

Wydano z dubletów  
Bibl. Publ. m. st. Warsz.

NAKLAD 31.000 EGZ.

CENA 1.20 ZŁ

# MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teńście.



WRZESIEŃ

1930 r.

ZESZYT 9

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	Zł. —50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej.	Zł. —50
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	.. —20	Adam Uziembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	.. —50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb.	.. —95	Adam Uziembło — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927.	.. —50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	.. —50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce	.. —50
F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej.	.. 3.—	Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej.	.. —50
Edward Słoński — Zaslubiny Polski z morzem	zł. 1.—, w opr. .. 1.50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	.. 4.—
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	.. —50	K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach.	.. 15.—
H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza.	.. 10.—	A. Rylke — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego.	.. —20
J. Rummel — Gdynia — Port Polski.	.. 5.—	Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce	.. —20
W. Sieroszewski — Urok Morza.	.. 1.—	Gra towarzyska „Bitwa Morska”	.. 6.—
E. Kwiatkowski — Polska na Morzu.	.. —50	(dla członków L. M. i Rz. — zł. 5.—)	
G. Załęcki — Studja kolonialne t. I, II i III łącznie.	.. 13.50	Z. J. Tyszel — „Pod ojczystą banderą”	.. 5.—

Pozatem Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie, po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 32.—, rocznik 1929 — zł. 30.—.

Do nabycia w księgarniach oraz w Zarządzie Centr. L. M. i Rz. i Administracji „Morza” w Warszawie, ul. Nowy Świat 35.

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki. Przy większych zamówieniach — rabat.

## WYDAWNICTWA MORSKIE

Nakładem Instytutu Wydawniczego  
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

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

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

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

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

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

I-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

## „LE JOURNAL DE LA MARINE

### MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,  
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI  
MIĘDZYNARODOWEJ  
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

I—XII.

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 9

Warszawa, wrzesień 1930 r.

Rok VII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Nasze stanowisko — Henryk Tetzlaff; 2. Regulacja wybrzeża — Wacław Gajewski; 3. „Gdynia” po Bałtyku — Hanna Cybulska; 4. Niema opowieść o rozbiciu się okrętu (Nowela z duńskiego) — Holger Drachmann, tłum Z. Gulińska; 5. Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski (Dokończenie) — W. Kosianowski; 6. Z życia marynarki wojennej państw obcych; 7. Budowa długoterminowego magazynu towarowego w porcie gdyńskim — Janusz Lokuciejewski; 8. Podróż „Juranda” do Stockholmu — Jan Fischer; 9. Kronika; 10. Dział Oficjalny L. M. i R.; PIONIER KOLONJALNY: 11. W sprawie byłego dominjum kolonialnego Niemiec — Dr. W. Rosiński; 12. Maroko — E. de Martonne; 13. Stosunki komunikacyjne w stanie Espirito Santo (Brazylja) — M. B. Lepecki, Kapitan; 14. Łądem, morzem i rzekami... (Z życia kolonistów polskich w Peru) — Dr. med. Zdzisław Szymoński; 15. Przegląd Kolonialny — Dr. Jan Rozwadowski; 16. Kronika kolonialna.

28 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKSCIE.

### NASZE STANOWISKO

Wspominaliśmy już poprzednio, że wystąpienia osławionego ministra Treviranusa przeciwko zachodnim granicom Polski, mają narazie tylko ten skutek, że obudziły w Polsce, we wszystkich jej dzielnicach i we wszystkich sferach, czujność społeczeństwa dla spraw polskiego morza. Dzięki ujawnieniu przedwczesnemu prawdziwych zamiarów „pokonanych” Niemiec, w kierunku podważania przyjętych na siebie zobowiązań traktatowych, problem posiadania przez Polskę własnego, niczem nieskrępowanego dostępu do morza, stanął przed społeczeństwem naszym w całej swojej wyrazistości. A ponieważ atak na polskie granice zachodnie wyszedł ze strony nacjonalistycznych sfer niemieckich, upojonych istotnie dużym sukcesem dyplomacji niemieckiej, jakim jest opróżnienie z wojsk okupacyjnych Nadrenji, bezpośrednio po wycofaniu ostatniego żołnierza armji aljanckiej z nad Renu, przeto z całą wyrazistością występuje waga tego zagadnienia. Wśród nieuświadomionych albo też mało uświadomionych w sprawach morskich sfer naszego społeczeństwa mowa Treviranusa odegrała rolę błyskawicy, rozrywającej ciemności i jaskrawo oświetlającej ten tak

ważny, a nieraz niedoceniany problem naszego życia państwowego.

Zrozumiano w całej Polsce, że uderzenie na Pomorze i na dostęp Polski do morza, to uderzenie w najbardziej istotny, w najbardziej podstawowy punkt jej niezawisłego istnienia. Spontaniczne demonstracje zbiorowe przeciwko zakusom Niemiec na całość terytorjalną Polski, wyrażonym narazie przez usta jednego z mężów stanu Rzeszy, demonstracje, które odbyły się albo też odbywają się we wszystkich miastach Rzeczypospolitej, są najlepszym dowodem tego zrozumienia.

Jeśli chodzi o morze i Pomorze, to niema w Polsce — jak mówił na otwarciu dziesiątych Targów Wschodnich we Lwowie p. Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski — ani partji, ani klas społecznych, niema rządzących, ani rządzonych, jest tylko jeden naród polski, zdecydowany bronić do ostatka swych praw do wolnego życia.

Wystąpienie Treviranusa ma jeszcze taki dobry skutek, że pokazało zagranicy ten właśnie jednomyślny i zdecydowany front Narodu Polskiego, jeśli chodzi o próby jakiegokolwiek zamachu na Jego ciężko wywalczoną wolność. Dziś na zachodzie zdają so-

bie dobrze sprawę z tego, że Polska, to nie jakaś Albania, o której losach można decydować w zaciszu gabinetów dyplomatycznych; wszyscy tam dobrze wiedzą, że na temat rewizji granic Niemcy mogłyby dyskutować z Polską tylko na polu bitwy. Co więcej, dowiedzieli się o tem także Niemcy, przynajmniej niezaslepieni, w bezprzykładnej bucie niepograżona część ich społeczeństwa, jak łatwo można się o tem przekonać zarówno z głosów bardziej przytomnej prasy, jak i z dużej pod tym względem powściągliwości czynników, odpowiedzialnych za politykę zagraniczną Rzeszy.

W związku z dyskusją, jaka się musiała na temat przemówień Treviranusa wywiązać na łamach prasy całego świata, dodatnią stroną tej dyskusji jest także to, że wielu ludzi na świecie dowiedziało się nareszcie, jak sprawa Pomorza wygląda w istocie. M. inn. czasopismo „Fidac”, organ 7 milionów byłych uczestników wojny światowej, zrzeszonych w międzysojuszniczym związku, wydawany w językach francuskim i angielskim, drukuje artykuł Gen. Dr. Romana Góreckiego, Prezesa polskiego Fidacu i zarazem Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzeczej. Artykuł ten p. t.

W 1204/69/4

„Nowa Polska“, wydrukowany na naczelnem miejscu pisma, ma szczególnie ważne znaczenie, bo przemawia bezpośrednio do tych, z których trudów wojennych i z krwi, przelanej na pobożewiskach całego świata, wyrosła powojenna Europa. Najważniejszy ustęp tego artykułu brzmi, jak następuje:

„Propaganda niemiecka — pisze autor — porusza problem sporny „korytarza polskiego“. Przedstawia ona ten „korytarz“ jako „krwawiącą ranę“ na ciele Niemiec. Stąd konkluzja: konieczność rewizji postanowień traktatu wersalskiego co do granic wschodnich Niemiec.

Przyjrzyjmy się bliżej temu „problemowi“. Zapytajmy się wprzód Niemców: „Kiedy i jakimi środkami posiadłicie Pomorze, czy korytarz, do którego roście pretensje“? Stało się to w roku 1771. Jest to data pierwszego rozbioru Polski, tej zbrodni, której ofiarą padła nasza ojczyzna. Postanowienie Traktatu Wersalskiego, przywracające Polsce Pomorze, było tylko częściową naprawą winy, wyrządzonej jej przez rozbiory. Należy podkreślić, że przed 1772 r., t. j. przed pierwszym rozbiorem Polski. Prusy Wschodnie nie były nigdy połączone terytorjalnie z państwem pruskim.

A czy może inne powody zasługują na poparcie tezy niemieckiej?

Czy chodzi o prowincję, zamieszkałą przez Niemców i która, niezależnie od pobudek historycznych, mogłaby w konsekwencji powrócić do Rzeszy? Mam w ręce mapę prowincji zachodnich Polski, obejmującą Poznańskie i Pomorze. Mapa wydana została w roku 1913 przez „Ostmarkenverein“, zatem przez instytucję, mającą za misję walkę z „polskością“. Otóż studując tę mapę, ułożoną przez Niemców i opartą na danych niemieckich z roku 1910, widzimy, że terytorjum ówczesnego Pomorza zamieszkałe było przez Polaków w proporcji 56,7 procent. Dziś ta proporcja wzrosła do 88,2 procent.

Z punktu widzenia etnograficznego prowincja ta nigdy nie była niemiecką.

Czyż powody charakteru ekonomicznego pozwalają na poparcie tezy niemieckiej, przy wynoszeniu jej ponad powody historyczne i etnograficzne? Aby ocenić ważność Pomorza dla Polski, lub dla Niemiec, postawmy następujące pytanie: W jakim kierunku odbywa się najsilniejsza wymiana towarów? Z Polski ku morzu i na wewnątrz, czy z Prus Wschodnich do Niemiec i vice versa?

Otóż, jak świadczą dane z 1928 r., przewóz towarów w kierunku pionowym (z Polski do Gdyni i Gdańska i odwrotnie), wynosił 10,2 milj. tonn, podczas gdy prze-

wóz w kierunku poziomym (z Prus Wschodnich do Niemiec i przeciwnie) wynosił za edw e 2.5 milj. tonn.

Stwierdza się więc łatwo, że powody historyczne i etnograficzne, podobnie jak przyczyny ekonomiczne, przeciwstawiają się roszczeniom niemieckim.

Na propagandę niemiecką, my, bojownicy polscy odpowiadamy: Strzeżcie się, nie dotykajcie więcej ziemi polskiej! Nie ustąpimy ni pędzi tej ziemi. Nasi sąsiedzi zachodni winni zrozumieć, że nie powtórzy się nigdy dawny podział. Dla nas utrata Pomorza, utrata dostępu do morza, to śmierć przez zaduszenie.

**POMORZA NIE ODDAMY“!**

\*\*\*

Oto najważniejsze sformułowania naszego w tej sprawie stanowiska.

\*\*

W najbliższym czasie we wszystkich niemal miastach Polski ma się odbyć dwutygodniówka propagandowa Ligi Morskiej i Rzecznej. Na zebraniach, z tej racji zwoływanych, ma być oświetlona raz jeszcze sprawa Pomorza i naszego dostępu do morza. Niechaj każdy świadomy swych obowiązków obywatel Rzeczypospolitej weźmie udział w tych zebraniach. Będzie najlepszym środkiem do obrony morza, jest dokładne tego morza poznanie.

HENRYK TETZLAFF.

## REGULACJA WYBRZEŻA

Polska posiada brzegu morskiego 142 klm., a bez Helu 74 klm., z czego 26 klm. wybrzeża wielkiego morza, a 48 klm. brzegu zatoki Gdańskiej.

Cały pozyskany w r. 1919 brzeg morski, to były piachy, nieużytki, pozbawione kolei żelaznych, dróg bitych i przystani morskich, z wyjątkiem małej przystani rybackiej w Helu.

Poza więc Gdańskiem, dostępu do morza, w praktycznym znaczeniu tego pojęcia, nam nie dano. Rybak polski nie miał dogodnych portów rybackich, nie mógł wyjechać na wielkie morze, bo nie znalazł na polskim wybrzeżu żadnego schronienia; ludność całej Polski z trudem dojeżdżała do biednych wiosek rybackich, jadąc furkami po piaszczystych drogach i mieściła się w chałupkach wiejskich, chcąc skorzystać w le-

cie z dobrodziejstw morskiej wody, powietrza i słońca.

Polski handel i przemysł nie mogły wykorzystywać polskiego brzegu, żaden statek do niego nie mógł przystać, żadna kolej do niego nie dowiozła, żadnego urządzenia na brzegu nie było.

Musieliśmy dostęp do morza tworzyć sami, własnymi wysiłkami.

Zrobiono już wiele.

Kolej na Hel, rozbudowa przystani w Helu, nowy port rybacki w Borze, amerykański rozwój Gdyni, budowa wielkich dworców w Gdyni i w Hallerowie, stworzenie pięknego bulwaru Hallerowo-Jastrzębia Góra-Karwia, dojazdy szosowe do Karwi, Jastrzębiej Góry i Wielkiej Wsi, setki nowych domów i willi w istniejących osiedlach, powstanie zupełnie nowych, jak Jastrzębia Góra, Hallerowo,

Jurata, łązienki w Helu, Jastarni i Hallerowie—oto rezultat prac Państwa, powiatu i przedsiębiorczości prywatnej.

Wybrzeże polskie przestało już być pustkowiem, zaczyna dawać Polsce łatwy i dogodny dostęp do morza, a do jego wykorzystania: rybakom, letnikom, przemysłowi i wojsku.

Nie wszystkie części wybrzeża rozwijają się z jednakową szybkością. Na pierwsze miejsce wysuwa się Gdynia i tereny do niej przyległe. Dotychczas intensywnie zabudowywały się osiedla półwyspu Helu, wykorzystując każdy kawałek gruntu, niebędącego we władaniu Państwa; na przyszłość, wobec zabudowania terenów prywatnych, rozwój będzie tam wolniejszy. Natomiast dzięki bulwarowi nadchodzi okres intensywnej parcelacji i zabudowy kilku-

nastokilometrowego pasa od Hallerowa do Karwi nad wielkiem morzem. Odcinek Pucka jest i prawdopodobnie będzie jeszcze przez dłuższy czas martwy.

Poczynione postępy, aczkolwiek wielkie, nie powinny nas zadawałniać. Nie należy ukrywać, że popełniliśmy sporo błędów, np. w początkowym stadium rozbudowy Gdyni, w chaotycznej zabudowie, urągającej wszelkim zasadom urbanistyki Kuźnic i Jastarni i t. p.

Błędy były nieuniknione, wszak rozwój życia na polskim wybrzeżu dotychczas był właściwie spontaniczny. Sądzę, że okres ten się kończy. Musimy wejść w stadium rozbudowy planowej. Mając kilkadziesiąt kilometrów wybrzeża, nie mamy prawa zmarnować ani jednej piędy, musimy każdym kawałkiem ziemi gospodarzyć oszczędnie, wykorzystać ją celowo, z największym dla Państwa pożytkiem.

Wiele w tym kierunku pożytecznej pracy dokonała międzyministerjalna komisja do rozbudowy wybrzeża, pracująca pod przewodnictwem p. Naczelnika Łęgowskiego. Ale i jej wysiłki koordynujące nie dadzą należytych rezultatów, o ile w najbliższym czasie nie przystąpi się do sporządzenia: 1) planów regionalnych zabudowy, t. j. ustalenia głównych linii komunikacyjnych oraz sposobu użytkowania poszczególnych terenów dla celów rybackich, lotniskowych czy przemysłowych z podkreśleniem głównym punktów tych osiedli; 2) planów zabudowy ogólnych i szczegółowych według wymagań ustawy budowlanej.

Nie wyobrażam sobie szczęśliwego rozwiązania problemu naszego wybrzeża bez tych planów. Zresztą skoro Państwo wymaga od osób parcelujących sporządzenia dokładnego planu zabudowy danego terenu, ażeby zgóry można było przewidzieć, jak będzie w przyszłości wyglądało nowotworzone osiedle, tembardziej wymagać musi od siebie również planowej pracy na odcinku bodaj najważniejszym naszego Państwa.

Piszę o kilku planach regionalnych, gdyż, jak już podkreśliłem wybrzeże nasze ma cztery fragmenty odrębne, które można i pod względem regulacyjnym traktować oddzielnie. Takimi fragmentami są:

1) teren wybrzeża zatoki gdańskiej od Sopot poza Oksywie, sta-



Tablica pamiątkowa, umieszczona na statku „Polonia” ku upamiętnieniu pierwszej podróży morskiej p. Prezydenta Rzeczypospolitej.

nowiący jedną całość z Gdynią; rozwój tego terenu musi być podporządkowany rozwojowi miasta i portu gdyńskiego;

2) teren półwyspu Helskiego, kapitalny w swej oryginalności wąskiego pasemka lasów pomiędzy dwoma morzami;

3) wybrzeże koło Pucka;

4) wybrzeże wielkiego morza od Wielkiej Wsi do Dębek.

Najpilniej wymagają planów regulacyjnych tereny Gdyni i wielkiego morza, ten ostatni dlatego, że kończąca się budowa bulwaru umożliwia właścicielom terenów wzdłuż bulwaru szybką i korzystną parcelację i sprzedaż bez uwzględnienia ogólnych potrzeb rozwojowych, co może uwzględnić plan regulacyjny, bez którego nie da się zbudować pięk-

nej całości, jaką możemy i obowiązani jesteśmy stworzyć choćby na odcinku Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry, korzystając z tej tak wielce dogodnej okoliczności, że tereny te są jeszcze prawie zupełnie niezabudowane. Jedną z najpilniejszych potrzeb tego terenu, zupełnie prawie ogołoczonego z drzew, chroniących od wiatru, jest założenie przynajmniej w 2 miejscach parków koło Rozewia (środek bulwaru) i Hallerowa (początek bulwaru).

Sam półwysp Hel znajduje się w lepszych warunkach i nie wymaga tak gwałtownie planów regulacyjnych, gdyż 1/10 terenów niezabudowanych jest własnością Państwa.

Potrzeba planów regulacyjnych dla całego wybrzeża jest doceniana przez Ministerstwo Robót Pu-

blicznych, które rozpoczęło już pomiary wybrzeża, tworząc specjalny urząd: Kierownictwo Pomiarów Wybrzeża Morskiego w Wejherowie.

Jeżeli jednak tempo pracy nie zostanie przyspieszone, co oznacza, że jeżeli fundusze na ten cel nie zostaną zwiększone, to pomiary będą dokonane za lat kilka, a tymczasem inicjatywa prywatna poparceluje i zabuduje bezplanowo większość wybrzeża, uniemoż-

liwiając w następstwie należytą regulację, albo czyniąc ją bardzo kosztowną.

Poza przyspieszeniem pomiarów i natychmiastowym regulowaniem terenów pomierzonych (tego może już dokonać powiat kosztem właścicieli terenów) wysuwa się konieczność sporządzenia na początek choćby szkicu planu regionalnego, w tej formie, jak to zostało uczynione przez architekta Różańskiego w szkicu regionalnym

powiatu warszawskiego i miasta Warszawy.

Przy opracowywaniu szkicu regionalnego wyłonią się napewno ze strony naszej wojskowości zastrzeżenia i uwagi, dotyczące niektórych terenów, potrzebnych dla celów obrony, co jeżeli nie zostanie przewidziane w swoich czasie — pociągnie za sobą konieczność stosowania przykrych i kosztownych aktów wywłaszczeniowych.

WACŁAW GAJEWSKI.

## » GDYNIA « PO BAŁTYKU

Towarzystwo Wiedzy Wojskowej zorganizowało w pierwszych dniach czerwca r. b. wycieczkę na statku „Gdynia” do Łotwy, Estonji, Finlandji i Szwecji. Wycieczka była obliczona na 12 dni — wzięło w niej udział 90 osób.

O godz. 20 dnia 2 czerwca nastąpił odjazd. Deszcz padał bez przerwy i zimno było okrutne, co oczywiście wprowadzało w rozpacz bardziej pesymistyczne natury wycieczkowiczów.

Pierwsze większe kołysania statku wywołały okrzyki entuzjasmu i radości, następne jednak spotykały się z coraz mniejszym uznaniem, a do końca obiadu wytrzymało z kilkanaście osób, reszta wolała rozpocząć podróż morską na pokładzie lub w kabinach.

Pierwszym etapem wycieczki była Ryga. Dzielilo nas od niej 2 noce i dzień na morzu. Dla takich szczerów lądowych, jakimi byliśmy, była to ogniowa próba, z której niestety nie każdy wychodził zwycięsko — zwłaszcza, że dzięki niepogodzie fala była dość duża. Na szczęście deszcz ustał, tylko zimno i wiatr dawały się we znaki przez cały dzień, co jednak nie odstraszało nas od szczegółowego zapoznania się ze statkiem: A więc poznaliśmy pokłady A, B i C, kabiny luksusowe i ministerjalne, jadalnię na dziobie, palarnię nad nią, rufę, na której dzięki osłonięciu od wiatru, mieliśmy spędzić najdłuższe godziny, a nawet dzięki uprzejmości przemiłego kpt. Pacewicza mostek kapitański z różą wiatrów, kołem sterowym i t. p. przemądrmi rzeczami nawigacyjnymi. Dokładnie obejrzeliliśmy szalupy, pasy ratunkowe, z małym dreszczykiem przeczytaliśmy instrukcję, do której szalupy i pod czyje dowództwo właściciel danej kabiny ma się „wmeldować” na rozkaz „szalupy na mo-

rze”. Zapoznaliśmy się z oficerami statku, nie omieszkaliśmy zawrzeć znajomości z p. Kowalczykiem, który z dumą chwalebna piastuje swą godność pierwszego intendenta Żeglugi Polskiej, zeszlismy nawet do maszynowni, by poznać serce statku i... uciec jak najprędzej przed nazbyt wysoką temperaturą nawet dla naszych zięb-



Kapitan „Gdyni” Pacewicz.

niętych na pokładzie ciał. Po dokładnym obejrzeniu wszystkiego, wyciągnęliśmy się na leżakach i, otuliwszy się możliwie najszczelniej pledami, doszlismy do wniosku, że „Gdynia” jest cudnym, czystym statkiem i że gotowi jesteśmy wyruszyć na nim nie na 12 dni po Bałtyku, lecz w podróż naokoło świata.

Dnia 4 czerwca rano wpływamy

do Dźwiny i przybijamy do portu w Rydze, poczem zaraz wyruszamy na zwiedzanie miasta. Pomogli nam w tem członkowie naszego poselstwa, oprowadzając nas po najciekawszych miejscach, godnych widzenia. Naogół Ryga robi szare i dość smutne wrażenie. Wpływa na to zapewne ogólna bieda, panująca w tym młodym kraju, znajdującym się w ciężkich warunkach gospodarczych i politycznych. Jednostajne szare kamienice, szara publiczność, brak barwy i życia nawet w witrynach sklepowych — oto, co się rzy-

oczy, jako pierwsze w... I dalej to samo, zwiedzając starannie urządzonej galerii obrazów uderza nas znowu brak uśmiechu, wesela i radości życia. Morze jest zawsze wzburzone i ciemne, niebo zachmurzone, dzieci prawie niema, a jeśli są, to się nie śmieją, lecz mają smutne stare twarze. Może to wpływ tyloletniej niewoli, a może klimatu, a może temperamentu. Zwiedzamy między innymi „Dom Czarnogłowych”. „Czarnogłowi” było to stowarzyszenie kupieckie, założone w celach obronnych w wieku XIV. Patronem ich był św. Maurycy — murzyn, stąd nazwa i godło stowarzyszenia, które w postaci czarnej głowy powtarza się w licznych emblematkach.

Po obiedzie część towarzystwa jedzie samochodami pod Kirchholm, część autokarami do Siguldy.

Na słynnym poboju pod Kirchholmem mjr. Laskowski ma krótki odczyt o roli historycznej tego miejsca, dzięki któremu dowiadujemy się zarówno my, jak i oficerowie łotewscy, wielu interesujących szczegółów. Ci ostatni są szczerze uradowani przybyciem oficerów polskich i naprędce szykują bardzo gościnne przyjęcie.

Sigulda, dokąd udała się o pozostała część towarzystwa — to prześlicznie położone ruiny średniowiecznego zamku, odległe o 40 klm. od miasta.

Wieczorem szef sztabu armji łotewskiej podejmuje nadzwyczaj gościnnie oficerów, uczestników wycieczki.

Tegoż dnia o godz. 24 odpływamy do Tallinna i znowu jesteśmy cały dzień na morzu. Na szczęście pogoda się poprawia. Już mamy nawet słońce. Z rozkoszą też wygrzewamy się na rufie, gdzie pomaleńku zaczyna się robić ciasno — na dziobie bowiem jeszcze bardzo dmucha, a na pokładzie niema słońca. Kpt. Pacewicz jest na tyle uprzejmy, że znosi obecność niesfornych pasażerów nawet na mostku kapitańskim, mimo, że wejście nań strzeże napis: „wstęp wzbroniony”. Na rufie jednak jest rozkosznie. Stado mew towarzyszy nam bez przerwy, bawimy się więc rzucaniem chleba i obserwowaniem ich harmonijnych ruchów. Co parę godzin ściga nas gong na posiłek. Morze jest już zupełnie spokojne, przeto apetyt dopisuje, i zdawaćby się mogło, że postanowiono powetować sobie niefortunny brak apetytu na początku podróży.



Stare mury obronne Tallin.



Stroskany gospodarz wycieczki.

