

NAKLAD 31.000 EGZ.

WYDAWCA  
UMCS  
LUBLIN  
S. S.

CENA 1.20 ZŁ

# MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście

Wydano z dubletów  
Bibl. Publ. nr. 21. Wrocław



©. R. P. „WICHER”

MARZEC

1932 r.

ZESZYT 3

was. 2595/1932/3

# ZARZĄD GŁÓWNY LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

prowadzi w Warszawie przy ul. Solec Nr. 43.

## PROPAGANDOWE WARSZTATY SZKUTNICZE

ZAOPATRZONE, W NARZĘDZIA, STRUGNICE, STOCZNIĘ, PLANY, SZABLONY I. P. D. DLA BUDOWY WŁASNYMI SIŁAMI PRZEZ MŁODZIEŻ SZKOLNĄ I CZŁONKÓW LIGI POD FACHOWYM KIEROWNICTWEM ŁODZI WSZEKICH TYPOW.

WARSZTATY MOGĄ RÓWNIEŻ WYKONAĆ NA ZAMÓWIENIA ODDZIAŁÓW LUB POSZCZEGÓLNYCH CZŁONKÓW LIGI.



**SKULINGI**  
Rozmiar: 8X0,36

Cedrowe            po zł. 900  
Dębowe                       "        750



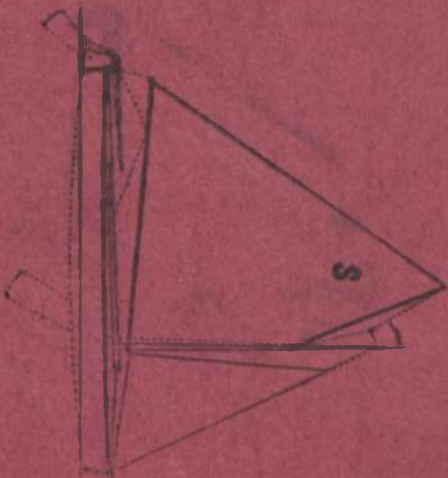
**HAMBURKI  
SPORTOWE**  
Rozmiar: 7X0,73

Cedrowe            po zł. 900  
Dębowe                       "        780

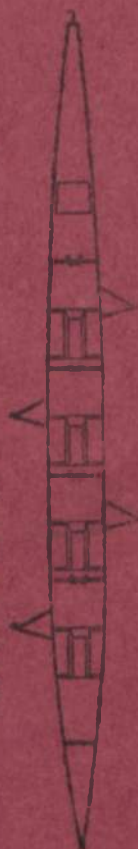


**HAMBURKI  
TURYSTYCZNE**  
Rozmiar: 5,5X1

Dębowe            po zł. 600



**Somnawa  
LODZIE ZAGLOWE**  
Rozmiar: 5,5X1,5  
Pow. żagli 10 m<sup>2</sup>  
Skośnodenkki po zł. 1300  
Puszkodenkki            "            "        950  
wraz z żaglami.



**PÓL-BAKI** Rozmiar: 11X0,75  
(Cedrowe po zł. 1850  
Dębowe "            "        1500)

### LODZIE SPORT.

Rozmiar: 8X0,75  
Na 4 krótkie wiosła  
z zamiennymi dźwawkami  
na 2 długie wiosła.



Cedrowe            po zł. 1250  
Dębowe                       "        1050

### KORPUSY MOTORÓWEK I ŚLIZGACZY

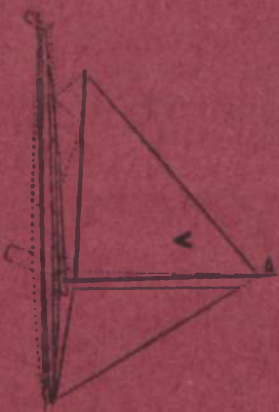
Rozm. zależące od  
siły motoru



Korpusy motorówek od zł. 500  
ślizgaczy            "            "        800

### KAJAKI ZAGLOWE

Rozmiar: 5X0,90  
Powierzchnia żagli 5 m<sup>2</sup>  
2-osobowy wraz z żaglami zł. 600  
**KAJAKI WIOŚŁOWE**  
Rozmiar: 5X0,75  
2 osobowe wraz z wiosłami zł. 180



2 długie wiosła pełne . . . . . zł. 90  
. . . . . "            "        70  
2 długie wiosła długie . . . . . zł. 100  
. . . . . "            "        80  
2 długie wiosła krótkie . . . . . "            "        70

# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · KOLONJALNEJ

Nr. 3

Warszawa, marzec, 1932 rok.

Rok IX.

TREŚĆ NUMERU: 1. Wymowne przemiany — Henryk Tetzlaff; 2. W dniu 12 rocznicy objęcia wybrzeża — S. Frankowski, km. dr. dypl.; 3. Co to jest „port d'attache”? — Wkos; 4. Typy jednostek marynarki wojennej oraz ich zastosowanie — W. Koslanowski; 5. „damastor” w Szanghaju — Inż. J. Ginsbert; 6. Kilka danych o nowoczesnym okręcie liniowym; 7. „Dar Pomorza” żegluję do Gdyni — S. K.; 8. Kość uszko i Szwecja; 9. Pierwsza podłóż statku „Sławk”; 10. Krojówka; 11. Książki i czasopiśma nadesłane; 12. Dział oficjalny L. M. i K.; 13. Z żałobnej karty. PIONER KOLONJALNY: 14. Musimy stworzyć fundusz kolonialny!; 15. Opinie obce o współczesnej polityce kolonialnej i kolonizacyjnej; 16. Migawki z Dakaru — K. Proszyński; 17. Emigranci polscy jako wynalazcy w połowie XIX w. — Stanisław Zieliński; 18. Życia Polonii Parońskiej — „Dzień sportu” w Kurytybie; 19. Słownik biograficzny podróżników i eksploratorów polskich — Stanisław Zieliński; 20. Przegląd Kolonialny — Fr. Łyp; 21. Krokowa Kolonialna. 37 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKSCIE.

### WYMOWNE PRZEMIANY

Każdy, kto śledzi uważnie głosy prasy niemieckiej o Gdyni, zauważy niewątpliwie różnicę, jaka w ciągu ostatnich paru lat nastąpiła w traktowaniu sprawy przez niemieckich komentatorów. Po latach drwin i wyszydzeń naszych morskich poczynań, przyszły lata gorączkowego odżegnywania polskiej myśli morskiej od podstawowych zasad logiki. Dowodziło się odpowiednio hałaśliwie, aby odpryski tych dowodzeń dotarły do opinii świata, że Gdynia to jest jeden wielki nonsens gospodarczy. Przecież jest Gdańsk, który wystarczą dla komunikacji morskiej ze światem, Polska flota handlowa — to drugi nonsens ekonomiczny. W czasie, gdy na świecie stoi bezczynnie parę tysięcy statków, ci Polacy, nie liczący się zupełnie z ogólnoswiatowymi warunkami gospodarczymi, rozbudowują swą flotę handlową! Co za karygodny brak zmysłu poczucia rzeczywistości oraz solidarności międzynarodowej!

Oto myśli przewodnie wystąpienia antygdyńskich ze strony naszych zachodnich sąsiadów, w ciągu ostatnich 2—3 lat.

Zakładano się do ostatnich granic przyzwoitości. Sądono, że słabo naogół w sprawach Polski orientująca się opinia światowa, zostanie natyle otumaniona, iż chór wystąpień niemieckich przeciw Polsce na morzu spotka się

z sympatycznym odzewem na świecie. I pod naporem opinii świata Polska da się wyprzeć z zajętej nad Bałtykiem pozycji.

Rachuby te w dużej mierze zawiodły. Inaczej być nie mogło. Polska nie prowadzi przecież żadnej akcji na morzu, któraby się nie mieściła w ramach przyjętych ogólnie na świecie pojęć. Gdańsk, i tylko Gdańsk, dla 32-miljonowego już dzisiaj narodu o stosunkowo dużej prężności gospodarczej nie wystarczy. Jeżeli już nie potrzeba sięgać do historii, aby poznać tem wykazać w przeszłości zgubny wpływ monopolu gdańskiego na komunikację morską Polski ze światem, to dla udowodnienia naszej racji przed każdym areopagiem świata wystarczy kilka porównań w rodzaju: Polska ma 2 porty (Gdańsk i Gdynię) i 32 miliony ludności oraz obszerne zaplecze własne dla tych portów, Niemcy zaś mają 60 milionów mieszkańców i około 25 większych portów. Skądże więc miałaby być stosowana inna miara dla Polski, a inna dla Niemiec? Czy może dlatego, że Niemcy, rozrośnięte do karykaturalnych rozmiarów na morzu, mają aspiracje do opanowania całego handlu morskiego centralnej Europy?

I w tem zestawieniu wypada sromotne fiasco całej niemieckiej koncepcji. Zwłaszcza, że Niemcy, ze znaną zręcznością, poczynili

jednocześnie wiele w tym kierunku, aby opinia państw świata przypadkiem nie zapomniała o ich właściwym obliczu. Pożyczały pieniądze od całego świata, dopóki tylko się dało. Tłumaczyli, że inaczej nie będą w stanie zapłacić reperatur wojennych. Aż rozbudowali kolosalnie swój przemysł. Ale nadal reperatury nie płacą. A jednocześnie zdumieni wierzyciele Niemiec widzą, jak są wypierani za własne pieniądze z różnych pozycji na światowym rynku handlowym. Np. przywóz niemiecki do Południowej Afryki przenosi 40% całego przywozu tego klejnotu brytyjskiego imperjum. A przecież umożliwia to Niemcom ich flotę handlową, ich organizację handlu morskiego, cały ten aparat, któremu chcieliby niedwuznacznie także Polskę podporządkować.

Nie znajduje więc to sympatii w oczach narodów świata, rozumujących, co to jest morze i co jest wart naród, który pożytki tego morza lekkomyślnie zaprzepaszczają. I dzieje się wprost przeciwnie, niż sięgają zamierzenia niemieckie. Polska bandera na statkach naszych wywołuje uczucie irytacji wyłącznie u Niemców. U innych narodów świata jedna nam tylko szacunek.

Po tych dwóch okresach kampanji antypolskiej w zakresie naszych poczynań na morzu, stoimy

W 1036/67/3

obecnie w obliczu okresu trzeciego.

Zaczyna się okres walki z Polską — daj Boże tylko gospodarcej. Każde nasze posunięcie w zakresie polityki morskiej jest nie tylko ciosem dla niemieckich marzeń o odwecie i o rewizji znienawidzonych granic, ale także jest uderzeniem w uprzywilejowane stanowisko Niemiec w życiu gospodarczym Europy środkowej. Wymyka się im po kolei ogniwo za ogniwo z łańcucha, którym radziby byli omotać wszystkie słabsze w sąsiedztwie organizmy gospodarcze. Wymykają im się coraz nowe okazje do zyskowego pośrednictwa między temi organizmami a resztą świata.

Nie wystarcza tutaj już propaganda. Trzeba walczyć o swe uzurpatorskie prawa. To też jesteśmy świadkami tego, jak Niemcy, nie osłabiając bynajmniej papierowego ataku oszczerstw i kalumnii przeciw polskich, przechodzą do ofensywy przeciw Polsce na morzu. Nie jest to walka — przynajmniej narazie — orężna. Jest to walka środków materialnych, któremi w latach powojennych świat tak hojnie dla „zrujnowanych“ Niemiec szafował.

Starają się paraliżować każde nasze posunięcie na morzu, nie licząc się narazie z kosztami tej akcji paraliżującej.

Wystarczy parę przykładów, typowych dla tej bezkrwawej wojny.

Państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“ w Gdyni, które od dwóch lat utrzymuje regularną żeglugę z portami wschodniego Bałtyku, wysuwa drugie ramię na zachód. Tworzy regularną linię Gdańsk - Gdynia - Rotterdam.

W Hamburgu zawrzało. Dlaczego? Oto na północno-zachodnim wybrzeżu Europy znajdują się trzy wielkie porty, nawzajem ze sobą konkurujące. Są to jakgdyby wielkie stacje rozdzielcze, do których prowadzi cała sieć linii transoceanicznych, do których zawijają największe statki świata, przywożąc najrozmaitsze ładunki z najdalszych nawet lądów. W portach tych ładunki przywiezione segreguje się i dzieli, poczem częściowo kolejami, częściowo zaś mniejszemi, dowozowemi linjami okrętowemi dostarcza się do miejsc ostatecznego przeznaczenia. Portami temi są: Antwerpja, Rotterdam i Hamburg. Jak dalece konkurencja tych portów spać nie

daje zainteresowanym czynnikom, świadczy np. fakt, że w prasie fachsowej niemieckiej ukazują się periodyczne zestawienia przeładunku w tych trzech portach oraz obszernie komentarze.

Gdyby więc Polska połączyła Gdynię linią regularną z Hamburgiem, to by jeszcze Niemcy jakoś to znieśli. Ale z Rotterdamem? Przecież to oznacza uprzywilejowanie Rotterdamu na niekorzyść Hamburga. Przez Rotterdam i Gdynię może zatem pójść transport cennej drobnicy nie tylko dla Polski, ale także dla krajów bałtyckich, dla Rumunii, dla Węgier, dla Czechosłowacji...

Zaledwie więc nasz „Chorzów“ zaczął zawijać do Rotterdamu, już „Norddeutscher Lloyd“ ogłosił nową, własną linię regularną z Gdańska i z Gdyni również do Rotterdamu. Jednocześnie zorganizował także linię do Hamburga. Cel jest przejrzysty. Stawkami dumpingowymi zabić linię polską do Rotterdamu i utrzymać uprzywilejowane stanowisko Hamburga. Liczą Niemcy przytem na naszą niewytrwałość, na to, że się szybko zniechęcimy do tej linii, że nie zechcemy ponieść ofiar materialnych aby ją utrzymać.

Przykład drugi. Wykończono w Gdyni halę rybną wraz z chłodnią. Dzięki niej można było rozpocząć bezpośredni przywóz świeżych niesolonych śledzi z Norwegii, dostawczyń tego artykułu dla całej północno-wschodniej Europy. Zaledwie pierwsze transporty tych śledzi do Gdyni nadeszły, już zawrzało w Altonie pod Hamburgiem, która miała dotychczas niepodzielny monopol na pośrednictwo w tym handlu. Pośrednicy altonscy wysyłają więc do polskich fabryk konserw rybnych oferty na dostawę świeżych śledzi z Norwegii. W ofertach tych oświadczają, że oddają swój towar po cenie o 10% niższej od każdej ceny, jaką ci odbiorcy uzyskają w Gdyni. W ślad za ofertami do Gdańska idą wagony - chłodnie z Altony ze śledziami norweskiemi. Idą linią kolejową obok Gdyni. I dopiero trzeba specjalnych zarządzeń celnych ze strony Polski, aby ten rozbójniczy dumping zahamować.

Jak z tego wszystkiego wynika, jesteśmy w stanie gospodarczej wojny z Niemcami na morzu. Jeżeli nie chcemy wojny tej przegrać, jeżeli nie chcemy dobrowolnie szyi swej pod obrożę niemiecką oddać, musimy wyteńczyć wszy-

stkie siły i ofiar nie szczędzić, myśli o zawróceniu z raz obranej drogi nie dopuszczając, ale wytrwale i systematycznie na zajętych pozycjach się umacniać. Im pewniej zaś będziemy się na nich czuli, tem silniej, tem wydatniej narastać będą w naszym ręku środki do prowadzenia tej walki.

Jednocześnie musimy myśleć o rozwoju najlepszej gwarantki naszej na morzu pomyślności — naszej floty wojennej.

I tutaj mamy już do zanotowania zasadniczą zmianę w oświetlaniu sprawy przez Niemcy. Do niedawna polska flota wojenna była przedmiotem niewybrednych dowcipów w prasie niemieckiej. „Stolze polnische Marine“ (dumna polska marynarka) — pisano z przekąsem.

A niedawno ukazała się w tej samej prasie niemieckiej sensacyjna, acz wręcz od a do z kłamliwa i zmyślona wiadomość.

Polska flota wojenna urządza manewry w zatoce Gdańskiej. Biorą w nich udział: 2 krążowniki, 8 kontrtorpedowców, tyleż łodzi podwodnych, okręty pomocnicze i t. p. Zaminowano wejście do zatoki. Statki handlowe, dążące do Gdańska i do Gdyni, przeprowadzane są przez pola minowe przez specjalnych wojskowych pilotów.

Oczywiste brednie. Ani Polska nie ma jeszcze — niestety — tak licznej floty wojennej, ani żadnych minowań zatoki Gdańskiej nie urządza.

Świadczy to jednak o pewnej psychozie, jaka w Niemczech narasta. Świadczy o niedwuznacznych przygotowaniach... do usprawiedliwienia jakichś awanturniczych pociągnięć ze strony Niemiec na morzu.

Tylko rozbudowa polskiej marynarki wojennej do rozmiarów, odpowiadających naszej pozycji na świecie, może wybić Niemcom z głowy jakieś ryzykanckie awantury.

Dlatego organizacja nasza z wielkiem uznaniem przyjmuje do wiadomości zapowiedź Pana Wicemarszałka Sejmu Polakiewicza, który na komisji budżetowej oświadczył, że tak, jak w roku bieżącym na broń pancerną, tak w roku przyszłym na flotę wojenną zostanie skierowany główny wysiłek budżetu wojskowego Polski.

HENRYK TETZLAFF.



# MARYNARKA WOJENNA

## W DNIU 12 ROCZNICY OBJĘCIA WYBRZEŻA

Przed dwunastu laty — 10 lutego 1920 roku — wojska polskie, posuwając się w ślad za wycofującymi się wojskami niemieckimi i zajmując stopniowo przyznaną Polsce część Pomorza — stanęły u wybrzeża Bałtyku. Od tej chwili Polska stała się państwem morskim, władającym wybrzeżem, ciągnącym się od Sopot, poprzez Gdynię, Oksywie, Puck, półwysep Helski, Kępę Rozewską, do jeziora Żarnowieckiego.

Data 10 lutego 1920 roku jest datą o wysokim historycznym znaczeniu, bowiem skutki dnia tego odczuwa cała Polska, wszystkie dziedziny życia i pracy. Dzisiaj niezależność gospodarcza i polityczna naszego kraju ściśle łączy się z trwałością i bezpieczeństwem posiadaniem i należytem rozbudowaniem naszego wybrzeża.

W naszym nowym życiu, rozpoczętym z chwilą uzyskania niepodległości — dostęp do morza odegrał już dwa razy rolę wysoce doniosłą.

Rola naszego wybrzeża w życiu politycznym uwidoczniła się po raz pierwszy w czasie naszych ciężkich walk z najeżdżącą bolszewickim. Pamiętamy dobrze, jak byliśmy wówczas odosobnieni i oddzieleni od tych krajów zachodnich, które chciały nam dopomóc w ciężkiej walce. Nasza długa granica lądowa była niemal zupełnie zamknięta dla przewozu niezbędnej nam broni i amunicji. Granica niemiecka była zamknięta z przyczyn, niewymagających wyjaśnień, zresztą jest ona częściowo zamknięta i dzisiaj, aczkolwiek nie jesteśmy w stanie wojny. Przewóz potrzebnych nam ładunków poprzez terytorjum czechosłowackie napotkał na nieprzewidziane, a bardzo poważne przeszkody, z powodu sympatii ludności tego kraju dla z bolszewizowanej Rosji. Nawet przewóz przez terytorjum rumuńskie, należące do

kraju dzisiaj z nami zaprzyjaźnionego, a wówczas z nami sympatyzującego — również okazał się trudny do wykonania. Jedyną drogą, pozostającą do naszej dyspozycji i mogącą być w pełni wykorzystaną dla sprowadzenia broni i amunicji, była droga morska. Ważność tej drogi jest dobitnie i parokrotnie podkreślona przez lorda d'Abernon'a w jego pamiętnikach pod tytułem: „Osiemnasta decydująca bitwa w dziejach świata“. W pamiętnikach tych czytamy o tem, że ówczesny Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku Haking, otrzymał kategoryczne polecenie Rady Ambasadorów użycia wszystkich środków, aby zachować w rękach koalicji swobodę ruchów i wyładunków w porcie gdańskim.

