarzenie, służące za osnowę utworu. 16. Miasto w prow. florenckiej (Włochy środk.), 7 klm. na ptn.-zach. od Florencji, słynne ze starożytności etruskich i rzymskich. 19. Litość, miłosierdzie, współczucie. 22. Ogół najwyższych oficerów. 23. Nauka, wykazująca warunki, od których zależy doskonałość stylu wewnętrznego, t. j. dotycząca się układu myśli i piękność zewnętrzną pod względem wystrojenia. 24. Fizyk i matematyk włoski (1608—1647), wynalazca barometru. 26. Wielki poeta angielski, lord (1788—1824). 28. Wy-

stawka u wejścia do domu, przedsionek, balkon; przejście podziemne w kopalni. 29. Legowisko, pomost do spania.

A. Supińska (Warszawa).

14. PRZESUWANKA.



Po odpowiednim przesunięciu nadół 8-miu (z ogólnej liczby dziewięciu) podanych wyżej pionowych kolumn liter, rzędy poziome w utworzonej figurze, kolejno odczytane, dadzą rozwiązanie w postaci sentencyjnego, zawsze aktualnego hasła.

A. Szyszczowski (Warszawa)

15. WĘŻO - LOGOGRYP

Do podanej na końcu działu figury należy wpisać jednym ciągiem, poczynając od 1 w kierunku ruchu strzałki zegarowej — 19 wyrazów o podanym niżej znaczeniu; ostatnia litera każdego wyrazu jest pierwszą następnego (prócz końcowej litery ostatniego wyrazu); poszczególne wyrazy krzyżują się ze sobą w odpowiednich miejscach. Dwadzieścia siedem liter w kółkach podwójnych (tłustych) czytane kolejno po obwodzie figury w kierunku „zegarowym” dadzą zasadnicze rozwiązanie, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

ZNACZENIE WYRAZÓW:

1. Orube ordynarne sukno. 2. W przenośności drobno do dokuczliwego. 3. Ropa, zmieszana z krwią. 4. Wielka flota wojenna. 5. Przyrząd mierniczy, służący do mierzenia kątów. 6. Zwierzę przeżuwające o rogach pustych, szablasy lub zagłetych. 7. Rytuał; książka do wpisywania spraw, które należy załatwić. 8. Wiatr północny. 9. Wykrzyknik, oznaczający zachęcenie. 10. Czar, wdzięk, pogoń. 11. Niedzielnia, najdrobniejsza cząstka. 12. Łupina makówki. 13. Zorza poranna, jutrenka (wspak). 14. Imię żeńskie. 15. Dokument, dowód; cytata. 16. Rodzaj solowego tańca kozackiego. 17. Najniższy ułkon chiński. trzykrotne przykleknienie

i uderzenie czołem o ziemię. 18. Bożek grecki; właściciel, dziedzic (wspak). 19. Wilgotne łąki.

L. Kowaleki (Warszawa)

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

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 3 — MARZEC 1935 R.

7. WIROWKA SYLABOWA

Wyrazy czterosylabowe: 1. Kapitały. 2. Bajadera. 3. Satyneta. 4. Symulacja. 5. Samorodek. 6. Wydarzenie. 7. Madapolam. 8. Kakofonia. 9. Kalarepa. 10. Waleryjna.

Wyrazy trzysylabowe: 1. Taryba. 2. Debata. 3. Tarasy. 4. Laśsa. 5. Rozżada. 6. Niezgoda. 7. Lampeczka. 8. Foremka. 9. Regaty. 10. Watażka.

Sylaby w prostokątach z kreskami dają rozwiązanie zasadnicze:

„PIJANEMU MORZE PO KOLANA”

8. SZARADA

„Kochajmy morze!”