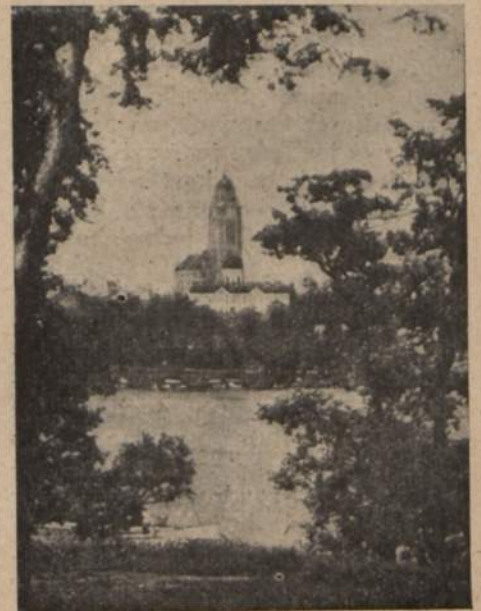
Wieczorem zawijamy do portu w Tallinnie. Po załatwieniu formalności wyruszamy zaraz na miasto małymi grupkami. Mimo, że jest już koło 11, nie jest ciemno, jesteśmy bowiem w okresie białych nocy. Nie jest widno i nie jest ciemno i nie jest, jak w księżycową noc. Latarnie się nie palą, miasto już śpi, ruchu niema żadnego. Przechodzimy przez wąskie kręte uliczki, jednopiętrowe domki o wysokich spiczastych dachach, mury ochronne miasta, stare bramy, baszty, ruiny zamku... a wszystko w owym niesamowitem oświetleniu i zupełnie bezludne... Chwilami wydaje się nam, że to miasto z bajki Andersena. Jesteśmy zachwyceni i oczarowani...

Nazajutrz zwiedzamy szczegółowo zamek, wspaniale utrzymany, gdzie za czasów rosyjskich było więzienie, a teraz jest parlament i siedziba prezydenta Estonji. Wchodzimy na wysoką basztę, z której roztacza się prześliczny widok na całe miasto i okolice. Zwiedzamy salę posiedzeń, utrzymaną w stylu zupełnie nowoczesnym. Następnie oglądamy ratusz, pełen prastarych zabytków muzealnych.

Punktualnie o godzinie 19 wyruszamy do Helsingforsu, dokąd przybywamy po 5 godzinach. Nazajutrz spotyka nas tam z samego rana attaché wojskowy naszego poselstwa, kpt. Chodacki i przedstawia plan zwiedzania miasta, oglądamy więc olbrzymie muzeum etnograficzne, urządzone z pietyzmem i umieszczone w prześlicznym gmachu, którego wrót strzeże symboliczny w Finlandji „Mis”. Wspaniały dworzec kolejowy, monumentalna i szlachetna w stylu katedra na ogromnym wzniesieniu oraz wiele innych pięknych budowli dają wrażenie swoistego piękna, którego nie mogliśmy wy czuć, naprzykład w Rydze. Czuć tu rozmach i siłę, niezmierną pracowitość i jakiś odblask pogodnych oczu północnego ludu.

Wieczorem przyjmują nas u siebie gościnnie pp. Chodaccy, którzy zaznajamiają nas ze sposobem życia i zwyczajami obywateli fińskich.

Jest to kraj o wysokiej własnej kulturze, głębokiem uświadomieniu i wyrobieniu społecznem, niepozostający w tyle w ogólnym postępie cywilizacji. Grono pań, biorących udział w wycieczce z generałową Stachiewiczową i Raczyńską na czele, z uznaniem słuchało szczegółów, dotyczących pracy społecznej kobiet fińskich, które pierwsze w Europie zrównane w prawach z mężczyznami, ohotnie wypełniają swe obowiązki względem Państwa, dzięki swej solidarnej, świetnie zorganizowanej pracy społecznej (zainteresowanych odsyłam do artykułu „Lot-



Fragment Helsingforsu.

ta Swärd" w Gazecie Polskiej z dnia 6 sierpnia r. b.).

Po nadzwyczaj sympatycznie spędzonym wieczorze z żalem żegnamy przemiłe Helsinki i o świcie ruszamy w przesłiczną drogę do Stockholmu. Płyniemy przez fińskie, a później szwedzkie szkery — droga jest wprost bajeczna, niezliczona ilość skalistych, malowniczo zalesionych jodł i brzozą wysepek i półwyspów, poprzecinanych mnóstwem kanałów i zatoczek — pogoda śliczna, jest poprostu gorąco — aparaty fotograficzne pracują niezmiernie — zachwyty panuje ogólny.

Do Stockholmu zawijamy przed południem. Widzimy olbrzymi port handlowy, wojskowy i wreszcie molo pasażerskie. Tutaj dopiero rozumiemy kpt. Pacewicza, ubolewającego nad maleńką „Gdynią”. Bo cóż znaczy taka wycieczka, jak nasza, licząca 90 osób, wobec wycieczek innych państw. Czemże jest nasza „Gdynia” wobec niemieckiego statku pasażerskiego naprzykład, wysadzającego na ląd 1.500 pasażerów. I marzymy już o dużym polskim statku wycieczkowym i widzimy już siebie na nim, odwiedzających wielkie porty europejskie.

Na molo oczekuje nasze poselstwo z panią posłową Rozwadowską na czele. Ma już ona gotowy plan zwiedzania miasta i okolic. Siadamy więc wszyscy do oczekujących samochodów i w ciągu 2 i ½ godzin objeżdżamy prawie cały Stockholm. Miasto jest ślicznie położone i urozmaicone licznymi kanałami i zatokami. W tempie jazdy automobilowej przesuwają się przed nami olbrzymie budowle na zmianę z pięknymi widokami okolic podmiejskich. Zachwycają nas zgrabne Szwedki w jaskrawych kombinesonach, uprawiające masowo jazdę na rowerach, bawią setki „domków z kart”. Na peryferjach miasta ciągną się bowiem szeregi lilipucich, jednoizbowych domeczków z równie maleńkimi ogródeczkami. Dowiadujemy się, że każdy obywatel miasta z chwilą zadeklarowania chęci uprawiania ogródka otrzymuje taki domeczek z 300 m. gruntu, gdzie spędza cały sezon letni, udając się do swego zajęcia na rowerze lub motorówce. Z zazdrością patrzymy na niezliczone ilości tych ostatnich, jak również i innych łodzi, sport wodny bowiem kwitnie w Szwecji.

Kres naszej jazdy to zwierzy-



„Lew morski” obserwuje.

...c, pięknie położony i starannie utrzymany. Dalej olbrzymie „północne” muzeum etnograficzne. Poraz pierwszy widzimy prawdziwą jurcję mieszkańców północy, jak również dawne chaty z całkowitem urządzeniem wnętrza, odpowiadającym danej epoce, łącznie z ich mieszkańcami. W gmachu muzeum narodowego, doszukujemy się dwóch polskich sztandarów, a właściwie tylko ich strzępków. Parę godzin zajmuje nam bogata galeria obrazów i rzeźb.

Wreszcie ruszamy na wystawę stockholmską, która wydaje nam się maleńką w porównaniu z P. W. K. Stwierdzamy to oczywiście z radosną dumą. Zresztą zakres jej jest znacznie mniejszy, dotyczy bowiem prawie wyłącznie przemy-



Wśród ruin Visby.

ślu artystycznego i urzędzenia wnętrza domowego.

Bardzo rozwinięty spółdzielczy ruch budowlany, szczęśliwie rozwiązuje zagadnienie małego i taniego mieszkania, zaopatrzonego we wszystkie nowoczesne wygody. Dostosowane doń meble posiadają dużo wdzięku przy wielkiej prostocie kształtów.

Zwiedzamy jeszcze letnią rezydencję królewską w Drottningsholm, gdzie podziwiamy teatr królewski z XVII wieku, utrzymany całkowicie w stylu epoki. Oficerowie szwedzcy podejmują nas śniadaniem w miejscowym kasynie, skąd wracamy autokarami do Stockholmu.

W Stockholmie bawimy ogółem blisko trzy dni, staramy się zobaczyć, jeżeli nie wszystko, to przynajmniej jak najwięcej.

Dnia 11 czerwca o godz. 17 opuszczamy Stockholm, by pod naciskiem urządnego na statku plebiscytu zatrzymać się jeszcze nazajutrz w Visby, na słynnej z malowniczości wyspie Gotland.

A potem powrót do Gdyni... Jest nam trochę smutno, bo podróż jest tak urocza... Kpt. Pacewicz, wyczuwając nastrój swych gości, postanawia rozweselić ich nieco i urządza bal na pokładzie. Pokład zostaje zawieszony banderami wszystkich państw i przy dźwiękach gramofonu bawimy się odczo do późnej nocy.

Nazajutrz prawie o świcie zrywa nas gong. Jesteśmy w Visby, gdzie zatrzymujemy się tylko na 4 godziny. Śpieszymy się więc i nie chcemy wierzyć oczom. Przed nami leży cud-wysepka na Bałtyku. W bujnej zieleni tonie owo „miasto ruin i róż”. A te ruiny są tak malownicze, że chyba ze wszystkich widzianych w tej wycieczce — najpiękniejsze. A przytem tak jakoś przesłicznie zachowane. Niestety, zawczasem jest jeszcze na różę i napotyamy tylko gdzieś niegdzie krzak dzikiej róży, która niemniej dodaje uroku.

Następnego dnia zawijamy do Gdyni, skąd wracamy do swych zajęć codziennych w Warszawie.

Z żalem żegnamy się z załogą statku, mówiąc im tylko „dowiedzenia” na następnej wycieczce, z tej bowiem, oprócz niezliczonej ilości zdjęć, wynosimy moc uroczych wspomnień i prawdziwy zaślak do dalszych podróży na statkach „Żegluga Polska”.

HANNA CYBULSKA.



## NIEMA OPowieść o ROZBICIU SIĘ OKRĘTU (NOWELA Z DUNSKIEGO).

Jeżeli beznadziejność kiedykolwiek nabywała patent na założenie swego przedsiębiorstwa w jakiejś miejscowości, to musiało to być z pewnością w tej właśnie gminie nadmorskiej. Smętne pagórki piasku, wydłużone i jednostajne, jak sam smutek; bliżej ku morzu napół zawiane diuny; za drogowskazy sterczące w pustce bezdrożnej belki z rozbitych okrętów; jako moment ożywiający mewa, trzepocząca się nerwowo ciągle wokoło jednego miejsca, raz po raz nagłe opady deszczu ze zmiennego nieba, płaczącego dziennie równie często, jak chorowite dziecko. Tu i owdzie pomiędzy pagórkami parę domów i trochę zoranego pola o niezmiernie smętym wyglądzie, coś, co przypominało łąkę z widziadłem krowy i paru owiec, chudych jak charty; kwaskowaty a nawet całkiem kwaśny zapach zatęchłych zbiorników wodnych pomiędzy diunami. Gdy się było zwrócić przez diuny wdół ku otwartemu płaskiemu wybrzeżu, miało się przed sobą ową kipiel morską, która, wzdymając się nad rafami podwodnymi, biegła i biegła ku piaskowi, szumiąc i dysząc, jak człowiek, który szedł zbyt szybko i chce opowiedzieć jakieś zdarzenie, jakieś bardzo ważne zdarzenie — no, poprostu mówiąc, straszną historję — a tu nie może mówić, właśnie przez ten pośpiech. Przewraca więc tylko gałkami oczu i stęka i mamrocze:

— Och, och... Boże zmiłuj się... Boże zmiłuj się...!

Powóz nie był na resorach — naturalnie; ale zato szerokie siedzenie opierało się dobrze na paskach rzemiennych, a ja z doktorem powiatowym mieliśmy dosyć miejsca. Och, miejsca było nawet aż zanadto i nasze ramiona i darszki u czapek stykały się ze sobą częściej i w sposób bardziej intymny, aniżeli się to dzieje zazwyczaj przy przejażdżkach powozem.

— Przepraszam — najmocniej przepraszam... cóż do licha...!

I zaczęliśmy się do siebie uśmiechać, by jednak wnet spoważnieć znowu. Fajki musieliśmy zapalać co chwila na nowo.

Właśnie skręcaliśmy ku wybrzeżu. Zapomniałem zapalić fajkę,

doktor jednak nie dał się wytrącić z równowagi.

— Cóż, nie jest Pan do tego przyzwyczajony! — rzekł i zatrzasnął przykrywkę fajki... — Przyznaję, że widok jest smutny, diabelnie smutny, zwłaszcza w dzień jesienny. Ale, jeśli się tu bywa codziennie — a i w nocy też — masz ci los, znów zgasła! — pyk, pyk, pyk — no, nareszcie, — rozumie Pan, przyzwyczajenie jest drugą naturą człowieka — a zresztą — czy jest cośkolwiek na świecie, od czego by się nasze zmysły nie stępiły czasem?

— Czy widział Pan kiedy rozbicie się okrętu? — Na własne oczy? — spytałem.

— Wiele razy! To znaczy — hm! właściwie mówiąc, przybywałem zawsze, gdy już było po wszystkim — na oględziny trupów i tem podobne.

— I ja także! — odrzekłem.

Jechaliśmy dalej w milczeniu. Biedne koniska z trudem ciągnęły powóz przez piasek, stangret walił w nie, nie mówiąc ani słowa. Pomyślałem, że mógłby przecież tego nie robić, nie używać bata, nie mogłem jednak wydobyć z siebie odpowiednich słów. Byłem przybity, apatyczny, zirytowany i milczący, przedewszystkiem milczący, bez chęci do mówienia. A kipiel ciągle zmywała piasek, ciągle z tym samym dychawicznym dźwiękiem, gubiącym się w grobowem oniemienu diun. Jechaliśmy niby koło jakiegoś napół rozwalonego muru cmentarnego, mając po drugiej stronie morze ze swem wiecznem: „Och, Boże! zmiłuj się...!”

— Cóż, opracowuje Pan ten temat? — dał się słyszeć głos mego sąsiada.

— Jaki temat?

— Rozbicie się okrętów!

— Mówię Panu, nie widziałem ani jednego rozbicia się, a Pan też nie. Inaczej mógłby mi Pan przynajmniej opowiedzieć, jak to wygląda.

— Nic łatwiejszego. Dosyć się o tem nasłuchałem przez cztery lata, a właściwie, to nie słyszy się tu o niczem więcej, jak tylko właśnie o tem. Siedzi się przy l'hombrze i mówi o rozbiciu się okrętów u nas tutaj. Poczekaj Pan, ostatecznie było...

Konie przystanęły. Musiały

wytchnąć. Ostatnia ulewa przeszła już nad nami, w ustach mieliśmy zapalone fajki. Morze zaczynało się wznosić; nie mamrotało już, ale wołało do mnie coś głośno.

Od strony diun, z poprzecznych rowów wyłoniła się tuż przed samym pojazdem jakaś postać ze zwiniętą liną na ramieniu. Był to wysoki, szczupły, silnie zbudowany mężczyzna, o postawie trochę pochylonej naprzód, jaką zazwyczaj łatwo przybierają mieszkańcy tej nadmorskiej okolicy. Przyszykował linę, schodząc wdół aż na mokry piasek, zmywany wodą. Stojąc tak, wpatrywał się daleko w fale, jakgdyby miał im coś do powiedzenia — lub jakgdyby wsłuchiwał się w to, co wołały. Poczem cisnął skręty liny precz od siebie, daleko na pieniającą się wodę, ściągnął ją z powrotem, zrobił gest zdziwienia, pobiegł w tył, rzucił znów linę. Podczas tej dziwnej zabawy wydawał z siebie jakieś chrząkanie, które w gruncie nie miało w sobie nic ludzkiego.

Zachowywał się w tej grze, jak dziecko. Przypatrywałem mu się: włosy jego były raczej białe, aniżeli szpakowate, mimo, że nic w nim nie wskazywało na wiek podeszły. Wzrok jego spoczął na nas bez wyrazu, obojętny na naszą obecność. Poczem rozpoczął na nowo swoją zabawę.

— Oto mamy i Mads'a! — zawołał doktor i, zwróciwszy się wprost do mnie, ciągnął dalej: — Widzi Pan, Mads — to odpowiedni dla Pana człowiek... Był tu kiedyś któregoś wieczora sam w tem pustkowiu na diunach, gdy zatonął wielki okręt. Był obecny na całym widowisku, od początku do końca. Był to też zupełnie niezwykły wypadek. Mógłby Panu o nim opowiedzieć, gdyby niestety...

— Co niestety? — spytałem.

Doktor błysnął ku mnie okiem i pozwolił wybiegnąć cieczy z fajki.

— Troszkę zdziwaczał po tej nocy — widzi Pan. A co najosobliwsze, to to, że zaniemówił. Nie mówiąc już o kolorze włosów, które miał dawniej rude, jak płomień.

— Dostał obłędu? — spytałem cicho.

— Tak. I oniemiał. Widocznie był skłonny do tego... — odrzekł doktor powiatowy.

Tłum. Z. GULIŃSKA.

# MARYNARKA WOJENNA

## ARMJA MORSKA JAKO GWARANTKA BEZPIECZEŃSTWA POLSKI

(Dokończenie)

### WYPADEK II.

Ochrona neutralności i interesów niemieckich na wypadek zatargu między obcymi państwami.

Traktaty, które zakończyły wojnę światową, narzuciły światu przemocą nowe ukształtowanie. Polityczne granice krwawia, a walki o interesy ekonomiczne nowoutworzonych państw trwają wszędzie. Rezultatem powyższego stanu są poważne i naprężone sytuacje, które od 1918 roku powstają naokoło Rzeszy Niemieckiej. Łaskawy los oszczędził nam w czasie wojny polsko - rosyjskiej dalszego prowadzenia walk na ziemiach wschodnio - pruskich, gdyż oddziały armji rosyjskiej bez walki pozwoliły się rozbroić na terytorjum niemieckim.

Silnie naprężone stosunki między Czechosłowacją a Włochami, między Włochami a Jugosławiją, między Polską i Litwą, ze stojącą za kulisami Rosją uniemożliwiają pacyfikację Europy. Ogólnie znane są rozbieżności między Anglią i Rosją. Rewelacje ostatnich tygodni jaskrawo oświetliły kształtujące się przyszłe ugrupowania mocarstw wokoło Anglii i Francji — przeciwko Ameryce.

Zbrojne rozegranie tych zatargów jest tylko kwestją czasu. Powstanie wówczas dla Rzeszy Niemieckiej, 60.000.000 państwa, leżącego w centrum Europy, poważne niebezpieczeństwo, że zostanie ona wciągnięta do tych zatargów. Jeżeli więc nie chcemy, aby nasza neutralność została naruszona, a walki nie odbywały się na naszym terytorjum, będziemy zmuszeni z bronią w rękę bronić naszej neutralności. A o ile nie życzymy sobie, aby państwa walczące przeszły bezwzględnie do porządku dziennego nad naszymi kulturalnymi i gospodarczymi zainteresowaniami, promieniującymi wszędzie poza granice kraju, to musimy wytworzyć możliwość poparcia naszych zainteresowań z naciskiem. I nad temi możliwościami należy się trzeźwo zastanowić.

Rzesza niemiecka tylko wtedy może wziąć udział w walce, gdy rzeczywiście będzie miała widoki na powodzenie. O ile szans tych niema, czy to z powodu własnego położenia, czy też z powodu rozwoju wypadków wojennych w państwach walczących, to żaden człowiek, mający poczucie odpowiedzialności, nie pomyśli o narażeniu narodu niemieckiego na bezsensowny przelew krwi i ponowny chaos.

Jeżeliby jednak te widoki istniały, to im Rzesza będzie silniejsza, tem lepiej je będzie można wykorzystać.

**Zadania marynarki niemieckiej w zakresie powyższych zatargów.**

Zgóry należy zaznaczyć, jako oczywiście, iż Rzesza niemiecka, ani obecnie, ani też w przyszłości, nie może prowadzić polityki stworzenia potęgi morskiej, Byłoby to więcej, niż kiedykolwiek, podjęciem próby, bez dostatecznych ku temu

środków. Jak wspomniano, zadania marynarki wojennej ograniczają się do zadania obrony państwa. W tej dziedzinie stanowi ona nieodzowną część składową ogólnej siły zbrojnej państwa, oraz wzmożenie siły armji lądowej, którego żadną inną drogą osiągnąć nie można. Przyczyną tego są: Traktat Wersalski i położenie wojskowe. Traktat Wersalski ustalił siłę armji. **Legalne wzmocnienie tej siły można osiągnąć jedynie przez podniesienie wydajności bojowej marynarki wojennej**). Wojskowo - geograficzne położenie Prus Wschodnich pozostawia jedynie drogę morską, otwartą dla udzielania tej prowincji z zewnątrz Rzeszy pomocy wojskowej i gospodarczej.

W wypadku możliwości zatargów główne niebezpieczeństwo polegać będzie w zamachu na Prusy Wschodnie. W tym wypadku warunki obrony są w głównych zarysach ustalone, w którymkolwiek miejscu Polak nie wtargnął.

**Nieprzyjacieli będzie rozporządzał przeważającymi siłami.** Już w czasie pokoju na wschodnio - pruskiej granicy stacjonują 4 polskie dywizje naprzeciw jednej niemieckiej i 2 pułków kawalerji. Mogą one być w krótkim czasie wzmocnione przez dwie dalsze dywizje, oraz liczne formacje, złożone z legionistów.

**Przerwanie się sił niemieckich do Prus Wschodnich przez korytarz prawdopodobnie się nie uda.**

Polak zabezpieczy się przed tem wtargnięciem ze skrzydła, grupując przeważające siły na Pomorzu. Pokojowa dylokacja jego wojska umożliwi mu to bez trudu.

Prusy Wschodnie będą zagrożone w najkrótszym czasie brakiem amunicji. Zapas amunicji Prus Wschodnich jest bardzo niewielki, ograniczony Traktatem Wersalskim, a wyrób amunicji wewnątrz tej prowincji jest zakazany.

Taki przebieg wypadków należy przewidzieć. Wynika z tego, że pewien dowód personelu i amunicji będzie konieczny, a możliwy tylko drogą morską.

Marynarce Rzeszy przypadną przytem trojaki zadania:

1) prowadzenie i osłona transportów morskich, potrzebnych dla życia prowincji.

2) **Wkroczenie w walkę w pasie nadbrzeżnym**).

3) Osłona sił lądowych przed akcją nieprzyjaciela od morza.

**Flota odciąża przytem armję lądową od troski o flankę i tyły i zwalnia oddziały i artylerję lądową, które wobec tego mogą być użyte na innym miejscu**).

W drugim wypadku możliwości konfliktu chodzi o to, by utrzymać neutralność podczas wojny obcych mocarstw. Udziałem floty będzie, zabezpieczenie godności państwa na niemieckich wodach przybrzeżnych i niemieckich portów przed

nadużyciem któregoś z walczących. Gdyby atoli Niemcy zostały zmuszone wziąć w wojnie udział, to zadaniem floty w zasadzie będzie to samo, co wykazałem na wypadek napadu Polaków. Wobec większych rozmiarów takiej wojny zadania jej oczywiście wzrosną. Szczególną rolę odegra dla gospodarki wojennej dowód surowców ze Skandynawji. Operacyjnie i politycznie zupełnie jest możliwe, że flota będzie musiała wyjść na front przeciw innym, niż Polska krajom nadbałtyckim, bo wyżej wykazałem, jak różnorodnie się krzyżują interesy europejskie. Pomyślnie tylko o nieporozumieniu między Polską a Rosją, lub Rosją a państwami ościennymi, które by nas zmusiły do czynnej obrony naszej neutralności. Jak się zapatrują w Anglii na rolę floty niemieckiej na Bałtyku, ujmuje czasopismo „Naval and military Record” w następującej zdania: „Jesteśmy tego zdania, że odpowiednia i bitna flota niemiecka tworzy konieczne zabezpieczenie dla pokoju Europy. Stanowiłaby ona przeciwwagę dla rosyjskiej siły morskiej na Bałtyku”. Mocarstwa europejskie jako całość, powitają z pewnością z zadowoleniem każde wyrównanie sił, skierowane przeciw rosyjskiej sile morskiej. Dla Niemiec samych zaś stałoby się zagadnienie potęgi morskiej kwestją życiową, gdyby Moskwa przyszła na myśl, stać się nieprzyjacielem dla Niemiec.” Również w drugim wypadku zadania floty służą celowi dostarczenia obronie państwa przyrostu sił, które pod panowaniem Traktatu Wersalskiego jest osiągalne tylko środkami floty.

### II.

Czy te zadania są lepiej osiągalne przez budowę nowych pancerników zamiast starych okrętów linjowych...

W wypadku pierwszym flota będzie mogła swe zadanie wypełnić, jeśli będzie panowała na Bałtyku. Panowanie na Bałtyku jest dzisiaj faktem w zestawieniu z siłą zbrojną morską, którą Polska chwilowo posiada. Nie będzie to możliwe w razie rozbudowania polskiej floty, z czem trzeba się będzie liczyć. Polska wzmacnia swoją flotę dwoma sposobami. Zamówienie na budowę nowoczesnych kontrtorpedowców i łodzi podwodnych zostało oddane stocznicom zagranicznym. Wzmocnienie drugim sposobem zostało zapewnione przez umowę, która doszła do naszej wiadomości. W niej zobowiązała się Francja wspomagać Polskę na Bałtyku przez silną eskadrę krążowników. Eskadra może w każdej chwili, zanim Polska jeszcze uderzy, podnieść polską banderę, przyczem Francja nie potrzebuje brać sama udziału w wojnie. Od wzmocnionej w ten sposób floty jesteśmy w danej chwili słabsi. Obecnie marynarki przeszły po zawarciu umowy waszyngtońskiej na budowę 10.000 tonnowych krążowników z uzbrojeniem 20 cm. Niemieckie krążowniki są ograniczone do 6.000 ton z 15 cm. uzbroje-

\* podkreślenie Redakcji „Morza”.

nia. Potrzebują zatem okrętów zdolnych do boju, jako podtrzymanie, co do których znów należy postawić następujące żądania: muszą one posiadać szybkość taką, aby móc współpracować taktycznie z krążownikami i aby móc unikać walk z przeważającymi je wielkimi okrętami bojowymi. Muszą one posiadać taką siłę bojową, aby przewyższały 10.000 tonowe krążowniki i aby mogły w razie niespodziewanego spotkania z wielkimi okrętami bojowymi, n. p. w nocy i w mgłę również i takiego przeciwnika śmiertelnie ugodzić.