W tym samym czasie bolszewickie naczelnictwo, wiedząc o tem, że możemy być zasilani głównie drogą morską, dokładało wszelkich starań, aby odciąć nas od Gdańska i od morza i w tym celu posuwał na zachód specjalny korpus jazdy pod dowództwem Gaja, który w pamiętne dni sierpniowe znalazł się aż pod Włocławkiem i Brodnicą.

Doniosłość naszego wybrzeża przejawiała się po raz drugi w trakcie rozbudowy naszego życia gospodarczego i w walce o wolność naszego handlu. Dzięki naszemu eksportowi morskemu, który stanowi przeszło 60% naszego całego eksportu, mamy dodatni bilans handlowy; dzięki tej samej przyczynie możemy zasiląć nasz skarb w waluty obce; możemy wybierać sobie kraj, z którym najwygodniej nam zawierać umowy handlowe; przez morze eksportujemy węgiel i inne produkty naszego kraju, a więc tem samym możemy łagodzić bezrobocie i t. d.

Znaczenie naszego wybrzeża przejawia się także w stopniu jego rozbudowania. Niema w Polsce

drugiego miejsca, któreby w tak krótkim przeciągu czasu i w tak wielkich rozmiarach zdołało załudnić się i zabudować. Gdynia z małej wioski rybackiej przeistoczyła się w duże miasto. Inwestycje, poczynione tylko w Gdyni i tylko przez skarb państwa — sięgają ogromnej sumy 400.000.000 złotych. A przecież oprócz inwestycji rządowych, poczyniono wielkie inwestycje prywatne, sięgające również bardzo wysokich sum. Oprócz Gdyni szereg innych miejscowości na wybrzeżu rozbudowano również w znacznym stopniu.

Wyszczególnione okoliczności, wiążące nasze życie tak ściśle, z morzem, czynią z nas państwo morskie, aczkolwiek nie jesteśmy jeszcze narodem morskim — narodem żeglarzy. Jeżeli już dzisiaj morze osiągnęło dla nas tak doniosłe znaczenie, a eksploatacja i rozbudowa naszego wybrzeża jak również naszych dróg morskich posunęła się tak daleko, to jakże można lekceważyć obowiązek należytego zabezpieczenia i bronięcia tego, co jest podstawą naszej pełnej niepodległości.

Obronić Pomorze, obronić nasze wybrzeże, obronić nasze drogi morskie — może tylko flota wojenna.

Stworzenie floty i należyta jej rozbudowa, są nakazem chwili.

Polska przedrozbiorowa, jak również i Polska rozbiorowa nie pozostawiły nam z tej dziedziny żadnej tradycji i prawie żadnej historii. Stworzenie tych dwóch rzeczy należy do dzisiejszej Polski odrodzonej, do dzisiejszych i przyszłych pokoleń i to nietylko całego społeczeństwa polskiego, do marynarzy z zawodu, ale do całego społeczeństwa polskiego, bez różnicy płci, zapatrywać politycznych, wyznań i t. p.

Stworzenie floty wojennej jest rzeczą mozołną i potrzebną

wielkiego nakładu czasu. W zadaniu tem społeczeństwo winno wykazać zrozumienie potrzeby floty wojennej, zdecydowaną linię postępowania, a także wytrwałość w osiągnięciu swoich zamierzeń, od oficerów marynarki zaś wymagane jest właściwe zrozumienie swego zadania i należyte wychowanie zastępów marynarzy.

W dniu, gdy upływa 12 lat od chwili objęcia przez Polskę własnego wybrzeża musimy sobie powiedzieć: Polska cała winna już dobrze zrozumieć, że flota wojenna jest jej niezbędna i to w takim samym stopniu, jak armia lądowa.

Jest rzeczą niezbędną przystąpienie do należytego, planowego i celowego jej rozbudowania.

Oczywiście, że na budowę floty potrzebne są pieniądze i to dość znaczne, ale nie są one tak duże, aby przewyższały możliwości naszego kraju. Tymczasem kraj nasz zajmuje jedno z ostatnich miejsc wśród krajów Europy pod względem swych wydatków na marynarkę wojenną i niejednen z krajów, biedniejszych od Polski i pozostający w mniejszej zależności od morza, wydaje wielokrotnie większe sumy, niż to czyni Polska, na swoją flotę wojenną — tylko z powodu większego dla niej zrozumienia. Pominawszy kraje morskie z natury, jak: Anglja, Ameryka, Japonja i t. p., wyliczę: Szwecję, Norwegję, Jugosławję, nieposiadające, jak i my, kolonij

zamorskich, posiadające ludność parokrotnie mniej liczną od naszej, uboższe od nas pod względem bogactw naturalnych, ujęte w znacznie lepsze granice lądowe, niezapalające ich tak ściśle z morzem w sprawach bezpieczeństwa — łożą one jednak na marynarkę wojenną wydatki, przewyższające parokrotnie sumy, wyznaczone na ten cel w naszym budżecie.

Na ostatni argument mogę spotkać się z kontrargumentem, że wszak wymienione państwa mają dłuższe wybrzeża, a więc i potrzebują większej floty. Wprawdzie Polska ma małe wybrzeże, ale wielkość floty niezależna jest od długości wybrzeża. Wobec tego, że byt niepodległy i rozwój ekonomiczny naszego kraju są ściśle zależne od swobody w korzystaniu z dróg morskich, możemy powiedzieć, że wartość naszego wybrzeża jest dla nas znacznie większa od wartości wybrzeża innego kraju, nie tak ściśle wiążącego swoją niepodległość z dostępem do morza.

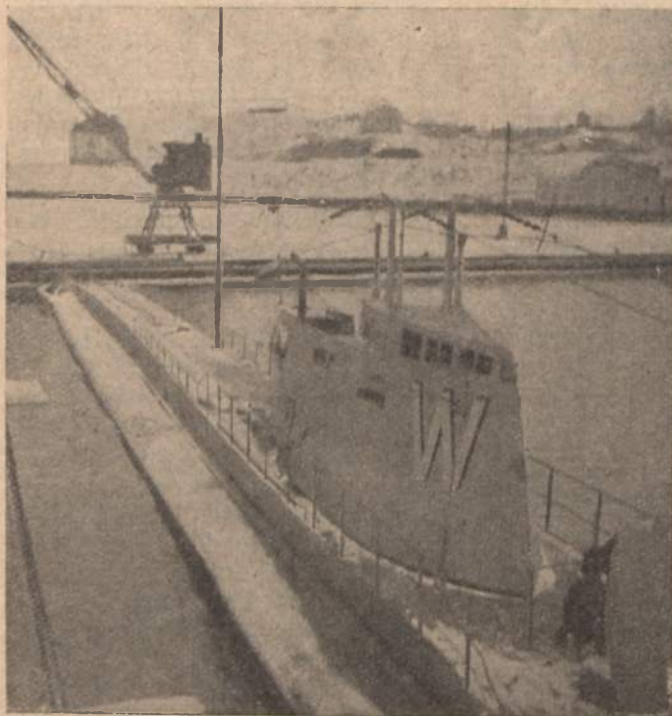
Podstawowym składnikiem każdej marynarki wojennej jest flota, t. j. ta żywa morska siła zbrojna, która jest przeznaczona do walki z przeciwnikiem na pełnym morzu. Do drugiego składnika, uzupełniającego flotę, należą wszelkie urządzenia, instalacje i organizmy, znajdujące się na lądzie. Ten drugi składnik jest potrzebny tylko po to, by należyście zabez-

pieczyć życie i funkcjonowanie samej floty. Stąd też pochodzi jedyna słuszna zasada, że ląd jest dla floty, a nie flota dla lądu.

Nasza marynarka wojenna jest już należyście przygotowana do obsługiwania floty wojennej. Posiadamy odpowiednio urządzone port wojenny, szereg instalacyj lądowych, mamy szkoły oficerskie i szeregowych zawodowych, mamy organizację władz centralnych, ale nie mamy jeszcze właściwej floty wojennej. Pod tym względem zrobiliśmy bardzo mało, prawda, że był to czas, kiedy kraj nasz przechodził parokrotnie przez ciężkie kryzysy finansowe i ekonomiczne, co w dużym stopniu hamowało należyty rozwój floty wojennej.

W historii naszej, w okresie odrodzenia Polski, sprawy morskie były zaniedbywane przez naród i nie mieliśmy tu żadnych tradycji.

Charakterystyczne więc jest, że w roku 1919, t. j. wtedy, gdy Polska nie posiadała jeszcze własnego wybrzeża, nie posiadała wyrobionego poglądu na sprawy morskie — już jakby instynktownie — powstała polska marynarka wojenna, powołana do życia wolą i dalekowzroczną, decydującą polityką Naczelnika Państwa — Józefa Piłsudskiego. Charakterystyczne jest również, że naród polski — nawskroś lądowy z przyczyn historycznych, geograficz-



Pokryty śniegiem pokład łodzi podwodnej O. R. P. „Wilki”.



Łódź podwodna O. R. P. „Wilki” w porcie wojennym w Gdyni.

nych i gospodarczych, raptem okazał się w posiadaniu licznego zastępu prawdziwych zawodowych marynarzy oficerów i szeregowych. Zastęp ten był tak duży, że można było nim obsadzić flotę o wielkim składzie.

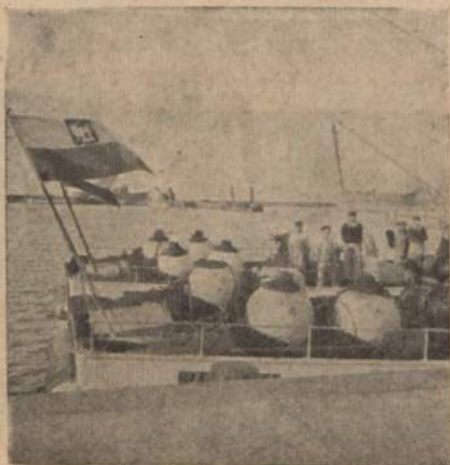
Pod tym względem Polska znalazła się w bardzo dogodnym położeniu. Odradzając się do nowego, niepodległego życia, miała już własnych fachowych marynarzy, zdolnych do stworzenia własnej floty wojennej, odpowiadającej potrzebom naszego kraju.

Niestety wskrzeszona Polska, mając skarb pusty i pilną potrzebę organizowania życia wewnętrznego oraz własnej narodowej armii lądowej, nie mogłałożyć pieniędzy na flotę wojenną, to też flota nasza rodzi się bardzo powoli i jej stan obecny jest daleki od tego, co jest potrzebne do wykonania ważnych zadań obronnych.

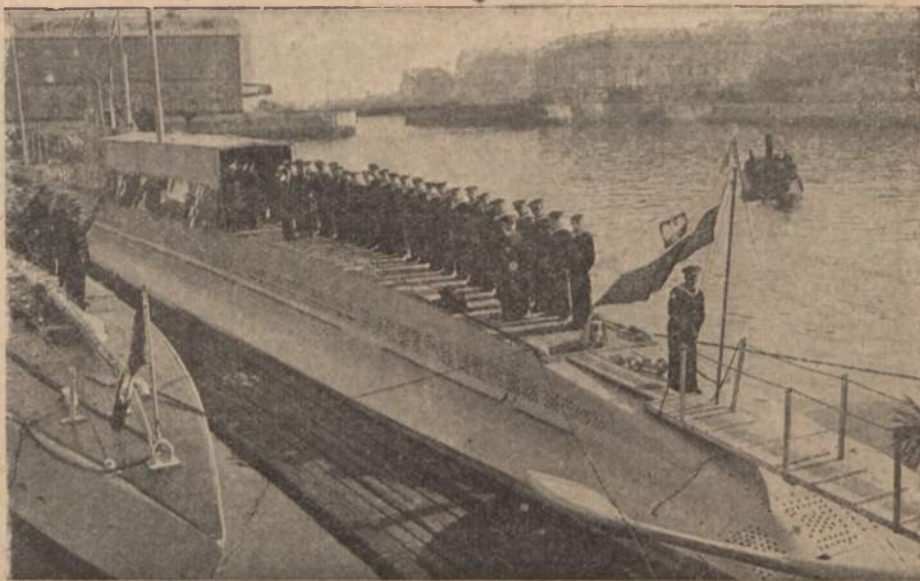
Polska marynarka wojenna została powołana do życia w końcu listopada 1918 roku specjalnym dekretem Naczelnika Państwa. W roku tym przybywają do kraju Polacy, oficerowie i szeregowi byłych marynarek wojennych Austrii, Niemiec i Rosji. Miejscem zbornym dla tych marynarzy wyznaczono port Modlin. Tam mają oni oczekiwać chwili, w której przyznane Polsce traktatem wersalskim wybrzeże Bałtyku przejdzie w nasze władanie.

Gdy chwila ta się zbliża, marynarze zostają uformowani w bataljon morski i wysłani do Aleksandrowa, aby wspólnie z innymi naszymi wojskami przemaszewać przez polskie Pomorze i obsadzić nasze wybrzeże.

10 lutego 1920 roku bataljon morski zajmuje Puck, małe i jedyne miasteczko na przyznanem Polsce wybrzeżu, prawie nic



Miny ćwiczebne na trawlerach.



Podniesienie polskiej bandery wojennej na łodzi podwodnej O. R. P. „Wilki” w Cherbourgu przed wyruszeniem do Polski.

wspólnego z portem morskim niemające.

Wkrótce potem przychodzą ciężkie chwile dla naszego kraju. Najeźdźca bolszewicki zalewa nasze kresy wschodnie i posuwa się w głąb kraju. Marynarz polski, owiany miłością do wskrzeszonej Ojczyzny i nie mając pola do przejawienia jej we właściwym zawodzie, sam prosi o wysłanie go na front przeciwbolszewicki. Tej prośbie Naczelne Dowództwo czyni zadość i z bataljonu morskiego urasta formacja pułku morskiego, który w następstwie w bohater-skich walkach pod Grodnem, Ostrołęką, Nasielskiem i Toruniem — okrywa chwałą imię marynarza polskiego.

Niemal równocześnie z powstaniem baonu morskiego zostaje za-improvizowana na Pinie i dorzeczach flotylla rzeczna. Z początku o małym składzie, ale wielkich korzyściach, bowiem wojska nasze mogły z trudem działać w tym terenie wodno-bagnistym, pozbawionym właściwych dróg — flotylla pińska, z biegiem wypadków wojennych uzupełnia się uzbrojeniem statkami i motorówkami, wreszcie bierze czynny i skuteczny udział w ofensywie na Kijów. Przez pewien czas port kijowski na Dnieprze jest zajęty przez flotyllę. W ofensywie na Kijów i w drodze powrotnej flotylla stacza zwycięskie boje pod Mozyrzem i Horodyszczem.

Z chwilą ustania wojny polsko-bolszewickiej, główny wysiłek Polski zostaje znowu skierowany na wybrzeże i morze. Są czynione energiczne próby pozyskania dla

naszego kraju części pozostałych okrętów niemieckiej i austriackiej floty wojennej, dzielonej wówczas pomiędzy państwa zwycięskie. Niestety próby te nie dają wyników zadawalających i Rada Ambasadorów przyznaje nam zaledwie 6 małych, niemających żadnego bojowego znaczenia torpedowców niemieckich. Nadomiar złego Rada Ambasadorów nakazuje zdjąć z tych małych i prawie niebojowych okrętów, działa i aparaty torpedowe i przekazuje Polsce torpedowce bez żadnego uzbrojenia. Okręty te otrzymują nazwy: „Mazur“, „Kaszub“, „Kujawiak“, „Ślązak“, „Podhalanin“ i „Krakowiak“ i przybywają w roku 1921 do Pucka.

Jeden z tych torpedowców — „Kaszub“, ginie w roku 1925 z powodu eksplozji kotła.

Torpedowce te są wykorzystywane jako okręty szkolne.



Dziób O. R. P. „Wicher” w krze lodowej.

W roku 1921 rząd polski zakupuje w Finlandji, budujące się w Abo 2 małe kanonierki, którym nadano nazwy: „Komendant Piłsudski” i „General Haller”. Jednocześnie zakupiono w Danji 4 trawlerzy poniemieckie, które nazwano: „Jaskółka”, „Mewa”, „Czajka” i „Rybitwa”.

Wymienione okręty, wraz ze specjalnym okrętem, zakupionym dla celów hydrograficznych, nazwanym „Pomorzanin”, oraz monitorami rzeczniemi: „Warszawa”, „Toruń”, „Pińsk” i „Horodyszczce” — stanowią do roku 1924 cały dorobek naszej floty wojennej.

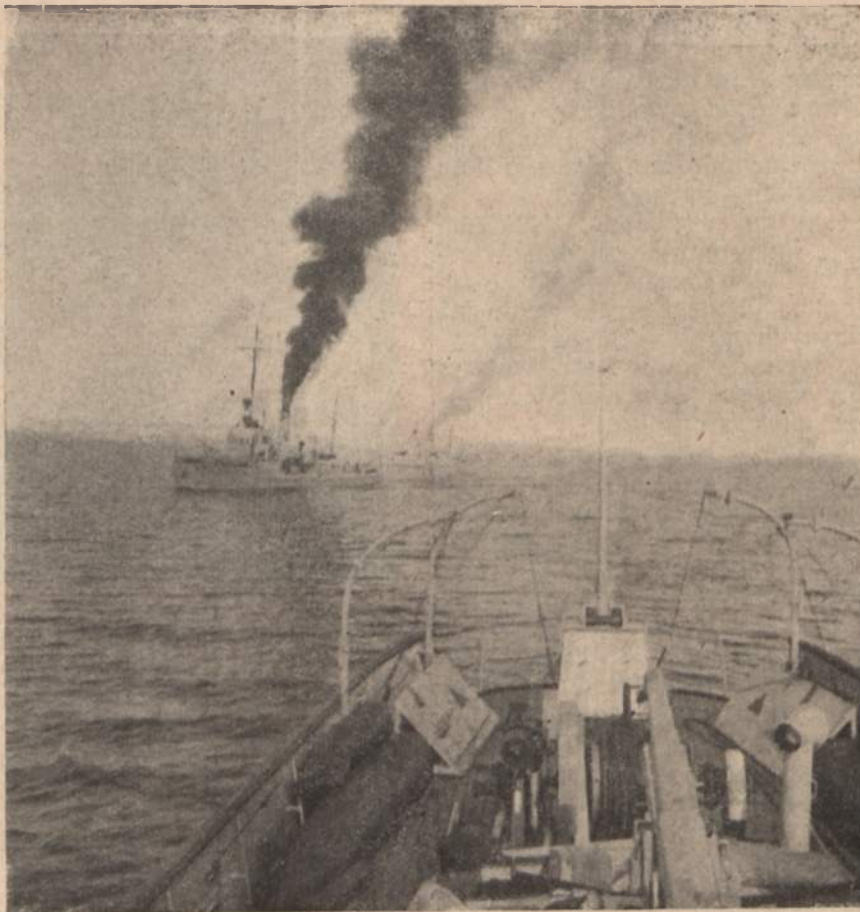
Dorobek ten jest zupełnie przypadkowy i z wyjątkiem monitorów rzecznych, składa się z okrętów o znaczeniu prawie wyłącznie wychowawczo-szkolnem.

W roku 1924 zostaje zakupiony transportowiec „Warta”, przeznaczony do przewożenia ładunków wojskowych z Francji do Polski. W roku 1925 transportowiec ten zostaje oddany do dyspozycji Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W roku 1925 zakupiono drugi transportowiec „Wilja”, który jest również przeznaczony do przewożenia ładunków wojskowych z Francji do Polski. Dziś, gdy intensywność przewozu tych ładunków zmniejszyła się — okręt ten jest wykorzystywany dla celów szkolnych.