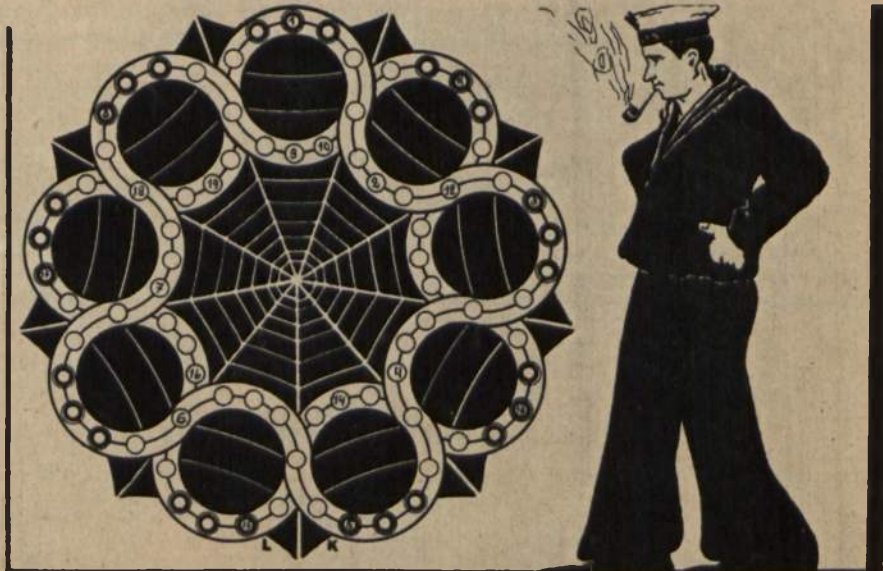
9. PERMUTACJA

1. Jar — raj — EDEN.
 2. Manna — Annam — KRAJ.
 3. Sonet — Tenos — WYSPA.
 4. Koks — skok — RZUT (może być i SZUS).
 5. Park — krap — FARBA.
 6. Port — trop — ŚLAD.
 7. Koma — amok — SZAL.
 8. Sok — kos — PTAK.
 9. Buk — kub — BRYŁA.
 10. Barok — korab — ARKA.
- Ostateczne rozwiązanie brzmi „NASZ BAŁTYK”.

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 72 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 68 osób.

W rezultacie nagrody książkowe za rozwiązanie zadań z Nr. 3 „Morza” w drodze losowania otrzymują P.P.:

1. SYSŁO Ludwik — Kraków, Mostowa 13.
2. PARDYKA Bolesław, W-wa, Pankiewicza 4-8.
3. POPIOLKIEWICZ Eugeniusz, Poznań, Bystra 8a.
4. KUŚMIERSKI Jerzy, W-wa, Stalowa 12-18.
5. KOZEL Ignacy, Radom, Słowackiego 89-4.
6. FETEROWSKA Nina, poczta Suchcice, pow. Piotrków Trybunalski.
7. SIKORA P. Mosina, Paderewskiego 3.
8. SENZE Irena, Żychlin, pow. Kutno.
9. WOJCIECHOWSKI EDMUND, Poznań, Przemysłowa 28a-10.
10. TYRŁEWSKI Jerzy, Piastów, Dąbrowskiego 25.



BUDOWA OKRĘTÓW WE FRANCJI

Na początku 1935 roku działalność francuskiego budownictwa okrętowego została uwieńczona wielkim powodzeniem: kontrtorpedowiec „Le Terrible” zbudowany dla marynarki wojennej pobił poprzednie światowe rekordy szybkości, również ustanowione przez francuskie kontrtorpedowce, osiągając szybkość 45,25 węzłów.

Kontrtorpedowiec „Le Terrible” został zbudowany przez „Les Chantiers Navals Français” w Caen; mechanizm napędowy został dostarczony przez „Les Ateliers et Chantiers de Bretagne”, a kotły zbudowane zostały przez „Les Ateliers et Chantiers de la Loire”. Niezależnie od znakomitej wydajności kadłuba i kotłów, doskonale zużytkowanie pary pod wysokim ciśnieniem i turbin Rateau-Chantiers de Bretagne, ich niezmiernie silna konstrukcja i pewność działania umożliwiły osiągnięcie z łatwością mocy przewyższającej o 25% tę, która była przewidziana; największa moc osiągnięta wynosiła mniej więcej 100.000 KM. z dwoma śrubami, których budowa została specjalnie wystudjowana przez „Les Ateliers et Chantiers de Bretagne” i których wydajność okazała się wyśmienita.

Podczas próby wytrzymałości, szybkość 43 węzłów została utrzymana przez osiem godzin, a dosięgnęła 44 węzłów podczas dziewiątej godziny. W czasie próby wielkiej szybkości, szybkość średnia mierzona wynosiła 45 w. 06 i osiągnęła na jednej z podstaw 45 w. 25. Cyfra to przewyższa przeszło o 2 węzły szybkość rekordową osiągniętą przez kontrtorpedowiec „Cassard” w 1932 roku i wynoszącą 43 węzły. Przed „Cassardem”, rekord szybkości został ustanowiony w 1931 roku przez kontrtorpedowiec „Geraut” z szybkością 42 w. 8; kontrtorpedowce „Cassard” i „Geraut” zostały wybudowane przez „Les Ateliers et Chantiers de Bretagne”.

Należy przypomnieć tutaj, że kontrtorpedowce typu „Le Terrible” posia-

dają następującą charakterystykę: długość — 132 m. 40, szerokość — 11 m. 98, zagłębienie — 4 m. 35 i wyporność — 2830 ton.