Powinny posiadać możliwie największe zabezpieczenie przeciw zatopieniu przez łodzie podwodne i ataki lotnicze.

Tych **żądań nie wypełniają obecnie okręty linjowe w żadnym razie.** Są one dla współpracy z naszymi krążownikami: zapowolne, ich konstrukcja jest przestarzała, a część kotłów nie jest więcej zdolna do pracy z powodu długiego użytkowania. Siłę bojową i szybkość posiadają znacznie mniejszą, niż wielkie okręty bojowe. Ich zabezpieczenie przed zatonięciem jest bardzo małe. Są one w wysokim stopniu czułe na ataki łodzi podwodnych i lotników, gdyż opancerzenie ich, co do formy i grubości, jest przestarzałe, a urządzenia poniżej linii wodnej nie są dostatecznie rozbudowane.

**Nowy typ pancerników odpowiada tym żądanom:** są one konstruowane dla dużych i długotrwałych szybkości i mogą współpracować taktycznie z krążownikami oraz unikać na czas silniejszego wroga.

Ich siła bojowa przewyższa o wiele siłę 10.000 - tonowego krążownika. Również i dla wielkich okrętów bojowych są one niebezpiecznym przeciwnikiem, przewyższając zasięg ciężkiej artylerji naszych starych okrętów linjowych i wystrzeliwują w minucie potrójną ilość wagi pocisków.

Ich zabezpieczenie od zatonięcia jest wydatnie zwiększone przez nowy rodzaj opancerzenia i komór podwodnych.

Pozostaje do zbadania, czy Polska przez zwiększenie składu łodzi podwodnych i wielkich okrętów bojowych mogłaby przełamać przewagę przeciwnika? Działanie łodzi podwodnych jest ograniczone. Ich użycie na Bałtyku ma swe granice z powodu małej głębokości wody. Niebezpieczeństwo dla niemieckich transportów jest zmniejszone, skoro są eskortowane przez szybkie pancerniki. Mogą one przestrzeń Swinemünde — Piława przebyć za dnia, transport zatem jest zabezpieczony od głównego niebezpieczeństwa łodzi podwodnych t. j. od ataku nocnego. Dodać należy, że obrona przed łodziami podwodnymi w ostatnich czasach wojny światowej, tak się rozwinęła, że w końcu była silniejsza, niż samo natarcie łodzi podwodnych. Również w stosunku do wielkich okrętów bojowych, posiada pancernik, jak wspomniano powyżej, możliwość unikania ich i dostateczną siłę bojową w razie niespodziewanego spotkania. Prawdopodobieństwo jest naogół małe, aby wielkie okręty bojowe ukazały się na Bałtyku. Polska nie posiada ani stoczni, ani możliwości naprawy wielkich okrętów bojowych. Koszty ich rozbudowy byłyby niesłychanie wielkie. Francja dotychczas ograniczała swoją morską pomoc we wspomnianym traktacie do krążowników i mniejszych okrętów. To było umotywowane jej położeniem wojskowo-politycznym. Słaba strona Francji, to morze Śródziemne na drodze morskiej do kolonii, najsilniejszej podpory wielkomocarstwowego stanowiska Francji. Tam

musiała Francja skierować gros swoich sił morskich. W nowej umowie Anglja dała pewne gwarancje dla drogi morskiej na morzu Śródziemnem.

Czy umowa ta będzie długo obowiązywała, jest rzeczą wątpliwą. Opinia publiczna Anglii kwestjonuje tę umowę z jej ostrzem skierowanym przeciw Ameryce i możliwe, że wkrótce, może po wyborach dopnie zmiany umowy. Przeto pozostaje pod znakiem zapytania, czy Francja istotnie ma swobodę ruchów: może dać pomoc Polsce na morzu w postaci wielkich okrętów bojowych?

Taki niepomyślny zbieg okoliczności, który ma bardzo mało prawdopodobieństwa, musi pozostać nieuwzględniony kiedy rząd, odpowiedzialny za obronę kraju, ma ją rozbudować w dozwolonych granicach w najwyższym stopniu.

Sumując powyższe, można stwierdzić że flota morska, po zastąpieniu okrętów linjowych przez pancerniki, opanuje w stosunku do Polski według wszelkich przewidywań morze Bałtyckie i zadanie swoje w pierwszym wypadku będzie w stanie wykonać.

W wypadku zaś drugim, kiedy chodzi o innych przeciwników, z pośród państw przylegających do morza Bałtyckiego, to decydującym jest stopień wyszkolenia. Należy stwierdzić, że fachowe wykształcenie nasze jest o wiele wyższe od innych np. od rosyjskiego. Różnica ta będzie jeszcze większa, ponieważ pancerniki dają lepszą podstawę do wyszkolenia. Ta wyższość nasza będzie utrzymana z pewnością w ciągu całych lat.

Wyrównuje ona również tę przewagę, którą posiadają wielkie statki bojowe rosyjskie w stosunku do naszych krążowników.

#### **CZY PRZEMAWIAJĄ JESZCZE INNE WZGLĘDY ZA TEMI BUDOWANAMI?**

Budowy poza tem są konieczne dla utrzymania ducha bojowego marynarki, oraz wyszkolenia i racjonalnych **żądań gospodarczych**.\*) Próbą utrzymania na odpowiedniej wysokości pod względem technicznym i uzbrojeniomym, całkowiec przestarzałych okrętów linjowych, musi prowadzić do nałożenia konstrukcji pomocniczych na stare konusy okrętów, przez co utrudni się dowódcy wgląd i użycie całej broni okrętu. Na tem cierpi wyszkolenie oficerów i szeregowych. Wyszkolenie może osiągnąć najwyższy poziom, którego wymaga wartość bojowa marynarki, tylko wtedy, gdy będziemy posiadali do rozporządzenia nowoczesne okręty, celowo zbudowane i odpowiednio uzbrojone. Wtedy jedynie może wyszkolone dowództwo, zgodnie z doświadczeniami z pod Skagerraku osiągnąć przewagę środkami bojowymi słabszymi, niż środki nieprzyjaciela. To samo dotyczy bojowego „morale”. „Morale” będzie niskie, jeżeli dowódca i załoga są świadomi, że muszą walczyć na przestarzałych okrętach z przeciwnikiem, który posiada znacznie większą szybkość i siłę bojową. Wreszcie budowy wymaga rozumna polityka gospodarcza. Koszty utrzymania w odpowiednim stanie przestarzałych okrętów rosną corocznie w niewspółmierny sposób. W roku 1927 wydano 6 milionów marek, z tego półtora miliona na stare statki linjowe „Elsass” i „Hessen” mimo, że nie odpowiadają one najprostszym wymaganiom. Ich szybka zmiana jest przykazaniem gospodarczej rozważli.

Koszty pancernika są przewidziane na

\*) Podkreślenia Redakcji „Morza”.

80 milionów marek, rozłożonych na cztery lata.

Budowa pancernika wjdzie ludności i gospodarce krajowej na dobre.

Pierwszy pancernik jest budowany w stoczni „Deutsche Werke” w Kilonji. Stocznia będzie mogła przymem zatrudnić 3000 robotników. Oddziało to na zmniejszenie się ilości bezrobotnych w mieście Kilonji, które zajmuje drugie miejsce pod względem bezrobocia w państwie. Wstrzymanie budowy spowoduje wyrzucenie na ulicę tysiąca pięćset robotników i dotkliwie pogorszy kwestję pracy w Kilonji. Ta okoliczność spowodowała głosowanie delegatów z prowincji Schleswig - Holstein w Radzie Rzeszy za budową. Uchylenie budowy podniesie ogólny deficyt stoczni i wykluczy ją z konkurencji w budowie statków handlowych. To znaczy, że koszty opieki państwowej zostaną obciążone sumą 3 milionów marek w roku.

Budowa dostarczy licznym gałęziom przemysłu zamówień, również w Prusach Wschodnich, i większa część kosztów budowy wróci między ludność w formie płać robotniczych. Trzeba liczyć, że 70 proc., a więc 65 milionów z 80 milionów przypada na ludność przeważnie, jako wynagrodzenie.

W walce o pancernik przytoczone są wielokrotnie nieistotne porównania z dziedziny socjalnej. W niniejszem opracowaniu strona socjalna przedstawiona jest w ten sposób, jak się przy rzeczowym badaniu ta kwestja przedstawia.

Wywody Groenera ująć można w następujące tezy:

Marynarka wojenna ma za zadanie wypełnić przyrost sił obronnych Niemiec, którego ze względu na Traktat Wersalski nie da się osiągnąć innymi środkami.

Marynarka nie może wypełnić tego zadania bez zamiany okrętów linjowych przez pancerniki.

Budowa nowych okrętów ma zatem życiowe znaczenie dla wyszkolenia bojowego „morale” marynarki oraz jest przykazaniem oszczędności i bodźcem dla gospodarki na rynku pracy.

Oto widzimy jak logicznie rozwinęła się Groener myśl, widzimy, jak dobrze i mocno uzasadnia potrzebę budowy nowych jednostek dla niemieckiej floty. I widzimy, jakie przywiązuje on znaczenie do sprawy komunikowania się ze Wschodnimi Prusami, aczkolwiek mówi o tem dość skromnie i przedstawia Prusy, jako biedną, tak bardzo zagrożoną przez Polskę, prowincję. A zwróćmy uwagę na to, jak on, będąc ministrem całej siły zbrojnej Niemiec, umie dla dobra i dla rozwoju Marynarki, odrzucić tradycyjną niemiecką butę, i nie przechwala się swymi siłami lądowymi, tylko potulnie i skromnie oświadcza, że: **przerwanie się sił niemieckich do Prus Wschodnich przez korytarz prawdopodobnie się nie uda.**

Abymy jeszcze raz uprzytomnić sobie naszą sytuację strategiczną,

zajrzyjmy znów do książeczki Krzywca<sup>\*)</sup>, który między innymi pisze co następuje:

Prusy Wschodnie strategicznie znajdują się w bardzo wygodnej względem Polski sytuacji, okrążając ją od północy. Uderzenie armii niemieckiej od północy na Warszawę, w tył walczących na zachodnim (albo na zachadnim i na wschodnim) froncie wojsk, byłoby straszne, gdy się uwzględni, że żadne naturalne przeszkody w postaci rzek, bagien lub gór nie leżą na tej drodze, a odległość Warszawy od granicy w linii prostej wynosi trochę ponad 100 kilometrów (a do Torunia jeszcze bliżej). Ponieważ ludność Prus Wschodnich wynosi około 2 i pół miliona, więc w wypadku wojny z Polską Niemcy przedewszystkiem przewozić będą transporty wojsk i amunicji do Prus Wschodnich. Trzeba też już teraz uświadomić sobie, że takie uderzenie niemieckie od północy będzie dla nas nad wyraz groźne. Liczyć jedynie na łodzie podwodne, które mają całkowicie przerwać komunikację niemiecką, jest wielkim błędem.

Trzeba sobie uprzytomnić, że Niemcy (którzy posiadali setki łodzi podwodnych i którzy tyle wwrzadzali szkody Koalicji), jednak nie mogli zapobiec przewiezieniu 2 milionów Amerykanów do Francji, ani 2 milionów i stu tysięcy wojsk kolorowych, przybywających przez morze Śródziemne, na którym operowały niemieckie łodzie podwodne. Ani armii wschodniej koalicyjnej, składającej się z 630 tysięcy ludzi (do Dardanel i Salonik). Ani nie przeszkodzili ewakuować, a potem znów przewieźć armję serbską na front salonicki.

Zresztą Groener w memorjale swoim zupełnie niedwuznacznie oświadcza, że polskich łodzi podwodnych niebardzo się obawia, już chociażby za względu na to, że nie wszędzie będą one mogły operować z powodu płytkości Bałtyku. Poza tem siły, któremi będą Niemcy osłaniali swoje transporty, już są bardzo poważne. Przecież dzisiaj posiadają oni 12 nowoczesnych, szybkich kontrtorpedowców, mają też ponad 30 torpedowców, mają doskonałe, silne i szybkie krążowniki, — no i na zamianę dzisiejszych, nieco przestarzałych (a przeciw Polsce na długo jeszcze groźnych) linjowych okrętów, budują pancerniki, o

<sup>\*)</sup> „Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej”.

których właśnie mowa w memorjale Groenera, a które swemi rekordami technicznymi, zdenerwowały morskie sztaby mocarstw.

Dość znanym jest, i już dość oklepanym, wypowiedziany w roku 1901-ym przez 1-go Lorda Admiralicji Brytyjskiej Hotchena, frazes: „Łódź podwodna jest bronią słabszego”. Dziś, po doświadczeniach wojny światowej, musimy nieco ostrożniej i z większą rezerwą brać różne hasła.

Francuski generał Buat słusznie powiedział, że ludzkość skłonna jest do zaślepiania się entuzjazmami dla jakiejś modnej technicznej nowości. Panuje wtedy, jakby epidemja tej nowości. Społeczeństwo wojskowe przeżyło taką epidemję lotniczą, marynarze przeszli epidemję torped, tak samo na lądzie sądzono, że gazy trujące opustoszą nazawsze pola bitew, a na morzach wrócono bezwzględne panowanie tylko łodzi podwodnej. Wszystko to są mrzonki.

Wielki znawca wojny podwodnej — jakim jest francuski komandor Castex, autor wielu naukowych dzieł, mówił o łodziach podwodnych:

„Łódź podwodna, sama wyłącznie, nie panuje na morzach, łódź podwodna nie wyklucza innych broni morskich, uzupełnia je tylko, nie powodując ich zniknięcia w najmniejszym stopniu. Łódź podwodna nie wypędza okrętu nadwodnego z powierzchni morza. Więcej nawet, ona osiąga swą pełną skuteczność tylko w łączności z innymi bronią. Potrzebne jej jest oparcie się o te bronie, a mianowicie podtrzymanie ze strony artylerji jednostek nadwodnych”.

Nabieramy więc absolutnej pewności, że polska marynarka wojenna — aby móc odegrać ważną rolę, w wypadku wojny jej przeznaczoną — musi, ale to konieczne i bezwzględnie musi posiadać nowoczesne okręty, różnych kategorii.

Dochodzimy do momentu, w którym jakiś zbyt zaawansowany optymistą może powiedzieć „Pomoże nam Francja — wszakże układ z nią zawarty gwarantuje nam jej pomoc w postaci silnych eskafr krążowniczych”.

Tak, wiemy o tem. Zresztą znamy nawet rozważania Groenera na ten temat. I stwierdzamy, że faktycznie — układ z Francją nam to gwarantuje, **ale możliwości życiowe nie zapewniają nam ani 5% urzeczywistnienia tej gwarancji.**

Spójrzmy tylko na mapę, a wnet się przekonamy, że żadna eskadra nie zdoła przyjsć nam z pomocą, gdyż Bałtyk jest zamkniętem prawie jeziorem, na którym będzie panował ten, kto będzie w danym momencie miał silniejszą flotę i lepsze możliwości. Przedostać się zzewnątrz na Bałtyk można tylko przez duńskie cieśniny. Otóż Bełt Mały, jest zapłytka, Bełt Wielki — prowadzi wprost na niemiecką bazę operacyjną Kilonję, leżącą w śmiesznej odległości 35 mil morskich, i wreszcie Zund. Południowa część Zundu, to znaczy kanał Drogden jest dostępny tylko dla okrętów o zanurzeniu do 6 metrów — najwyżej. Spodziewać się więc można próby przejścia przez te cieśniny, co najwyżej lekkich krążowników, posiadających 155 milimetrowe działa, któreby były zabawą w porównaniu z 280-milimetrowemi działami dywizji budujących się niemieckich pancerników. Zresztą umyślnie użyliśmy słowa „próba przejścia” krążowników, — gdyż można z całą pewnością powiedzieć, że Niemcy potrafią tak zamknąć minami dostęp na Bałtyk, i zdołają tak dobrze obronić za pomocą artylerji okrętowej swoje pola minowe, że nie ryzykujemy lepiej przejawiać tyle optymizmu, aby się spodziewać urzeczywistnienia planu wykorzystania francuskiej pomocy bez posiadania własnej siły, zdolnej paraliżować ruchy ewentualnych naszych przeciwników. W jednym tylko kierunku może być skierowany nasz optymizm, jedno tylko, w co święcie musimy wierzyć — to tylko w zwycięstwo idei morskiej w Polsce. Wierzymy w to, że zrozumienie potrzeb Polski na morzu ogarnie niebawem cały kraj, i że Wódz Narodu i Naczelný Wódz Siły Zbrojnej, Marszałek Piłsudski — po zwalczeniu trudności państwowych, skieruje swe gigantyczne siły na pracę, mającą stworzyć nareszcie prawdziwie **silną armję morską.**

Jego bowiem słowa, wypowiedziane dziesięć lat temu, są zapisane w sercach wszystkich marynarzy:

**„Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest najlepszą rękojmją rozwoju mocarstwowego państwa i kwitnącej pomysłności narodu”.**

Z utęsknieniem więc, lecz z wiarą oczekujemy chwili, w której Polskę sąsiedzi nazwą mocarstwem. **W KOSIANOWSKI**

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

## ANGLJA.

**Program morski 1930/31.** Pierwszy lord admiralicji oświadczył w Izbie Gmin, że program morski na rok 1930/31 obejmuje budowę następujących jednostek: 3 krążowniki z artylerią 15 cm, 1 leader floty, 8 kontrtorpedowców, 3 łodzie podwodne i 6 mniejszych jednostek. Wszystkie te okręty przeznaczone są na zamianę przestarzałych jednostek floty. W budżecie 1930/31 widnieje na ten cel kwota zaledwie £. 80.000, ponieważ zamówienia na budowę wymienionych jednostek udzielone zostaną dopiero pod koniec okresu budżetowego.

Niedawno rozpoczęta budowa okrętów wojennych, przewidzianych w programie 1929/30 (1 krążownik z artylerią 15 cm, 1 leader floty, 4 kontrtorpedowce, 3 łodzie podwodne), pochłonie z budżetu tegorocznego sumę £. 4.200.000.

**Zmieniona rola kontrtorpedowców.** W angielskich kołach fachowych ścierają się obecnie różne poglądy, co do roli i znaczenia kontrtorpedowców, w związku ze wstrzymaniem budowy wielkich bojowych okrętów marynarki wojennej. Zadaniem kontrtorpedowców jest — jak wiadomo — ochrona wielkich okrętów bojowych przed atakami torpedowców i łodzi podwodnych. Z chwilą, gdy floty wojenne składać się będą wyłącznie z łatwo zwrotnych krążowników, zadanie kontrtorpedowców upada samo przez się, gdyż krążowniki te będą mogły same skutecznie bronić się przeciw łodziom podwodnym i torpedowcom. Jeżeli nawet nie nastąpi zupełny zanik kontrtorpedowca, w jego obecnym typie, to jednak należy się spodziewać przejścia do budowy kontrtorpedowców mniejszego typu i powierzenia im tępienia łodzi podwodnych i obrony powietrznej. Zwłaszcza będą one nadawały się dobrze do tego ostatniego celu dzięki swej szybkości, zwrotności i małym wymiarom, utrudniającym skuteczne ataki z powietrza.

**Łodzie podwodne.** W dniu 14 maja r. b. spuszczone na wodę na stoczni Chat-cham łódź podwodną „Rainbow”, należąca do klasy „R” i objęta programem z r. 1928. Pierwotnie miało być wybudowanych 6 łodzi podwodnych tej klasy, jednak obstalunek 2 z pośród nich został cofnięty.

Łódź podwodna klasy „R” różni się



O. R. P. „Wicher”.

od klasy „O” tylko w nieznacznych szczegółach. Wyporność nadwodna jej wynosi 1.500 t., podwodna 2.000 t., długość 88,4 m. Załoga składa się z 55 ludzi.

## WŁOCHY.

**Nowe jednostki wojenne.** W dniu 27 kwietnia r. b. spuszczone we Włoszech na wodę aż 5 nowych okrętów wojennych. Są to 4 krążowniki i 1 łódź podwodna. Dwa z pośród krążowników, „Zara” i „Fiume”, należą do krążowników typu „waszyngtońskiego” i mają te same wymiary, co krążownik „Trento” i „Trieste”. Uzbrojenie ich stanowi 6, 8 dział o kalibrze 20,3 cm, 2 działa 10,2 cm i 8 aparatów torpedowych o 53,3 cm. Ponieważ szybkość tych krążowników została zredukowana do 32 węzłów, przeto należy przypuszczać, że będą one silniej opancerzone, niż krążowniki, zbu-

wane poprzednio, których szybkość wynosi 35 węzłów.

Dwa inne krążowniki należą do typu „Condottiere”. Nazwane one zostały: „Giovanni delle Bande Nere” i „Alberto di Gussano”. Wyporność ich wynosi tylko 5.300 t. Przewidywana dla nich szybkość ma wynosić 37 węzłów. Uzbrojenie ich stanowić mają: 8 dział 15,2 cm, 8 dział 10,2 cm, i 4 aparaty torpedowe 53,3 cm.

Łódź podwodna „Delfino” należy do klasy „Bandiera”. Wyporność jej nadwodna wynosi 1.077 ton. Uzbrojona będzie w 6 aparatów torpedowych i w 1 dział 8,8 cm.

## STANY ZJEDNOCZONE.

**Krążowniki.** W najbliższym czasie ma być rozpoczęta budowa 10 małych krążowników, uzbrojonych w działa kalibru 20,3 cm. Według wiadomości z Waszyngtonu właściwości ich mocno zbliżone do słynnego niemieckiego pancernika „Ersatz Preussen”. Działa na tych krążownikach strzelać będą na odległość 27 kilometrów.

## BUDOWA DŁUGOTERMINOWEGO MAGAZYNU TOWAROWEGO W PORCIE GDYŃSKIM

W dniu 30 sierpnia r. b. Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawarło umowę z firmą „Biuro Inżynierskie K. Jaskólski i K. Brygiewicz” z siedzibą w Gdyni o budowę magazynu długoterminowego w Gdyni. Dotychczas port w Gdyni wyposażony był w kilka magazynów krótkoterminowych, t. j. magazynów, w których ładunki są składane na czas najkrótszy, a przez które faktycznie tylko przechodzą, będąc przeladowywane z kolei na okręty przy eksporcie, — lub odwrotnie z okrętów do wagonów przy imporcie towarów. Część tych magazynów, eksploatowana przez Rząd, znajduje się pod zarządem Urzędu Morskiego, część zaś eksploatowana jest przez firmy prywatne. Nieposiadanie natomiast magazynu długoterminowego dla dłuższego składowania drobnicy oraz przeprowadzenia podczas tego niezbędnych manipulacji i t. d., w wysokim stopniu utrudniało dotychczasową normalną eksploatację portu. Wobec braku długoterminowego magazynu ładunki drobnicowe dotychczas, albo omijały port gdyński, albo też, nadchodząc, zapełniały magazyny krótkoterminowe i kępowały w nich właściwy obrót towarowy, czego w normalnych warunkach być nie powinno.

Posiadanie w porcie gdyńskim magazynu długoterminowego stało się też jeszcze bardziej pilne z chwilą utworzenia w Gdyni kilku regularnych linii okrętowych. Wybudowanie takiego magazynu przyczyni się więc w znacznej mierze do zwiększenia się obrotów portu i będzie stanowiło źródło poważnego dochodu.

Magazyn stanie na nabrzeżu Polskiem, przy basenie Marszałka Piłsudskiego,

w drugiej linii projektowanych składów za magazynem Nr. 3.

Budynek magazynu, długości 120 mtr. i szerokości 35 m., z rampami o szerokości 2 m wzdłuż budynku — zaprojektowany jest według nowoczesnego typu dla budowli tego rodzaju, typu szkieletowego-żelbetowego, wypełnienia ścian z cegły, stropy i dach żelbetowe. Ilość kondygnacji 5 o wysokościach przyziemnych 5 mtr., I — II — III piętra — 3,20 mtr., IV piętro — 4,00 mtr.

Parter budynku poprzecznymi korytarzami podzielony jest na 6 części. Reszta pięter ma podłużny korytarz, do którego przylegają 3 grupy dźwigów elektrycznych, składające się z dwóch dźwigów 2-tonowej nośności użytkowej i jednego dźwigu nośności 1 ton, klatek schodowych 3, przy nich przewidziano pomieszczenia dla władz celnych, kolejowych, administracji ogólnej i t. p.

Wybudowanie magazynu przewidziane jest w ciągu 11 miesięcy roboczych. Aby nie obciążać jednego okresu budżetowego dość znacznymi kosztami jego budowy (cena kosztorysowa ponad 3,6 mil. zł.) i nie uszczuplać posiadanych kredytów na inne potrzeby portu, koszty budowy magazynu rozłożone zostały na trzy lata; sama budowa, prócz korzyści dla portu, wpłynie na ożywienie ruchu budowlanego w Gdyni oraz na zmniejszenie bezrobocia.

Dochody z eksploatacji budowanego magazynu długoterminowego są tak kalkulowane, że koszty budowy będą mogły być zamortyzowane w okresie czterech — sześciu lat od chwili rozpoczęcia eksploatacji.

Janusz Łokuciejewski.

## PODRÓŻ „JURANDA” DO STOCKHOLMU

Dnia 30 sierpnia r. b. powrócił po trzytygodniowej podróży jacht „Jurand” do Gdyni. Jest to 30-tonowy yawl z motorem pomocniczym, zbudowany w Anglii i nabyty tej wiosny przez spółkę żeglarzy krakowsko-wileńską, dawnych właścicieli „Carmen”.