W roku 1926 rząd polski obstarlowuje na stocznjach francuskich 2 kontrtorpedowce, nazwane: „Wicher” i „Burza”; z nich — „Wicher” już od półtora roku znajduje się w Polsce, oraz 3 łodzie podwodne: „Wilk”, „Żbik” i „Ryś”, z których „Wilk” i „Ryś” są już wykończone, a „Żbik” ma wkrótce przybyć do



Brat cesarza Japonji w towarzystwie dowódcy floty, komandora Unruga, zwiedza port wojenny w Gdyni.



Trawlerzy polskiej floty wojennej przy pracy.

Polski. Są to pierwsze polskie okręty o pełnej wartości bojowej i stanowią prawdziwy zarybek przyszłej polskiej floty wojennej.

W roku 1926 Kierownictwo Marynarki Wojennej zakupuje statek żaglowy, nazwany następnie „Iskra”, a przeznaczony do praktycznego szkolenia przyszłych oficerów naszej marynarki wojennej. „Iskra” odbyła już kilka pięknych, dalekich podróży po Atlantyku i po Morzu Śródziemnem.

Wreszcie, w roku 1927 rząd polski zakupuje we Francji zdeklasowany krążownik francuski „D'Entrecasteaux”, przemianowany u nas na: „Bałtyk”. Na tym okręcie mieści się obecnie szkoła specjalistów marynarzy (szeregowych)

Do wyliczonego składu naszej floty wojennej, należy dodać morski dywizjon lotniczy, stacjonujący w Pucku.

Jest to nasz cały dwunastoletni dorobek na morzu, mający bronić naszych praw i reprezentować nazewnątrz naszą Rzeczpospolitą. Nie jest on wielki i nie jest imponujący. Trzeba jeszcze dużo włożyć pracy, a przede wszystkim pieniędzy. Obecny dorobek nie kosztował nas wiele, bowiem:

1. Torpedowce poniemieckie były otrzymane darmo;
2. Obecna wartość byłego kra-

żownika francuskiego a dzisiejszego „Bałtyku” jest równa, jako materiał, sumie za niego zapłaconej.

3. Transportowiec „Wilja” amortyzuje się, przewożąc nasz materiał wojenny z Francji do kraju.

4. Wreszcie za te jednostki, które zostały zakupione w Finlandji i Danji, zapłacono sumę stosunkowo małą.

Dzisiaj, gdy wszystkie dziedziny naszego życia państwowego zostały już nastawione na pewien rozwój i pozyskały fundamenty do trwałego bytu, winniśmy zwrócić jak najprędzej specjalną uwagę na wzmocnienie naszego stanowiska na morzu Bałtyckim i zapew-



Tak wygląda zimą pokład kanonierki O. R. P. „General Haller”.



nienie naszego bezpieczeństwa, nie mówiąc już o tem, że marynarka wojenna upomina się o swoje prawo służenia Ojczyźnie, upomina się o okręty wojenne, które będą obsługiwane przez oficerów i szeregowych, rozumiejących dobrze swe przeznaczenie i swe zadania.

Okręty wojenne mogą być nam dane tylko przez uświadomione społeczeństwo, które może wyrazić swą wolę przez ciała ustawodawcze i przez ofiary dobrowolne, przytem ten drugi sposób

jest tylko wskaźnikiem ustosunkowania się społeczeństwa do zagadnień obrony morskiej, ale skuteczny może być tylko pierwszy.

Ofiarność społeczeństwa w drugim wypadku winna się koncentrować głównie na dwóch kontaktach, o wyraźnym celu stworzenia floty wojennej.

Jedno z nich jest konto P. K. O. Nr. 13.782 pod nazwą: „**Komitet Fundacji łodzi podwodnej imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego**“, na które zebrano już około 1 milion 500.000 złotych, a drugie kon-

to P. K. O. Nr. 30.680 pod nazwą: „**Kierownictwo Marynarki Wojennej. Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa**“, na którym zebrano około 182 tysięcy złotych. (181.322 zł. 26 gr.).

Marynarka wojenna Odrodzonej Rzeczypospolitej stoi już od 12 lat na straży nad wybrzeżem Bałtyku i czeka niecierpliwie chwil gdy społeczeństwo zrozumie jej trudne zadanie i da należyte uzbrojenie, jakim są tylko okręty wojenne.

S. FRANKOWSKI.  
kmdr. dypl.

## CO TO JEST „PORT D'ATTACHE“?

W ostatnich czasach w całej prasie polskiej dość dużo miejsca poświęca się sprawom gdańskim. Wśród tych odgłosów o różnych awanturach, trudnościach i nielojalnościach, jakimi wywdzięcza się Gdańsk Polsce, — często się słyszy słowo „port d'attache“.

Nie wszyscy jednak w Polsce wiedzą, co to jest i o co tutaj właściwie chodzi? Po co tyle hałasu podnosi dokoła tej sprawy niemiecka prasa w Gdańsku, a za nią jej berlińscy poplecznicy?

Należałoby wezwać gdańskich (właściwie nastanych przez Berlin) prowodyrów przed jakiegoś rzeczywiście najsprawiedliwszego sędziego i zapytać: — O co tyle hałasu?!

Bo naprawdę, nikomu ten cały spór o port d'attache, czyli o prawo zawijania do Gdańska polskich okrętów wojennych, — nie chodzi. Nikomu ten spór nie jest potrzebny, chyba tylko Niemcom. Niemcom, zwalczającym Polskę dla zasady, z krzyżacką złośliwością i zaciekłością. Nikomu bowiem w Gdańsku polskie wojenne okręty krzywdy nie robią i nikomu nie przeszkadzają. Przeciwnie, dają zarobek portowi, stoczniom, firmom portowym i prywatnym kupcom.

Przyjrzyjmy się z całym obiektywizmem sprawie, noszącej nazwę: „sprawa port d'attache“.

Szczegółnej aktualności nabrała ona w ostatnich miesiącach, gdyż w listopadzie 1931 r. była rozpatrywana w Międzynarodowym Trybunale Sprawiedliwości w Hadze, a w końcu stycznia b. r. była przedmiotem rozważań na 66 sesji Rady Ligi Narodów w Genewie.

Aby tę sprawę oświetlić, trzeba sięgnąć do historycznych momen-

tów zmartwychwstania Polski i do dokumentów, określających Jej byt i rolę w Europie. Podstawowym tutaj dokumentem jest Traktat Wersalski. Przywrócił on w życiu narodów Polsce dawne prawa, załatwił też zagadnienie dostępu Polski do morza.

Niestety — ten sam traktat stworzył pewną kreację, będącą wynikiem kompromisu. Mowa o Wolnym Mieście Gdańsku.

Wolne Miasto Gdańsk jest tworem sztucznym, nieznajującym żadnej analogji w całym świecie. Obszar jego jest włączony do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej. Sprawy zagraniczne W. M. Gdańska załatwia Polska, reprezentując go na zewnątrz w międzynarodowych stosunkach. Natomiast wewnętrzne rządzenie się pozostawiono Gdańskowi, stwarzając jakiś pseudo-rząd w postaci Senatu Wolnego Miasta.

Ten Gdańsk, stworzony artykułami Traktatu Wersalskiego od 100—108, uznano, jako mający służyć Polsce w charakterze dostępu do morza i portu morskiego. Punkt 2 w artykule 104 mówi, co następuje: „...zapewnienie Polsce bez żadnych zastrzeżeń swobodnego używania i korzystania z dróg wodnych, doków, basenów, nabrzeży i innych budowli na terenie W. M. Gdańska koniecznych dla wwozu lub wywozu z Polski“ i t. d.

Tak rozwiązał kwestję dostępu do morza traktat, który zakończył wojnę światową i dokoła którego robi się obecnie coraz głośniejszą nową zawieruchę w czasie pokoju i w czasie, gdy się tyle mówi o braterstwie narodów i o rozbrojeniu.

Twórcy traktatu zdawali sobie jasno sprawę z tego, że Polska

jest zbyt wielka, aby mógł jej starczyć mały skrawek pustego wybrzeża, przyznanego Polsce innymi artykułami tegoż traktatu. Dlatego więc Gdańsk ma być morskim portem dla Polski, który to port i jego drogi wodne na całym terenie Wolnego Miasta ma Polska wykorzystywać **swobodnie i bez żadnych zastrzeżeń!**

I oto w późniejszych czasach, bo w roku 1920 i w 1921, już w łonie wówczas jeszcze młodej Ligi Narodów, zaczęto dalej precyzować niektóre prawa Polski. A więc poraz pierwszy w dniu 17 listopada 1920 roku, a potem 21 czerwca 1921 roku, omawiano sprawę ewentualnego powołania Polski do obrony Gdańska, gdyby ten był przez coś lub przez kogoś zagrożony. Zaznaczono też, że polskie morskie jednostki wojenne muszą mieć prawo do zawijania i postoju w porcie gdańskim. Ponieważ jednak konstytucja Gdańska, podyktowana zresztą przez międzynarodowy zespół zwycięzców i twórców pokoju, — przewidywała zakaz istnienia jakiegobądź bazy wojennej w Gdańsku, — poczyniono pewne zastrzeżenia, odnoszące się do uprawnień polskiej morskiej siły zbrojnej. Powiedziano mianowicie, że Polska może korzystać z portu gdańskiego dla swoich wojennych okrętów, z tem tylko zastrzeżeniem, iż nie może tam tworzyć wojennej bazy morskiej.

Aby jakoś określić tę sytuację, w której ma się prawo do korzystania z portu, lecz niema się absolutnej możliwości traktowania go, jako portu wojennego z charakteryzującymi go urządzeniami, jak składy, magazyny, uzbrojenie, stała wojskowa ochrona portowa i t. p. — wyszukano określenie

„Point d'attache“. Później zastąpiono go wyrazem „Port d'attache“. Zwrot ten pozostał taki sam do dziś, a określa on następujący stan rzeczy.

Polskie okręty wojenne przybywają do Gdańska w każdym czasie, gdy tego potrzebują i pozostają w Gdańsku tyle czasu, ile tego wymaga ich potrzeba. Przybywają okręty w celu odbycia remontu na stocznjach gdańskich, lub w celu zaopatrzenia się w paliwo. Bywa, że eskortują okręt, przywożący materiał wojenny dla Polski. Wreszcie przychodzą z morskich podróży celem wypoczynkowego postoju w cichym zaślonym porcie.

Każdy zdrowo i logicznie myślący człowiek powie, że wszystko jest w porządku. Polska ma prawo do wykorzystywania portu. Polska wykorzystuje ten port, dając tem samem zarobek portowi i ludziom, mającym jakąś łączność z życiem portowem lub handlowem. Przecież pomijając wszelkie naprawy, remonty, zakupy paliwa i t. p., co przynosi Gdańskowi pokaźne sumy pieniężne, — każde zawinięcie okrętów do portu i wyjście na ląd załóg tych okrętów, — zapewnia wpłynięcie do kieszeni kupiectwa gdańskiego mniejszych lub większych ilości gotówki. Wszyscy to rozumieją i wszyscy chętnie widzą każdy przybywający do portu okręt. Tylko ludzie, stojący u steru pseudo-rządu gdańskiego, widzą w tem coś, co należy zwalczać, o czem trzeba krzyczeć i całemi latami pieniaczyć się na forum międzynarodowem.

Gdyby w Niemczech była monarchja, robotę tę nazwałoby się „pour le roi de Prusse“. Dziś robi się to dla republiki niemieckiej, — niczem prawie pod względem zachłanności, nieróżniące się od dawnego germańskiego cesarstwa. Robi się to tylko dla Niemiec, za niemieckie pieniądze, przez niemieckich przybyszów (pokaźnie kogoś z rządców gdańskich, który byłby Gdańszczaninem!) i robi się to dla widoków późniejszej niemieckiej kariery. (Przecież poprzedni prezydent senatu gdańskiego — ze swego skromnego burmistrzowstwa przeszedł do Berlina na wybitne stanowisko!).

Otóż więc ci ludzie, stojący na czele sfer rządzących Gdańską, kilkakrotnie już usiłovali odebrać Polsce prawo do uprzywilejowanego wykorzystywania przez pol-

ską flotę wojenną, gdańskiego portu. Kilkakrotnie wnosili do Ligi Narodów sprzeciwy. Za każdym razem Liga nakazywała ugodzenie się z Polską. Polska zaś dla świętego spokoju przystępowała do rokowań, mających na celu załagodzenie sprawy, zawieszenie sporu. Przecież nie będzie Polska agresywnie występowała przeciw Gdańskowi tylko dlatego, że grupa niepoczytalnych ludzi wicherzy i psuje stosunki w tym jedynie celu, aby się tem przysłużyć swoim pruskim mocodawcom.

Ostatni dobrowolny układ, który zawieszał spór o port d'attache na przeciąg 3 lat wygasł w lipcu 1931 roku. Od tego dnia senatorzy gdańscy poczęli uważać Polskę za pozbawioną prawa wprowadzania swoich okrętów wojennych do Gdańska. Na skutek interwencji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, spowodowanej zdecydowaną postawą Rządu Polskiego, — termin cichego spokojnego stanu umownego został przedłużony do 15 września 1931 r. We wrześniu zebrała się Rada Ligi Narodów. Rezolucja Rady przedłużyła znów termin dalszego prawa Polski do port d'attache, oddając sprawę pod rozważanie Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości w Hadze.

W listopadzie trybunał obradował nad tą sprawą, studjując skrupulatnie wszystkie traktaty, umowy i inne dokumenty, któreby zawierały coś, co dotyczy tej sprawy. Sędziwi prawnicy, członkowie trybunału opierali się tylko na tem, czego mogli im dostarczyć różne papiery, różne dokumenty. W rezultacie ostrożnie stwierdzili, że, nie wchodząc w stronę praktyczną konieczności posiadania przez Polskę prawa do wykorzystywania przez Jej flotę wojenną gdańskiego portu, nie znajdują nic w dokumentach, co już zgóry wyraźnieby o tem prawie mówiło.

Nie powodowali się więc ci panowie logiką, lecz kierowali się tylko martwą literą pisanych kiedyś, najwidoczniej w pośpiechu dokumentów. Po tym rozstrzygnięciu sprawa znów wróciła do Ligi, gdzie Polska oparła swoje twierdzenia o prawie i konieczności wykorzystywania gdańskiego portu, — właśnie na podstawach logiki i na praktycznym punkcie widzenia. Od dnia 25 do dnia 29 stycznia 1932 r. sprawa ta wisiała w Genewie. Wyczuwało się

cały ogrom parfidnej, przygotowawczej pracy agitacyjnej, jaką przeprowadzili i nadal prowadzą Niemcy ze swoimi gdańskimi wysłannikami, udającymi Gdańszczan i będącymi przedstawicielami „rządu“ gdańskiego.

I znów ciśnie się na wargi pytanie: „O co im chodzi?“! A odpowiedzią ich jest odpowiedź manjaka — „Nie chcemy polskiej bandery wojennej w Gdańsku. Nie chcemy, bo tego nie chce Hitler. Nie chcemy, bo tego nie chcą nasi mocodawcy berlińscy“. I tutaj wyjeżdżają z humorystycznymi pretensjami, które, gdyby je uważać za gdańskie, byłyby przejawem śmiesznej lub bezczelnej manji wielkości. Senat Gdański żąda, aby flota polska była traktowana tak, jak cudzoziemska, obca flota. A więc żeby każde zamierzenie przybycia polskiego wojennego okrętu do Gdańska było zgłaszane Senatowi Gdańskiemu (czyli aby proszono o pozwolenie), żeby flotę polską obwoiżywał ceremonjał międzynarodowy, wyrażający się armatnimi salutami dla Prezydenta Senatu i t. p. i t. p. Owszem, przybywanie okrętów polskich do stoczni gdańskich, — co przynosi Gdańskowi zyski, — byłoby pożądanem, tylko że przybycie takie miałyby poprzedzać szereg trudności, szereg formalności i ukłonnów pod adresem gdańskiego burmistrza i jego otoczenia, złożonego z niemieckich ultranacjonalistów, odkomenderowanych do specjalnej pracy do Gdańska.

Każdy kto wie, lub kto zechce się zastanowić nad tem, co było wspomniane na początku tego szkicu, a mianowicie nad tem, że Polska prowadzi sprawy zagraniczne Gdańska, — uprzytomni sobie, jakim nonsensem jest roszczenie Gdańska do jakichś uprawnień, przysługujących suwerennemu państwu. Przecież, gdy jakaś eskadra lub jakiś okręt obcego państwa ma zamiar odwiedzić gdański port, to rząd tego państwa zwraca się w tej sprawie do rządu polskiego, nie zaś do gdańskiego burmistrza. Zaiste zakrawa na jakiś żart mniemanie gdańskich prowodyrów nacjonalistycznych, że rząd polski mógłby prosić o każdorazowe zezwolenie senatu, na wejście własnego wojennego okrętu do portu gdańskiego celem zabrania ze składów, powiedzmy, 100 ton oleju gazowego.

To też i Rada Ligi Narodów, pomimo wszelkich wysiłków niemiecko-gdańskich, odrzuciła ich

żądanie. Inna rzecz, że nie zdobyła się na wydanie jakiegos decydującego rozstrzygnięcia, motywując to opinią prawników, zajmujących stanowisko, że Rada Ligi niema prawa przyznawania Polsce jakichkolwiek praw w Gdańsku niewymienionych wyraźnie w traktatach \*).

\*) Wiemy przecież, że Liga Narodów mająca być instytucją, niedopu-

Ograniczyła się więc Liga do wydania rezolucji w dniu 29 stycznia 1932 r., która w skrócie brzmi następująco: „Rada Ligi przyjmuje do wiadomości orzeczenie (avis consultatif) Trybunału Haskiego, który wyjaśnił stronę prawną zagadnienia. Rada Ligi jest

szcząjąca do wojen, — nie zagasiła pożaru rozgorzowiącej się wojny na dalekim wschodzie.

zdania, że strona praktyczna zagadnienia powinna być uregulowana w drodze bezpośrednich rokowań między (Polską a Gdańskiem“.

A więc znów rokowania.

Oto tak wygląda sprawa „port d'attache“.

WKOS.

## TYPY JEDNOSTEK MARYNARKI WOJENNEJ ORAZ ICH ZASTOSOWANIE

Czytelnicy „Morza”, członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbywają stale pielgrzymki na brzegom polskiego morza. Niektórzy udają się nad morze samodzielnie lub w towarzystwie swoich rodzin — wielka jednak ilość członków odbywa tę podróż w zespołach wycieczek, organizowanych przez poszczególne oddziały Ligi. Przy zwiedzaniu wojennego portu, korzystają zazwyczaj z uprzejmych wyjaśnień oficerów lub marynarzy, przedstawicieli naszej wojennej floty. Zrozumiałe jest, że bardzo wiele rzeczy pozostaje niewyjaśnionych i nieomówionych, gdyż jest niemożliwością podczas zwiedzania okrętów przez każdą wycieczkę, organizować wykłady lub pogadanki, oświetlające choćby pobieżnie zagadnienia floty wojennej i informujące o typach, przeznaczeniu, zastosowaniu i potrzebie posiadania takich lub innych okrętów.

Zadanie to spełnia artykuł Kdra Kosianowskiego. Każdy, kto go przeczyta, — po przejeździe do Gdyni innemi oczyma będzie patrzył na nasze okręty wojenne i we właściwy sposób będzie się z pewnością ustosunkowywał do zagadnienia i konieczności rozwoju armji morskiej.

Red.

Państwowa racja stanu nakazuje posiadanie Marynarki Wojennej, której zadaniem jest gwarantowanie bezpieczeństwa danego państwa.

W państwach, będących dziś mocarstwami, jest niezbitym aksjomatem, a w Polsce musi stać się powszechną prawdą, że Marynarka Wojenna jest czynnikiem, który w czasie pokoju odgrywa ogromną rolę, będąc mocnym „argumentem”, ułatwiającym dyplomacji, przy jakimś poważnym sporze, przekonanie najbardziej nawet nieprzejednanego i niesfornego sąsiada.