Pośród spuszczań na wodę dokonanych przez konstruktorów francuskich od początku lutego, najważniejsze jest spuszczenie staku „Ville d'Alger”, zbudowanego przez towarzystwo „Les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët” dla C-ie Générale Transatlantique, które odbyło się 4 lutego w Saint-Nazaire. Statek ten wyróżnia się znacznym postępem w porównaniu ze statkami zbudowanymi do tego czasu dla linii Marsylja — Algier; — mianowicie pod względem szybkości i pojemności. Wyporność tego statku wynosić będzie 8760 ton, a długość — 147 m. 60. Wówczas kiedy poprzednie statki eksploatowane obecnie przez C-ie Gle Transatlantique na tej linii nie osiągają normalnie więcej niż 17 węzłów, statek „Ville d'Alger” osiągnie, jak przewidują 23 węzły podczas swoich prób, przy mocy 18.000 KM. Normalnie, statek ten osiągnie szybkość 21 w. 5, przy mocy 14.000 KM. Mechanizm napędowy składa się z dwóch grup turbin Parsons, zbudowanych przez Chantiers de Penhoët. Para będzie dostarczona przez cztery kotły z rurami do wody typu Penhoët, zupełnie podobne tym, które są w użyciu na „Champlain” i na „Normadie”, mogące znosić ciśnienie 28 kigs., z rozgrzewaczami doprowadzającymi parę do 350°. Specjalne środki zostały przedsięwzięte, aby zapewnić na tym statku jak największe bezpieczeństwo, szczególnie wobec wypadku pożaru. Statek „Ville d'Alger” zacznie prawdopodobnie kursować na linii Marsylja — Algier w ciągu tego lata. Czas podróży będzie skrócony o przeszło 4 godziny, a pasażerowie opuszczający Algier o 3-ej popołudniu, przybędą do Paryża nazajutrz wieczorem o 10-ej.

Należy tu również wspomnieć o spuszczeniu na wodę łodzi podwodnej „Casabianca” o 1500 ton wyporności,

które odbyło się 2 lutego w Ateliers et Chantiers de la Loire w Saint-Nazaire. Łódź podwodna jest tego samego typu, co łódź podwodna „Conquérant”, odbywająca obecnie swoje próby, i co łódź podwodna „Sfax”, spuszczana ostatnio na wodę przez te same stocznie i obecnie na wykończeniu. Długość jej wynosi 92 metry. Jej dwa motory Diesel'a, rozwijają moc 7000 KM, szybkość przewidziana, wynosi 20 węzłów na powierzchni i 10 węzłów w zanurzeniu. Uzbrojenie składać się będzie z 12 rur torpedowych 550 mm., z jednego działła 100 mm. i z dwóch karabinów maszynowych. Zasięg działania wynosić będzie 10.000 mil.

Le Chantier de Normandie w Grand-Quevilly koło Rouen, (który należy do towarzystwa des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët) oddał do użycia 1-go marca (akurat na datę przewidzianą w kontrakcie) nowy kuter „Merceditta”, który został zbudowany w terminie nadzwyczaj krótkim: rzeczywiście budowa jego została rozpoczęta 1-go sierpnia 1934 roku; trwała ona tylko siedem miesięcy. Jak już zaznaczyłem w poprzednim artykule, kuter ten jest zupełnie podobny do „Mercedella” i zbudowany w tej samej stoczni. Należy również do towarzystwa „La Pêche au Large”. „Merceditta” dokonał zwracającej uwagę próby: napół załadowany osiągnął szybkość 12 1/2 w., a z pełnym ładunkiem dosięgnął 12 w. Jego motor typu Penhoët—Burmeister i Wein, który miał rozwijać moc 1000 KM, rozwinął podczas prób moc 1370 KM i jego działanie okazało się znakomite. Zużycie paliwa jest nadzwyczaj niskie. Kuter ten udał się wprost z Chantier de Normandie do miejsc połowów, aby zacząć pierwszą kampanię.

Ten przykład ukazuje wyniki osiągnięte przez stocznie francuskie w zakresie budowy motorowych statków rybackich. Wykazuje również, że zadanie motoru Diesel'a używanego do poruszania tych statków zostało zupełnie osiągnięte.

Olivier Quéant.

POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

Instytucja Prawno - Publiczna

założona w 1903 roku

oprócz przymusowych ubezpieczeń budowlanych od ognia prowadzi również **działy ubezpieczeń na zasadzie umów dobrowolnych**

1) Ubezpieczenie od ognia wszelkiego rodzaju mienia zarówno nieruchomego, jak i ruchomego, a w szczególności ziemiopłodów i inwentarzy w gosp. rolnych, wszelkich ruchomości budowlanych w trakcie budowy, budowlanych stanowiących własność Państwa, jak również instytucji i przedsiębiorstw państwowych, budowlanych, urządzeń, towarów fabrycznych i t. p.

2) Ubezpieczenie ziemiopłodów od gradobicia.

Centrala P. Z. U. W. mieści się w Warszawie przy ulicy Kopernika 36/40, Inspektoraty w miastach wojewódzkich.

MAJĄC NA CELU NIE OSIĄGANIE ZYSKÓW, LECZ DOBRO NAJSZERSZYCH WARSTW LUDNOŚCI, P. Z. U. W. zapewnia najkorzystniejszą kalkulację kosztów, oraz bezzwłoczną likwidację szkód.

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 „ 450 „ „ 1/4 „ 350 „

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

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

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

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



Powrót po pracy na plantacji ryżu



Składanie ofiar w świątyni

Z

KOLONIJ HOLENDRSKICH

-BALI



Sadzenie ryżu

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

Cl. 2595 1936

CZASOPISMA