Wyjehawszy 12.8 wieczorem z Gdyni, zanocowano na Helu. Następnego popołudnia przy silnym NW postawiono ster na Kalmarsund. Barometr stał 742 mm. i sygnały na burzę były wywieszane. Pierwszy ten kurs, częścią pod małymi żaglami przebyto bardzo prędko. Zaraz po południu 15.8 nocowano w Kalmarze. Tu zwiedzono miasto, dokonano drobnych napraw i przeoczekano niepo-

godę. 19-go wyruszono dalej na północ. Przy słabych potem silnych wiatrach z zachodu przybyto 28.8. do latarni Landsort i wjechano w szkery wschodnie. Przez Delarö - Saltsjöbaden, Skursund, częścią motorem, dojechano 22.8 o 5 pp. do Stockholmu, gdzie zakotwiczono w Królewskim Klubie Jachtowym. 25.8 wyjechano przez południowy kanał przy silnym west i przez jezioro Mälär (26.8.) oraz Södertälje wydostano się do Dallofjordu. Na zrefowanych żaglach minięto wieczorem Landsort i nad ranem dojechano do Visby. Po zwiedzeniu ruin opuszczono ten port wieczorem, by przy słabych zachodnich wiatrach dążyć na południe. 29.8. popoł. zobaczono ład ko-

ło Rozewia. Idąc od Jastarni motorem, z powodu braku wiatru, zacumowano świtaniem 30.8 w porcie wojennym pod Oksywiem w gęstej mgle.

Cała droga odbyta została punktualnie po wytyczonych kursach, dzięki pomysłnym, choć szwałowatym wiatrom. Szkery, co do których wskazówki dla żeglarzy przepisują wzięcie pilota, przebyto samodzielnie, nie myląc drogi w labiryncie wysp.

Załogę składali: Jan Fischer, jako dowódca, Stobiecki, Merunowicz, Malik, Laskowski, Łaskiewicz z Krakowa, Hłasko, Grabowski z Warszawy, oraz bocman Fleming z Gdyni.

Jan Fischer.

# KRONIKA

### GDYNIA, GDAŃSK i WYBRZEŻE

#### PROMOCJA MORSKA.

W dniu 15 sierpnia odbyła się tradycyjnym zwyczajem na pokładzie O. R. P. „Bałtyk” promocja oficerska absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Siedemnastu podchorążych otrzymało stopień podporucznika marynarki.

Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pana Marszałka Piłsudskiego reprezentował insp. armji gen. Burhard - Bukacki. Ponadto obecni byli dowódca floty komandor Unrug, szef francuskiej misji morskiej komandor Cellier, dowódca brygady kawalerji „Toruń” pułk. Abraham, dyrektor „Żegluga Polskiej” Rumel, przedstawiciel Zarządu Głównego Sekcji Marynarki Wojennej Ligi Morskiej i Rzecznej inż. Ginsbert, oraz grono oficerów i zaproszonych gości. Do nowomianowanych przemówił, wręczając



Przybycie gen. Burhardta-Bukackiego na pokład O. R. P. „Bałtyk”.

dypłomy, komendant szkoły, komandor porucznik Korytowski, poczem generał Burhard - Bukacki wręczył prymusowi Wrońskiemu honorową szalę, ofiarowaną przez Prezydenta Rzeczypospolitej. Wieczorem odbyło się skromne przyjęcie i bal w kasynie dowództwa floty.

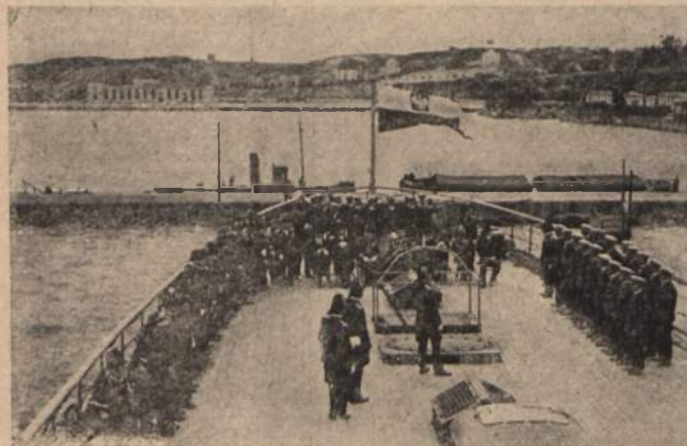
#### DYPLOMOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA.

Z dniem 12 września Komisja Kwalifikacyjna do spraw dyplomów oficerskich marynarki handlowej przenosi swe czynności do Urzędu Morskiego w Gdyni.

Wszelkie sprawy, związane z wymienionymi dyplomami, załatwiane dotychczas przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, zostają przekazane do Urzędu Morskiego i tam też należy się zwracać zainteresowanym.

#### ZAKOŃCZENIE KURSÓW NAWIGACYJNYCH DLA RYBAKÓW.

Istniejące od kilku tygodni przy Szkole Morskiej w Gdyni kursy nawigacyjno-



Uroczystość promocji podchorążych Marynarki woj. na podporuczników na pokładzie O. R. P. „Bałtyk” w Gdyni.



Nowomianowani podporucznicy Marynarki Woj. z oficerami i komendantem Szkoły Kmdr. Korytowskim pośrodku.

motornicze dla rybaków morskich zostały zakończone w pierwszych dniach września. Egzaminy zostały przeprowadzone w dniach od 1-go do 4-go, a rozdawanie świadectw 6-go września.

Porządek egzaminów był następujący:

1-go września egz. pisemny z języka polskiego i rachunków.

2-go września egzamin ustny z nawigacji, locji, przepisów o ruchu na drogach wodnych i z prawodawstwa morskiego.

3-go września egzamin ustny z języka polskiego, historii polskiej i geografii.

4-go egzamin ustny z budowy silników.

Na egzamin przybyli delegaci Ministerstwa Przemysłu i Handlu kpt. T. Stecki i Dr. Lubecki.

Świadectwo z ukończenia kursów uzyskało 20-u rybaków.

#### ROZBUDOWA URZĄDZEŃ PORTOWYCH W HELU I JASTARNI.

Urząd Morski w Gdyni przedłużył dalej molo południowe w Helu. Molo to zamyka port na głębokości niewystarczającej dla parowców przybrzeżnej żeglugi, a mimo podbagrowania kanału przy silnych zachodnich wiatrach wjazd otwartym kanałem nie jest bezpieczny i pewny. Przy nieco większym ruchu statek wchodzący może łatwo być rzucony na molo lub na statek, stojący przy molo; również kanał otwarty łatwo się z powrotem zapiaścza i wymaga ciągłego i kosztownego pogłębiania. Z tego względu molo zostaje przedłużone o 150 metrów kosztem 250.000 zł. Równolegle pogłębia się Przedłużenie nabrzeży po obydwu stronach powiększy głębokość portu wielokrotnie, pozwalając swobodnie zawijać do portu i stać w nim kutrom rybackim, jak też i innym statkom przybrzeżnej żeglugi.

Również w Jastarni prowadzone są nadal intensywne roboty, które stworzyły tu port w miejscu przedtem trudnym dla kutrów rybackich. Port ten będzie odpowiadał wszystkim wymaganiom, jako port przybrzeżny. Godne jest uwagi, że prace w Jastarni wykonywane są wyłącznie taborem pogłębiarskim polskim, nowoczesnie urządzonym i pracującym bardzo sprawnie pod względem fachowym.

#### UDOGODNIENIE W KOMUNIKACJI Z LONDYNEM.

Wydział pasażerski P. P. „Żegluga Polska”, prowadzący generalną agenturę pasażerską Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego wprowadził nowy rodzaj kart podróży do Londynu.

Karta taka, obejmująca przejazd tam i z powrotem, oraz 4-dniowy pobyt w Londynie w dobrym hotelu wraz z pełnym utrzymaniem kosztuje:

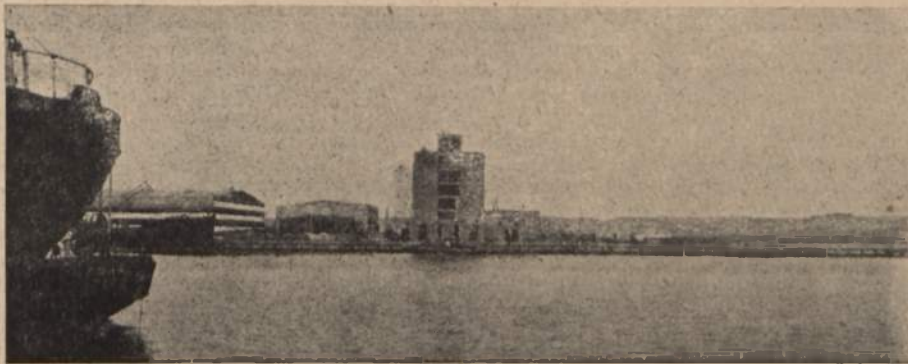
Kl. I na statku 900 zł., kl. II — 750 zł.

Niewątpliwie tą inowacją zainteresują się w pierwszym rzędzie nasze sfery gospodarcze i przemysłowe.

Droga morska poza komfortem przejazdu na dobrym statku, daje i to udogodnienie, iż nie trzeba starać się o szereg wiz tranzytowych, przesiadać z pociągu na pociąg, poddawać się rewizjom celnym i t. p.

#### PRZEJĘCIE LABORATORJUM TOWAROZNAWCZEGO.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Grudziądzu przejęła pod swój zarząd laboratorium towaroznawcze przy Instytucie Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni. Kierownikiem laboratorium zostaje dr. chemii Z. Meliński. W szczególności będą przeprowadzane analizy du-



Nowowbudowany gmach olejarni w Gdyni.

zych partij smalcu zagranicznego i słoniny, magazynowanych w porcie gdyńskim, które nie mogą się doczekać ekspedycji wskutek przeciążenia poznańskiego zakładu badań środków żywnościowych.

#### PLAC MINISTRA KWIATKOWSKIEGO.

Plac, przy którym stanie przyszyły okazały ratusz m. Gdyni został uchwałą rady miejskiej nazwany Placem Ministra Kwiatkowskiego.

#### WYJAZD STATKU BADAWCZEGO „EWA”.

Statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego „Ewa” wyjechał w końcu sierpnia znowu na dłuższe badania morskie na zachodnim Bałtyku. Podróż potrwa 10 — 12 dni i będzie miała na celu między innymi wyszukiwanie miejsc, obfitujących w ryby płaskie.

Na pokładzie statku znajdują się: dr. J. Borowik, Dr. Bogucki, Dr. Makowski i 2 laborantów.

#### POMYSŁOWA REKLAMA.

Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe wprowadziło na swoich statkach, kursujących pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Londynem i Hull papierosy w ładnych opakowaniach z widokiem jednego ze statków tego towarzystwa. Papierosy te w gatunkach „Ergo”, oraz „Egipskie”, cieszą się wybitnym powodzeniem w Anglii, oraz portach, gdzie zawijają te statki. Pomysłowa ta nowość jest wybitnym środkiem propagandowym dla naszych wyrobów tytoniowych samego Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego.

#### WYSTAWA EKSPORTOWA W GDYNI.

W Gdyni powstał komitet samowystarczalności gospodarczej, który ma się zająć urzędzeniem planowanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu wystawy eksportowej. Wystawa ma się odbyć w roku przyszłym.

#### AKCJA PROPAGANDOWA NA RZECZ GDYNI.

„Baltische Presse” z dnia 8.VIII. 1930 pod takim tytułem drukuje następującą notatkę:

„Z Detroit donoszą, że akcja propagandowa na rzecz Gdyni, którą prowadzi pomiędzy zamieszkaliśmy w Stanach Zjednoczonych Polakami były konsul Kazimierz Głuchowski, delegat pomorskiego związku propagandy turystyki, jest rozwijana bardzo celowo i energicznie. Na zebraniach w całym szeregu środowisk polskich odczyty Głuchowskiego wysłuchane były z dużym zainteresowaniem. Wiele osób jest gotowych przynieść się do Gdyni, aby inwestować tam swe kapitały, zwłaszcza wobec obecnego ciężkiego kryzysu w Ameryce. Prasa polska w Stanach Zjednoczonych po-

święca misji Głuchowskiego dużo uwagi i popiera ją w całości bez względu na swe odcienie partyjne”.

#### RUCH PORTOWY GDANSKA W LIPCU ROKU BIEŻĄCEGO

bardzo znacznie się ożywił, co należy przypisać zwiększonemu przywozowi przez Gdańsk rudy i wzrostowi wywozu drzewa i węgla. W lipcu przybyło do Gdańska 590 statków o 389.788 t. r. n., czyli o 33.000 t. r. n. więcej, niż w czerwcu r. b. i o 18.000 t. r. n. więcej, niż w lipcu r. ub. Wywóz drzewa przez Gdańsk wynosił w lipcu około 100.000 t., węgla około 460.000 t. i zboża około 20.000 t.

#### NOWE SKŁADY DRZEWNE W GDANSKU.

Rada Fortu w Gdańsku rozpisała konkurs na budowę nowych krytych składów drzewnych o powierzchni 6.500 m. kw. Nowe składy stanąć mają na wyspie Holm.

Budowa ich ma się rozpocząć niezwłocznie.

#### LITWA

#### ROZBUDOWA PORTU W KLAJPEDZIE.

Roboty przy zamierzonej rozbudowie portu w Kłajpedzie zostały ostatecznie powierzone duńskiej firmie „Højgaard et Co”. Ukończone być one mają do dnia 1 października 1932 roku. Umowa opiewa na sumę 5.187.126 litów.

Zapłata należności za roboty będzie dokonana w ten sposób, że w roku 1930 firma otrzyma 250.000 litów, w następnych zaś latach otrzymywać będzie 1.000.000 litów rocznie aż do roku 1935, przyczem sumy te będą oprocentowane w wysokości 6,8%.

Rząd litewski może należność spłacić wcześniej, nie placąc przypadających od danej części należności procentów. Przy robotach mają być zatrudnieni robotnicy krajowi, z wyjątkiem pewnej liczby specjalistów. Również do rozbudowy w miarę możliwości mają być użyte materiały krajowe.

#### FINLANDJA

#### KONFERENCJA W SPRAWIE UJEDNOSTAJNIENIA ZNAKÓW MORSKICH.

Odbyła się ostatnio w Helsingforsie konferencja państw bałtyckich, poświęcona ujednostajnieniu znaków morskich. W konferencji wzięli udział przedstawiciele: Lotwy, Estonji, Finlandji i Sowie- tów. Postanowiono odrzucić propozycje biura Ligi Narodów w sprawie zmiany obecnie istniejących w wymienionych krajach znaków morskich. Uczestnicy

konferencji stanęli na tem stanowisku, że proponowane zmiany nie poprawiłyby w niczem obecnego stanu rzeczy, a wprowadziłyby tylko niepotrzebne zamieszanie. Stanowisko to zajmą także przedstawiciele czterech wymienionych państw na międzynarodowej konferencji w Lizbonie, która ma się odbyć niebawem.

#### EMIGRACJA Z FINLANDJI.

W roku 1929 wemigrowało z Finlandji 6.383 osób, a więc niewiele więcej, niż w roku poprzednim. Z tej liczby 5.186 osób wyjechało do Kanady, 549 do Stanów Zjednoczonych, 163 do Ameryki Południowej, 145 do Australji i t. d.

#### SZWECJA

#### WYDOBYCIE ŚREDNIOWIECZNEGO OKRĘTU WOJENNEGO W STOCKHOLMIE.

Szwecja jest prawdziwym rajem dla archeologów. Niezliczone, skrupulatne badania i poszukiwania, prowadzone przez szwedzkich uczonych pod patronatem Państwowego Muzeum Historycznego w Stockholmie, wydzierają głębiom ziemi i wody coraz nowe pamiątki przeszłości historycznej Skandynawji. Bardzo ciekawego odkrycia dokonano ostatnio w samym Stockholmie. Mianowicie na dnie kanału Riddarholm w pobliżu Domu Rycerstwa w Stockholmie odkryto zatopiony okręt wojenny ze średniowiecza. Okręt, wydobyty już na powierzchnię, jest jednym z najstarszych okrętów średniowiecznych, jakie dotychczas odkryto. Zachował się w stosunkowo niezłym stanie i jest dla nauki zdobyczą wprost nieocenioną. Zbudowany z drzewa dębowego przypomina mocno swym kształtem statki Wikingów z zamierzcztych czasów.

Wydobycie okrętu na powierzchnię przedstawiało dużo trudności, ponieważ był on częściowo zagrzebany w mule i w piasku. Udało się jednak wydobyć kadłub bez żadnych uszkodzeń, tak, że można będzie całość zupełnie zrekonstruować. Okręt będzie jednym z najcenniejszych depozytów szwedzkiego muzeum historycznego.

Wydobyty okręt uzbrojony był w ciężkie żelazne armaty, których wiek znawcy określają w przybliżeniu na lat około 500. Są to prawdziwe unikatki. Konstrukcja tych armat jest bardzo prymitywna, wskazująca na ich stare pochodzenie. W przedniej części okrętu znaleziono dalej kule armatnie, wykonane z kamieni, ołowiu i żelaza, kilka żelaznych jaszczy do prochu, wreszcie kilka wydrążonych, stożkowatych futerałów z drzewa, wypełnionych okruchami granitu i kamienia. Są to, prawdopodobnie, prymitywne kartacze, używane przy walce na bliski dystans.

#### KONIEC STATKU MOTOROWEGO „KRONPINZ GUSTAV ADOLF”.

Na statku motorowym „Kronpinz Gustav Adolf”, należącym do stockholmskiego towarzystwa okrętowego „Nordstjernen” wybuchł u wybrzeży brazylijskich na północ od Rio de Janeiro pożar. Pasażerów wysadzono na ląd, oficerowie zaś i załoga usiłowali ogień opanować. Wobec jednak bezskuteczności tych usiłowań statek został skierowany ku wybrzeżu i osadzony na mieliźnie, poczem został przez załogę porzucony. Statek spłonął doszczętnie.

#### SUBWENCJA DLA LINJI STOCKHOLM — RYGA.

Przedsiębiorstwo żeglugowe „Svea” zwróciło się do rządu szwedzkiego o przyznanie dalszej subwencji na rok przyszły za utrzymywanie regularnej komunikacji między Stockholmem a Rygą. Towarzystwo występuje o subwencję w wysokości 21.600 koron za 36 podróży w ciągu roku, motywując swą prośbę znaczeniem linii Stockholm — Ryga dla życia gospodarczego Szwecji.

#### Z. S. S. R.

#### NOWA STOCZNA ROSYJSKA.

Sowiety zamierzają przystąpić w nowym roku gospodarczym do budowy nowej stoczni w Mariupolu, na której budowane będą większe statki. Wszystkie stocznie rosyjskie są od niedawna połączone w jeden związek pod nazwą „Sojuzwierf” w celu zapewnienia planowego wykorzystania urządzeń tych stoczni.

#### NIEMCY

#### RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU

dzięki ożywionemu przywozowi drzewa i zwiększonemu wywozowi zboża znacznie wzrósł w tym roku w porównaniu z rokiem ubiegłym.

#### ST. ZJEDNOCZONE

#### UCHYLENIE ZAKAZU PRZYWOZU DRZEWA SOWIECKIEGO DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Na skutek starań sowieckiego przedstawicielstwa handlowego w Ameryce (Amtorg), izby handlowej amerykańsko-rosyjskiej i zainteresowanych kół żeglugowych, uchylony został zakaz przywozu do Ameryki sowieckiego drzewa. Zakaz uchylony został na tej podstawie, że niema dostatecznych dowodów, iż drzewo sowieckie załadowywane jest na statki przez aresztantów.

#### RÓŻNE

#### KRZYŻE ZASŁUGI ZA URATOWANIE — „DARU POMORZA”.

W Guilvinec, małym bretońskim miasteczku, którego mieszkańcy brali ak-

tywny udział w ratowaniu polskiego trzymasztowca „Dar Fomorza” podczas burzy szalejącej u wybrzeży bretońskich w styczniu r. b. — odbyła się uroczystość wręczenia srebrnych i brązowych „Krzyżów Zasługi” tym z pośród miejscowych rybaków, którzy w akcji ratunkowej specjalnie się odznaczyli.

Tłumy mieszkańców zebrały się na placu Oceanu, gdzie na przybranej francuskiemi i polskimi flagami narodowemi estradzie, wśród przedstawicieli władz miejscowych zasiedli delegaci rządu polskiego w osobach: radcy handlowego przy ambasadzie R. P. w Paryżu, p. Ottona Węclawowicza, oraz konsula R. P. w Hawrze, p. Winiarza. Dekorował odznaczonych konsul Winiarz, poczem po wysłuchaniu pięknych okolicznościowych przemówień, podkreślających przyjaźń polsko - francuską, wśród dźwięków Marsyljanki i polskiego hymnu narodowego uformował się pochód, który, przedszedłszy przez całe miasteczko, asystował przy składaniu przez konsula Winiarza pięknego wieńca u stóp pomnika ofiar morza.

#### ZWIĄZEK B. MARYNARZY NA ŚLĄSKU.

Dnia 10 sierpnia r. b. odbył się w Królewskiej Hucie walny zjazd delegatów grup miejscowych Związku b. Marynarzy. W zjeździe wzięto udział blisko 100 delegatów, reprezentujących 20 grup miejscowych oraz oddział młodzieży Przystosobienia Morskiego w sile 100 ludzi. Przed rozpoczęciem obrad uczestnicy zjazdu złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza. Zjazd udzielił absolutorjum ustępującemu Zarządowi, poczem dokonano wyborów do nowego zarządu, do którego weszli: Oszek Robert, Kpt. mar. w rez., prezes, Termin Józef — wiceprezes, Brzoza Karol II wiceprezes. Kwiatkowski Bernard — sekretarz, Kurek Józef — skarbnik i Gajda Franciszek. Zjazd uchwalił m. inn. założenie Kasy Pogrzebowej dla członków Związku.

#### Z RADY ZJAZDÓW ŻEGLUGOWYCH.

Rada Zjazdów Żeglugowych łączy wszystkie interesy i zagadnienia towarzystw Żeglugowych, jak również i związków szyprów Wielkopolskich i Pomorskich. Dotychczasowa działalność Rady Zjazdów ograniczyła się przeważnie na



Grupa członków Związku b. Marynarzy na Śląsku.



wszelkiego rodzaju interwencjach u Władz, w sprawach swych członków. Na jednym z posiedzeń Rady, na wniosek członka Komitetu Wykonawczego, p. inż. Wład. Szczyta został opracowany przez niego memoriał dla przedłożenia p. premierowi. Memoriał zalustrował obecny stan Żeglugi i kończy się pięciu postulatami, które zdaniem Rady mogą powstrzymać proces zaniku przedsiębiorstw Żeglugowych na wodach Śródlądowych. Żeglugowym postulatem jest sprawa zwolnienia od podatku przemysłowego, który jest obecnie stosowany w największym swym rozmiarze 2.7% od obrotu brutto. Następnym postulatem wysuwa konieczność uruchomienia kredytów długoterminowych celem odbudowy i podtrzymania zniszczonego od czasu wojny taboru berlinkowego i holowniczego. Posiadacze berlinek (szyprowie), jak również i tow. żeglugowe nie mogą sobie pozwolić dzisiaj na przeprowadzenie remontów z zwróciła się do p. premiera z prośbą, aby zwrócił uwagę na tę ważną gałąź przemysłu, mającego duże znaczenie nie tylko gospodarcze, lecz i polityczno-strategiczne. Rozszerzenie ustawy z roku 1925 (Dz. Ustaw 125 1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, może być podstawą do ewentualnej nowelizacji tejże ustawy dla żeglugi śródlądowej. Pan Premier żywo zainteresował się zreferowanym Mu przez Prezydium Rady Zjazdów dezyderatami i obiecał swe daleko idące poparcie w postaci zwołania specjalnej komisji, mającej na celu zbadanie obecnego stanu żeglugi śródlądowej i opracowanie możliwych środków zaradczych ku utrzymaniu obecnego stanu

posiadania i dania możliwości jej dalszego Rada Zjazdów Żeglugowych przedsiębiorstw i związków szyprow, walcząc z trudnościami finansowymi — stara się obecnie o uzyskanie kredytów długoterminowych na remont, budowę nowych obiektów pływających — przy których

pomocy żeglarze zdołaliby utrzymać swój stan posiadania i mieliby możność rekonstruowania obiektów zniszczonych czasem i wojną. Komitet Wykonawczy odbył szereg konferencji z pp. Ministrem Robót Publicznych, Przemysłu i Handlu, jak również i Skarbu, przedstawiając sytuację przemysłu żeglugowego

Rada Nadzorcza Rady Zjazdów Żeglugowych składa się z prezesa, Edmunda Krzyżanowskiego, inż. Wład. Szczyta, inż. B. Friedmana, dyr. Rajcha, inż. Ciechanowskiego, dyr. Żurczyńskiego, p. Rogozika, Maliszewskiego, Górnickiego, Edelmana.