Silna Marynarka Wojenna przysparza każdemu państwu sojuszników, garnących się zawsze do tego, kto posiada siłę.

Najważniejszym jednak celem każdej floty wojennej jest gotowość do walki na morzu. A więc praca ludzi, którzy się oddali służbie we flocie wojennej, polega na ustawicznym przygotowywaniu się do boju.

Admirał Nelson, — wielki wódz morski Anglii — powiedział kiedyś: „Walczą nie okręty, lecz ludzie“.

Słowa te wyrzekł w czasach floty żaglowej, kiedy walka pomiędzy jednostkami floty nie ograniczała się tylko do strzelania z armat. Dochodziło bowiem wówczas także do walki wręcz. Ów-

czesny okręt wojenny usiłował przebić okręt przeciwnika swoim dziobowym taranem, potem przerzucił na pokład wroga swoich ludzi. Ludzie ci walczyli dalej, używając siły swoich mięśni i swej broni w bezpośrednim zmaganiu się z przeciwnikiem.

Dzisiaj sytuacja się zmieniła. Walki wręcz na morzu prawie niema. I aczkolwiek wysiłek ludzki i zużycie pracy mięśni i mózgu ludzkiego poszło na flocie w innym kierunku, — prawda Nelsonowska pozostała nadal prawdą. Tylko, że jednocześnie znaczenie samego okrętu, znaczenie i rola jednostki bojowej wzrosły dzisiaj niepomniernie. Dzisiaj walczą także i okręty. Nawet w czasie pokoju walczą ze sobą na drodze zacieklego współzawodnictwa.

Gdy tylko się zjawi w jakiejś flocie nowy typ okrętu, — już jakaś inna flota wytwarza kontrtyp. Był okres kiedy z roku na rok widziało się, jak prześciga się artylerja z opancerzeniem, a opancerzenie z artylerją. Zastosowano po raz pierwszy pancierz na wojennych okrętach. Natychmiast wzrósł kaliber dział artylerji okrętowej. W odpowiedzi powiększono grubość pancierza. Wówczas kaliber dział także urósł. I znowu pancierz, i znów działo. Aż wreszcie pancierz nie mógł się już rozrastać, gdyż okręt musiałby zatonać.

Wynaleziono więc chromoniklową stal. Pancierz nagle zrobił się cienki, ale za to nabral ogromnej wytrzymałości. Okręt zrobił się lżejszy, — można było więc wyposażyć go w silniejsze maszyny. Zwiększyła się szybkość okrętu.

Artylerja nie pozostała w tyle. Pociski też dostały mocniejszą stal i silniejszy ładunek materiału wybuchowego i kruszącego.

Zaczęto jednocześnie szukać słabszych miejsc na okręcie i zwrócono uwagę na jego część podwodną, pozbawioną pancierza. Wynaleziono torpedy. Potem przyszły łodzie podwodne.

Każdy nowy wynalazek spotykał się z kontrwynałazkiem. Gdy np. chwycono się lotnictwa morskiego w mniemaniu, że zwalczy się radykalnie pływające twierdze, zarzucając je ogromnymi bombami lotniczymi, wówczas stworzono precyzyjną artylerję zenitową (przeciwlotniczą), która przy zastosowaniu wypracowanej na doświadczeniach taktyki, — zdarta aoreolę niezwykłości i rozwiłał famę wszechmocy i grozy tego nowego oręża.

Wyjaśnienia te są konieczne, aby zaznaczyć, iż myliby się srodze ten, kto by uważał, że wystarczy mieć jakiś jeden „najgroźniejszy” typ oręża morskiego,

aby zdobyć bezpieczeństwo na morzu. Hypnozie jakiegos potężnego i „wszechpotężnego” (w ich mniemaniu), oręża ulegali bowiem już skądinąd najęźsi umysłowo ludzie.

Kiedyś myślano, że torpeda zwalczy wszystko, — a więc zdawałoby się, że wielka ilość torpedowców daje pewność zniszczenia nieprzyjacielskiej floty linjowej.

Byli tacy, którzy uważali łódź podwodną za coś, co może tylko zwyciężać. Inni znów uważali, że kilka samolotów może zbombardować wrogą flotę i rozstrzygnąć o losach całej wojny. Wszystkie te pojęcia okazały się mylne. Tylko wzajemna współpraca różnych bojowych jednostek morskich, tylko posiadanie i możność użycia we właściwym czasie różnych jednostek nadwodnych, podwodnych i powietrznych, — może stworzyć morską siłę zbrojną, zdolną do zapewnienia bezpieczeństwa kraju.

Odpowiedni stopień wartości części materjalnej tej siły zbrojnej, wyszkolenie personelu i duch (force morale), który ożywia ten personel, a wreszcie właściwe kierownictwo, stanowią o ewentualnych wynikach zmagania się morskiej armji z jej morskim przeciwnikiem.

Przejdziemy do krótkiego przeglądu różnych typów broni, którei rozporządza, lub rozporządzać winna, klasyczna armja morska.

Warto tutaj nawiasem wspomnieć, że nie jest rzeczą łatwą ustalenie właściwego i klasycznego typu floty, któraby w całej rozciągłości odpowiadała potrzebom danego kraju. Położenie geograficzne, sytuacja polityczno-ekonomiczna, warunki finansowe i cały ogrom różnych czynników wchodzi w grę przy zakreślaniu planu budowy floty wojennej każdego państwa.

Np. właściwy twórca niemieckiej potęgi morskiej, admirał von Tirpitz miał wiele kłopotów przy ustalaniu i forsowaniu programu budowy floty wojennej b. cesarstwa niemieckiego. Żądał potężnej floty, opartej na silnych, dobrze opancerzonych i uzbrojonych okrętach linjowych, zdolnych do zaciętego boju z takimiż okrętami, przeczuwanego przezeń przeciwnika — Anglii. Tymczasem cesarz Wilhelm stale marzył o ogromnej flocie krążowniczków. Flota krążownicza miałaby większą ruchliwość, giętkość i zdolność do akcji, którą możnaby przyrównać do wyczynów oddziałów kawalerji.

Wilhelm myślał o stałem, — stopniowem podbijaniu świata. Krążownicza flota, doskonale nadająca się do służby zagranicznej, do wędrówek od portu do portu, do pilnowania kolonjalnych interesów



Angielski okręt liniowy (pancernik) „Queen Elizabeth”  
budowy 1913 r.



Angielski okręt liniowy (pancernik) „Nelson”, budowy  
1925 roku.

i do wszelkich celów „reprezentacyjnych”, bardziej odpowiadała duchowi i aspiracjom króla.

Podczas wojny krążowniki są okiem wodza. Są bronią posiadającą zdolności i możliwości przebiegania wzdłuż i wszerz mórz i oceanów. Akcja ich może być błyskotliwa i pełna stałych sukcesów oraz efektownych działań w niszczeniu na sposób korsarski nieprzyjacielskiego handlu morskiego lub w zwalczaniu lekkich jednostek bojowych.

Jednak oparcie się jakiejś floty wyłącznie na lekkich krążownikach, ma w sobie już zarodek jej zniszczenia. Posiadając wieką szybkość i nawet dobrą artylerię, nie potrafią krążowniki stawiać czoła w boju ciężkim, potężnym okrętom liniowym, których artylerja może osiągnąć krążowniki z odległości dalszej, niż donosność dział tych ostatnich.

Oczywiście, przy warunku zaskoczenia przy wykorzystaniu przewagi w szybkości, przy możliwości nagiego zjawienia się i nagiego zniknięcia wśród mgły lub ciemności nocnej, — może się stać jakiś czyn, uwieńczony zwycięstwem słabszego nad silniejszym. Podobnie jak udają się przeciw atakowi łodzi podwodnych, opierających swoją akcję na zaskoczeniu.

Na tem jednak wyjątkiem opierać się nie wolno. Jeśli się wie, że przypuszczalny przeciwnik ma taką a nie inną siłę — trzeba myśleć o tworzeniu takiej samej floty, która mogłaby powazyć się wystąpić do boju.

Poleganie wyłącznie na podstępnej, ukrytej akcji łodzi podwodnych stało się dziś wysoce problematyczne. Łódź podwodna działa bądź co bądź trochę pomacku. Jej wrogowie zaś tak obserwują morze i takie mają urządzenia, że ją i widzą a nawet słyszą.

Już teraz nocne zaskoczenie ma znacznie mniej szans, niż to było na początku wojny światowej. Sposoby zwalczania łodzi podwodnych są tak udoskonalone, że może być ona zniszczona przez byle jaki mały stateczek, zanim zdąży pomysleć o zaatakowaniu wartościowej jednostki nieprzyjaciela.

Wliczając ryczałtowo typy okrętów wojennych, możemy wymienić następujące jednostki: okręty liniowe (drednoughty), krążowniki bojowe (krążowniki liniowe), krążowniki (lekkie), kontrtorpedowce, stawiacze min, trawlerzy (polawiacze min) i inne drobniejsze i pomocnicze jednostki.

Osobną kategorię stanowią będą łodzie podwodne, należące do nieco odrębnej już broni — broni podwodnej.

Inną też kategorię stanowi lotnictwo morskie, będące bronią, wchodzącą do całokształtu armji morskiej. Lotnictwo morskie może być podzielone na zwiadowcze i bojowe (bombardujące). Może ono się bazować na swoim lądowym porcie, lub też część jego może się opierać na swojej bazie pływającej, jaką jest lotniskowiec, czyli wojenny okręt, specjal-

nie urządzony i przysposobiony do przewożenia samolotów.

Są jeszcze małe, wybitnie ofenzywne jednostki w postaci kutrów torpedowych (Coast-boat), posiadających fantastyczną prawie szybkość i zdolność wypuszczenia torpedy na linii swego kursu (linja biegu).

Przyjrzyjmy się poszczególnym typom wymienionych wyżej jednostek. Okręty bojowe przeznaczone są do walki, w szyku w linji. Są one tą siłą, którą zamierza się zdruzgotać ostatecznie siłę przeciwnika. Najważniejszym szykiem oddziału, zespołu okrętów, jest t. zw. „szyk torowy”, czyli szyk wyciągniętej linji, w którym jeden okręt idzie w pewnej odległości za drugim.

Normalnie i najczęściej czołowy okręt jest okrętem, na którym znajduje się dowódca zespołu i z którego idą dla całego zespołu rozkazy, podawane optycznymi sposobami sygnalizacji, lub przez radio. Szyk torowy jest najlepszym szykiem bojowym, aczkolwiek stosowane bywają w boju również inne szyki. Zespół biegnących w szyku torowym okrętów bierze nieprzyjaciela na jedną stronę i idąc na równoległym kursie (czasem na kursie równoległo-przeciwym), wprowadza do akcji prawie całą swoją artylerię. Ciężka artylerja w każdym razie może być użyta cała. Artylerja średnia, ustawiona na burtach okrętu, a przeznaczona w pierwszym rzędzie do zwalczania ataków torpedowych, może być użyta w zależności od potrzeby.

Bitwa morska odbywa się zawsze w ruchu, przytem okręty rozwijają jak największą szybkość. Bój morski nie polega bowiem tylko na pojedynku artyleryjskim kilku okrętów, strzelających wzajemnie do siebie. Manewrowanie bojowe odgrywa tutaj ogromną rolę. Wykonanie jakiegoś manewru, który nagle, choćby na krótki moment stawia jeden zespół w sytuację lepszą od zespołu przeciwnika, — może rozstrzygnąć o losie bitwy. Bitwa morska odbywa się czasem na takich odległościach, że patrząc gołem okiem na morze z pokładu, nie zobaczy się nic, prócz bezmiaru przestrzeni wodnej. Tylko z wielkiej wysokości masztu i przy użyciu potężnych przyrządów optycznych widzi się na horyzoncie jakieś punkciki, będące nieprzyjacielskimi okrętami.

Uchwycenie nieprzyjaciela na oświetlonej lub jaśniejszej części nieba ze-

pchnięcie go swoim manewrowaniem na jasne tło, zajęcie pozycji morskiej na tle ciemnego zachmurzonego horyzontu, — przeważa czasem szalę zwycięstwa i daje przewagę artylerji zespołu, który potrafił zrobić się niewidoczny.

Mówiąc o boju morskim i o okrętach liniowych, warto wspomnieć o ich artylerji. Weźmy dla przykładu nowe angielskie nadpancerniki, jakimi są „Nelson” i „Rodney”. Posiadają one po 9 dział kalibru 406 mm. Donosność tych dział wynosi 40.000 metrów. W ostatnich latach kwestja donosności dział artylerji morskiej jest prawdziwym zmartwieniem taktyków morskich. Wytwarza się sytuacja bardziej, niż ciężka. Taka „naddonosność” jest już poza granicami skuteczności, a w każdym bądź razie poza granicami jakiejś takiej pewności dobrych skutków strzelania.

Optyka zrobiła szalone postępy, jednak w tej dziedzinie, — w dziedzinie, że tak powiemy optyki poziomej, są przecie pewne granice.

Kulistość globu ziemskiego a także i okrągłość obszarów oceanicznych, uniemożliwia sięgnięcie nawet wzmocnionym przez szkła wzrokiem ludzkim pewne punkty. Dziś, z wysokości masztu wielkiego okrętu, z tak zwanego „bocianiego gniazda”, przy użyciu najpotężniejszych dalcelowników, można w warunkach idealnej widoczności na morzu, dojrzeć wielki okręt z odległości około 15 mil morskich, czyli ponad 27 kilometrów. Trzeba do tego doskonałej pogody i przezroczystości powietrza, co się zdarza niezbyt często, szczególnie na morzach półkuli północnej.

Strzelanie na odległość 40 kilometrów, przytem przy warunku korygowania ognia z własnego okrętu, — jest niemożliwością. Wyręczać w tem mógłby okręt tylko lotnik, ale wogóle strzelanie takie jest wysoce problematyczne.

Jasne jest, że nikomu taka donosność potrzebna nie była. Jest to dzieło przypadku. Inżynierowie artylerji otrzymali zadanie skonstruowania artylerji, zdolnej do przebijania najpotężniejszych współczesnych pancery. Pracowali więc w tym kierunku, a osiągnęli nadspodziewaną donosność, sięgającą poza granice wzmocnionego wzroku ludzkiego. Przebicie pancera wymaga ogromnej szybkości wyłotowej pocisku, a ta przy niezmięnionej wadze pocisku, powoduje wielką donosność.



Angielski krążownik „Devonshire”.

Okręty linjowe są to więc potężne, wielkie okręty, posiadające najsilniejszą artylerię i kolosalnej wytrzymałości pancierz. Musi tu być jednak pewien kompromis. Nie mogą one bowiem mieć wielkiej ruchliwości, zwrotności i szybkości.

Natomiast krążownik jest właśnie okrętem, który może mieć szybkość, potrzebną do swobodnego krążenia po morzach, do szybkiego zjawiania się i tak samo szybkiego znikania. Posiada on też dość silną artylerię, która jednak dawniej absolutnie nie dorównywała artylerji linjowców. Zadaniem więc krążownika było wszystko, co wchodziło w zakres obrony linii komunikacyjnych, utrudniania komunikacji i handlu przeciwnika, wywiadu, niszczenia jego drobniejszych sił itp.

W chwili wybuchu wojny — pewna liczba nowych krążowników niemieckich była daleko poza granicami Niemiec, w podróżach po różnych oceanach. Był to poważny kłopot dla Anglików. Wiązało im to ręce, zagrażało komunikacji i dowozowi najpotrzebniejszych produktów. Specjalna komisja, której zadaniem było zbadać sprawę ważności i doniosłości transportów morskich, ogłosiła wprost przerazające wyniki swoich skrupulatnych studiów i badań. Oto po przeliczeniu zapasów i możliwości zapasowych, okazało się że w Anglii przy jej zapotrzebowaniu, — żywność bez dowozu starczyć może tylko na... 6 tygodni!

W świetle tego przykładu jasne jest jak ogromnem niebezpieczeństwem mogą być krążące po morzach nieprzyjacielskie krążowniki.

Krążowniki są jednak groźne dopóki nie spotkają się z okrętem, posiadającym silniejszą, dalej sięgającą artylerię, a w dodatku posiadającym pancierz. Skoro silniejszy okręt zacznie strzelać do krążownika i trafić go wcześniej, zanim ten go swoim ogniem dosięgnie, wówczas może krążownik zginąć w przeciągu kilku minut.

Tak było w bitwie pod Coronalem, gdzie niemieckie krążowniki pod dowództwem admirała von Spee spotkały się z angielskimi krążownikami admirała Sturdee. Pobicz zostali Anglicy, których działa, aczkolwiek nieco większego kalibru, ustępowały w donośności niemieckim.

Celem zabezpieczenia żywotności — bądź co bądź takich drogiej jednostek, jakimi są krążowniki, zaczęto obmyślać możliwości ich opancerzenia. Przy pewnym wysiłku i znów drogą kompromisów, stworzono typ okrętu, który dzięki swej ruchliwości i szybkości, zaliczany jest do krążowników, chociaż mógłby być zaliczony do okrętów wyższej kategorii. Ma on, pomimo swej szybkości, — dość znaczny pancierz i silną artylerię. Nazwano go krążownikiem bojowym albo linjowym. Może on już brać udział w większej bitwie. Dzięki swej szybkości, oddział takich linjowych krążowników może narzucić wolę swego dowódcy nieprzyjacielowi, który musi się liczyć z różnymi już czynnikami absorbującymi jego uwagę.



Angielski krążownik bojowy (linjowy krążownik) „Hood”, budowy 1918 r.

W morskiej terminologii wojennej spotyka się też zaliczanie krążowników do klas. Przy takim rozróżnieniu opancerzone linjowe krążowniki należą do pierwszej klasy, inne zaś stawiane są w klasie drugiej.

Celem jaśniejszego uwypuklenia cech omawianych wyżej okrętów, warto spojrzeć na charakteryzujące je typy wzięte choćby z listy okrętów wojennych Wielkiej Brytanji.

Najpotężniejsze angielskie okręty linjowe reprezentuje typ „Nelson”. Jest to okręt o wyporności około 40 tysięcy ton. Posiada on sześć najpotężniejszych w świecie dział kalibru 406 mm., dwanaście dział 152-milimetrowych i inne jeszcze uzbrojenie, nie wyłączając torped. Pancierz burtowy tego okrętu ma grubość 355 milimetrów. Szybkość jego wynosi 23 mile na godzinę. Starszy od niego typ „Queen Elisabeth”, który brał udział w wojnie światowej, ma działa 380 mm., pancierz 330 mm., wyporność nieco mniejszą, szybkość nieco większą. Jest to charakterystyczny typ linjowego okrętu, pancernika.

Flota angielska ma dalej następujące typy krążowników: typ „Kent”, lub „Devonshire” 14.000-ton i nieco mniejsze typu „York”. Posiadają one artylerię mniejszą i przeciwlotniczą, a także zapas torped. O panczeru ich w almanachu nic się nie mówi. Niema więc pancierza, jest tylko solidny stalowy kadłub. Za to szybkość ich sięga do 32 mil na godzinę. Osiem dział 203 mm, oraz osiem rur torpedowych takiego „Kenta” mogą dużo zrobić. Szybkość jego pozwala mu na różne błyskawiczne uderzenia i ataki. Jednak każdy dobrze trafiony solidniejszy pocisk przebija mu burtę. Gdy się dostanie taki pocisk do kotłowni lub maszynowni, jest niedobrze, jeśli zaś wpadnie i eksploduje w komorze amunicyyjnej, — wówczas jest zupełnie źle.

Całkiem inaczej się czuje w bitwie, — taki potężny „Hood”, — także krążownik — który zresztą wypornością swoją (41.000 ton), wszedł do kategorii wielkich okrętów. Ma on 8 dział kalibru 380 mm. Prócz tego ma sześć dział 140 mm. i 8 rur torpedowych. Pancierz jego ma grubość 305 mm., a szybkość przy tej potężnej uzbrojeniu ofensywnego i defensywnego wynosi 31 mil na godzinę. Ale też i siła jego maszyn równa się 144.000 koni parowych, podczas gdy taki linjowy pancernik „Nelson” ma maszynę o sile „tylko” 45.000 H. P. Kosztem nieco mniejszego kalibru artylerji i kosztem nieco cieńszego pancierza „Hood” został wyposażony w szybkość krążowniczą.