W skład komitetu wykonawczego wchodzi: prezes Edm. Krzyżanowski, inż. Władysław Szczyt, inż. Bolesław Friedman.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

Dr. Aleksy Majewski — **Prawo Morskie**. Str. XII+340. Tczew — Gdynia 1930 W naszej powiększającej się szybko morskiej literaturze fachowej dawał się odczuwać dotkliwy brak związętego przystępnego, a jednocześnie wyczerpującego opracowania, poświęconego prawu morskiemu. Lukę tę zapełnia świeżo wydana praca dr. Majewskiego, profesora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Autor porusza w sposób bardzo jasny i treściwy wszystkie ważniejsze zagadnienia, jakie spotykają się w morskiem prawie publicznem i prywatnem. Zgodnie z powyższem, książka jest podzielona na dwie części. Pierwsza z nich traktuje o publicznem prawie morskiem. Są w niej rozpatrywane zagadnienia, związane z polskiem prawem morskiem (ustawy o polskich statkach handlowych, o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej, o pomiarach statków i o urzędach i izbach morskich). Następnie mówi się o służbie diploma-

tyczno - konsularnej i celnej, a wreszcie jest podany zarys międzynarodowego prawa morskiego ze szczególnem uwzględnieniem wojny morskiej. Drugą część pracy dr. Majewskiego zajmuje się morskiem prawem prywatnem. Są w niej podane prawa i obowiązki armatorów, kapitanów statków handlowych oraz oficerów i marynarzy na tych statkach; z kolei przechodzi autor do przepisów przewozowych względem towarów i podróży, udziela szczegółowych wiadomości o bodmerji i awaryjach, nakoniec mówi o ubezpieczeniach statków. Poza temi dwiema częściami książka zawiera jeszcze dodatek, w którym są podane wzory obowiązujących w Polsce dokumentów okrętowych oraz obowiązujące w Rzeczypospolitej Polskiej przepisy o ubezpieczeniu marynarzy.

Książka dr. Majewskiego jest napisana, jak zaznaczono powyżej, treściwie i jasno. Materiał zebrany bardzo skrupulatnie. Z wielką korzyścią może ją wziąć do ręki nie tylko oficer marynarki wojennej czy handlowej, armator lub urzędnik konsularny albo portowy, lecz również każdy, kto się interesuje zagadnieniami morskimi z punktu widzenia ekonomicznego lub prawnego. Układ książki jest nader przejrzysty; styl i język wysoce poprawne. Do drobnych usterek wprawdzie zaliczyć można niektóre niezbyt ściśle terminy, szczególnie w dziale wojskowym, np. kapitan okrętu wojennego zamiast dowódcy okrętu wojennego. Są to jednak usterki, tak drobne, tak nikłe wobec zasadniczej wartości pracy, że w niczem jej nie zmniejszają. Książka dr. Majewskiego powinna znaleźć się na każdym okręcie wojennym, na każdym statku handlowym, w każdym urzędzie morskim i we wszystkich biurach żeglugowych, a jest wprost niezbędna w rękę każdego człowieka, istotnie i szczerze zagadnieniami morskimi się interesującego.

inż. Witold Hubert,

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

## UROCZYSTE POŚWIĘCENIE SCHRONISKA L. M. i R. NA JEZIORZE TROCKIEM

Po raz drugi w dziejach Wileńskiego Oddziału L. M. i R. najwyższy Dostojnik Państwa, Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, odwiedził placówkę Ligi w Trokach, lecz w jakże odmiennych warunkach jej rozwoju.

W r. 1927 podejmowany był Dostojny

Gość w skromnym, wynajętym lokalu, Liga mogła się pochwalić dorobkiem w postaci jednej tylko łodzi żaglowej. Obecnie na przyjęcie Dostojnego Gościa wypłynęło siedem białych żagli, noszących dumnie bandery Ligi.

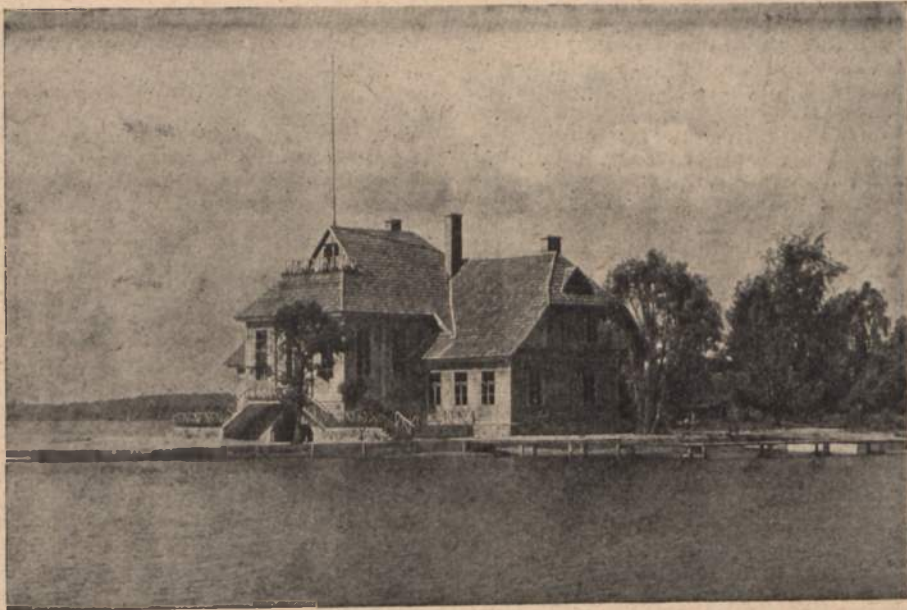
Na wprost starej przystani w ciągu

niespełna jednego roku, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, wyrósł okazały budynek, z widokiem na rozległe wody jezior Trockich, a niezwykle fortunnie wybrane miejsce pozwala mu dominować nad krajobrazem. Budynek ten, to nowe własne schronisko Ligi, patronujące coraz to liczniejszej rzeszy białych żagli, prujących we wszystkich kierunkach zieloną w toń, rozwarł szeroko swe podwoje na przyjęcie Dostojnego Gościa i licznej rzeszy sympatyków Ligi, przybyłych specjalnie na tę uroczystość.

Przed frontem udekorowanego flagami i zielenią schroniska zasiadł Pan Prezydent Rzeczypospolitej ze swą.

J. E. Ks. Biskup Dr. Władysław Bandurski po krótkich modłach dokonał poświęcenia budynku i trzech nowych łodzi żaglowych, a zwracając się w podniosłych słowach do uczestników uro-

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej odbędzie się w drugiej połowie października w Gdyni. Data Zjazdu oraz porządek dzienny obrad podane zostaną do wiadomości Oddziałów L. M. i R. w osobnych okólnikach, oraz w następnym numerze „Morza“.



Schronisko Ligi Morskiej i Recznej na jeziorze Trockiem.

czystości wezwał do dalszej pracy ku ugruntowaniu idei morskiej w społeczeństwie. Zkolei Przewodniczący Komitetu Budowy Schroniska Pan Wice - Wojewoda Stefan Kirtiklis wygłosił przemówienie, (które drukujemy niżej), poczem Pan Prezydent przeczytał symboliczną wstęgę, wpisał się do księgi pamiątkowej Ligi, i zasiadł przy stole w pięknej sali schroniska.

Wdzięczne gospodynie, których rolę spełniały panie w mundurach Ligi, podejmowały gości śniadaniem, po którym Pan Prezydent, żegnany owacyjnymi okrzykami, odpłynął na pokładzie żeglówki „Mewa”, na której gafie po raz drugi zawisła bandera Głowy Państwa.

Uroczystość wywarła na wszystkich niezatarte wrażenie, a licznie zebrana ludność okoliczna długo jeszcze komentować będzie usłyszane słowa o polskim morzu, do którego trzeba iść przez nasze jeziora i rzeki.

#### PRZEMÓWIENIE WICE - WOJEWODY STEFANA KIRTIKLISA PRZY OTWARCIU I POŚWIĘCENIU SCHRONISKA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W TROCKACH.

##### DOSTOJNY PANIE PREZYDENCIE!

Wypadł mi wielki zaszczyt, jako Przewodniczącemu Komitetu Budowy tego schroniska powitać w tych progach Ciebie Dostojny Panie, oraz w dniu dzisiejszym przekazać ten gmach do użytku Zarządu Ligi Morskiej i Recznej.

Do tych niezliczonych głosów radości, które już się rozległy w murach prastarego Wilna i które rozlegać się będą na Ziemiach Wileńszczyzny, a pochodzących ze świadomości, że Przedstawiciel Odrodzonej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej gości na tych ziemiach — niech się dołączą serca i głosy nas tu zebranych.

Przyjechałeś Dostojny Panie, ażeby własnymi oczyma zobaczyć naszą dolę i niedolę, nasz zbiorowy twórczy wysiłek. A mnie przypadł udział zdania raportu przed Tobą Panie Prezydencie z no-

wego naszego twórczego poczynania nad temi wodami.

Schronisko to, wzniesione zgodnym, solidarnym wysiłkiem władzy administracyjnej w osobie Pana Wojewody Wileńskiego, władzy samorządowej, udzielającej placu, oraz ofiarą społeczną zbiorową, jak również osób pojedynczych — powstało w niespełna rok nawprost samotnych ruin ongiś dumnego zamczyska Witoldowego.

Schronisko to ma budzić wielką tęsknotę żyjących wolnych pokoleń do fal polskiego morza, ma rodzić ten mocarny zew tęsknoty do potęgi Państwa przez wody i morze.

Raz spokojne, raz burzliwe fale tych jezior mają przypominać młodzieży prastare dzieje Bałtyku i naszych ziem — oraz ich nierozzerwalność z macierzą.

Zmęczony pracą odpoczywać tutaj będzie wolny obywatel, radować się słońcem, falami i wolnością swojej Ojczyzny. Tu młodzież wyrosła bez kajdan będzie zdobywała hart ducha, ćwiczyła umysł, szybkość decyzji i orientacji — tu będzie wykulała wolę i tęsknotę swoją do morza.

Taki jest cel, Dostojny Panie, tego schroniska, takie były pobudki, które nami kierowały. A teraz słów kilka niech mi będzie wolno powiedzieć, jak to się stało, tembardziej, że hasło rzucone przez Budowniczego i Wyzwoliciele tych ziem z obcej przemocy, pierwszego żołnierza Odrodzonej Ojczyzny i Syna Wileńszczyzny, który tęsknotę do potęgi Państwa nosił i nosi w samotnych orlich swych myślach, hasło „wysięgu pracy”, podjęte było nie jako słowo, lecz jako czyn. Rywalami naszymi zaś są profesorowie Wszechnicy Batorowej, których twórcza, a tak niewidoczna mrówcza praca oddana została tym jeziorom i tym ruinom.

Latem 1929 roku na jednej z wycieczek ludzi przemęczonych, uciekających do tych fal z murów Wilna, za stołem biesiadnym, gdy my członkowie Ligi Morskiej i Recznej opowiadaliśmy swoje zamiary i sny o jeziorach Trok, a panowie profesorowie — wyniki swoich prac — stanął oryginalny zakład — wysięgu pracy: my budujemy Schronisko, —

profesorowie dokańczają i pogłębiają swoje studia.

Stanęliśmy do dzieła z zapałem, tembardziej, że do naszej ambitnej pracy przyszedł inny czynnik pobudzający — schronisko nad jeziorem Narocz, które już się wznosiło.

Piękne jest największe jezioro Państwa, rzucone wśród borów i lasów Wileńszczyzny, — tam będzie rozbijała namioty młodzież — ale Narocz jest daleko, a tutaj tuż obok Wilna. Stanęliśmy więc do wysięgu pracy z Towarzystwem Przejściowym jeziora Narocz.

Swoich szlachetnych rywali prześcignąć nie chcemy — ale i wyprzedzić się też nie damy. Wysięgu na tych odcinkach niech trwa dalej — ku pożytkowi kraju, którego najpiękniejsze zakątki uprzystępnione zostaną społeczeństwu.

Na zakończenie, Dostojny Panie, nie będę wymieniał zasług poszczególnych osób i organizacji, które przyczyniły się do tego, że dziś możemy już w Twojej obecności przekazać ten gmach Zarządowi Ligi Morskiej i Recznej do użytku, — ale niech będzie stwierdzone nazwisko człowieka, który swoim uporem i wolą nie szczczędając czasu i trudu gmach ten wznosił: jest nim prezydent Izby Rzemieślniczej Władysław Szumański. Jego to wysiłkom przedewszystkiem należy się ta zasługa, że dziś możemy się cieszyć i chwalić przed Tobą Dostojny Panie swoją pracą, że możemy wierzyć i czuć, że warto żyć i pracować dla Państwa i społeczeństwa.

Przekazując ten gmach Lidze Morskiej i Recznej, wnoszę okrzyk: „Najjaśniejsza Rzeczpospolita i Pan Prezydent Mościcki niech żyją!

#### ODDZIAŁ OKRĘGOWY L. M. I R. W ŁUCKU.

Zarząd Główny L. M. i R. zawiadamia, że w Łucku powstał Oddział Okręgowy Ligi Morskiej i Recznej na województwo wołyńskie.

##### Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dnia 4 listopada 1927 r. został zalegalizowany Oddział Okręgowy Pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonu w Katowicach.

Do Zarządu zostali wybrani: p. Prezes Dyr. P. i T. w Katowicach Leonard Kuntze — przewodniczący, na członków Zarządu pp.: Józef Zbrożek, Jan Safiak, Antoni Zentarski, Wilhelm Wyleżoł, Kazimiera Sadowska, Erwin Hlass, Maksymilian Dreja, Rudolf Niemczyk, Antoni Jagusz, Karol Paszka, Ludwik Szarkowski, Mieczysław Wiśniewski, Józef Termin, Robert Stankiewicz; zastępcy: Stefan Kubica, Alojzy Łapok, Alojzy Michalik, Jerzy Szerner, Tadeusz Zaborniak, Władysław Lis, Karol Czech. Komisja Rewizyjna pp.: Stanisław Patolski, Antoni Dudek, Franciszek Szyma; zastępcy pp.: Karol Komandor, Ferdynand Bodora.

Dnia 1 września r. b. ukonstytuował się nowy Zarząd Oddziału L. M. i R. w Kaliszu w składzie następującym: pp.: Wiktor Boguszewski — prezes, Stanisław Orzeł — wiceprezes, Bronisław Mroczkowski — sekretarz, Stanisław Jakubowski zast. sekretarza, Aleksander Mikunicki — skarbnik; członkowie pp.: Ireneusz Głębski, Jan Motylewski i Władysław Chrzanowski.

# PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH  
SEKCJA III

## W SPRAWIE BYŁEGO DOMINJUM KOLONIALNEGO NIEMIEC

Niemcy, jak wiadomo, zrzekli się w Traktacie Wersalskim swych posiadłości kolonialnych na rzecz państw zwycięskich. Państwa te, po dokonaniu podziału pewnych drobnych części kolonij niemieckich między siebie — gros kolonij niemieckich podzieliły na strefy mandatowe, w których mandaty wykonywują same, pod ogólnym protektorem Ligi Narodów.

Nie ustaliła się dotychczas teoria, któraby precyzowała suwerenność nad mandatowymi obszarami byłych kolonij niemieckich. Jedni skłonni by byli uważać za suwerenów państwa mandatowe — inni zaś Ligę Narodów. Aczkolwiek sprawa ta dotychczas pod względem formalno-prawnym nie została wyjaśniona, niemniej jednak należy przypuszczać, że z czasem rozstrzygnięta zostanie w ten sposób, iż zwierzchnikiem formalnym mandatowych obszarów byłego dominjum kolonialnego Niemiec zostanie właśnie Liga Narodów.

Za tego rodzaju interpretacją przemawia szereg względów, między innymi i te, że mocarstwa wykonywują mandaty w kolonjach niemieckich pod kontrolą Ligi Narodów, oraz że stanowisko wielu Państw w tym względzie (np. Włoch) takiej właśnie, a nie innej interpretacji się domaga.

W chwili obecnej sytuacja kolonij niemieckich będących w zarządzie Anglii, Francji i Belgii przedstawia się w ten sposób, że państwa te wykonywują na wspomnianych obszarach właściwą administrację i eksploatację, a na terenie Ligi Narodów uzgadniają tylko między sobą pewne

kwestje, w których są mniejwięcej jednakowo zainteresowane. Faktycznie więc państwa-mandatariusze posiadają pełnię władzy w administrowaniu i eksploatawaniu kolonij niemieckich.

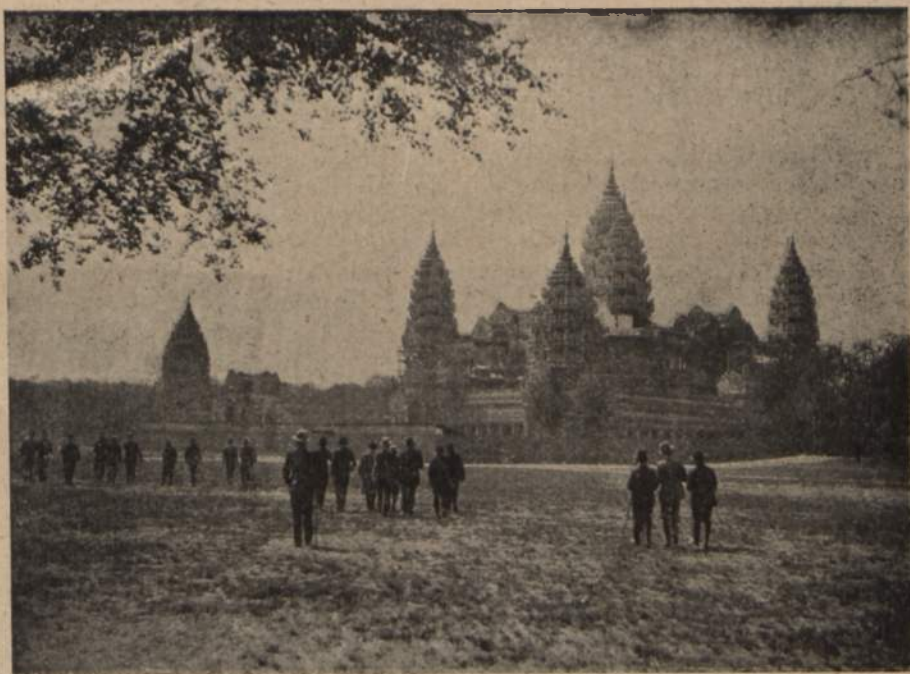
Tak się przedstawia mniejwięcej stan faktyczny.

Z kolei należy zastanowić się nad dalszemi losami kolonij niemieckich. Powszechnie jest wiadome, że Niemcy zdecydowane są wystąpić do mocarstw sprzymierzonych, a więc do Anglii, Francji i Belgji, a nawet do Japonji o zwrot, jeżeli już nie całego ich byłego dominjum kolonialnego, pozostającego pod mandatami, to w każdym razie dużej jego części. Pod tym względem

nie mają zresztą państwa sprzymierzone żadnych wątpliwości.

Jest tylko kwestją czasu, kiedy Rzesza wystąpi oficjalnie na forum Ligi Narodów, względnie do państw, sprawujących mandaty o zwrot kolonij. „Vereiny“ niemieckie prowadzą pod tym względem zdecydowaną akcję, która oczywiście nie jest obcą kierowniczym kołom Rzeszy. Ostatnie wystąpienie niemieckiego generała von Seeckta w formie zupełnie wyraźnej wzywa niemiecki Urząd Spraw Zagranicznych do natychmiastowego przedłożenia tej sprawy na forum międzynarodowe.

Zamierzenia niemieckie nie mogą być dla Polski obojętne. W programie kolonialnym Związku



Przygotowania do Międzynarodowej Wystawy Kolonialnej w Paryżu  
w r. 1931. Pawilon Indochin.

Pionierów Kolonialnych wykazujemy, że Polska ma słuszne pretensje do schedy po byłym dominjum kolonialnym Niemiec, jako Państwo, uczestniczące w sukcesji po byłym cesarstwie niemieckiem. Racje nasze mają swe uzasadnienie moralne i formalne, nie mówiąc już o racjach merytorycznych zasadniczych, jak: duży przyrost naturalny Polski, Jej liczna emigracja, oraz potrzeby polskiego życia gospodarczego.

Nie chcemy powtarzać na tem miejscu wszystkich tych argumentów, które przemawiają za przyznaniem Polsce części kolonij niemieckich, ponieważ czytelnicy mogą je znaleźć w „Programie Kolonialnym” naszego Związku. Pragniemy tylko zwrócić uwagę powszechną na potrzeby natychmiastowego pozytywnego zajęcia się poruszonym przez nas problemem i wystąpienia w odpowiednim momencie na forum międzynarodowe o sukcesję z tytułu praw naszych do części kolonij niemieckich.

Wymogi poulacyjne i ekonomiczne Polski domagają się od Rządu Polskiego pozytywnego zajęcia się zagadnieniami kolonialnymi i kolonizacyjnymi.

Na terenie międzynarodowym nie jesteśmy pod tym względem odosobnieni. Cały szereg państw narówni z nami żywo interesuje się zagadnieniem zdobycia dla siebie terenów kolonialnych i kolonizacyjnych. Wpływa na to przeludnienie Europy i to, że na terenach kolonialnych można uzyskać tereny pod osadnictwo białego człowieka, tereny w minimalnym stopniu zamieszkałe, a w dodatku, do tego celu się nadające.

Typowym przykładem państwa, poszukującego nowych obszarów kolonialnych, są chociażby Włochy, które w znacznej mierze zwrócone mają oczy i na kolonie niemieckie. Przykład Włoch

jest dlatego dla nas ciekawy, ponieważ tam przemawiają te same, co i u nas, w Polsce, argumenty. Włochy również posiadają duży przyrost naturalny i dużą tem samem emigrację, a tereny kolonialne będące w ich władaniu, nie wystarczają już na normalną ekspansję ludzką narodu włoskiego.

Kraje, które wskutek swych warunków populacyjnych zmuszone są prowadzić intensywną politykę kolonialną i kolonizacyjną w żadnym wypadku nie mogą być posadzane o „imperjalizm”, „zaborczość” itp., ponieważ polityka ich wynika z prawa do życia ludów i rozwoju fizycznego i kulturalnego poszczególnych narodów. Prawa tego przytłumić nie zdoła żaden frazes, albowiem tereny małozałudnione i niezdolne do samoistnego bytowania gospodarczego i politycznego — z konieczności muszą być oddane tym, którzy duszą się gospodarczo w przeludnionych krajach Europy.

Wracając do istoty zagadnienia byłego dominjum kolonialnego byłego cesarstwa niemieckiego — stwierdzić musimy raz jeszcze konieczność natychmiastowego wyśunięcia pretensyj Polski do kolonij niemieckich.

Niemcy w najbliższym czasie wysuną to zagadnienie sami i dla siebie. Polska ze swej strony dopilnować musi, ażeby prawa nasze w żadnym wypadku tutaj nie zostały naruszone.

Sprawa ma dla kraju naszego znaczenie kapitalne, albowiem posiadamy już przeszło siedmiomiljonową emigrację i wobec silnego przyrostu naturalnego skazani jesteśmy na jej nasilanie paruset tysiącami zdrowych obywateli rocznie, co zamiast pozytywnego dla kraju rezultatu — daje, jak dotychczas, raczej skutki ujemne.

Ponadto potrzeby ekonomiczne produkcji krajowej, iak również ze względu na nasz bilans handlowy — musimy zdobyć tereny dla

niekrępowanej niczem ekspansji gospodarczej Polski. Wystarczy powiedzieć, że 1/3 naszego bilansu handlowego w imporcie składa się właśnie z produktów pochodzenia kolonialnego.

Zdajemy sobie doskonale sprawę, że przyznanie nam części kolonij niemieckich nie wyczerpuje naszych potrzeb populacyjnych i gospodarczych, jednakże, i to stwierdzić należy w znacznej mierze posuwa sprawę naprzód.

Każdy, kto jest obeznany z naszą działalnością, wie, że w programie kolonialnym związku wysuwamy obok schedy niemieckiej także i współpracę gospodarczą i ludzką Polski z państwami, posiadającymi kolonie, oraz, że dążymy do koncentracji żywołu polskiego na obczyźnie. Piszemy, to, aby zastrzec się, iż programem naszym, jego istotą, jest nietylko samo zagadnienie schedy niemieckiej. Scheda niemiecka jest tylko częścią naszego programu. Wyjaśnienie to powtarzamy raz jeszcze, aby mniej świadomym rzeczy dać istotny pogląd na zadania Związku Pionierów Kolonialnych.

Ponieważ dzisiaj zagadnienie kolonij niemieckich wysuwa się na czoło naszych zainteresowań, oraz ponieważ sprawa ta ma bardzo duże znaczenie dla kraju — sygnalizujemy potrzebę i konieczność natychmiastowego zajęcia stanowiska przez Rząd Rzeczypospolitej na forum międzynarodowym.

Organizacja nasza wybadala już opinię kraju pod tym względem. Dziesiątki tysięcy obywateli z różnych stron Polski, a przede wszystkim z dzielnic byłego zaboru pruskiego, t. j. z Poznańskiego, Pomorza i Śląska, wypowiedziało się kategorycznie za zwrotem części kolonij niemieckich Polsce. Reszta należy już obecnie tylko do Rządu.

DR. W. ROSIŃSKI.

## MAROKO

(Ciąg dalszy)

zułmańska nazywa Moghrebem, lub „Krajiną zachodu”. Moghreb obejmuje Algier, Tunis i Maroko.

W tych trzech krajach, idąc od brzegu Morza Śródziemnego, spotyka się te same obszary naturalne, tworzące trzy wielkie pasy równoleżnikowe, skierowane, z zachodu na wschód, równolegle do wybrzeża morskiego: na północy *obszar nadbrzeżny*, w części

środkowej *wysokie płaskowzgórza*, na południu *pustynię Saharę*.

Należy jednakże zauważyć od razu, że w kierunku ze wschodu na zachód, to znaczy od Tunisu w kierunku do Maroka, wysokie płaskowzgórza odrazu rozszerzają się w kierunku południkowym i stają się wyższe. Ta ważna uwaga pozwala nam na różniczkowanie trzech krain Moghrebu.

### II.

#### PRZEGLĄD FIZYCZNY.

Przejdziemy obecnie do opisu fizycznego Maroka. Pomijając szczegóły, budowa całości może być wyjaśniona dość łatwo.

#### AFRYKA PÓLNOĆNA.

Maroko stanowi zachodnią część masywu, tworzącego Afrykę północną, którą ludność mu-



Mapka Maroka.

W samej rzeczy, jeżeli ogólna budowa Maroka przedstawia w głównych zarysach pewne podobieństwo z budową Algieru, to przedstawia ona również znaczne różnice. Maroko posiada wielce charakterystyczną indywidualność fizyczną, która sprzyjała stworzeniu i utrzymaniu jego indywidualności politycznej i terytorjalnej.

#### INDYWIDUALNOŚĆ FIZYCZNA MAROKA.

Możemy zanotować trzy istotne cechy, odróżniające Maroko od pozostałych krain Moghrebu.

A). Maroko jest przede wszystkim krainą górzystą. Więcej niż połowa całkowitej jego powierzchni ma ponad 100 m. wysokości. Wyrażenie wysokie płaskowzgórza, stosowane do pasa centralnego, jest w teorii dosyć ścisłe, lecz zupełnie nie odpowiada stosunkom marokańskim: na cokole płaskowzgórza wznosi się tuaj chaos bardzo wysokich gór, zwanych *Atlasem marokańskim*, osiagających często wysokość 3000 m.

B). Druga różnica istnieje w obszarach równinnych, leżących pomiędzy morzem i podnóżem Atlasu. Zamiast rozciągać się, jak w Algierze, do brzegów Morza Śródziemnego, obszar ten jest oddzielony od morza drugim systemem górskim, łańcuchem Riff, pod względem obszaru i wysokości ustępującym Atlasowi, przenoszącym jednakże jeszcze 2500 m.

C). Z tego wynika, że Maroko nie jest krajem śródziemnomor-

skim i że jest ono podległe więcej wpływom Atlantyku.

Ta zależność przedstawia jednocześnie korzyści i niedogodności. Z jednej strony, wobec tego, że obszar równinny jest otwarty ze strony wybrzeża Atlantyku, porty musiały być urządzone na tym wybrzeżu, które posiada pod tym względem znacznie gorsze warunki od Morza Śródziemnego. Lecz z drugiej strony wpływ oceanu na klimat i opady atmosferyczne uwarunkował istnienie w Maroku, — właśnie w tym obszarze równinnym, rzek, posiadających wodę przez cały rok, czego brak odczuwa się w Algierze.



Atlas. Zdjęcie lotnicze.

#### OBSZARY NATURALNE.

Poprzednie rozważania pozwolią nam na łatwe zorientowanie się w obszarach naturalnych Maroka.

Idąc od brzegów morza Śródziemnego ku południowi, odróżniamy cztery bardzo wyraźne obszary naturalne: łańcuch Riff, — obszar równin nadbrzeżnych i płaskowyżów, — obszar górski Atlasu marokańskiego, — obszar saharijski.

Obszar drugi jest bezsprzecznie najbardziej interesującym obszarem w ogólnym gospodarstwie kraju. Lecz obszar Atlasu jest jednocześnie największy i najważniejszy, jako tworzący główny szkielet: dlatego też od niego rozpoczniemy.

#### ATLAS MAROKAŃSKI.

Atlas marokański jest znany od czasu podróży eksploracyjnych ojca de Foucauld (dawniejszy oficer, który wstąpił do klasztoru; został zamordowany na Saharze w roku 1916), markiza de Segonzac (żyjący jeszcze obecnie oficer kawalerji) i geologa Gentil'a (zmarł w roku 1924).

Ten ogromny maszyn przecina całe Maroko od brzegów Atlantyku, gdzie tworzy on przylądek Guir, w pobliżu Agadir'u, aż do granic Algieru, gdzie łączy się z wysokim płaskowzgórziem. Składa się on z trzech głównych łańcuchów: łańcuch środkowy, zwany *Wielkim Atlasem* i łańcuch południowy, lub *Antiatlas*, każdy z dwóch ostatnich o długości dwa



Mazagan. Zdjęcie lotnicze.

razy mniejszej od pierwszego i skierowany z południo - zachodu na północny wschód, o przeciętnej wysokości 2500, względnie 2000 metrów. Łączą się one z Wielkim Atlasem w dwóch wielkich węzłach Toubkal'u (4200 m, punkt kulminacyjny całej Afryki północnej) i Dżebel Ayaszi (3875 m<sup>1</sup>), w ten sposób, że całość tego systemu górskiego może być porównana słusznie z nożycami, których śruba stanowi źródło wody Maroka.

Pomiędzy wschodnią częścią Wielkiego i Średniego Atlasu znajduje się głęboka bródza równoleżnikowa, skierowana z południo - zachodu do Morza Śródziemnego pomiędzy Melilla i Nemours, stanowiąc w dolnym swym biegu granicę pomiędzy Marokiem francuskim i hiszpańskim. Na przeciwległym stoku znajduje się dolina rzeki Oued - el - Abid<sup>2</sup>), dopływu rzeki Oum - er - Rbia, wpadającej do Atlantyku.

Pomiędzy częścią zachodnią Wielkiego Atlasu i Antitasu znajduje się druga bródza równoleżnikowa, równoległa do pierwszej, lecz przebiegająca z północno - wschodu na południowy zachód, zajęta przez dolinę rzeki Oued Sous, która wpada do Atlantyku pod Agadir'em.

Atlas marokański jest trudny do przebycia; przełęcz, zezwalające na komunikację pomiędzy stokiem przybrzeżnym i stokiem, zwróconym ku Saharze, są bardzo nieliczne. Dotychczas istnieją jedynie dwie szosy, pozwalające na przebycie masywu z północy na po-

łudnie i na podziwianie przepysznych lasów cedrowych, porastających zbocza gór wewnątrz masywu, jak również wspaniałego chaosu najwynioślejszych szczytów. Te dwie drogi położone są po obydwu stronach węzła centralnego: jedna (z Marrakesz do Agadir) na zachodnim skraju masywu, druga (z Meknes do Bou - Denib przez Midelt) na wschodnim skraju. Pierwsza jest dostępna dla podróży w ciągu tych miesięcy w roku, kiedy śnieg nie przeszkadza przejściu przez najwyższe przełęcz. Druga, zbudowana w nadzwyczajnie trudnych warunkach przez inżynierję wojskową i Legję Cudzoziemską, została otwarta w maju 1929 roku przez nowego Zarządcę Generalnego, L. Saint'a; jest to droga wyłącznie wojskowa, która przechodzi przez okolice jeszcze zbyt niebezpieczne dla otwarcia dla ruchu prywatnego.

Śnieg leży na wierzchołkach Atlasu w przeciągu 7 lub 8 miesięcy na wysokości, przekraczającej 2800 m; lecz pomimo surowości klimatu tych gór, Atlas marokański nie posiada wiecznych śniegów.

#### OBSZAR RIFF.

Łańcuch Riff, położony całkowicie w Maroku Hiszpańskim, zatacza na brzegu Morza Śródziemnego łuk o promieniu około 250 km., ciągnący się od Melilli do cieśniny Gibraltarskiej. Łańcuch ten

<sup>1</sup>) Dżebel, słowo arabskie, często używane w geografii, oznaczające górę.

<sup>2</sup>) Oued, słowo arabskie, oznaczające rzekę.

o średniej wysokości od 2000 do 2500 m. (najwyższy punkt: Dżebel Tisiren 2600 m) opada na północ ku Morzu Śródziemnemu stromo. Ku południowi przeciwnie, liczne łańcuchy poboczne, poplątane w najwyższym stopniu, które pokrywają obszar *Dżebala* (od nazwy szczepu zaludnienia), stopniowo obniżają się do poziomu równiny.

Ten obszar jest oddzielony od reszty Maroka przez długi korytarz, skierowany ze wschodu na zachód i zajęty przez dolinę rzeki Sebou, wpadającej do Atlantyku, potem dalej na wschódzie przez „Przełom Taza”, który pozwala na łatwą komunikację pomiędzy Marokiem i Algierem.

Nie próbując tutaj podać całości kształtu zagadnień tektonicznych, wychodzących poza ramy niniejszego studium, opiszę jedynie hipotezę geofizyczną, dotyczącą Riffu i przełomu Taza. Istnieje ogólne przypuszczenie, że w czasach bardzo dawnych Riff był połączony z masywem górskim, znanym pod nazwą „Kordyljerów betyckich”, który tworzy po stronie hiszpańskiej łuk, symetryczny do łuku, utworzonego przez Riff. Ten system był oddzielony od Atlantyku przez „Cieśninę południoworyfeńską”, która stanowiła połączenie Morza Śródziemnego z Atlantykiem. Względnie niedawny wstrząs geologiczny mógł być utworzyć nowy przełom, którego śladem byłby przełom Taza.

Na południowych stokach tego korytarza, zajmujących bardzo korzystne położenie, na ostatnich bocznych łańcuchach wysokich płaskowyży, znajdują się dwa wielkie miasta: Fez (100.000 mieszkańców) i Meknez (40.000), odwiedzone coroku przez tysiące turystów, o których będę miał sposobność mówić dalej.

Dolina Sebou i przełom Taza należą już do Mesety marokańskiej.

#### MESETA MAROKAŃSKA.

Tak nazywa się wielki obszar, który rozciąga się od Atlantyku do podnóży Atlasu.

Zawiera on wysokie płaskowzgórza, które przy średniej wysokości 1000 m. tworzą, że tak powiemy, trzpień, na którym wznoszą się łańcuchy Atlasu, następnie równiny przybrzeżne, rozciągające się na 100 do 250 km. w głąb lądu. Granica pomiędzy wysokimi płaskowzgórzami i równinami nadbrzeżnymi jest dosyć niewyraźna. W rzeczywistości teren o-

pada stopniowo pagórkowatemi płaskowyżami, pociętymi dolinami rzek, wpadających do Atlantyku— rzek, jak to już zauważyłem, stale zaopatrzonych w wodę, z których główne są: *Oued-Tensift* i *Oum-er-Rbia*. Najbardziej widoczną różnicę tych dwóch pasów stanowi szata roślinna: płaskowzgórza, dotychczas jeszcze nieuprawne, jest pokryte wysokimi trawami, lub krzewami, karłowatymi i jujubowymi palmami. Na wiosnę błyszczy tysiącami kwiatów, których wielobarwność wzięta została za wzór do deseni wełnianych dywanów marokańskich; równina, utworzona z nadzwyczajnie urodzajnego czarnoziemiu, zwanego *tirs*, jest pokryta, jak sięgnąć okiem, zbożami.

Meseta marokańska jest podzielona kolei na kilka obszarów naturalnych, mniej rozległych, lecz dokładniej rozgraniczonych, które ogólnie zachowały nazwę pierwotnej ludności. Jako cechy indywidualne każdego z nich możemy traktować jednocześnie najważniejszy produkt i port, przez który wwozi się produkty.

W ten sposób, idąc z północy na południe, odróżniamy:

— *Rharb*, czyli dolinę rzeki *Sebou*, obszar uprawny i hodowlany, z portem wywozowym *Kenitra*;

— *Zaer*, *Chacufa*, *Doukkala* i *Abda*, pokryte polami zbożowymi oraz stanowiące zaplecza portów *Rabat*, *Casablanca*, *Mazagan* i *Safi*;

— poczynając od *Oued Tensift*, która wpada do Atlantyku powyżej *Magador*, znajdują się jedynie plantacje jęczmienia; jest to obszar *Haha*;

— rzeka *Oued Tensift* nawadnia wzdłuż swego biegu *Haouz*, czyli równinę *Marakesz*, gdzie tuziemcy



Ujście *Bou Regreg* między *Rabatem* i *Sale*.

zajmują się uprawą oliwek, pomarańczy i migdałów;

— na skrajnym południu znajduje się równina *Sous*, nawadniana przez rzekę o tej samej nazwie, która wywozi swe owoce i nowalje przez port *Agadir*. Zauważmy przy tej sposobności, że mieszkańcy *Sous*, lub *Soussi* łatwo opuszczają swą prowincję i udają się w inne części Maroka, gdzie dostarczają dość poszukiwanej siły roboczej, lecz prawie zawsze powracają do okolic, skąd pochodzą, przywożąc uciulany grosz.

Okrainy wysokich płaskowyżów nie zostały jeszcze napoczęte przez kolonizację, lecz są cennymi źródłami dostawy bydła.

Wysokie płaskowzgórza, podobnie jak i równina nadbrzeżna, mogą być podzielone na pewną liczbę obszarów naturalnych, mniej jednakże ciekawych od obszarów po-

przednich. Przytoczę jedynie płaskowyż *Tadla*, podbity z wielkim trudem, już zorganizowany naukowo dla eksploatacji fosfatów. Stolica tego obszaru, *Kasbah-Tadla*, jest dotychczas jedynie posterunkiem wojskowym, osadzonym w starożytnej *Kasbah*, czyli fortecy marokańskiej, bardzo malowniczej. Lecz w *Oued-Zem* i *El-Boroudj* możemy zobaczyć nowo wybudowane miasta, których położenie zostało wybrane już dziesięć lat temu osobiście przez marszałka *Lyautey'a* w punktach, które w tym czasie były zupełnie niezamieszkałe. Bogactwo tego obszaru fosfatowego zdaje się nie mieć innych granic, poza możliwościami przewozowymi portu *Casablanca*, posiadającego w tym celu bardzo rozbudowane urządzenia.

(D. c. n.)

E. DE MARTONNE

## STOSUNKI KOMUNIKACYJNE W STANIE ESPIRITO SANTO (BRAZYLJA)

### DOJAZD Z EUROPY.

Stan *Espirito Santo* nie posiada dotychczas bezpośrednich połączeń morskich z portami Europy. Aby dostać się doń, trzeba wylądować w *Rio de Janeiro*, skąd odchodzą dwa do trzech razy na tydzień okręty dwóch linii krajowych: *Companhia de Navegacao Costeira* oraz *Lloyd Brasileiro*, udające się do ujścia Amazonki i zatrzymujące się po drodze w jedynym porcie *espiritosanteńskim*, w *Victoria*<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Koszt przejazdu w I klasie wynosi 93 milrejsy (dolar = 9 milrejsom), a podróż trwa od 24 do 28 godzin.

Ponadto istnieje codzienne połączenie *Rio de Janeiro* — *Victoria* pociągami linii kolejowej *Leopoldina Railway Co*, wybudowanej i eksploatowanej przez konsorcjum angielskie<sup>2)</sup>. Dla ludzi, nieobawiających się zbytnio kołysania, wygodniej jest jechać okrętem, gdyż prywatne koleje brazylijskie są naogół niewygodne.

<sup>2)</sup> Koszt przejazdu w I klasie (istnieje tylko klasa I i II) wynosi tyleż, ile koszt podróży w tej samej klasie okrętem. Cena biletu II klasy zarówno na kolei jak i na okręcie wynosi nieco ponad połowę ceny biletu klasy I.

Aby dotrzeć z *Victoria*'i do kolonii polskiej *Agua Branca* (Orzeł Biały) trzeba wykupić bilet kolejowy do stacji *Collatina* na pociąg, udający się do *Minas Geraes*<sup>3)</sup>. Z *Collatina*'y do *Aldeamento dos Indios*, miejscowości, położonej na połowie drogi do kolonii, można udać się albo samochodem, albo też autobusem, kursującym między temi miejscowościami dwa razy na tydzień. Zaznaczam, że *autobus* jest zwyczajnym samochodem cięż-

<sup>3)</sup> Pierwsza klasa kosztuje 22 milrejsy.

żarowym bez ławek. Z Aldeamento dos Indios do Aguia Branca (51 km.) można jechać jedynie konno, lub iść na piechotę. Na użycie samochodu czy też wozu nie pozwala brak odpowiednich dróg.

## OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ŚRODKÓW LOKOMOCJI

Komunikacja na terenach stanu Espirito Santo, przeciętych linjami kolejowemi, odbywa się w sposób ogólnie znany. Jedynie surowy zakaz brania do wagonów walizek, które trzeba oddawać na bagaż, różni podróż kolejną espiritosańską od polskiej. Ponadto, wagony kolei brazylijskich są bardzo niewygodne, gdyż ławki posiadają siedzenia twarde, trzciniowe, a nadmiar złego niezapastrzone w dostatecznie wysokie poręcze, które pozwalałyby oprzeć o nie głowę. Na kolejach tych istnieją tylko dwie klasy: I i II, z których I jest nieco wygodniejsza od europejskiej III, a II przypomina naszą IV. Na odcinku Victoria — Minas Geraes pociąg idzie tylko w dzień, na noc zatrzymuje się, a pasażerowie są zmuszeni udawać się do pobliskiego zajazdu. Również w godzinach obiadowych pociąg staje na stacji, posiadającej restaurację, gdzie wszyscy podróżni, wraz z obsługą pociągu, posilają się, aby nabrać sił do dalszej drogi.

Podróż w lasach, zrzadka tylko poprzecinanych drogami kołowemi, odbywa się po ścieżkach karawanowych wierzchem. W okolicach równinnych mieszkańcy prze-



Żpt. M. B. Lepecki.



Typy kabokli, czyli w'eśniaków północno-brazylijskich.

Fot. M. B. Lepecki.

kładają konia nad muła, natomiast w górzystych i pagórkowatych — muła nad konia. Jazda konna w Brazylii różni się od polskiej tem, że jeździec jedzie przy długich strzemionach i nie angлізуje. Do takiej jazdy są wzwyczajone wszystkie wierzchowce, jak również przystosowany jest rząd. W okolicach górzystych nieodzowną częścią rzędu jest podogonie i napierśnik. Na siodło zawsze nakłada się na wierzch tak zwaną *pelegę*, czyli skórę barania, bez której jazda na sposób brazylijski jest niewygodna. Normalną jazdą jest tak zwany *trott*, czyli drobny truchcik. Dobry muł lub koń może *trotjować* 10 do 12 godzin dziennie z 1/2-godzinnym odpoczynkiem na obiad, robiąc z łatwością 50, 60, a nawet do 70 kilometrów. Naturalnie, odgrywa tutaj

rolę również zachowanie się jeźdźca i jego umiejętność jazdy.

W stronach, gdzie oprócz dróg karawanowych innej sieci komunikacyjnej niema, używa się do przewożenia towarów i płodów kraju karawan, znanych tam pod nazwą *trop* (*tropa*). Pod juki służą zarówno konie, muły, jak i osły. Najchętniej jednak są używane do tej pracy muły. Sposób objuczania zwierząt jest prymitywny, a same juki pod *carga'te*, czyli ciężar, są bardzo ciężkie i często powodują okaleczenia grzbietów zwierzęcych. W zależności od siły muła, konia, czy też osła kładzie się nań od 8 — 10 arrób (arroba = 15 kg.) ciężaru. Tak objuczone zwierzęta mogą przebywać dziennie około 30 km., przyczem są w stanie iść kilka dni zrzędu. O ile zwierzę nie jest zbyt odparzone, to pracuje mniej więcej 3 tygodnie w miesiącu, a jeden tydzień odpoczywa. Za przewiezienie towaru na przestrzeni 50 km. płaci się od 25 do 30 milrejsów za jedno juczne zwierzę<sup>1)</sup>.

Wraz z wybudowaniem drogi samochodowej, *tropy* zaczynają z wolna w okolicy znikać. Zastępuje je *caminhao*, czyli automobil ciężarowy, który przewozi wszystko, co jest do przewożenia, szybciej, wygodniej i taniej. Jednak na lewy brzeg rzeki Doce, czyli do tej części stanu, w której leży kolonia polska, automobile dopiero zaczy-

<sup>1)</sup> Takie ceny płaciła administracja kolonii polskiej Aguia Branca w m. lutym 1930 r.



Droga kołowa.

Fot. M. B. Lepecki.



Domek kolonisty polskiego w Aguia Branca (Espirito Santo).

Fot. M. B. Lepecki.



nają przenikać i jeszcze zapewne przez wiele lat *tropy* będą jedynym środkiem lokomocji w tym leśnym i pogórkowatym kraju, w którym budowa drogi jest rzeczą kosztowną, a wobec słabego jego zaludnienia — prawdziwym luksusem, na jaki biedny stan Espirito Santo może jeszcze nieprędko się zdobyć.

### KOLEJE.

Wprowadzie stan Espirito Santo nie posiada gęstej sieci kolejowej, ale, bądź co bądź, leży w kręgu połączeń ogólnokrajowych. Zarówno w kierunku północnym, ku Rio de Janeiro, jak w głąb lądu, do stanu Minas Geraes, prowadzą drogi żelazne, przyczyniając się do ekonomicznego rozwoju kraju. Obie te najważniejsze arterje komunikacyjne przecinają, niestety, tylko południową część stanu. Północna, w której leżą tereny, ofiarowane pod osadnictwo polskie, z linii tych może korzystać w formie znacznie mniej dogodnej ze względu na oddalenie od nich. Nadmienić należy, że frachty na tych kolejach są drogie.

Ogółem, tereny stanu Espirito Santo przecina 714 kilometrów dróg żelaznych.

Stolica stanu, Victoria, posiada dwa dworce kolejowe: na przedmieściu Porto das Argolas, skąd odchodzą pociągi do Rio de Janeiro i na przedmieściu San Carlos, skąd odchodzą pociągi do Minas Geraes.

### DROGI KOŁOWE

Pod mianem „drogi kołowe” (*estradas de rodagem*) rozumie się zwyczajne drogi „polskie”, które jednak ze względu na właściwości gleby brazylijskiej i klimat są znacznie od naszych użyteczniejsze. Dróg w zrozumieniu naszych szos w Espirito Santo niema zupełnie, a w reszcie Brazylii, z wyjątkiem dystryktu federalnego, są one rzadkością.

W roku 1924 stan posiadał tych dróg 649 km. Do najważniejszych należały i należą jeszcze drogi, łączące Victoria'ę z Affonso Claudio, Cariocica, Santa Leopoldina, Santa Thereza, Figueiro de Santa Joanna. Z innych należy wymienić drogę Collatina — Aldeamento dos Indios i będącą w budowie drogę Collatina — Sao Matheus. W miastach stanu i na jego drogach krążyło w r. 1928 tysiąc samochodów.

### DROGI KARAWANOWE

Oprócz dróg kołowych, posiada stan, w szczególności na północy,

## WYKAZ LINIJ KOLEJOWYCH W RUCHU.

Z	DO	U w a g i
Victoria Victorja Sao Matheus Benevente Cachoeiro do Itapemirim Cachoeiro do Itapemirim	Rio de Janeiro Minas Geraes  Alfredo Chaves Barra Espera Feiz	przechodzi przez Collatina'ę 60 km. w ruchu 19 km. w ruchu z odnogą do miejsc. Maratahyzes z odnogą do Castello

wiele kilometrów dróg tak zwanych tropowych, karawanowych, czyli jeszcze inaczej *picadao'ów*. Są to wąskie ścieżki, wycięte w lasach, na których może się odbywać komunikacja wierzchem, względnie transport towarów w jukach. Każda większa burza wywraca na nie mniej odporne drzewa, co powoduje dużą niekiedy zwłokę w podróży. Picadao'ny zarastają bardzo szybko i tylko te są zdadne dla karawan, którymi te karawany często przejeżdżają. Ścieżka karawanowa, łącząca Aldeamento dos Indies z Aguia Branca należy do

jednej z najlepszych, aczkolwiek pozostawia jeszcze dużo do życzenia. Przedstawia się ona, jako trasa, wycięta w wysokopiennym lesie na szerokość od 2 — 6 metrów, której środkiem biegnie właściwa ścieżka szerokości około 1 metra. Z wyjątkiem kilku niewielkich odcinków ścieżka ta posiada mały spadek, co ułatwia poruszanie się po niej.

Picadao'nami pocięte są lasy północnej części stanu we wszystkie strony. Można udać się niemi nawet do sąsiedniego stanu Minas Geraes, na tereny, które ten stan przeznaczył dla kolonizacji polskiej.



Wybrzeże oceanu Atlantyckiego.

### DROGI WODNE

Jedyną drogą wodną, która mogłaby być użyta na większą skalę, jest rzeka Doce. Przecina ona cały stan w poprzek i na całej przestrzeni tej części swego biegu jest spławna. Mała rola, jaką ta naturalna arterja w środkach komunikacyjnych stanu odgrywa, tłumaczy się brakiem dogodnej zatoki na port przy jej ujściu. Jako następstwo tego braku, a również wskutek średnich warunków klimatycznych jej doliny, zaludnienie stanu nie szło wzdłuż niej, lecz skierowało się na południe. Znalazłszy się na stronie od centrów zaludnienia i będąc pozbawiona portu przy ujściu, rzeka Doce, jako droga wodna, może mieć i ma znaczenie tylko lokalne. Krążą po niej stat-

TABLICA ODLEGŁOŚCI

Z Victoria'i do:	legw czyli mil brazyl.	Z Victoria'i do:	legw czyli m brazyl.
Sao Matheus	46	José de Calçado	48
Serra	5	Alfredo Chaves	22
Anchieta	15	Ponte de Itatapoana	45
Cachoeiro do Itapemirim	31	Itapemirim	22
Santa Le poldina	9	Rio Novo	20
Guarapary	11	Vianna	5
Santa Cruz	12	Nova Almeida	8
Conceição da Barra	40	Lintares	31
Itabapoana	49	Ijuma	17,5
Espirito Santo	1,5	Riacho	15
Moniz Freire	43	Cariacica	2,5
Affonso Claudio	34	Sta Thereza	14
Alegre	39	Rio Pardo	16
Collatina	25	Pau Gigante	25
Z Agua Branca do Aldeamento dos Indios			51 km.
" " " " Collatina'y			101 "
" " " " Victoria'i			238 "

ki kołowe, łączące małe osiedla brzegowe ze stacją kolejową w Collatina'ie.