Starszymi braćmi „Hooda” są „Tiger” z roku 1913, uczestnik wojny światowej, oraz „Repuise” i „Renown” z roku 1916. Mają one tą samą szybkość, ale nieco słabszy pancierz i uzbrojenie. Wszystkie wymienione wyżej okręty są więc krążownikami I klasy, krążownikami linjowymi.

Niestety Polska nie posiada jeszcze ani jednego okrętu tego typu.

Każdy przybywający nad polskie morze, ma możność oglądania w Udyni O. R. P. „Wicher”, który należy do następnej kategorii okrętów wojennych — kontrtorpedowców.

Kontrtorpedowce można właściwie rozpatrywać wspólnie z torpedowcami, zaznaczając jednak, że pomimo pewnej wspólnoty kontrtorpedowce są typem okrętów znacznie potężniejszych i zbliżających się niekiedy do typu małych krążowników. Sama nazwa zresztą mówi o tem, że są one wrogami torpedowców, od których różnią się znacznie wielkością i silniejszym uzbrojeniem. Ponieważ obecnie już prawie nie buduje się torpedowców małych, te, które są jeszcze w użyciu, pochodzą z dawniejszych lat i posiadają niezbyt znaczną szybkość.

Wszystkie jednostki tej kategorii, zbudowane w ostatnich kilku latach, posiadają szybkość nie mniejszą, jak 30 mil na godz. Francuzi i Włosi doszli w ostatnich latach do rekordowych wyników w osiąganiu szybkości. I jedni i drudzy przekroczyli w każdym razie szybkość 39 mil na godz.

Tonaż dzisiejszych kontrtorpedowców waha się pomiędzy 1000 i 3000 ton. Takie francuskie nowe jednostki, jak „Valmy”, „Verdun” lub „Vauban”, które Francuzi nazywają także kontrtorpedowcami, wypierają około 3100 ton, posiadają po pięć dział 140-milimetrowych, po cztery działka 37 mm. i po sześć rur torpedowych.

Podobnie jak dawniej torpedowce, tak dzisiaj kontrtorpedowce mają jako podstawową broń torpedę. Szybkie zbliżenie się (ewentualnie w nocnej porze) do silnego nieprzyjacielskiego okrętu, storpedowanie go i ulotnienie się przed otwarciem przez storpedowanego ognia, oto ideał akcji takiego okrętu.

Znajdowali się autorzy fachowi, którzy krytykowali zbyt wielką artylerię na kontrtorpedowcach, twierdząc, że musi być jeszcze większa preferencja oddana uzbrojeniu torpedowemu. Nie można tego uważać za całkiem słuszne. Każdy okręt powinien mieć taką broń, jaką musi użyć w różnych wypadkach. Są wypadki, kiedy kontrtorpedowiec mu-



Francuski kontrtorpedowiec „Valmy”, budowa 1928 r.



Polski kontrtorpedowiec O. R. P. „Wicher”, budowa 1929 r.



Niemiecki kontrtorpedowiec „Wolf”,  
budowa 1928 r.

si stoczyć bój z jednostką zbyt małą, aby warto było strzelać do niej torpedą. Jednak taka mniejsza jednostka może zagrażać bezpieczeństwu kontrtorpedowca. Skuteczniejsze, a przedewszystkiem znacznie tańsze jest w takim wypadku zasypanie nieprzyjaciela pociskami armatnimi niż wystrzelenie jednej, lecz bardzo kosztownej torpedy, będącej omal że nie samodzielnym okrętem, złożonym z samych mechanizmów (i ładunku kruszącego).

Jeśli się zważy, że kontrtorpedowiec, ma dziś takie same zadania, jakie miał kiedyś np. 350-tonowy torpedowiec, wówczas może powstać wątpliwość czy jest celowe budowanie dużych kontrtorpedowców, których koszty budowy są przecież znacznie większe. Czy nie lepiej jest mieć więcej małych torpedowców, niż mniejszą liczbę, ale za to droższych kontrtorpedowców?

Doświadczenie wykazało, że jednak ten typ „wyrośniętego”, powiększonego torpedowca, który Niemcy nazywają niszczycielem („zerstörer”) zwyciężył i wyparł swego młodszego brata. Już sam fakt znacznie wyższych zdolności nawigacyjnych większego okrętu przemawia za nim. Taki niszczyciel, o wyporności ponad 1500 ton, inaczej się trzyma na fali pełnego morza, inaczej się trzyma w szyku zespołowym. Może iść z bojową eskadrą w każdą pogodę i na każdą odległość, aby wykonać swoje bojowe zadanie. Samo przez się rozumie się, że w złą pogodę inaczej też strzela taki duży kontrtorpedowiec, czy to torpedami czy też z dział swojej artylerji. Małe torpedowce mogą się spotkać z takimi warunkami pogody, podczas których każde oddanie strzału będzie wyczynem, wymagającym niesamowitego wysiłku. Wartość takiej akcji jest wówczas zbliżona do zera.

Wracając do okrętów typu kontrtorpedowca, wchodzących w skład polskiej floty wojennej, możemy stwierdzić, że „Wicher” jest na Bałtyku w swej kategorii najsilniejszym okrętem. Państwa bałtyckie, posiadają kontrtorpedowce podobne do niego pod względem tonażu; nie dorównują one jednak „Wichrowi” artylerją, torpedami i nowoczesnością wszelkich urządzeń. „Wicher”, posiada cztery działa kalibru 130 mm. oraz 6 rur torpedowych najnowszego typu, kalibru 55 mm. Bliźniakiem jego jest kontrtorpedowiec „Burza”, chwilowo jeszcze znajdujący się we Francji.

Mniejszy od „Wichru”, lecz też zupełnie nowoczesny niemiecki kontrtorpedowiec typu „Wolf”, „Tiger” „Luchs” i t. p. posiada trzy działa 105-milimetrowe. Okręty te jednak mają ogromny plus w szybkostrzelności swoich dział. W zeszłym roku przedostały się do Polski wiadomości, że oddały one 15 salw na minutę, co daje razem w minutę 45 pocisków. Ostatnio mówi się już o rzekomej osiągnięciu przez nie dwudziestu salw na minutę. Byłoby to więc 60 pocisków, które wyrzuci taki kontrtorpedowiec w jednej minucie. Taki in-

tensywny ogień jest już bardzo groźny, nawet przy kalibrze dział 105 mm.

Następną kategorię okrętów wojennych stanowią łodzie podwodne, które bywają różnego rodzaju, zależnie od celu, do jakiego są przeznaczone. Wszystkie jednak łodzie podwodne mają tę wspólną cechę, że mogą poruszać się skrycie i ukazywać się dopiero w potrzebnej chwili i w dowolnym miejscu. Ma się rozumieć, że są czynniki, ograniczające absolutną dowolność marszu podwodnego lub nadwodnego. W stanie zanurzonym łódź podwodna poruszana jest siłą elektrycznych motorów, czerpiących energię z akumulatorów. Jasne jest, że zapas tej energii nie jest nieograniczony. Akumulatory mogą się wyczerpać, albo też się osłabić. Wówczas łódź



Francuska łódź podwodna „Redoutable”,  
budowa 1928 r.

podwodna musi wynurzyć się, aby iść pod motorami spalinowymi, których użycie w stanie zanurzonym jest niemożliwe. Poruszanie się w stanie nadwodnym daje możliwość, dzięki pracy Dieslów, — ponownego ładowania akumulatorów.

Widzimy więc, że łódź podwodna musi być zawsze gotowa do użycia akumulatorów. To też, gdy tylko można, idzie ona na powierzchnię morza, aby mieć zawsze zapas energii elektrycznej, koniecznej do poruszania się pod wodą.

Łódź podwodna doskonale nadaje się do wywiadu. Może ona niespostrzeżenie zbliżyć się do portu lub bazy prze-



Torpeda, wyrzeczona z O. R. P. „Wicher”, w chwili zanurzenia się w wodę.

fol. inż. St. Załęski



Polški (dawniej niemiecki) torpedowiec  
O. R. P. „Podhalanin”, bud. 1917 r.

ciwnika, poczynić potrzebne obserwacje i tak samo niespostrzeżenie wrócić do siebie.

Są także łodzie podwodne przeznaczone do stawiania min zagrodowych. Są więc to podwodne stawiacze min. Są też łodzie przeznaczone do walki raczepnej, a więc posiadające przewagę uzbrojenia torpedowego. Potężne państwa morskie czyniły eksperymenty, budując podwodne kanonierki. Były to wielkie łodzie podwodne, uzbrojone w silną artylerję. Zdania, co do celowości takich jednostek, są jednak podzielone.

Łódź podwodna, posiadająca solidne, ofenzywne uzbrojenie i mająca wielki rejon pływania, czyli mogąca ze swojemi wyłącznie zapasami przebywać długi czas na morzu, najbardziej zasługuje na miano podwodnego krążownika. Historia wojny światowej na morzu zanotowała wiele takich krążowniczych operacyj niemieckich łodzi podwodnych.

Nasze łodzie podwodne należą do serii większych, posiadających dość znaczną ilość torped przy też dość znacznym zapasie min zagrodowych. Na pokładzie mają one 1 działo 100 mm. i jedną armatkę przeciwlotniczą. Rejon pływania ich jest też dość znaczny, bo w stanie nadwodnym mogą przebyć bez odnawiania zapasów paliwa, około 3500 mil morskich, a w stanie zanurzonym około 500 mil. Daleko to jeszcze do tego, co stoi w granicach możliwości takiej potężnej łodzi, jak francuskie „Redoutable” lub „Vengeur”. Każda z tych łodzi ma zasięg pływania około 11.000 mil. Znajdująca się też obecnie w służbie francuskiej, dawna niemiecka łódź podwodna „U 139” ma rejon pływania ponad 12000 mil.

Bronią atakującą łodzi podwodnej jest torpeda, takiej samej konstrukcji, jak torpedy torpedowców i innych nadwodnych okrętów. Tylko sposób użycia torpedy na łodzi podwodnej jest inny. Łódź podwodna strzela torpedą z mniejszej odległości. Może ona podejść znacznie bliżej do nieprzyjaciela i wystrzelić torpedę prawie, że z pewnością trafienia do 90%. To właśnie jest jej zaletą. Odległość 1000 metrów jest dla strzału torpedowego łodzi odległością normalną. Bywa, że strzela się z mniejszej odległości. Z odległości dalszej niż z 3000 metrów, strzał z łodzi podwodnej nie może być uważany za praktyczny. Torpedowce natomiast mogą sobie pozwolić na strzelanie z odległości większych. Szczególnie, gdy strzelają zespołami do jednego wartościowego celu.

Torpedę można regulować według czynników odległości lub szybkości. Jedno zyskuje się kosztem drugiego. Można więc torpedę nastawić na „distance”, lub na „vitesse”. Jest specjalna skala, pokazująca przy jakiej szybkości, na jaką odległość torpeda pójdzie i będzie skuteczna przy osiągnięciu celu. Przy nastawieniu na dość ekonomiczną szybkość torpeda może przebiec 10.000 metrów. Jeśli zaś wystrzelona będzie z odległości zaledwie jakiegoś tysiąca me-

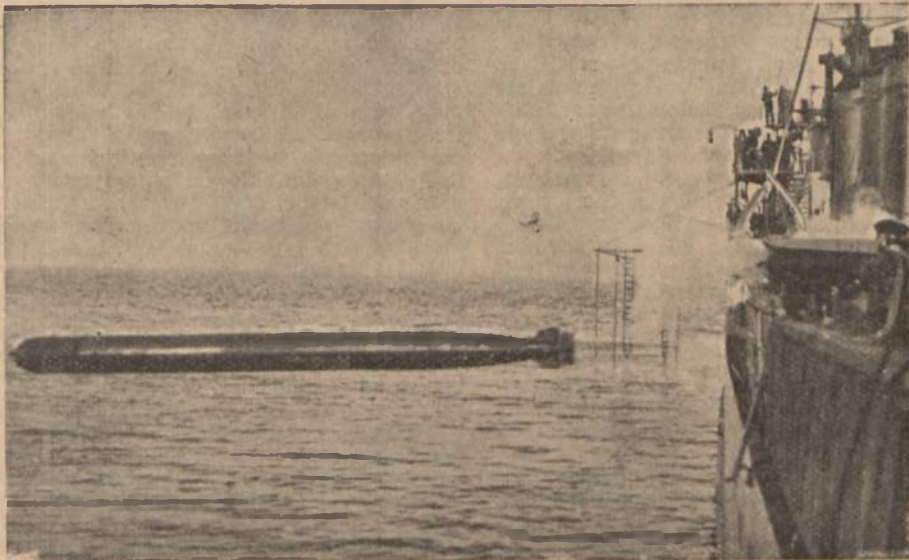
trów, to ta sama torpeda może rozwinąć ogromną szybkość, sięgającą ponad 45 mil. (około 80 kilometr./godz.).

Widzimy więc, że przy bliskim strzale, jaki stosują łodzie podwodne, torpeda przebiega przestrzeń dzielącą ją od celu w ciągu kilkunastu sekund. Jest to za mało, aby atakowany (przeważnie duży okręt) zdążył wykonać potrzebny manewr celem uniknięcia torpedy. Manewrem takim jest robienie przez okręt zygzakowatych kursów, jakby skoków. Kto choć raz odbywał podróż na dużym okręcie, ten wie, że nie jest to możliwe, aby taki okręt mógł w ciągu kilkunastu sekund obracać się i zmieniać kierunki biegu. Nawet szybkie okręty wojenne przy pewnej wielkości, nie potrafią znaleźć w sobie takiej ruchliwości. Dlatego też, skoro łódź podwodna zdoła się zbliżyć do okrętu, wówczas powodzenie jej ataku jest w 90 procentach pewne. Kontrtorpedowce i torpedowce nie mogą zazwyczaj sobie pozwolić na tak bliskie podejście do nieprzyjaciela. Chyba przez nagłe zaskoczenie w nocy. To też z okrętów nadwodnych strzela się z odległości większych. Doświadczenia minionej wojny pokazały, że bardzo dużo torped, wystrzelonych z okrętów nadwodnych poszło na dno oceanów, nie osiągawszy celu. Strzał torpedowy pojedynczego okrętu, celującego do oddalonego okrętu nieprzyjacielskiego nie ma zbyt wielu szans powodzenia. Inaczej już jest, gdy strzela cały zespół, rozsiewając wachlarzowato swoje torpedy. Może być wówczas nawet dość znaczna odległość. Okręt lub okręty atakowane mogą nawet wykonywać swoje zygzakowate manewry. Zawsze jednak może się okręt spotkać jeśli nie z tą, to z inną torpedą, gdyż jest ich dużo i w różnych punktach. Atakowane okręty dostają się po prostu w pole zapelnione torpedami, snującymi się lub pędzącymi, co prawda nie z taką ekspresową szybkością, ale z szybkością, dostateczną do ich uszkodzenia.

Wracając do łodzi podwodnych, trzeba dodać, że ostatnie miesiące wojny, przyniosły łodziom wiele niepowodzeń! Wynaleziono tak dużo sposobów do ich zwalczania, że bez przesady można powiedzieć, iż z roli myśliwego przeszły do roli tropionej zwierzyny. Przedewszystkiem ogromnie udoskonalono sposoby wykrywania tego podwodnego niebezpieczeństwa. Różne podwodne aparaty podsłuchowe zawczasu już zdradzały zbliżanie się łodzi podwodnych. Samoloty wykrywały je przez obserwację powierzchni morza. Na szlakach ich podróży stawiano sieci głębinowe, do których przyczepiano zagrodowe miny. Okręty wypasały się w specjalne bomby hydrostatyczne, które rzucane do wody, eksplodowały na pewnej głębokości i nawet z odległości około 200 metrów potrafiły rozluźnić nity kadłuba zanurzonej łodzi podwodnej. Po morzach pływały specjalne okręty - pułapki, które wyglądem swym naśladowały niewinne stateczki handlowe, a które przy dostatecznym zbliżeniu się łodzi, po odrzuce-



Polski (dawn. niemiecki) trawler  
O. R. P. „Jaskółka”, bud. 1917 r.



O. R. P. „Wicher”. Po wystrzale torpedy.

niu maski stawały się nagle groźnymi mścicielami, rozstrzeliwującymi z bliskiej odległości nieostrożnie wynurzonego przeciwnika. Trzeba dodać, że charakterystyczną cechą łodzi podwodnych jest ogromna delikatność ich organizmu. Podstawą ich zdolności zanurzania się i wypływania jest możność nabierania wody do pustej przestrzeni, dzielącej ich wewnętrzny i zewnętrzny kadłub, oraz możność wypychania tej wody przy pomocy sprężonego powietrza. Gdy łódź obciąża się wodnym balastem — wówczas zanurza się, gdy wodę tę wypompuje — może się wynurzyć. Konstrukcyjną niemożliwością jest dotychczas pokrycie zewnętrznego kadłuba panczerem. Kadłub zwykły tymczasem, choćby nieznacznie uszkodzony, może sprawić, że próżno będą wysiłki pozbycia się wody, trzymającej łódź pod powierzchnią morską.

Oczywiście łodzie podwodne z biegiem lat też są ulepszone. Taktyka ich użycia daje coraz nowe metody walki. W przyszłości już nie tak łatwo będzie oszukać łódź podwodną skromnym wyglądem polującego na nią jakiegoś stateczku.

Przyznać trzeba wszakże, że znaczenie łodzi podwodnych naogół zmalało ogromnie. Nie będą siały już one tego panicznego strachu, jak to było na początku lub w pierwszych latach wielkiej wojny. Okazuje się, że łodzie podwodne nie mogą być wyłącznie podstawą i jedyną bronią współczesnej floty wojennej.

To samo można powiedzieć o lotnictwie morskiem. Gdy się zważy ile różnych czynników, jak: zła pogoda, mgła, wiatr, deszcz i t. p. staje na przeszkodzie do pełnego wykorzystania tej broni, to zobaczy się, jak mylny jest pogląd, że można opierać obronę morską wyłącznie, lub w przeważnej części na flocie powietrznej. Najlepiej sięgnąć tutaj także do skarbca doświadczeń ostatniej wojny. Okazało się, że szkody, poczynione jednostkom morskim przez lotnictwo były znikome. Weźmy tylko jeden przykład: Niemiecki krążownik „Goeben” osiadł w Dardanelach na mieliźnie. Nadleciały chmary nieprzyjacielskich lotników. Ze wszystkich bomb, jakie na okręt rzucono, trafiła jedna. I ta jedna prawie żadnej szkody okrętowi nie przyczyniła. A był to wszak okręt nieruchomy, który w trakcję tego bom-

bardowania pracował nadal nad ściąganiem się z mieliżny, strzelając tylko z artylerji przeciwlotniczej do natrętnego, podniebnego wroga.

Nie znaczy to jednak, że żadnych sukcesów lotnictwo morskie nie miało i że mieć ich nie będzie. Jest ono tak samo potrzebne, jak każda inna broń, wiążąca w takim, lub w innym stopniu nieprzyjaciela. To też żadna marynarka dziedziny tej nie zaniedbuje. Budowane są specjalne okręty - lotniskowce, które, będąc silnie uzbrojone i posiadając znaczną szybkość, wychodzą na morze i zabierają na swoim pokładzie mniejszą, lub większą ilość samolotów zdolnych do wystartowania bezpośrednio z pokładu. Taki angielski lotniskowiec „Eagle” bierze ze sobą 60 samolotów. Jest to tyle, ile posiada razem kilka państw bałtyckich w składach swojego morskiego lotnictwa.