TELEGRAF, TELEFON,  
POCZTA

Sieć telegraficzna posiada łączność z ogólnokrajową. Victoria jest ponadto połączona z Rio de Janeiro kablem. Sieć telefoniczna jest mała; w r. 1929 obejmowała 240 kilometrów. Poczta w południowej części kraju rozwinięta wystarczająco. Na polskich terenach kolonizacyjnych, jak również w ich pobliżu, niema jej dotychczas. Najbliższy urząd pocztowy znajduje się w Collatina'ie, w odległości 101 km.

M. B. LEPECKI  
kapitan.

LĄDEM, MORZEM I RZEKAMI...

Z ŻYCIA KOLONISTÓW POLSKICH W PERU

Dnia 22 kwietnia 1930 r. statek „Sao Salvador”, wiozący emigrantów polskich zawinął do portu Iquitos. Jest to niewielkie miasto, liczące 25.000 mieszkańców. Tego samego dnia wieczorem spotkaliśmy się z rodakiem, kapitanem Pawlikowskim, który przybył tu przed dwoma laty i mieszka nad rzeką Itaya pod Iquitos. Zmęczeni 5-tygodniową podróżą statkiem, ulokowaliśmy się na noc w kilku hotelach, by nazajutrz skorzystać z zaproszenia kpt. Pawlikowskiego i obejrzeć jego hacjendę (posiadłość). Emigranci polscy przyjęli zaproszenie z wielkim zadowoleniem, gdyż każdy ciekawy był zetknąć się bezpośrednio i na własne oczy zobaczyć gospodarke i rezultaty 2-letniej pracy polskiego kolonisty, aby wyciągnąć z niej dla siebie wskazówki na przyszłość. Wyruszyliśmy wczesnym rankiem

kilku łodziami. Ulokowałem się w małej dwuosobowej łódce i wraz z młodym Indjaninem rażno wzięliśmy się do wiosł. Indyjskie wiosła są bardzo krótkie, zakończone okrągło. Pracują niemi szybko ruchami urywanymi. Przez 3 — 4 kilometrów w górę Amazonki, której prąd jest bardzo wartki wiosłowałem z moim towarzyszem intensywnie. Po kilkudziesięciu minutach skręciliśmy na Rio Itaya i niezadługo dopłynęliśmy do miejsc, gdzie rzeka zalała dżunglę.

Mimo, że słońce praży bezustannie, w dżungli, przez którą jedziemy teraz łodziami, jest ciemno, gdyż promienie nie mogą przebić się przez gęszcz gałęzi. Temperatura, która w chwili naszego wyjazdu wynosiła 30 stopni w cieniu, wzrasta, utrudniając w znacznym stopniu wiosłowanie. Co kilkanaście metrów wynurzają się delfiny,

bufałami tutaj zwane. Pracujemy przy wiosłach cierpliwie i wreszcie Indjanin oznajmia mi, że od tego miejsca zaczyna się hacjenda kapitana. Wkrótce też gospodarz wita mnie zdaleka. Po zaprezentowaniu się pani domu, zmęczony skwarem i wiosłowaniem, udałem się do cienistego zakątka, by nieco wypocząć. Po pięciu minutach ukazuje się na horyzoncie łódka z okazałą postacią naszego inżyniera i z dwoma wiosłarzami. Z egoistycznym zadowoleniem stwierdzam, że mimo większej osady, łódź ich została przez nas zdystansowana. Sympatyczna gospodyni częstuje t. zw. cziczą, napojem o przyjemnym smaku, przypominającym jabłecznik. Nadjeżdża inżynier, a za nim o kilkanaście metrów ciężka, ale pakowna łódź, w której całą siłą swych młodych mięśni pracuje kilku naszych dziel-



Iquitos. Przystań.



Iquitos. Widok z okien hotelu.



Teren przygotowany pod polskie osiedle



Widok z domu kolonisty polskiego w Peru.

nych towarzyszy. Podają nam obfity lunch, zakrapiany wymyślną wódką z jakichś korzeni z dżungli. Gdyby nie śpiew ptaków, trzepot obfłaskawionych papuzek z gatunku piriquitos, oryginalność dań i pewna egzotyka otaczających nas ludzi, możnaby sądzić, że jesteśmy w gościnie w szlacheckim dworze na polskiej wsi. Domek kolonisty, oparty na słupach (orcenes) z palm i huacapu, położony nad rzeczką Itaya, wśród nieprzebranych bogactw dżungli, robi wrażenie piękne. Od czasu do czasu przemyka łódź z mahoniem lub cedru.

Po posiłku udajemy się celem zwiedzenia gospodarstwa oraz plantacji, a także terenu przygotowanego pod plantację. Przez 20 minut lawirowaliśmy łódką pośród palm, krzewów przeróżnych i paproci. Potem droga prowadziła błotnistą ścieżką, pełną powalonych drzew, przez które trzeba było przeskakiwać. W pewnym momencie stało się nagle jasno, stanęliśmy na granicy kilkunastu hektarów przestrzeni wyciętej dżungli, z podziwem patrząc na rezultaty pracy rąk ludzkich. Widok to naprawdę imponujący.

Ale trzeba przyspieszyć powrót. Zaczyna się ściemniać i dżungla może stać się niebezpieczna, a co najmniej niepewna, tembardziej, że jesteśmy bez broni. Cofamy się tą samą fatalną ścieżką, pełną błota, znowu przeskakujemy przez barykady powalonych drzew i brniemy po kolana w wodzie, a na czele nas maszeruje szybko nogi kapitan. Wsiadamy do łodzi, wiosłarze pracują energicznie. Co chwila musimy korzyć głowy przed zwisającymi nisko nad wodą łodygami palm.

Słów kilka muszę poświęcić pionierskiej, prawdziwie twórczej pracy kapitana Pawlikowskiego.

Przyjechał on tu w roku 1928 i kupił w Santo Tomas nad Rio Itaya hacjendę 456 hektarów. Zapoznawszy się z pracą, tak odmienną w tutejszych warunkach, przystąpił do wyrębu dżungli. W tymże roku pobudował sobie dom w stylu Ucayali. Głównym źródłem jego dochodu jest wyrąb lasu. W 1929 r. kupił już trochę żywego inwentarza, jednak garapaty poczyniły w ciągu dwóch miesięcy wielkie szkody. Po roku miał już 21 hektarów pastwisk sadzonych gramachilena, częściowo pastwiska naturalne (t. zw. tururku) oraz 5 hektarów plantacji bananów, juki i kukurydzy. W hacjendzie pracuje 35 robotników. W celu uzyskania ziemi pod uprawę najpierw wycina się las, wyczekuje się miesiąc, poczem pali się ścięte drzewa. Początkowo najlepiej jest sadzić kukurydzę.

Po 10-dniowym pobycie w Iquitos wyjechaliśmy w dalszą drogę maleńkim, podłym stateczkiem „Melita”. Podróż lichym stateczkiem, nieodpowiednim zupełnie dla ludzi o jakich takich wymaganiach, przy temperaturze notabene tropikalnej, nie zapowiadała się zachęcająco. A miała ona trwać 10 — 14 dni. Dość powiedzieć, że przez cały czas sypiałem w hamaku z powodu braku kabin. Jazda ta wspólnie z Indianami była jednak bardzo pouczająca. Są to ludzie o niesłychanie małych wymaganiach życiowych, które każdej chwili gotowe są skurczyć jeszcze bardziej. To samo dotyczy metysów o dużej domieszce krwi indyjskiej. Białych w Montanji jest bardzo mało. Wyjątek stanowi Iquitos, w którym mieszka trochę Niemców i Anglików. Metysów w Montanji jest dużo, ale przygniatająca przewaga ludności stanowią Indianie. Na całej długości Uca-

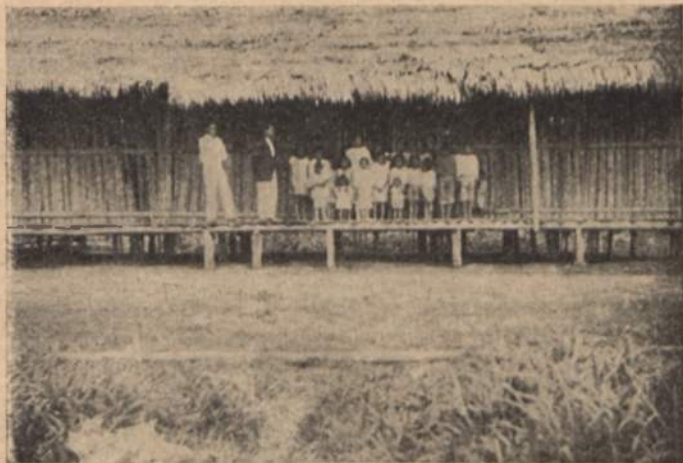
yali, aż do celu naszej podróży, większych miasteczek prawie nie było. Właściwie tylko jedno — Contamana o 3 tysiącach mieszkańców, pozatem wymienić należy Masiseię, która aczkolwiek liczy tylko 150 mieszkańców, posiada jednak radiostację i port lotniczy, jest więc punktem komunikacyjnym bardzo ważnym. Inne „porty”, przy których zatrzymywaliśmy się, to osiedla po 1, 2 lub 3 rodziny..

Rzeka Ucayali, która w okresie, gdyśmy nią jechali, poczęła opadać, w czasie przyboru wody podnosi się o 6 — 7 metrów, połowę więc tego, co Amazonka, której poziom w roku bieżącym podniósł się o 14 metr. Na wybrzeżu rzeki widzieliśmy liczne domy Indian zalane wodą. Indianin jednak powodzia nie smuci się bardzo, gdyż wybudowanie drugiego domu, a raczej szałas, nie trwa długo, nie więcej jak kilka dni. Co parę godzin spotykaliśmy tratwy, najczęściej z mahoniem lub cedru. Tratwa taka przedstawia wartość kilkunastu tysięcy złotych. Nauczyliśmy się poznawać je już zdaleka po ich głębokim zanurzeniu. Tratwy często więzną na brzegach rzeki, która ma liczne zakręty. Co najmniej 2 — 3 razy dziennie stateczek nasz wyciągał je, lecz tylko pozornie bezinteresownie, gdyż wszystkie tratwy i sam stateczek należą do jednego właściciela, żyda angielskiego.

Słów kilka chcę poświęcić Contamanie. Osada ta, a właściwie już miasteczko, jest ładnie położona, ma aleje palmowe, ławki dla spacerujących, słowem widać pewny myśl przewodnią w jej rozbudowie. Zapoznałem się tam z miejscowym lekarzem, który serdecznie po koleżeńsku podzielił się ze mną spostrzeżeniami o tutejszych



Wielkie osiedle Indian w Peru.



Szkoła metysów w Arici.

epidemjach i chorobach tropikalnych wogóle. Był to młody lekarz, który, czując swe braki w studjach, wybierał się do Europy.

Po kilkunastu dniach niezwykle uciążliwej drogi, dobrnęliśmy wreszcie do tymczasowego celu naszej podróży — Cumarii, otoczonej dookoła lasem pomarańcz. Niektóre z drzew mają po 4 tysiące owoców i więcej. Cumaria, to duża hacjenda Włocha, Dolciego. Jest tam wielka plantacja trzciny cukrowej. Wyrabia on wódkę, którą spija Indian pracujących u niego, lub tych wolnych, których chce skłonić do pracy u siebie. A trzeba wiedzieć czytelnikom, że w Montanji, nie ten hacjender jest bogaty, który ma dużo ziemi (bo ziemi ma każdy tyle, ile chce mieć), lecz ten, który ma dużo ludzi. Nic więc dziwnego, że wobec wielkiego braku robotnika fizycznego, walka o ludzi jest tak silna. Tutaj walka o ludzi, to walka o byt, na całym Ucayali jest tylko jeden człowiek, który ma kilkuset robotników, t. j. niewolników; robotnik bowiem jest tu niewolnikiem, wyzyskują go ogromnie.

Po przyjeździe na miejsce, rozpoczęli nasi koloniści intensywną pracę, by jako tako urządzić tymczasowe swe mieszkania i by pobudować niezbędne dla Europejczyka urządzenia. Przedewszystkiem urządzono wspaniałą tusz dla kąpiel. Codzienna kąpiel, która jest potrzebna w Europie, tu jest niezbędna, już chociażby dlatego, że transpiracja skóry jest tak ogromna. Każdy Europejczyk w okresie aklimatyzacji przeżywa okres niezwykle obfitego pocenia. Brak wzmożonej higieny uniemożliwia dobre samopoczucie, a nawet wręcz egzystencję. Po jakimś takim rozejrzeniu się w stosun-

kach tutejszych, udałem się na przeciwny brzeg rzeki do osiedla Metysów, Arici. W Arici jest szkoła dla dzieci, panuje w niej malarja, pian i cierpienia pasorzytnicze. Wziąłem się energicznie do zwalczania owych cierpień zakaźnych, wybitnie wyniszczających dzieci dawniej dzielne, energiczne, zdrowe. Najpierw przystąpiłem do walki z pianem i malarją. Pian, charakteryzujący się wykwitami skórными (rzadziej zaatakowaniem kości), jest bardzo ustępliwy na leczenie salvarsanem. Zarazki pianu *Treponema pertense*, są tak zbliżone prawie pod każdym względem do zarazków syfilitycznych, że należy je postawić obok siebie w jednej rodzinie. Już po 7-dniowym leczeniu salvarsanem (3 zastrzyki), wielkie rany, ropiejące od lat wielu, goiły się, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Wyleczenie tego tak przewlekłego cierpienia robiło na tubylcach wrażenie cudu. Jednocześnie z planową akcją zwalczania pianu, które to cierpienie zagrażać mogło i naszym kolonistom, przystąpiłem do zwalczania malarji. Dla zobrazowania, jak wielkie było rozpowszechnienie obu tych cierpień, podam liczby: pian miało, na 72 dzieci szkolnych, aż 38, natomiast malarji było 10 przypadków czynnych, t. j. dziecięcioro dzieci gorączkujących. Była to malarja o typie *tertiana*. Gdy wreszcie dwie te ciężkie choroby, szerzące się bez oporu, opanowałem, przystąpiłem do walki z niemniej podrywającym zdrowie cierpieniem pasorzytniczym, jelit. Prawie każde dziecko ma tutaj pasorzyty, t. zw. popularnie robaki. Zwłaszcza dużo jest t. zw. ankylostomy, jest to pasorzyt niesłychanie szkodliwy, niszczący zdrowie najsilniejszych organiz-

mów ludzkich. Ujemne jego działanie polega na potężnym, szkodliwym wpływie na krew, która zatracą własności krwi zdrowej. W związku z tem łatwo o inne komplikacje ze względu na małą odporność organizmu na różnorodne infekcje, które też nierzadko następują, kończąc się śmiercią chorego.

Walkę z epidemią chorób zakaźnych w okolicach, gdzie rozpoczyna się kolonizacja polska, rozpocząłem bardzo intensywnie i dziś już, po jednym miesiącu mej pracy lekarskiej na tym odcinku, nastąpiła ogromna poprawa. Dziś już niema dla kolonistów tak wielkiego niebezpieczeństwa zakażenia się. Jedyne może niebezpieczeństwo zakażenia się ankylostomą jest zawsze prawdopodobne. Jeżeli się weźmie pod uwagę tutejsze korzystne warunki dla rozwoju tego pasorzyta (ciepłota i wilgotność), uniknięcie zakażenia jest trudne.

Walka z endemją była wcale niełatwa. Codzienne przyjęcia w ambulatorjum po 25 chorych przeciętnie, trwające przez jeden miesiąc w temperaturze 35 stopni w cieniu, to nie żarty. Uwzględniwszy jednak rezultaty, pracę należy uznać za niezwykle wdzięczną. Dodać należy, że ja osobiście, a i kolonja polska, uzyskaliśmy dzięki temu wspaniałą pomost do porozumienia i przyjaźni z tubylcami, co może się niesłychanie przydać w rozwijającej się kolonizacji polskiej. Ponieważ ambulatorjum prowadzone było bezpłatnie, wielu tubylców chce się w jakiś sposób odwdziżyć; zwykle proponują mi polowania, wycieczki w głąb lasu, pokazanie osiedli in-

(D. c. n.)

Dr. med. ZDZISŁAW SZYMONSKI

# PRZEGLĄD KOLONJALNY

zestawiony przez Dr. J. Rozwadowskiego

## CZY KARA ŚMIERCI, SKASOWANA W METROPOLJI, MOŻE BYĆ STOSOWANA W KOLONJACH?

We Francji dekret z dnia 26 lutego 1848 roku skasował karę śmierci za przestępstwa i zbrodnie polityczne. Konstytucja francuska z roku 1848 w art. 5 potwierdziła ten dekret. Zachodzi pytanie, czy wymieniony dekret i konstytucja obowiązują w kolonjach? Pytanie to jest niezmiernie aktualne obecnie wobec wyroków śmierci, ogłoszonych ostatnio przez komisję, powołaną specjalnie dla zbadania i osądzenia krwawych rozruchów, jakie niedawno wydarzyły się w Indochinach i które wybuchły na tle politycznym.

Pewien odłam opinii francuskiej jest zdania, że komisja, która jest Trybunałem nadzwyczajnym, przewidzianym przez prawo francuskie, nie może inaczej sądzić, jak tylko na podstawie prawa francuskiego, obowiązującego w metropolii, wobec czego nie ma ona prawa do ogłaszania werdyktów, skazujących na karę śmierci przy sądzeniu zbrodni politycznych.

Opinii takiej kategorycznie przeciwstawia się grono prawników francuskich, zasiadających w Komisji Prawniczej Związku Kolonialnego w Paryżu. Ci ostatni prawnicy utrzymują, że jeżeli chodzi o Kochinchinę, to art. 5 Konstytucji nie ma wogóle zastosowania w stosunku do tej kolonii, ponieważ ustawa francuska nie jest stosowana w kolonjach, które zostały przyłączone do Francji już po jej wydaniu — ponadto zaś specjalna klauzula winna rozciągnąć moc ustawy na daną kolonię. Kochinchina zaś była przyłączona do Francji w 15 lat po wydaniu ustawy konstytucyjnej z r. 1848. Jeżeli zaś chodzi o Indochiny to wprawdzie art. 5 ustawy z r. 1848 może być rozciągnięty na tę kolonię, jednakże brak jest klauzuli specjalnej o rozciągnięciu mocy obowiązującej tego artykułu na Indochiny, wobec czego nie ma on zastosowania do wymienionej kolonii. Wobec powyższego Komisja ogłosiła werdykt na mocy francuskiego kodeksu karnego, znowelizowanego dekretem z dnia 31 grudnia 1912 r., który to dekret pomija zupełnym milczeniem art. 5 konstytucji.

Na mocy takiej interpretacji komisja prawników przyszła do następujących wniosków:

1) artykuł 5 konstytucji z r. 1848 nie może być stosowany w Indochinach wobec braku odnośnej klauzuli;

2) artykuł ten może być w Indochinach stosowany, jedynie do Francuzów i nie rozciąga się na tuziemców w żadnym wypadku, w odniesieniu do których ma zastosowanie kodeks karny z r. 1912, którego moc została rozciągnięta na Indochiny.

## EWOLUCJA MANDATU ANGIELSKIEGO NAD IRAKIEM.

Przed paru miesiącami prasa przyniosła sensacyjną wiadomość o zrzeczeniu się przez Anglię mandatu nad Irakiem. Pewien odłam prasy skłonny był nawet śpiewać z tego powodu hymny pochwalne na cześć Anglii, przypisując jej humanitaryzm oraz liberalizm w dziedzinie polityki kolonialnej.

I oto obecnie został opublikowany traktat, zawarty przez Anglię z Irakiem i

iluzje przysły. Na mocy traktatu Irak stał się wasalem Anglii, która objęła nad nim protektorat. Mandat, zlecony Anglii, został przetransformowany na protektorat.

Oto, co pisze w tym względzie prasa francuska (Le Temps): „Rząd angielski ogłosił traktat zawarty przez Wielką Brytanię z Irakiem i podpisany w Bagdadzie w dniu 30 czerwca 1930 roku. Traktat ten jest niezmiernie ciekawy i ważny, ponieważ jest on pierwszym przykładem wygaśnięcia mandatu. Anglija złożyła również deklarację, iż przedstawi kandydaturę Iraku, jako przyszłego członka Ligi Narodów. Traktat, zawarty w Bagdadzie, wejdzie w życie po zarejestrowaniu go w Lidze, oraz po wejściu Iraku, jako członka do Ligi Narodów. Traktat ustala stosunek Iraku do Anglii na przeciąg lat 25. Główne dyspozycje traktatu są następujące:

1) polityka zagraniczna — obiedwie strony zobowiązują się do uzgadniania swych posunięć zagranicznych, o ile oczywiście posunięcia nie dotyczą jednej ze stron, lub ich interesów wspólnych;

2) wojna — strony zobowiązują się do udzielania sobie wzajemnej pomocy na wypadek wojny, w szczególności Irak odda wówczas do dyspozycji Anglii będące w jego posiadaniu drogi i środki komunikacyjne;

3) szlaki komunikacyjne imperjum angielskiego — dla ich obrony i utrzymania Anglija ma prawo organizować w Iraku swe bazy lotnicze oraz utrzymywać na jego terytorjum swą siłę zbrojną;

4) dotychczasowe układy i traktaty międzynarodowe zawarte przez Anglię w sprawach dotyczących Iraku — będą one przekazane przez Anglię do wykonania królowi Iraku.

Aneks do traktatu przewiduje, że Anglija zainstaluje w Iraku komisje doradców dla rządu miejscowego oraz misję wojskową. Anglija, chcąc wprowadzić Irak do Ligi Narodów, jako „państwo suwerenne” w sposób powyższy „zagwarantowała” w traktacie „suwerenność” swego pupila. Trzeba jednak bezstronnie przyznać, że „gwarancje” powyższe gwarantują przede wszystkim interesy angielskie w Iraku. Czyż może być pewniejsze zagwarantowanie tych interesów, jak kontrola polityki zagranicznej i dróg komunikacyjnych pupila, lub utrzymywanie wojska na jego terytorjum? Ustanowienie komisji doradców — to przemożny wpływ na administrację Iraku; ustanowienie zaś misji wojskowej — to

wpływ na jego armję. Przez zawarcie takiego traktatu sytuacja polityczna Iraku w niczem się nie zmieni. Odwrotnie — sytuacja ta znacznie się pogorszy, ponieważ Anglija pragnie zrzec się wszystkich traktatów, jakie zawarła w imieniu Iraku z państwami obcemi. Traktaty te w przyszłości będą wykonane przez Irak, choć zawierają one przeróżne zobowiązania i obciążają Irak na rzecz państw obcych. W ten sposób Anglija rzekła się zobowiązań i zdobyła dla siebie wyłącznie prerogatywy, przywileje i uprawnienia. A dalej — Irak, który przestanie być kolonią mandatową, i, stając się członkiem Ligi Narodów, usunie się z pod kompetencji tej Ligi, jako kolonia mandatowa, a na mocy zaś zawartego traktatu stanie się członkiem Imperjum Brytyjskiego. W ten sposób Anglija, która jest tylko mandatarjuszem Ligi Narodów w Iraku, stanie się właścicielem faktycznym i prawnym tego kraju. Koncepcja obmyślana została sprytnie i mądrze. Jakie będzie stanowisko Ligi Narodów w tej delikatnej sprawie? Czy Liga wyrzeczy się swej opieki nad Irakiem, która została jej przyznana przez Traktat Wersalski? Jak zostaną rozwiązane wrazie zgody Ligi te wszystkie zagadnienia, które zostały zagwarantowane i ustalone dla terytorjów mandatowych przez Pakt Ligi Narodów, jak naprz. wolność wyznania, równouprawnienie ras i języków, prawo poszczególnych gmin do nauczania w szkołach w swym języku?

Co stanie się z przywilejami, zagwarantowanymi dla cudzoziemców, z równym traktowaniem pod względem ekonomicznym w Iraku państw — członków Ligi Narodów? Co będzie z mniejszościami narodowymi w Iraku?

I jak przyjmie sam Irak traktat? Nie należy zapominać, że traktat ten został zawarty tylko przez rząd i króla Iraku. Na parę tygodni przed zawarciem traktatu parlament Iraku został rozwiązany, ponieważ obawiano się jego sprzeciwu. Bezwątpienia, że wybory do przyszłego parlamentu odbędą się w Iraku pod hasłem walki z traktatem, który musi być ratyfikowany przez ten parlament — bo przecież Anglija chce zdobyć w Iraku te uprawnienia, których jej kategorycznie odmówiło społeczeństwo egipskie. Ciekawą jest również rzeczą, jak się zachowają wobec koncepcji angielskiej te kraje, z którymi Anglija zawarła traktaty odnośnie Iraku. Czy kraje te bez sprzeciwu zgodzą się, aby zobowiązania, zaciągnięte względem nich przez Anglię były wykonywane przez Irak?



8213-695-IX

**DRUCIANE** PARKANY  
PLECIONKI  
TKANINY

Gazy miedziane do filtrów,

„Rabitz” do robót betonowych we wszystkich metalach wyrabia i poleca

**RUDOLF JUNG**

Łódź, Wólczańska 151

TELEFON 128-97.

## KRYZYS GOSPODARCZY W KOLONJACH.

Kryzys gospodarczy, który od paru lat ogarnął niemal cały świat, ze szczególną siłą daje się we znaki w kolonjach. Zwłaszcza kolonie angielskie w Afryce znajdują się w krytycznej sytuacji gospodarczej. Rząd belgijski wyłosił niedawno specjalną komisję dla zbadania przyczyn kryzysu i opracowania środków, zmierzających do złagodzenia jego fatalnych skutków. Narazie belgijski minister kolonii zarządził znaczne odprężenie śruby podatkowej.