Aby zakończyć przegląd jednostek wojennych, należałoby omówić jeszcze dość dużo drobniejszych typów okrętów. Zajęłoby to jednak zbyt wiele miejsca. Na tem miejscu powiemy jeszcze parę słów o minowcach. Reprezentują tę ciężką, niewdzięczną służbę zasadniczo dwa typy okrętów; stawiacze min, oraz trawler, czyli polawiacze min. Bywa, że pracę stawiania i polawiania min zagrodowych łączy w sobie jeden okręt. Służba i praca tych jednostek jest ciężka i niewdzięczna. Załoga ich stale igra z niebezpieczeństwem. Taki okręt jest wciąż narażony na wylecenie w powietrze przez dotknięcie jakiejś miny, zerwanej przez niego, lecz blakającej się jeszcze w wodzie, czy też na wylecenie w powietrze z racji jakiegoś wypadku z minami, przewożonymi na jego pokładzie. Ładunek to ciężki i niebezpieczny.

Szczegółowo opisywać urządzenia miny nie będziemy, nadmieniamy tylko, że zawiera ona w swoim żelaznym kadłubie mechanizm, oraz ogromną ilość wybuchowego materiału, który eksploduje przy dotknięciu i ułamaniu zewnętrznego czopu. Czopów takich, wystających z kulistej powierzchni miny, jest kilkanaście. Nie zawadzić o czop, uderzając kadłubem okrętu o minę — trudno.

Miny zagrodowe stawia się na pewnej głębokości, czyli na pewnej przestrzeni od powierzchni wody, z takim obliczeniem, żeby zawadziły one o podwodna

część nieprzyjacielskiego okrętu. Osiąga się to przez wrzucenie do wody miny, posiadającej zdolność pływania, lecz obciążonej specjalną kotwicą, która jest zarazem aparatem, automatycznie normującym długość liny, trzymającej minę na żądanej głębokości. Na szlakach, na których spodziewamy się nieprzyjaciela, lub w miejscach, w których chcemy się od niego odgradzić, stawiamy wielką ilość min, tworząc t. zw. pola minowe. Przejście dla własnych okrętów w tych okolicach zawsze nastęrcza wiele niebezpieczeństwa aczkolwiek robi się różne nabeżniki na lądzie, lub jakieś znaki, zrozumiałe tylko dla wtajemniczonych i oddanych służbie pilotów (przewodników portowych). Według tych znaków orientują się oni w przejściu przez niebezpieczne pola.

Zdarza się często, że podrzuca się miny zagrodowe gdzieś w pobliżu nie-

przyjacielskiej bazy. Te, jeszcze bardzo niebezpieczną robotę zmuszone być dawniej wykonywać również minowce, stawiające miny. Pracowały one w nocy, pilnie bacząc, aby nie dać się wykryć. Dziś zadanie takie wykonywują zazwyczaj specjalnie do tego przystosowane łodzie podwodne, którym to przychodzi znacznie łatwiej. W związku z tem zwiększyła się jednak praca trawlerów, które muszą stale przebiegać drogi i miejsca, uczęszczane przez własne okręty, aby oczyszczać je z zagród minowych.

Dla załogi takich okrętów wojna jest więc stałym narażaniem się, stałym balansowaniem pomiędzy życiem a śmiercią, bez widoku na przyszłość i radość i podniecającego dla żołnierza momentu, jakim jest udział w prawdziwym boju z rzeczywistym, żywym nieprzyjacielem. Wszystko jednak, co służy sprawie obro-

ny Ojczyzny, musi być dobre dla żołnierza i przyjmowane przez niego z posłuszną gotowością do pełnienia swego obowiązku.

Czy to na stanowiskach pięknych i błyskotliwych, czy też na ciężkich, odpowiedzialnych posterunkach, bohaterowie mogą i muszą się znaleźć.

Niewątpliwie przyszłe, dziś jeszcze białe, karty wielkiej księgi historii polskiej na morzu, zapisane będą pięknymi epizodami.

Naród polski, pragnący świetnego rozwoju Ojczyzny, musi tylko przejawiać swoją wolę i przyczynić się do stworzenia floty wojennej, będącej gwarantką bezpieczeństwa i protektorką rozkwitu każdej morskiej potęgi.

W. KOSIANOWSKI.  
Kmdr. ppor.

## „ADAMASTOR“ W SZANGHAJU

Nie chodzi tu o legendarnego rycerza, ale o stary portugalski krążownik noszący tę nazwę. Krążownik, który jak telegraf doniósł, wyruszył z Macao do Szanghaju celem obrony interesów zamieszkałych w Chinach Portugalczyków.

Wiadomo, że żadna interwencja dyplomatyczna, żadne odwoływanie się do konwencji międzynarodowych, nie zastąpi w takich wypadkach okrętu wojennego. Sama jego obecność działa już hamująco na nieprzyjazne zakusy w stosunku do obywateli kraju, który okręt przysłał. W wypadkach bardziej drażliwych okręt może stać się przytuliskiem dla uciekinierów, przewieźć kobiety i dzieci w bezpieczne miejsce i swoją banderą ochronić życie i mienie obywateli. Okręt handlowy — nie mający na pokładzie „dobitnych argumentów szacunku“ jakimi są działa, — nie będzie nigdy mógł równie łatwo i bezpiecznie podjąć zadania.

Dlatego też troska Portugalii o losy swych obywateli zasługuje ze wszelkimi innymi państwami, posiadającymi na Dalekim Wschodzie interesy i środowiska etnograficzne, pośpieszyły z wysłaniem okrętów wojennych. Bo prowadzenie w tym wypadku jakiegokolwiek polityki bez środków militarnych, byłoby tak samo bezcelowe, jak gaszenie pożaru bez wody.

Przypomnijmy sobie epokę Bismarcka, kwestia kolonij — dotąd uważana za utopję — zaczęła wówczas w Niemczech nabierać aktualności. Bismarck nie chciał rezygnować z emigrantów i pozwolić aby ci się wynaradawiali. To też bandera czarnego krzyża zawijała wszędzie, gdzie tylko było słychać mowę niemiecką, stwarzając stały kontakt między emigracją a macierzą. Dzięki rozbudowie floty i rozrostowi potęgi morskiej Niemiec, ludność tych ostatek zwiększyła się więc nagle o kilka milionów. Poczuli się bowiem Niemcami ci, których dotąd luźne tylko nici wiązały z krajem.

Przypomnijmy sobie potem wojnę bokserską i umiejętnie, tylko dzięki flocie, wykorzystanie zamordowania konsula niemieckiego w Pekinie. A później „Pantere“ w Agadirze, która to mała kanonierka wystarczyła, aby zepchnąć całą francuską politykę kolonialną na inne tory, zmusić Francję do ustępstw na rzecz Niemiec i dać tym ostatnim nowe

tereny dla ekspansji kolonialnej i ekonomicznej.

Wysłanie „Adamastora“ do Szanghaju dla obrony Portugalczyków, których jest tam podobno kilka tysięcy, jest więc posunięciem celowym, i świadczy o przewidującej polityce małej republiki lizytańskiej. A jednocześnie nasuwa nam bardzo poważne refleksje.

Ilość Polaków zamieszkałych na terytorjum Chin nie jest zapewne mniejsza od ilości Portugalczyków. Wprawdzie są oni rozsiani raczej w północnych Chinach, ale przez to właśnie i więcej narażeni, bliżsi teatru wojny. Rzeczpospolita Polska nie posiada w tej chwili żadnego odpowiedniego okrętu wojennego, któryby wszad za okrętami innych państw, mógł wyruszyć na Wschód, by bronić życia i mienia swych obywateli.

Wogóle nasza flota wojenna, sprawna i doskonale wyćwiczona, zaopatrzona w pięć nowoczesnych jednostek, jest dopiero „in statu nascendi“. Nie przewidziano ani jej programowego rozwoju, ani systematycznej rozbudowy. To co jest — nie wystarczy nawet dla obrony naszych interesów na Bałtyku. A cóż dopiero gdy będzie chodziło o obronę interesów Polski na obcych wodach.

Kilka milionów Polaków zamieszkuje poza metropolją. Niech wybuchnie jakiś konflikt w jednej z dwóch Ameryk, gdzie zbiorowiska polskie są najliczniejsze, — nie potrafimy nawet przyjść im bezpośrednio z pomocą. Będziemy się musieli uciec do pomocy państw zaprzyjaźnionych, które w tym wypadku będą zawsze i słusznie dawały pierwszeństwo swoim obywatelom przed naszymi.

## KILKA DANYCH O NOWOCZESNYM OKRĘCIE LINJOWYM

Z okazji „tygodnia marynarki“, który corocznie odbywa się w Anglii i ma na celu gromadzenie funduszy na domy sierot po marynarzach, wydano książeczkę propagandową o marynarce wojennej.

Podajemy z niej kilka interesujących porównań, charakteryzujących różniące wymiary nowoczesnego okrętu linjowego „Rodney“.

Ruchoma część wieży artyleryjskiej

na tym okręcie waży 1.600 ton, co równa się mniej więcej wadze 5 pociągów osobowych.

Energia elektryczna, wytwarzana przez prądnicę tego okrętu, w zupełności wystarczyłaby do oświetlenia większego prowincjonalnego miasta.

Jedno przesło łańcucha kotwicznego waży 100 centnarów.

Działa głównej artylerji okrętu mają 18,9 metrów długości, a pocisk do

INŻ. J. GINSBERT.



nich ma wysokość 150 cm. i waży przeszło 1.000 kilogramów.

Prowiant, potrzebny do jednorazowego przygotowania potrawy mięsnej dla załogi, składa się z wołu i około 750 kilogramów kartofli.

Praca oporopowrotników podczas odzutu działa po strzale odpowiada pracy 10.000 ludzi, przyczem o napięciu tej pracy świadczy fakt, że lufa ważąca 106 ton powraca na swoje miejsce w ciągu kilku sekund.

Zaledwie 4% załogi tego okrętu może widzieć jednostki nieprzyjaciela podczas bitwy, inni znajdują się głęboko na dole i nawet nie wiedzą do kogo strzelają.

## „DAR POMORZA“ ŻEGLUJE DO GDYNI

W dniu 10 ub. m. statek szkolny „Dar Pomorza“, o którego zimowej podróży pisaliśmy już parokrotnie, opuścił Fort de France na Martynice i udał się w podróż powrotną do kraju.

Z kilkutygodniowego postoju na Martynicach pozostanie uczniom wiele ciekawych i różnorodnych wspomnień a także sporo żeglarskiego doświadczenia. Ustalony program szkolenia jak i wymogi długiego pływania na żaglowcu dały uczniom roboty „pełne ręce“.

Brali oni udział we wszystkich pracach okrętowych, a między innymi w jednej z ciekawszych prac, jaką jest oczyszczanie burty statku od muszli i wodorostów, które na kadłub porasta w czasie długiej podróży.

Oczyszczanie takie w obecnych czasach odbywa się zazwyczaj w doku, dawniej jednak, w dobie panowania na morzu żaglowca, wyszukiwano przy brzegu odpowiednio płytkie miejsce o równym piaszczystym gruncie, na którym osadzano statek i tam, korzystając z odpływów, skrobano burty i dno. Statek przy tem pochylano na bok o 50—70 stopni. Tego rodzaju skrobanie odbywało się szczególnie często w wodach południowych, gdzie obrastanie kadłuba postępuje bardzo szybko. Jakkolwiek statki o konstrukcji drewnianej znalazły sposób na obrastanie pokrywając dno i burty miedzianą blachą, to jednak i ten środek zapobiegawczy był skuteczny tylko na pewien przeciąg czasu.

Na skutek obrastania kadłub pokrywał się „broda“ siegająca długości półtorej stopy, co wplywało nadzwyczaj hamująco na szybkość statku. Jak dalece z powodu tego malała szybkość może świadczyć fakt, że 2 jednakowe statki, które w tym samym mniej więcej czasie rozpoczęły podróż z Kalkuty do Londynu, odbyły ją: „oskrobany“ w ciągu 127 dni, „porośnięty“ zaś w ciągu 169 dni (był nim „Carlisle Castle“ w podróży 1869 r.).

Okres skrobania i malowania załoga zawsze witała z wielką radością. Oznaczał on bowiem dłuższy pobyt na lądzie i związana z tem poprawa wyżywienia, które w długich podróżach z powodu braku witamin powodowało częste wypadki skorbutu.

Oczywiście skrobanie za pomocą nachylenia statku było możliwe wtedy, gdy statki budowano niewielkie a pojemność ich rzadko przekraczała 3.000 ton. Z chwila jednak, gdy zaczęto stosować konstrukcje żelazne, pozwalające na budowę ołbrzymów no kilkadziesiąt tysięcy ton, dawni sposób nożbywania się z kadłuba muszli i wodorostów stał się dla wielu statków niewykonalny.

Wprawdzie na „Darze Pomorza“, ze względu na konieczność pozostawienia załogi na statku, dawna metoda zastosowano tylko w części, gdyż pochylano go zaledwie o kilkanaście stopni, i to na wodzie a nie na gruncie, nie mniej jednak pozbawto się w ten niekosztowny sposób znacznej części „zarostu“.

W ciągu pobytu statku na Martynice program zajęć uczniowskich objął cały szereg ciekawych marynarskich czynno-

ści, a więc: spuszczenie na pokład i podniesienie rej i steng (górne części masztów), reperacje i zamianę żagli, malowanie masztów, rej i kadłuba, naprawę olinowania stałego i ruchomego, smolowanie tegoż, i t. p.

Poza temi zajęciami codziennie zrana jedna partja uczniów odbywała kilkunastu godzinne ćwiczenia w wiosłowaniu i żeglowaniu na szalupach, przyczem urządzane przed wyjściem statku w podróż powrotną regaty, wykazały, że młodzież w tej dziedzinie poczyniła bardzo znaczne postępy.

W dni urlopów uczniowie zazwyczaj udawali się na szalupach żaglowych wraz z oficerami i instruktorami na wycieczki w głąb zatoki, a w początku stycznia odbyli wycieczkę autobusami do odbudowującego się z ruin miasta St. Pierre, zniszczonego przez wybuch pobliskiego wulkanu Mont Pelé. Ciekawsi oczywiście nie omieszkali wdrapać się na szczyt tego wulkanu.

Prócz miłych wspomnień z postoju na Martynice, niektórzy z pośród uczniów i załogi zachowują w pamięci prawdopodobnie również wspomnienie odmiennej natury, będące skutkiem lakomstwa. Kilkunastu bowiem od czasu wycieczki wigilijnej nie może patrzeć na langusty, które tu, jakkolwiek świeże, nie zawsze po spożyciu wychodzą na zdrowie.

Pomimo tego, że zaprowiantowanie statku w Fort de France jest sprawą dość skomplikowaną (odczuwa się brak jarzyn europejskich, a masło jest bardzo drogie), prawie wszyscy uczniowie przybrali na wadze i rozwinęli się fizycznie.

W Gdyni, gdzie „Daru Pomorza“ oczekiwać można w końcu b. m., uczniowie zostaną wyokrętowani i otrzymają zasłużony kilkutygodniowy urlop, po którym znowu powróca na statek dla odbycia letniej podróży, tym razem na wodach europejskich.

S. K.

## KOŚCIUSZKO I SZWECJA

Z prawdziwą radością witać należy każdą oznakę przyjaźni polsko-szwedzkiej, doniosłej dla wyzyskania i rozwinięcia pozycji Polski na morzu Bałtyckim, cennej dla interesów zarówno Polski, jak Szwecji. Niemiecka propaganda wysiła się, aby opinie szwedzka urabiać w sensie dla nas nieprzychylnym. Wsiłki te jednak znajdują tam coraz mniej podatnego gruntu. Sympatja dla Polski, zrozumienie konieczności jak najściślejszych i jak najserdeczniejszych stosunków z Polską wzrasta w Szwecji z każdym rokiem coraz bardziej w miarę tego, jak rozwija się kontakt gospodarczy obu narodów dzięki Bałtykowi.

W lecie ub. r. o nastrojach wobec Polski wśród wybitnych przedstawicieli Szwecji zaświadczyły odwiedziny szwedzkiego działacza K. G. Felleniusa w Polsce i na polskim brzegu bałtyckim oraz w związku z temi odwiedzinami założenie obok istniejącego już od lat kilku towarzystwa polsko-szwedzkiego w Warszawie takiegoż towarzystwa w Krakowie. Obecnie korespondent „Morza“ ze Stockholmu donosi nam o niezmiernie ciekawem odkryciu historycznym, dokonaniem przez p. Felleniusa i dotyczącem tradycji polsko-szwedzkiej przyjaźni. Odkrycie to wywołało szereg serdecznych artykułów i notatek w najpoważ-

niejszych organach prasy szwedzkiej. Powinno ono również żywo zainteresować szeroki ogół w Polsce, bowiem dotyczy mało znanego epizodu z życia Kościuszki, mianowicie przejazdu jego przez Szwecję w drodze z niewoli rosyjskiej na zachód.

P. Fellenius poświęcił kilkomiesięczne, specjalne studia i badania pobytowi Kościuszki w Szwecji. Zainteresowała go szczególnie wzmianka, zawarta w bibliograficznym dziele prof. Stanisława Wedkiewicza, wydanem w roku 1918 w Stockholmie o. t. „La Suède et la Pologne“, a dotycząca wpisania się Kościuszki do księgi pamiątkowej w czasie zwiedzenia wodospadów Trollhättan, przyczem nasz bohater narodowy miał sformułować gorące wyrazy serdeczności dla szwedzkiego narodu.

W rezultacie swych badań p. Fellenius nie tylko ustalił z całą pewnością, że Kościuszko istotnie, powracając przez Szwecję z niewoli rosyjskiej, odwiedzał w towarzystwie Juliana Niemcewicza wodospady w Trollhättan i wpisał się tam do księgi pamiątkowej, lecz także odnalazł szwedzki badacz owa księgę w archiwum dyrekcji dróg wodnych w Trollhättan. Zaznaczyć należy, że pracownice poszukiwania p. Felleniusa napotyka-

*T. Kościuszko. } 1. Martu 1797  
Jul. Niemcewicz  
Que Dieu assiste cette brave et bonne Nation  
dans toutes ses entreprises.*

Autograf Tadeusza Kościuszki i Juliana Niemcewicza, odnaleziony w księdze pamiątkowej zwiedzających wodospady Trollhättan w Szwecji

ly na dość skomplikowane trudności i — jak podkreśla jedno z pism szwedzkich — uwieńczone zostały powodzeniem między innymi dzięki współdziałaniu polskich rozgłośni radiowych.

P. Fellenius sfotografował kartę księgi pamiątkowej z Trollhättan, na której znajdują się podpisy Tadeusza Kościusz-

ki i Juljana Niemcewicza (ten ostatni — zdaje się — także wpisany do księgi przez Kościuszkę) oraz ręką Kościuszki skreślone następujące słowa do narodu szwedzkiego: „Que Dieu assiste cette brave et bonne nation” — „Niech Bóg wspomaga ten dzielny i dobry naród”. Reprodukcję fotografii tego historycz-

nego zapisku, która prezentujemy czytelnikom „Morza”, pomieścił między innymi wielki dziennik stockholmski „Stockholms Tidningen”, poświęcając zarazem serdeczne słowa ciekawemu historycznemu odkryciu.

## PIERWSZA PODRÓŻ STATKU „ŚLĄSK”

W dniu 30 stycznia r. b. odbyło się w porcie gdańskim uroczyste uruchomienie statku „Śląsk” należącego do „Żegluzi Polskiej”, która w związku z inauguracyjną podróżą zaprosiła na pokład tego statku szereg gości.

Z pośród zaproszonych osób przybyła m. inn. grupa przedstawicieli Rady Portu w Gdańsku, gdańskich sfer gospodarczych oraz miejscowej prasy.

Goście zwiedzili cały statek podziwiając szereg jego najbardziej nowoczesnych urządzeń. Ze szczególnym zainteresowaniem oglądano pomieszczenia pasażerskie statku, który oprócz przewozu ładunków będzie obsługiwał także ruch pasażerski na linii Gdynia — Gdańsk — Tallin — Helsingfors.

Duże zainteresowanie wywołało racjonalne, niespotykane na innych statkach rozwiązanie kwestji pomieszczeń dla załogi. Są to dwuosobowe kabiny, oddzielne dla personelu maszynowego dla marynarzy pokładowych, pomalowane na biało i wygodnie urządzone. Oddzielna mesa dla załogi dopełnia całości.

Statek posiada specjalne przeciwdziałające wzmocnienia kadłuba. Podniesiony, jak u lodolamacza, jego dziób, stosunkowo znaczna siła maszyn (1350 koni mechanicznych) pozwolą mu swobodnie torować sobie drogę wśród lodów północnego Bałtyku, wskutek czego zapewniona będzie regularność kursowania statku nawet w okresie zimowym.

Goście podejmowani byli następnie w jadalni statku przez dyrekcję „Żegluzi Polskiej” śniadaniem. W czasie śniadania wygłosił dwa przemówienia dyr. P. P. „Żegluga Polska” p. J. Rummel, jedno ogólne, drugie skierowane specjalnie pod adresem przedstawicieli prasy. Mów-

ca podniósł znaczenie linii bałtyckiej i nowego statku także dla handlu gdańskiego. Port gdański, z którego statek będzie się udawał bezpośrednio w podróż na północ do Tallina i Helsingforsu, uzyskuje w nim regularne i szybkie połączenie z temi portami nie tylko towarowe, ale także i pasażerskie.

Może to mieć duże znaczenie w dalszym zacieśnieniu stosunków gospodarczych z państwami wschodniego Bałtyku. Przystępne ceny biletów pasażerskich



Jadalnia na statku „Śląsk”.

na „Śląsku”, dobre wyżywienie, które linja zapewni pasażerom, powinny zjednać statkowi popularność. Bilet do Tallina np. będzie kosztował 100 zł. Statek dzięki stosunkowo znacznej szybkości, jaką może rozwijać, będzie przebywał przestrzeń Gdańsk — Tallin w ciągu 36—38 godzin. Pociąg przebywa tę samą drogę w 32 godziny, bilet kolejowy zaś kosztuje około 180 zł.



Nowy nabytek P. P. „Żegluga Polska” statek „Śląsk”, zbudowany przez stocznię w Nakšøw (Danja). Zwraca uwagę podniesiony, jak u lodolamacza dziób statku, dzięki któremu statek może torować sobie drogę wśród lodów.

Poza tem cena biletu kolejowego nie obejmuje przecież wyżywienia w drodze, natomiast w cenie 100 zł. przy przejeździe statkiem mieści się wyżywienie pasażera. Wreszcie przy przejeździe do Tallina statkiem będzie potrzebna tylko wiza estońska, zamiast kilku wiz przy przejeździe koleją. Zwracając się do przedstawicieli prasy, dyr. Rummel podziękował jej za przybycie i za zainteresowanie, — którem darzy linję bałtycką.

W odpowiedzi zabrał głos przedstawiciel gdańskiej delegacji do Rady Portu, były senator Dr. Franke, który wyraził nadzieję, że linja dzięki sprężystej organizacji przedsiębiorstwa będzie się nadal rozwijała, statek zaś pod dzielnym kierownictwem swych oficerów będzie dobrze pełnił służbę. Mówca jest przekonany, że przyszli pasażerowie statku będą zadowoleni z warunków, wśród których podróż wynadnie im odbywać. Przemówienie swe zakończył życzeniem dobrej podróży, aby wszystkie mocy nieba i ziemi, wiatru i morza sprzyjały statkowi. — W imieniu prasy polskiej przemawiał redaktor „Morza” i „Gazety Morskiej” pan Tetzlaff. — Mówca oświadczył m. in., że fakt, iż zebranie dzisiejsze odbywa się w porcie gdańskim na statku polskim, który za podstawę swej działalności bierze sobie także Gdańsk, stanowi jeszcze jeden dowód więcej, że Gdynia i Gdańsk mogą ze sobą harmonijnie współpracować. Oba porty posiadające rozległe zaplecze polski, mogą obok siebie swobodnie egzystować i rozwijać się. Mówca wznosi toast za pomyślny ich rozwój.

W imieniu prasy niemieckiej w Gdańsku przemawiał redaktor Dr. Graetzer. Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej i członek polskiej delegacji do Rady Portu w Gdańsku, p. K. Jacynicz mówił o możliwościach i korzyściach polsko-gdańskiej współpracy, zapewniając że władze portu gdańskiego będą otaczały linję bałtycką i jej statki swoją opieką i pomocą.

W imieniu klientów linii przemawiał p. Dańczak, przedstawiciel gdański Państwowych Zakładów Naftowych, podnosząc znaczenie linii bałtyckiej dla handlu polskiego i gdańskiego. — Następnie wszyscy uczestnicy zebrania wpisali się do księgi pamiątkowej statku.

Tegoż dnia „Śląsk” pod dowództwem kpt. S. Ciundziewickiego odszedł w swą pierwszą podróż do Tallina i Helsingforsu, zabierając pełny ładunek różnych towarów.

Przez całą drogę „Śląsk” trzymał się świetnie mimo wyjątkowo ciężkich warunków podróży. Na Bałtyku szalała w tym czasie silna wichura, siła wiatru zaś dochodziła czasami do 12 stopni, powodując na morzu ogromne wzburzenie. Na drodze swej „Śląsk” nie spotkał się z żadnym statkiem, gdyż żaden nie odważył się przy takiej pogodzie wyruszyć na morze.

Ciężkie warunki atmosferyczne spowodowały opóźnienie się przyjazdu „Śląska” do Tallina, przedłużając podróż je-

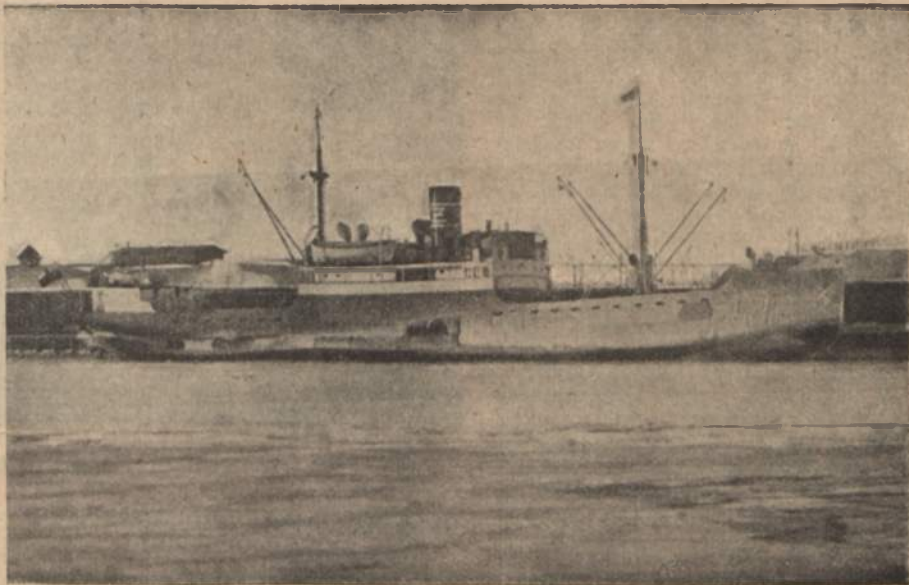
go do 53 godzin, zamiast normalnych 38-miu.

Przylęcie „Ślaska” w Tallinie miało charakter niezwykle serdecznej manifestacji na rzecz polskiej żeglugi. Na pokład statku przybyli z wizytą reprezentanci estońskiego świata urzędowego, gospodarczego i prasy, m. in. wicem. komunikacji Jurgenson, dyr. dep. morskiego Awik, admirał Pitka, zwycięski wódz floty estońskiej podczas walk o niepodległość, przedstawiciel „Sowtorgflota” (sowieckiej floty handl.). Czekanow i inni. W trzech największych pismach tallińskich: „Weba Maa”, „Kaja” i „Päewaleht” zamieszczono dłuższe wzmianki o przybyciu nowego polskiego statku wraz z jego fotografjami. Pisma podkreślają, że wobec braku dostatecznej komunikacji morskiej pomiędzy Tallinem a Helsinkami, regularne kursy „Ślaska” na tych wodach posiadają dla obu krajów wyjątkowe znaczenie.

Do Tallina „Ślask” przywiózł ogółem 600 ton ładunku, w czem 300 ton soli, 150 ton cukru i 150 ton soli kaustycznej.

Z Tallina do stolicy Finlandji warunki podróży „Ślaska” były bodajże jeszcze trudniejsze. Zamiast 4 godzin, statek zmuszony był borykać się z wichurą i zatorami lodowymi w ciągu pełnych 19 godzin.

W Helsinkach, tak samo, jak w Tallinie, przyjmowano statek z niezwykłą serdecznością. Natychmiast po przybyciu odwiedzili go liczni tutejsi dygnitarze z min. przem. i handlu Palmgrenem,



Statek „Ślask” w Helsingforsie. Kadłub statku pokryty jest skorupą lodową.

gl. dyr. zarządu morskiego Jokinenem, dyr. portu Jaatinenem na czele. Przybyli również przedstawiciele dyplomatyczni państw, graniczących lub sąsiadujących z Polską i zainteresowanych w tranzycie przez nasze porty, a więc Czechosłowacji, Rumunii, państw bałkańskich. Dalej — reprezentanci sfer gospodarczych

i morskich z dyr. największego fińskiego przedsiębiorstwa żeglugowego Ramsey'em na czele oraz przedstawiciele 25 pism fińskich. Obecny był także poseł Rzplitej p. Harwat.

W powrotną drogę „Ślask” wyruszył dn. 6 ub. m., zabierając 150 ton papieru z przeznaczeniem do portów Lewantu.

## KRONIKA

### ŻYCZENIA MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO DLA MARYNARKI WOJENNEJ.

Z okazji święta marynarki wojennej Marszałek Piłsudski wystosował w dniu 12 lutego r. b. na ręce Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej następującą depezę:

„W dniu święta dorocznego Marynarki Wojennej przesyłam oficerom i marynarzom moje najserdeczniejsze życzenia, byście w dalszym swym rozwoju osiągnęli i nadal tak chwalebne wyniki swej pracy w twardej i ideowej służbie dla Państwa i jego mocarstwowej przyszłości”.

### ŚWIĘTO SZKOŁY PODCHORAŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ.

W dniu 13 ub. m. Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu obchodziła doroczne swe święto.

Po nabożeństwie w kościele garnizonowym, do podchorążych ustawionych przed kościołem garnizonowym przemówił gen. Prich, który następnie w towarzystwie komandora por. K. Korytowskiego, komendanta Szkoły, oraz przedstawicieli władz, odebrał przed pomnikiem Marszałka Piłsudskiego defiladę podchorążych. Defiladzie przyglądały się tłumy publiczności.

Po południu w Teatrze Miejskim odbyła się uroczysta Akademia przy wypełnionej szczerze widowni.

Przemówienie wstępne wygłosił komandor por. Korytowski. Omówiwszy dzieje szkoły podch. mar. prelegent naszkicował w głęboko ujętym i treściwym

referacie historję powstania naszej marynarki od pamiętnego Dekretu Marsz. Piłsudskiego po przez okres wojny 1920

i kryzysu inflacyjnego, aż do chwili obecnej, wskazał na konieczność dalszej rozbudowy naszej siły zbrojnej na mo-



Dołk pływający Stoczni Gdynińskiej umożliwia naprawianie na miejscu statków do 5.000 ton nośności. W dołku widać statek szwedzki „Ture” z Malmö (3.000 ton), który najechał przy wyjściu z portu na zatopione łesony i odniósł uszkodzenie dna.

Zdjęcie Urzędu Morskiego.

rzu podkreślił, że „emanacją i tarczą mocarstwa polskiego jest jego armia i marynarka. Będą one bronić Polski od złego sąsiada, który spieszy z domaganiem się rewizji granic — bo się boi widząc, że idziemy ku potędze, bo coraz częściej widzi na morzu polskie kontrtorpedowce i łodzie podwodne”. Prelegent odczytał telegram gratulacyjny dla Marynarki Woj. od P. Marszałka Piłsudskiego i na zakończenie wznosił okrzyk ku czci P. Prezydenta i P. Marszałka.

W dalszym ciągu akademii nastąpiły produkcje chóru podchorążych, oraz wspaniały wprost koncert reprezentacyjnej orkiestry D-wa Floty z Gdyni.

W dniu Świeta Szkoła Podchorążych otrzymała szereg depesz gratulacyjnych, a między innymi od P. Marszałka Piłsudskiego, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej admirała Świrskiego, P. Wojewody Kirtiklisa, Misji Morskiej francuskiej w Polsce, P. J. Rummela, dyrektora P. P. „Żegluga Polska”, i dyrektora Urzędu Morskiego P. Poznańskiego.

#### GDYNIA W 12-STA ROCZNICE OBJĘCIA PRZEZ POLSKĘ DOSTĘPU DO MORZA.

W dniach 6—7 lutego r. b. odbył się w Gdyni uroczysty obchód 12-iej rocznicy objęcia przez Polskę dostępu do morza. W sobotę dnia 6 lutego odbył się capstrzyk organizacyj społecznych i oddziałów przysposobienia wojskowego, w niedzielę dnia 7 lutego zaś właściwy obchód. O godz. 10 m. 30 odbyło się uroczyste nabożeństwo w nowym kościele, po którym nastąpiła defilada na ul. 10-go lutego, o godz. 12 w poł. zaś odbyła się akademja w sali kina „Morskie Oko”, na której prof. M. Limanowski z Wilna wygłosił odczyt.

#### INAUGURACJA REGULARNEJ KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI BRAZYLJSKIMI A GDYNIA.

W dniu 29 stycznia r. b. zawinął do Gdyni brazylijski statek „Joazeiro”, przywożąc ładunek kawy i kauczuku.

Statek ten należy do największej linii brazylijskiej „Lloyd Brasileiro”, która do obsługiwanych dotychczas portów europejskich włączyła również i Gdynię.

Ze względu na interesy polskie inicjatywa „Lloydu Brazylijskiego” zasługuje na uwagę, gdyż stwarza ona bezpośrednią komunikację z Brazylią, przerwaną od jesieni r. ub. w związku z wstrzymaniem statków „Krakus” i „Światowid” francuskiego towarzystwa „Chargéurs Réunis”.

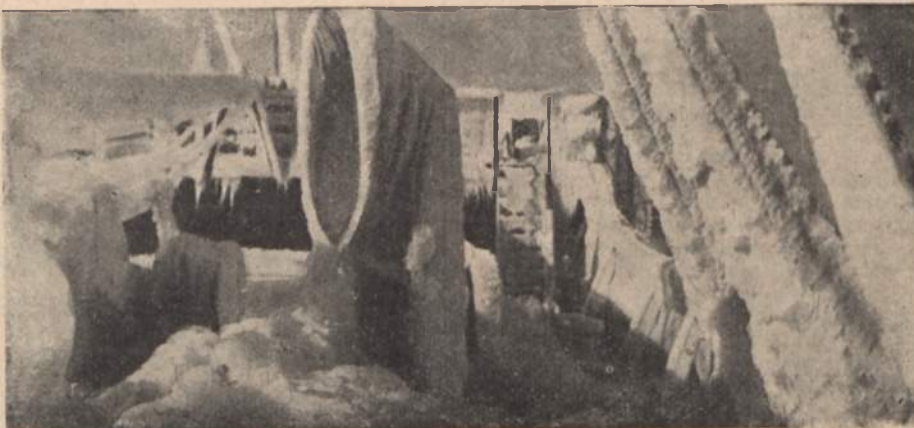
Statki „Lloydu Brazylijskiego” będą odchodziły z Gdyni co 6 tygodni zawiązując po drodze do Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii, Hawru, Leixoes, Lizbony, Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande i Porto Alegre.

#### NIESZCZĘŚLIWY WYPADEK NA STATKU „PUŁASKI”.

W dniu 12 ub. m. dykcja linii Gdynia—Ameryka otrzymała od kapitana statku „Pułaski” telegraficzną wiadomość, że podczas podróży statku do Ameryki na morzu Północnym zdarzył się nieszczęśliwy wypadek zmycia przez fale za burtę jednego z członków załogi.

Parogodzinne poszukiwania nie dały rezultatu, wobec czego statek udał się w dalszą drogę.

Jak się dowiadujemy ofiarą wypadku padł absolwent Państwowej Szkoły Morskiej — Aleksander Niejelow.



Podział statku zimą.

#### BADANIA ANTROPOGEOGRAFICZNE POW. MORSKIEGO.

Bawił ostatnio w Gdyni i w powiecie morskim prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie Zaborski, który w związku z wykończeniem swej pracy o przemianach antropogeograficznych powiatu morskiego (dawniej wejherowskiego i puckiego) badał dane w urzędach katastralnych, co do zmian w zakresie własności ziemskiej na wybrzeżu oraz zajął się wynikami ostatniego spisu ludności, aby w pracy swojej dać możliwie pełny obraz przemian, jakie nastąpiły na tym terenie w ciągu ostatniego dziesięciolecia (od spisu ludności w r. 1921).

Materiały te posłużą prof. Zaborskiemu do skontrolowania i wykończenia mapy powiatu morskiego, która ma przedstawić zarówno gęstość zaludnienia tego terenu, jak również stosunki władania ziemią pod względem narodowościowym oraz wzajemny stosunek większej i malej własności rolnej.

Jak się dowiadujemy — materiały te będą przedmiotem odczytu prof. Zaborskiego, który odbędzie się w Gdyni dnia 9 maja r. b., jako jeden z cyklu wykładów, urządzonych w Gdyni staraniem Instytutu Bałtyckiego. W czasie odczytu będzie demonstrowana mapa powiatu morskiego w opracowaniu prelegenta.

#### POMORZE OTRZYMA DOKŁADNY SŁOWNIK GEOGRAFICZNY.

Odbyło się ostatnio w Warszawie posiedzenie rady redakcyjnej polskiego słownika geograficznego, na którym komitet redakcyjny słownika i jego naczelny redaktor prof. Arnold złożyli sprawozdanie z dotychczasowej akcji. Z powodu trudności finansowych, szczególnie jaskrawo występujących w obecnej chwili, zaniechany został pierwotny plan pracy, polegający na tem, że słownik miał być opracowany dla całej Polski w alfabetycznym porządku miejscowości, przyczem główny ciężar miał być przerzucony na regionalne komitety redakcyjne. Natomiast postanowiono wprowadzić inny układ słownika, mimo, że spotkało się to ze sprzeciwami natury teoretycznej w łonie samego komitetu. Mianowicie postanowiono przystąpić kolejno do opracowania słownikowego poszczególnych rejonów Polski. Decydującym momentem były tutaj niedostateczne środki finansowe, któremi przedsiębiorczy nie może w chwili obecnej rozporządzać. Praca nad całością słownika przy pierwotnie zamierzonym układzie i przy obecnych środkach musiałaby trwać kilkanaście, a może nawet kilkadziesiąt lat.

Jako pierwszy rejon wybrano Pomorze. W ten sposób dzielnica ta, łącząca cały kraj z morzem otrzyma pierwszą dokładny słownik geograficzny. W związku z tem prof. Arnold przeniesie się niebawem (w kwietniu) wraz ze swym biurem technicznym do Gdyni i do Torunia, aby prace swe poprowadzić tutaj na miejscu. W obu miejscowościach ofiarował mu do dyspozycji swój lokal Instytut Bałtycki. Pierwsza część słownika geograficznego, obejmująca Pomorze, ukaże się prawdopodobnie za rok.

#### „ROZWÓJ PORTU W GDAŃSKU W LATACH 1880—1931”.

Pod takim tytułem wygłosił w sobotę, 13 lutego r. b., w sali Domu Polskiego w Gdańsku niezwykle interesujący odczyt p. inż. Bogusław Dohrzycy, prezes Dykcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku. Odczyt był urządzony staraniem Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku.