Raport angielskiego gubernatora Kenya' i z 13 lipca r. b. stwierdza, że dotychczasowe środki zaradcze, przedsiębrane przez władze, jak naprz. obniżenie podatków i opłat są jedynie paljatywami. Niezbędne jest wydatne obniżenie kosztów produkcji. Raport gubernatora żąda dla kolonii finansowej pomocy państwa, ponieważ w przeciwnym wypadku nie może być mowy o złagodzeniu kryzysu.

Rząd francuski również, poczynszy od 1 września r. b., obniżył wydatnie podatki i opłaty, ciężące na produkcji kolonjalnej. W kolonjach Afryki Tropikalnej podatki te wynoszą: na kauczuk: podatek od zbioru 0.10 od kg, zamiast jak dotychczas 0.50; taksą od wywozu — 2% wartości zamiast 10%; na oliwę: podatek od zbioru 0.10 od kg; taksą od wywozu 2% wartości.

Zainteresowana opinia francuska sądzi, że to wydatne obniżenie podatków i opłat pozwoli francuskim produktom kolonjalnym bez trudu zdobyć rynek światowy po zakończeniu się kryzysu.

## PLAGA CHOLERY W INDIACH I INDOCHINACH.

Jednym z najważniejszych problemów w gospodarce kolonjalnej w Indiach i Indochinach jest kwestia zwalczania cholery. Na terenach tych cholera trwa bez przerwy, zmieniając jedynie swą intensywność. W pewnym momencie epidemia występuje w formie lekkiej, pociągając za sobą ograniczoną ilość zachorowań, które naogół nie wywołują dużej śmiertelności. Jednakże po takim okresie następuje zwykle gwałtowny rozwój epidemii, która wówczas przyjmuje rozmiary zastraszające i w ciągu kilku miesięcy formalnie dziesiątkuje ludność w danym okręgu. Potem następuje okres osłabienia epidemii, aby po pewnym znowu czasie wybuchła ona ze zdwojoną siłą.

W ostatnich latach cholera w sposób gwałtowny opanowała całe Indochiny. W roku 1926 zarejestrowano 19.979 wypadków cholery i w tej liczbie 15.433 zgonów. Najbardziej niszczycielską działalność cholera wykazała w r. 1927 w Tonkinie i Annamie, pociągając za sobą w Tonkinie 23.054 zachorowań, w czym 18.343 zgonów, w Annamie zaś 5.433 zachorowań, w czym 4.082 zgonów. W całych Indochinach w r. 1927 zachorowało 32.225 osób, z czego zmarło 25.170. Lata 1928, 1929 i 1930 zaznaczyły się znacznym zmniejszeniem się epidemii, jeżeli się weźmie pod uwagę, że w roku 1929 zanotowano zachorowań 5.148, w czym 3.351 zgonów. Tylko we francuskich posiadłościach w Indiach (a posiadłości te są bardzo niewielkie - Chandernagor, Karikal, Pondichery) przeciętnie umiera rocznie na cholere przeszło 1000 osób.

Głównym środkiem walki z cholera są szczepienia antycholeryczne, stosowane wśród najszybszych mas ludności tubylczej.

## KONFERENCJA KOLONJALNA W LONDYNIE.

W październiku r. b. odbędzie się w Londynie wielka konferencja z udziałem przedstawicieli wszystkich dominacji i kolonii. Konferencja podzieli się na 3 sekcje, które będą obradowały nad:

- 1) wzajemnymi stosunkami między metropolją, dominjami i kolonjami;
- 2) polityką zagraniczną i sprawami związanymi z obroną poszczególnych terytoriów;
- 3) kwestjami finansowo - gospodarczymi.

W dziedzinie spraw zagranicznych i obrony konferencja przedyskutuje kwestje rozwoju polityki pokojowej i arbitrażu oraz redukcji zbrojeń.

Porządek obrad nad zagadnieniami gospodarczymi jest następujący:

- 1) handel angielski, lokata kapitałów, rozmieszczenie filij przedsiębiorstw handlowo - przemysłowych, kartele i t. p.

- 2) zakupy hurtowe i stabilizacja cen;
- 3) rozwój handlu międzykolonjalnego przez ustanowienie komisarzy handlowych, wystawy i reklame;
- 4) emigracja zamorska;
- 5) rola, jaką ma wypełnić w stosunku do kolonii Angielski Komitet Ekonomiczny (Empire marketing house);
- 6) współdziałanie metropolji z dominjami w dziedzinie odkryć naukowych, interesujących rolnictwo i przemysł;
- 7) standaryzacja przemysłu;
- 8) transport i komunikacja, linje okrętowe i lotnicze, kable telegraficzne, telegraf bez drutu, poczta i informacje prasowe.

## WSRÓD NOWYCH KSIĄZEK.

Francuskie Imperjum Kolonjalne (Le Domaine Colonial Français) — Historia, Przemysł, Rolnictwo, Prawo, Obyczaje i t. p. Cena 500 fr. wydawnictwo Editions du Cygne, 46 rue de l'Université — Paryż. 475 stron.

## KRONIKA KOLONJALNA

### DWUTYDZIEŃ PROPAGANDOWY L. M. i R.

W okresie od 14 do 28 września r. b., a więc przez trzy kolejno po sobie następujące niedziele (14, 21 i 28 września r. b.) trwać będzie dwutygodniówka propagandowa Ligi Morskiej i Rzecznej, której program obejmuje propagandę hasel morskich i zamorskich Polski, oraz wyrażenie protestu na zakusy niemieckie na całość granic Rzeczypospolitej.

### ZNACZEK NA FUNDUSZ KOLONJALNY.

Sekcja Kolonjalna Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej przypomina Oddziałom, że w dalszym ciągu można nabywać znaczek na fundusz kolonjalny. Znaczek, emitowany w cenach 10 i 50 groszy, formatu znaczka pocztowego, jest do nabycia w biurze Sekcji Kolonjalnej. (Warszawa, ul. Nowy Świat 35 — III piętro, lokal Zarządu Głównego L. M. i R.).

W związku z nadchodzącą dwutygodniówką propagandową spraw morskich i zamorskich (kolonjalnych), wskazaniem jest, aby Oddziały zgłaszały zapotrzebowania na znaczki. Każdy z Oddziałów może nabyć dowolną ilość znaczków do wysokości 200 złotych jednorazowo, których opłacenie nastąpić może w drodze normalnego rozrachunku z Zarządem Głównym L. M. i R.

### REFERAT KOLONJALNY W STOWARZYSZENIU ORGANIZACJI POLSKICH W PARYŻU.

Powstałe przed paru tygodniami w Paryżu Stowarzyszenie Organizacji Polskich, działających na terenie departamentu Sekwany, powołało do życia referat kolonjalny przy Stowarzyszeniu. Referat ma na celu współpracę z Ligą Morską i Rzeczna na terenie Paryża. Kierownikiem Referatu został p. Biderman.

### DELEGAT LIGI M. i R. DO SPRAW WYSTAWY KOLONJALNEJ.

Sekcja Kolonjalna Zarządu Głównego L. M. i R. mianowała swym przedstawicielem do spraw Międzynarodowej Wystawy Kolonjalnej w 1931 roku w Paryżu, członka Związku Pionierów Kolonjalnych, urzędnika Ambasady R. P. w Paryżu p. Zdzisława Czaplickiego. Pan Czaplicki będzie pełnił funkcje łącznika między Komisarjatem Generalnym Międzynarodowej Wystawy Kolonjalnej w 1931 roku w Paryżu a Zarządem Głównym Ligi M. i R. Prace te p. Czaplicki wykonywać będzie honorowo.

### POWRÓT P. KPT. CYBULSKIEGO.

Powrócił do Warszawy członek Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych p. Kpt. T. Cybulski, który załatwiał w Paryżu sprawy związane z udziałem Ligi w Międzynarodowej Wystawie Kolonjalnej w Paryżu.

### NIEMCY DOMAGAJĄ SIĘ ZWROTU KOLONIJ.

Niemiecki „Kolonial - Verein” prowadzi stałą propagandę na rzecz zwrotu Rzeszy b. dominium kolonjalnego b. cesarstwa niemieckiego. Akcja „Vereinu” jest przychylnie traktowana przez sfery gospodarcze, a nawet i społeczne Niemiec.

Ostatnio wystąpił z apelem do rządu Rzeszy znany generał niemiecki von Seeckt, który zwraca uwagę kół rządowych na konieczność natychmiastowego wystąpienia o zwrot Niemcom kolonii.

Wystąpienie gen. von Seeckta dowodzi, że w Niemczech dojrzeła już myśl wystąpienia na forum międzynarodowe w sprawie zwrotu kolonii. Apel gen. Seeckta jest tem charakterystyczniejszy, że jest on niejako wykładnikiem intencji kół obecnie rządzących w Rzeszy.

### SPÓŁKA AKCYJNA

## Fabryki Sukna A. G. BORST

w ZGIERZU

8214-696-IX.

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ!

## „Stock Brandy Medicinal“

Czysty Destylat Winny



uzyskany z najszlachetniejszych gatunków win.

8371-542-VIII-XI.

## „PRAZDRÓJ PILZNEŃSKI“

(URQUELL) B. B.

z MIESZCZAŃSKIEGO BROWARU w PILZNIE  
(Czechosłowacja)

Przedstawicielstwo i składy: OTTON WIHAN,

ŁÓDŹ, Kilińskiego 121. Tel. 180-33

8211-694-IX.

# GIESCHE

SPÓŁKA AKCYJNA  
KATOWICE, G. ŚL.,  
ul. Podgórna Nr. 4

Telefony: 4-30, 6-83, 12-09, 23-31.

Adres telegr.: „GIESCHE - KATOWICE“.

Węgiel kamienny — Cynk surowy — Cynk rafinowany — Cynk prasowany — Blacha cynkowa — Kubki cynkowe — Kadm — Ołów — Blacha ołowiana — Rury ołowiane — Drut ołowiany — Glejta ołowiana — Plomby ołowiane — Welna ołowiana — Śrut — Minja — Cyna do lutowania — Kwas siarkowy wszelkich stopniowości — Oleum 20%.

8297-453-V-VII-IX.



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

Czytajcie!

Największe lotnicze  
czasopismo sportowe

Prenumerujcie!

703-IX-XII.

## MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

w Królewskiej Hucie — Rynek-Ratusz. Telefony przez Magistrat.

### INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Król. Huty, wynoszący ca. 40.000 000 zł. oraz jego siła podatkowa. Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), w zł. i dolarach, płaci wysokie odsetki.

INKASO WEKSLI I ZALICZEK TOWAROWYCH

8373-502-VII-II

# D. M. SZERESZOWSKI

## DOM BANKOWY

**WARSZAWA,**  
PLAC ŻELAZNEJ BRAMY NR. 1.

Adres telegr. "SZERESZBANK,,.

Rachunek przekazowy w P.K.O. Nr. 627.

6477-702-IX.

## BIURO TECHNICZNE

# ALBERT KARP

INŻYNIER

Warszawa. Wilcza Nr. 54, Tel. 172-47, 892-71.

Konto w P.K.O. w Warszawie Nr. 3334.

Składy: Okopowa 56.

**Poleca ze swych składów i na zamówienie**

PLYTKI TERRAKOTOWE PODŁOGOWE,  
PLYTKI GLAZUROWANE BIAŁE i KOŁO-  
ROWE. PODŁOGI KORKOWE. DIAMENTO-  
WE PODŁOGI CEMENTOWE „LONZA”.  
INNE SPECJALNE MATERJAŁY BUDOW-  
LANE STAŁE NA SKŁADZIE.

8205 691-IX.

## SKŁAD

### ŻELAZA I BLACHY

# LIPSZYTZ

i

# JUDKOWSKI

**WARSZAWA**  
PLAC GRZYBOWSKI 14.

DYREKCJA Tel. 287-90, 66-89, Buchalterja 294-55, i 505-68.

Bocznicza przy ul. Elbląskiej 17/19.

Adres telegraficzny „ELIJOT”.

Żelazo i belki wszelkich wymiarów i gatunków  
oraz blacha żelazna, ocynkowana, cynkowa  
i biała angielska.

8204-690-IX

Skład artykułów technicznych i żelaznych

# D. Feldbrill

**ŁÓDŹ, Piotrkowska Nr. 167,**  
**tel. 209-61.**

**STAŁE NA SKŁADZIE:**

Pasy skórzane, wielbłdzie, Balata, parczane.  
Troki, pikierzy, bicze krajowe i zagr., czółenka, tarka do  
krosien, pakunki.

Płyty uszczelniające i gumowe.  
Oleje i smary wszelkiego rodzaju.  
Armatury, węże, szkła wodowskazowe.  
Stal wiatrowa, narzędziowa i t. p.  
Artykuły młynarskie.

8208-692-IX.

## ZARZĄD EKSPLOATACJI

### ŁÓDZKICH RZEŹNI MIEJSKICH

Poleca:

chłodnie, mroźnie, lód sztuczny, krew suszoną  
i mączkę mięsną.

**Łódź, Inżynierska 1.**

Tel. 102-81.

8176-701-IX

## WYNAŁAZEK

# POWIDŁA ZIOŁOWE

przeciw

**astmie, gruźlicy i suchotom**

wynalezione przezemnie St. Śliwańskiego w 1902 roku,  
są jedynym środkiem, którym można zapobiec tym cho-  
robom. O skuteczności ich świadczy szereg listów dzięk-  
czynnych, przeszło 1.000, które w każdej chwili można  
przejrzeć.

**Wytwórnia „Powideł Ziołowych”**

mieści się

**w Łodzi, przy ul. Brzezińskiej Nr. 38.**

**Stanisław Śliwański.**

8122 697-IX.

## B. KOTKOWSKI i S-ka

### ZAKŁADY GRAFICZNE SP. AKC.

ŁÓDŹ, ULICA JULJUSZA NR. 18.

TELEFONY 302-46, 181-46.

SPECJALNOŚĆ:

ETYKIETY i OPAKOWANIA  
KARTONOWE DLA PRZEMYSŁU.

8 01-687-IX.



# Bank Handlowo - Przemysłowy w Łodzi, Sp. Akc.

Łódź, ul. Piotrkowska Nr. 96.

Oddziały:

w Warszawie, ul. Królewska 23.

w Sosnowcu, ul. 3-go Maja 17.

Adres telegraficzny: „Lovarbank”.

8125-700-IX

# ŁÓDZKI BANK DEPOZYTOWY

Spółka Akcyjna

CENTRALA W ŁODZI, UL. PIOTRKOWSKA 5.

ODDZIAŁY:

w WARSZAWIE, ul. Żabia 9.

we LWOWIE, ul. Kościuszki 8.

załatwia wszelkie transakcje, w zakresie bankowości  
wchodzące.

8212-685-IX.

Spółka Akcyjna Wyrobów  
Wełnianych i Bawełnianych

## M. SILBERSTEINA

w. m. ŁODZI

Kapitał zakładowy 8,600,000 zł. w złocie.  
Przędzalnia bawełny: 36000 wrzecion 5225 niciarek.  
Tkalnia wyrobów bawełnianych: 875 krosien.

Zarząd w Łodzi, Piotrkowska 40.

8206-685-IX

Fabryka wyrobów wełnianych, baweł-  
nianych oraz robót zakardowych

Firanki z przetkaniami emblematami do  
wagonów kolejowych i innych, we  
wszelkich gatunkach i odmianach.

## ZDUŃSKO -- WOLSKA MANUFATURA ZDUŃSKA - WOLA

BIURO SPRZEDAŻY

Miodowa 7 WARSZAWA Telefon 505-34  
8203-659-IX.

Towarzystwo  
Schloesserowskiej Przędzalni  
bawełny i tkalni w Ozorkowie.

SPÓŁKA AKCYJNA

Rok założenia 1867.

Wielkie medale złote na Powszechnej Wystawie  
Krajowej w Poznaniu od Ministerstwa Przemysłu i Han-  
dlu i od Jury Wystawowego.

Firma posiada 39038 wrzecion i 726 krosien, zatrud-  
niając 2000 robotników.

Centrala i Zakłady fabryczne w Ozorkowie, tel. Nr.  
14. Adres telegraficzny: Schloesserowie.

Sprzedaż główna w Łodzi, ul. Piotrkowska Nr. 151.  
tel. Nr. 203-49 i 153-16.

Składy sprzedaży:

Warszawa — D. Hoherman, ul. Gęsia 18.

Lwów — Sp. Akc. „Polon”, ul. 3 Maja Nr. 2.

Katowice — Śląska Hurtownia Włókiennicza, ul.  
3 Maja Nr. 11.

Kraków — A. Słoniewski, ul. Bernardyńska Nr. 2.

Bydgoszcz — Sp. Akc. „Polon”, Stary Rynek Nr. 26.

Towary bawełniane, białe, farbowane i kolorowe  
tkane, bielizniane, pościelowe, Krośniaki, Shirtingi, Ma-  
dapolamy, Batysty, Opale, Satyny, flanele, barchany, Dre-  
lichy, tkaniny filtracyjne.

Dostawy dla instytucji państwowych i komunal-  
nych.

8124-699-IX.

ZAKŁADY  
Przemysłu Bawełnianego

## „LUDWIK GEYER” SPÓŁKA AKCYJNA w ŁODZI



WYROBY BAWELNIANE  
DRUKOWANE I KOLORO-  
WO TKANE, CHUSTKI,  
KOŁDRY, PŁÓTNA  
INTROLIGATORSKIE.

Rok założenia 1829.

8207-686-IX.

# ZJEDNOCZONE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE K. SCHEIBLERA i L. GROHMANA

Spółka Akcyjna  
w Ł O D Z I

Skrót telegraficzny — „Zjednoczone Łódź”

Zakłady wyrabiają:

- 1) przędzę bawełnianą, wątkową i osnowną, nitkowaną, pończoszną, farbowaną, gazowaną, merceryzowaną i t. d. —
- 2) tkaniny bawełniane wszelkiego rodzaju w stanie surowym i bielonym, towary farbowane, drukowane, żakardowe i t. d. —
- 3) towary ze sztucznego jedwabiu,
- 4) towary lniane. —

8210-693-IX

## P. P. „ŻEGLUGA POLSKA”

„Adres telegr. POLMORSK”

Scott's Bentley's, The Boe Code

### G D Y N I A

Konta bankowe:

Bank Gospodarstwa Krajow. w Gdyni  
P. K. O. Warszawa Nr. 39.605.

Flota Przedsiębiorstwa składa się z 10 statków towarowych o łącznej nośności 30,420 t. D. W. i z 5 statków pasażerskich o łącznej pojemności 1,763 G. R. T. Statki Przedsiębiorstwa utrzymują stałą, comiesięczną komunikację z portami Afryki Północnej.

Od 1 kwietnia 1930 r. Przedsiębiorstwo zaprowadziło regularną linię co 2 tygodnie do portów Łotwy, Estonji i Finlandji.

Statki pasażerskie Przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację między Gdańskiem, Sopotami, Gdynią, Helem, Jastarnią i Orłowem.

W sezonie letnim wycieczki turystyczne po Bałtyku luksusowo urządzonym statkiem Gdynia.

**Telefony w Gdyni Centrala: 1030, 1031, 1032, 1033.**

**Magazyn: 1613**

**Przystań pasażerska: 1610**

528-V-XII

CHANTIERS & ATELIERS  
**AUGUSTIN-  
 -NORMAND**  
 LE HAVRE (FRANCJA)



*„Wilk”. pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”.*

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH  
 I STATKÓW HANDLOWYCH**

**SPECJALNOŚĆ:** Budowa łodzi podwodnych.  
 Wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min.

**MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.**

586-IV-X.

**UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS  
 DE CONSTRUCTIONS NAVALES**

**ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH  
 STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW**

na morzu Północnym, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym

**6 bis, RUE AUBER, PARIS**

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE PENHOET W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

**Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki-cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.**

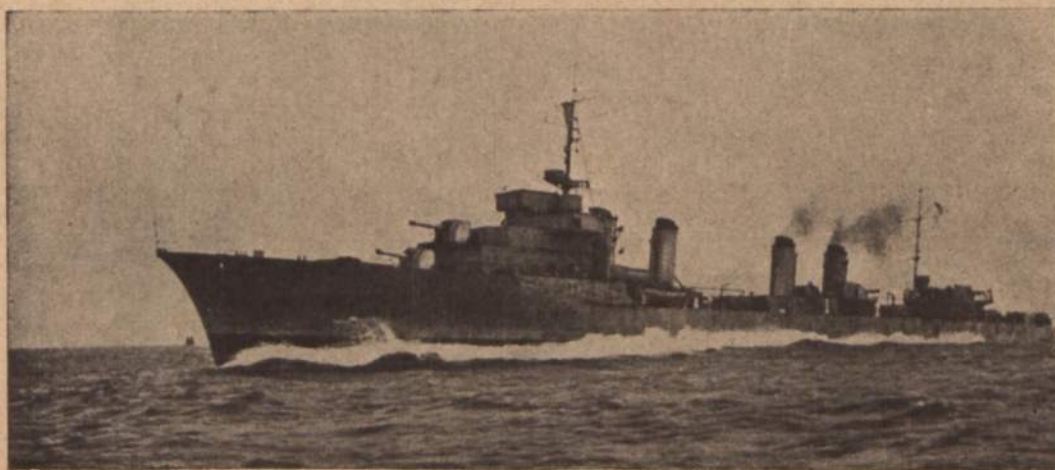
571 V-X.

**A T E L I E R S  
 E T C H A N T I E R S D E L A L O I R E**

4, RUE DE TÉHÉRAH, PARIS

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE – ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)

**BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH**



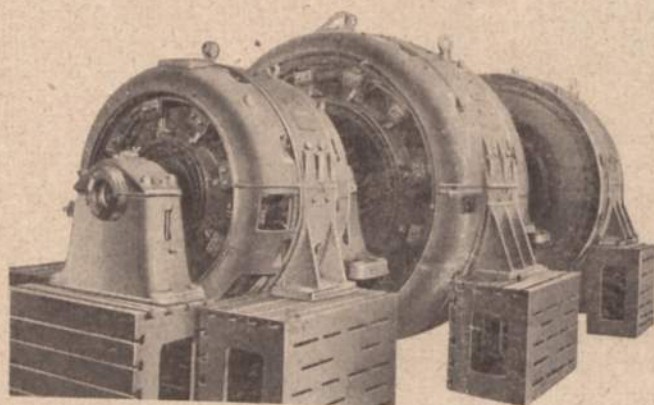
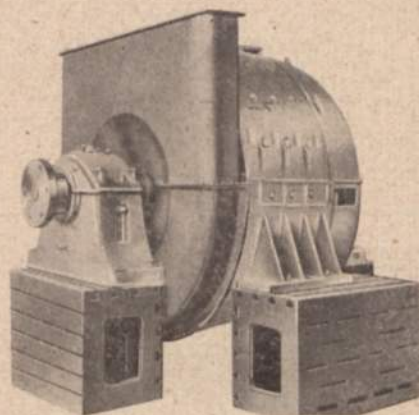
*Kontrtorpedowiec „Verdun” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 40,2 węzłów.*

**KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)  
 TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER.**

Budowa maszyn dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYS”.

589-IV-X

**WYPOSAŻENIE  
ELEKTRYCZNE  
DO NAPEŁU:  
STATKÓW ZBIORNIKOWYCH --  
POMPY -- DRAG -- SZALUP  
HOŁOWNIKÓW -- PROMÓW  
ZAPOMOCA AGREGATU  
SKŁADAJĄCEGO SIĘ  
Z DIESEL'A  
I PRĄDNICY  
GŁÓWNE ZALETY:  
ELASTYCZNOŚĆ  
OSZCZĘDNOŚĆ -- ŁATWOŚĆ  
OBSŁUGI, Itd..., Itd...**



Silnik napędowy 1200 KM. - 500 v.  
Szybkość regulowana od 0 do 200  
obr/min.

**Zespoły**

Generator 987 Kw - 525 v - 167 obr/min.  
Wzbudnica 190 Kw - 230 v - 157 obr/min.  
napędzane silnikiem Diesel'a.

Dwa zespoły generatorów z silni-  
kami o mocy 1200 KM. przeznaczo-  
ne do drągi ssącej „PIERRE LE-  
FORT” dla portu autonomicznego  
Bordeaux.

(Zdjęcia zrobione przy próbach  
w naszej fabryce w SAINT-OUEN)

Niektóre wyniki prób dokonanych w fabryce.  
Generator: sprawność przy pełnym obciążeniu - 94,7 %  
Silnik - 95,2 %  
Zmiana kierunku biegu: okres czasu potrzebny - 8 sek.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS  
ELECTRIQUES ET MÉCANIQUES

(ALS - THOM)

DZIAŁ HANDLOWY: 173, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8<sup>e</sup>)

500-VII-XII

Popierając rozwój gazownictwa w Polsce, zwiększa-  
my potęgę gospodarczą i siłę obronną Państwa.

8364-535—VI-XI.

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

Cennik ogłoszeń Administracja wysyła na żądanie.

Konto Administracji w P.K.O. 9747. Adres Redakcji i Administracji **Warszawa, Nowy Świat Nr. 35**, III piętro. Telefon Redakcji i Administracji 15-63.

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Plebiscytowa 1. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ulica Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. Na Łódź i wojew. łódzkie: T. Pingot, Łódź, ul. Piotrkowska 85. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 groszy tytułem zwrotu kosztów przesyłki

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Druk. Zakł. Druk. W. Piekarniaka, Warszawa, Ordynacka 3, tel. 44-59.