#### DZIESIĘCIOLECIE BRATNIEJ POMOCY STUDENTÓW POLAKÓW POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ.

Dnia 2 lutego r. b. odbyła się w Gdańsku uroczystość obchodu dziesięciolecia „Bratniej Pomocy” zrzeszenia studentów Polaków politechniki gdańskiej. O godz. 10 rano odbyła się uroczyste nabożeństwo w kościele Św. Stanisława we Wrzeszczu, noczem o godz. 12 w poł. odbyła się w sali „Danziger Hof” w Gdańsku uroczysta akademja w obecności reprezentantów władz polskich. Poloni gdańskich i licznych zastępów młodzieży. Wygłoszono szereg serdecznych i podniecających przemówień, podkreślając jednomyślnie znaczenie Gdańska dla Polski i dobrą wolę narodu polskiego, który chce oprzeć swój stosunek z Gdańskiem na zasadach życzliwego współzycia i nie pozwoli się wprzeć nikomu ze swej pozycji nad morzem. Jak wiadomo — przemówienia te posłużyły senatowi gdańskiemu za pretekst do wystosowania pod adresem Rządu polskiego imperywnieckiej noty, która się spotkała ze stanowczą repliką ze strony zastępcy Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku, P. ministra Wznowy religijnych i Oświecenia Publicznego reprezentował na uroczystości dyrektor departamentu n. Styrniański, Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku n. radca Lalicki, Wolewoda Pomorskiego p. Wicewojewoda Seydlitz i t. d.

Wieczorem odbył się bal w domu kulturalnym w Sopotach.

## DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1931.

W roku 1931 statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły 1.067.536 ton różnych ładunków, z czego 868.605 ton w eksporcie z Polski, 129.849 ton w imporcie do Polski oraz 69.081 ton w przewozie między portami obcemi.

Udział polskiej floty handlowej w przewozie towarów, które przeszły przez Gdańsk i Gdynię, wyniósł 7,6%.

## ZE ŚLĄSKIEGO TOW. WYSTAW I PROPAGANDY GOSPODARCZEJ.

W grudniu r. ub. odbyło się w magistracie katowickim posiedzenie rady nadzorczej Śl. Tow. Wystaw i Propagandy Gospodarczej pod przewodnictwem prezesa rady p. prezydenta d-ra Adama Kocura. Po złożeniu sprawozdania zarządu przez dyr. Jerzego Łaszczę o przebiegu „Wystawy Morskiej” w Katowicach, odbytej w czasie od 12. IX. do 26. X. ub. r. i stwierdzeniu że Towarzystwo Wystaw przeprowadziło stronę techniczną i organizacyjną wystawy morskiej zupełnie bezinteresownie, pomagając nadto finansowo w miarę możliwości do zrealizowania imprezy, propagującej nasze morze i wybrzeże — przyjęto do wiadomości referat wraz ze sprawozdaniem kasowym i protokołami komisji wystawowych, rewizyjnej i t. d.

i uznano, że wystawa morska w Katowicach urządzona była celowo i spełniła należycie swoje zadanie propagandowe zwłaszcza wobec młodzieży śląskiej. Rada nadzorcza po dłuższych obradach i ożywionych wywodach p. prezesa Kocura, radców Cwiżewicza i Weichmanna, prezesa Grabianowskiego, burmistrza Kudery, dyr. Chorążego i innych postanowiła urządzić w czasie od połowy maja do pierwszych dni czerwca 1932 r. III targi katowickie, pod hasłem poparcia wytwórczości krajowej i unocznienia możliwości handlowych dla naszego eksportu. Fakt ten specjalnie podkreślono, uważając, że w chwilach gospodarczo trudnych — należy z całym wysiłkiem ożywiać ruch handlowy i prowadzić akcję, stwarzając aktywne możliwości handlowe dla wytwórców i kupiectwa. Podczas targów katowickich odbędą się odczyty, zjazdy i obrady sfer gospodarczych celem wymiany zdań i powzięcia uchwał, które może bodaj w części wylonią niejedną pożyteczną myśl lub radę w związku z przeżywanym kryzysem. Do współdziałania w tym kierunku postanowiono zaprosić związki, izby, prasę i organizacje. Bliższych informacji w tych sprawach może udzielić Śl. Tow. Wystaw i Propagandy Gospodarczej, Katowice ul. Stawowa L. 14. Tel. 18 - 68 i 71.

my jeszcze na możliwość przywrócenia Mazurów pruskich polskiej kulturze — szerzenie takich poglądów przez oficjalną naukę polską jest niewskazane.

K. Zieliński.

„La Politique de la Pologne et de Dantzig” oto tytuł najnowszej pracy p. Alfreda Siebeneichena, radcy handlowego Generalnego Komisarjatu Rzeczypospolitej w Gdańsku. W książce tej autor, którego rzeczowe i poważne wystąpienia spotykają się nawet z przeciwną stroną z lojalną oceną, tym razem rozprawia się z wywodami gdańskiego senatora Dr. Althoffa o rzekomym gnębieniu Gdańska i jego życia gospodarczego przez Polskę. Praca p. Siebeneichena przyczyni się niewątpliwie do rozjaśnienia zagranicą obrazu stosunków polsko-gdańskich, jaki celowo jest przez propagandę niemiecką zaciemniany.

H. T.

Adolf Hryniewiecki — ZARYS OCEANOGRAFJI. Str. 167, rys. 53, map. 4. Gdynia 1931.

Serja prac. drukowanych nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, wzbogacona została ostatnio o jeszcze jedną nową pracę z zakresu fachowych podręczników morskich.

Tym razem jest to podręcznik oceanografii, napisany przez wykładawcę tego przedmiotu w Państwowej Szkole Morskiej.

Pracę prof. A. Hryniewieckiego powitać należy z tem większym zadowoleniem, że zarówno sam temat, jak i sposób ujęcia go przez autora, zasługują na to, aby dostała się ona nie tylko do rąk marynarzy, lecz również aby trafiła do osób interesujących się morzem nie tylko ze względów zawodowych. Mając na uwadze zasadę, że potęga morska państwa jest ściśle związana z wszelką ekspansją na morzu, a szczególnie z ekspansją naukową, życzyliby należało, by zainteresowanie morskie ogółu rozszerzyły się również i na dział naukowy.

Wiedomości służby geograficznej. Rok 1931. Zeszyt 4. Każdy zeszyt tego wrecz wytwornie wydawanego i wzorowo redagowanego kwartalnika przynosi zaszczyt naszemu piśmiennictwu wojskowemu. Na treść zeszytu składają się następujące prace: Inż. Kpt. P. Duljan — Sieci bazowe. Marjan Małuszyński — Zbiory kartograficzne biblioteki Rapperswilskiej. Inż. Por. Jan Janicki — O racjonalizację budowy wież triangulacyjnych w Polsce. Ciekawy dział „U nas i zagranicą” przynosi szereg interesujących informacji z zakresu badań i prac geograficznych. Dział „Kraj w obrazach” przynosi dwie piękne plansze barwne z fragmentów Kazimierza nad Wisłą oraz 4 odbitki fotografii, nagrodzonych na drugiej wystawie prac fotograficznych oficerów Wojskowego Instytutu Geograficznego. Zeszyt uzupełniają sprawozdania, przegląd pokrewnych czasopism polskich i zagranicznych oraz wiadomości żeglarskie. Do zeszytu załączono mapę Mandżurji, terenu obecnego walk chińsko-japońskich oraz specjalny dodatek książkowy — „Fotogrametria zastosowana do potrzeb obrony kraju”, pióra majora kornusa geografów Adama Lipko. Dodatek ten obejmuje 16 pierwszych stron książki majora Lipko i 16 stron ilustrujących ją rysunków i fotografii.

## KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

### POLSKIE POMORZE.

Tom II. Przeszłość i kultura. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego. Toruń 1931.

Pracowita działalność Instytutu Bałtyckiego objawia się w nieustannem badaniu i naukowym opracowywaniu podstawowych zagadnień polskiego morza i Pomorza. W ciągu pięcioletniego zaledwie istnienia Instytut — aczkolwiek nieoperujący zbyt poważnymi funduszami, wydał tak gruntownie ujęte wydawnictwa jak: „Obrona Pomorza”, „Przeciw propagandzie korytarzowej”, „Spór o Gdynię”, „Handel międzynarodowy na Bałtyku”, „Port Gdynia” i „Polskie Pomorze” — tom I i II. Na warsztacie pracy są dzieła o sztuce polskiej na Pomorzu, o ziemi malborskiej, tranzycie kolejowym z Niemiec do Prus Wschodnich i inne. Najlepszym świadectwem uznania dla fachowości Instytutu jest jego rozgłos i fakt, że przybyszą doń uczeni z Francji i Anglii gwoździ zaznajomienia się z kwestją polskiego dostępu do morza.

Ostatnia praca — tom drugi „Polskie Pomorze” — jest zwięzłym i skondensowanym ujęciem całokształtu przeszłości historycznej i kulturalnej. W uszeregowaniu tematów znać sumienną myśl; podstawą, punktem zaczepnym, jest rozdział p. t. „Z przeszłości Słowian północno-zachodnich” B. Stelmachowskiej, dający — w dużym oczywiście skrócie — przebieg znanej i głośniejszej polemiki z ubiegłego stulecia o pierwotności Germanów czy Słowian w obecnym dorzeczu Wisły. Autorka podaje również ostatnie wyniki badań polskich uczonych.

W logicznym powiązaniu są następne rozdziały: „Rola Pomorza we wczesnych dziejach Polski” (K. Tymieniecki), „Historja polityczna Pomorza od pokoju toruńskiego” (W. Konopczyński), oraz „Odrodzenie narodowe na Pomorzu w XIX i XX wieku” (ks. A. Mańkowski). Historia jest ujęta nader obiektywnie, niematam charakterystycznego dla tendencji

nauki niemieckiej tuszowania jednych, a uwypuklania nadmiernego innych momentów. Można by jedynie uczynić uwagę, że dzieje Pomorza w ostatnich dziesiątkach lat są zbyt skąpo omówione.

Filozoficznym niejako uzasadnieniem naszego prawa do Pomorza łączącym w sobie momenty historyczne i kulturalne, ujęte pod socjologicznym punktem widzenia — jest rozdział p. t. „Siły społeczne w walce o Pomorze” (F. Znaniecki). Na podstawie badań autor dochodzi do wniosku o istnieniu ekspansyjności tak ze strony niemieckiej jak i polskiej, przyczem niemiecka charakteryzuje jako destrukcyjną, a polska — konstrukcyjną.

Artykuły o kulturze (Kultura umysłowa na Pomorzu, Mocarski, wraz z bibliografią) dowodzą również i w tej dziedzinie badań Instytutu wielkiej obiektywności w rozważaniu dostępnego materiału; badacze nie uchylają się przed obszernym omawianiem stopnia niemieckich wpływów kulturalnych.

Ostatni artykuł ks. T. Glemmy o „dziejach diecezji chełmińskiej” jest fragmentem historii Kościoła rzymskokatolickiego na Pomorzu. Opracowanie jest sumienne i wyczerpujące, zwłaszcza gdy chodzi o Polskę przedrozbiorową. Atoli ujęcie kwestji: Katolicyzm a Polskość na Pomorzu (str. 208) pozostawia dużo do życzenia. Autor usiłuje uzasadnić logikę określenia „Polak-katolik” i „Niemiec-protestant”. Podobne upraszczanie sobie pojęć niewątpliwie miało pewną wartość historyczną na poszczególnych terenach i może być usprawiedliwione; jednakże przypomnienie tego i — co gorsze — umacnianie jeszcze tego pojęcia w obecnej chwili — jest ze strony Instytutu wysoce niezręczne. Nie trzeba bowiem zapominać, że nie dlatego „protestancyzm Mazurzy oraz Kaszubi bytowscy i łęborscy łatwo się niemieczyli”, że byli protestantami, ale w dużej mierze dlatego, że z powodu swej wiary odrzuceni byli przez „Polaków-katolików”. Gdy w obecnej chwili liczy-

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i K.

## Z RADY GŁÓWNEJ LIGI M. i K.

W dn. 31 stycznia r. b. odbyło się, pod przewodnictwem p. wiceministra Kożuchowskiego, posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na wstępie p. wiceminister Kożuchowski uczcił krótkim przemówieniem pamięć zmarłych członków Rady ś. p. inż. Józefa Kiedronia, założyciela i długoletniego prezesa Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi M. i K. oraz ś. p. p. dr. Tadeusza Waryńskiego. Przemówienia tego członkowie Rady wysłuchali stojąc.

Następnie po odczytaniu protokołu z posiedzenia Rady, obszernie sprawozdanie z działalności Ligi złożył sekretarz generalny kpt. T. Cybulski obrazując postęp prac we wszystkich dziedzinach. Sprawozdanie to scharakteryzowało nietylko działalność Zarządu Głównego, ale również rozwój i prace Ligi na terenie całej Polski. Jak wynika ze sprawozdania, pomimo stosunkowo ciężkiego okresu letniego, wywołanego spadkiem liczby członków, skutkiem obciążenia plac urzędniczych, oraz masowych redukcji w przemyśle, sytuację obecnie udało się całkowicie opanować a nawet doprowadzić dzięki wyteżonej akcji propagandowej, do znacznego wzrostu liczby Oddziałów (36). Wyrazem wewnętrznej konsolidacji Ligi jest przeprowadzany obecnie podział na Okręgi, których powstało 4, a mianowicie: Poznański, Lubelski, Lwowski oraz Krakowski. Dalsze prace w tym kierunku są w toku. Na podkreślenie zasługuje akcja wycieczkowa Ligi, wyteżona działalność w dziedzinie wychowania wodnego oraz organizacji Kół Szkolnych, zainicjowana przez Ligę akcja protestacyjna przeciwko oświadczeniu sen. Boraha, która zataczyła szerokie kręgi w całej Polsce, i t. p.

Placówki Ligi pracują również bardzo owocnie poza granicami kraju a mianowicie we Francji, Stanach Zjednoczonych, Brazylii, Czechosłowacji, Niemczech i Austrii. W wymienionym okresie czasu czynne były wszystkie Wydziały, Sekcje i Komisyje Zarządu Głównego, grunując specjalistów w poszczególnych dziedzinach działalności Ligi.

Nad przedłożonym sprawozdaniem, rozwinęła się obszerna dyskusja, którą zajął prezes Zarządu Głównego G. Orlicz-Dreszer, wygłaszając obszernie przemówienie.

Mówca scharakteryzował nowe pola prac, otwierające się przed Ligą, która obecnie będzie musiała zdać egzamin ze swej żywotności. W szczególności chodzi tutaj o zakrojoną na większą skalę akcję kolonjalną, gdyż zagadnienie to, domaga się pozytywnego rozwiązania. W dalszym ciągu swego przemówienia gen. Dreszer zapowiedział do zebranych o wzięcie udziału w akcji zbiórki na rzecz „Funduszu Kolonjalnego“, który ma na celu umożliwienie Lidze podjęcia szeregu konkretnych prac w dziedzinie kolonjalnej. Pomimo niezwykle ciężkich czasów do akcji na rzecz Funduszu Zarząd Główny decyduje się we-

zwać wszystkie Oddziały i członków Ligi wierząc głęboko, że od tego zawiśla pomyślność naszego państwa. Ze swej strony mówca deklaruje gotowość przeznaczenia wpływów z odczytów swoich o Stanach Zjednoczonych i Kanadzie na rzecz „Funduszu“.

„Chciałbym panów prosić aby pieniądze, które podnoszą znacznie wartość naszego wybrzeża i wykorzystania go, aby te pieniądze się znalazły; rozumiem ciężki stan gospodarczy i trudności w jakich Polska się dziś znajduje, ale jeśli nie znajdziemy terenów (dla naszej kolonizacji zamorskiej — przyp. Red.) jeśli będziemy nadal oborą zarodową dla świata, jeśli nie znajdziemy miejsca dla siebie i powietrza na świecie, to nie jesteśmy narodem godnym niepodległości“ — zakończył mocnym akcentem swoje przemówienie, przyjęte z aplauzem przez obecnych, gen. Dreszer.

W dyskusji zabierali głos pp.: mjr. Fularski, gen. Przeździecki, prof. Niemczycki, nac. Oster, kmdr. Frankowski i inni.

Prezes Okręgu Lwowskiego prof. Niemczycki podkreślił pożyteczną zmianę, jaka rasza w pracach Zarządu Głównego, który obecnie daje inicjatywę Oddziałom, oraz ogarnia całość prac na terenie całej Polski, czego niestety nie

można było powiedzieć o poprzednich władzach Ligi. Mówca postawił wniosek, o wyrażenie Zarządowi Głównemu podziękowania za złożone sprawozdanie, co zebrani przyjęli przez akklamację.

W odpowiedzi na zgłoszone zapytania, gen. Dreszer udzielił wyjaśnień o obecnym stanie zatargu z „I. K. C.“, o korzystnym wyniku kontroli, przeprowadzonej w hurze Zarządu Głównego na żądanie Prezydium przez delegata Najwyższej Izby Kontroli Państwa, oraz poinformował zebranych o zamierzonej przez Zarząd Główny na szeroką skalę akcji odczytowej na terenie województw Poznańskiego i Pomorskiego, która obok celów organizacyjnych Ligi, będzie miała za zadanie przeciwstawić się propagandzie niemieckiej przeciwko obecnym zachodnim granicom Rzeczypospolitej.

Następnie Rada przyjęła wniosek mjr. Fularskiego upoważniający Zarząd do przeprowadzenia zbiórki na „Fundusz Kolonjalny“, przy czem wszystkie Oddziały winny na ten cel, do końca roku, zebrać fundusze w wysokości przynajmniej pięciokrotnie przewyższającej liczbę ich członków.

Po przyjęciu uchwały upoważniającej Oddział w Złoczowie do nabywania gruntu pod budowę kąpieliska Ligi M. i K., przewodniczący, dziękując serdecznie członkom Rady za przybycie, zamknął posiedzenie.

## POBYT PREZESA ZARZ. GŁ. L. M. i K. p. GEN. G. ORLICZ-DRESZERA NA WYBRZEŻU.

W dniach 7—9 lutego r. b. bawił na wybrzeżu p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W niedzielę, dnia 7 lutego, p. gen. Dreszer przybył do Gdańska w towarzystwie sekretarza Zarządu Gł. p. dr. W. Rosińskiego i sekretarza generalnego L. M. i K. p. kpt. Cybulskiego. Na dworcu powitany został przez zarząd gdańskiego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej z prezesem p. Czarnowskim i wiceprezesem p. kmdr. Jacyniczem na czele. Następnie odbyło się 15-minutowe, specjalne posiedzenie zarządu gdańskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, na którym zapoznano p. gen. Dreszera z rezultatami pracy Ligi w Gdańsku i z zamierzeniami na przyszłość. Po posiedzeniu tem p. gen. Dreszer zwiedził „Dom marynarza“ w Nowym Porcie, którego prowadzenie przejął na siebie oddział gdański L. M. i K.

W południe odbył się podniosły obchód, który urządziła ku uczczeniu 12-jej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza Liga Morska i Kolonjalna na pokładzie pięknie galą flagową przybranego statku transatlantyckiego „Kościszko“, stojącego w dorocznym remoncie w stoczni Gdańskiej. Obszerna jadalnia II klasy na statku wypełniła się szczerze przedstawicielami miejscowego społeczeństwa polskiego. W czasie obchodu p. gen. Dreszer wygłosił przemó-

wienie o znaczeniu morza i dostępu do tego morza dla Polski, przyjęte z entuzjazmem przez obecnych. Drugi z kolei referat o programie zamorskim Ligi wygłosił sekretarz Zarządu Głównego p. Dr. Wiktor Rosiński. Zakończył obchód krótkim przemówieniem prezes oddziału gdańskiego L. M. i K. p. Czarnowski. Śpiewy chóralne wykonał chór „Lutnia“. Na wezwanie p. gen. Dreszera obecni na obchodzie złożyli przy wyjściu na „Dom marynarza“ ponad 300 zł. Delegacja bezrobotnych marynarzy polskich, zamieszkałych chwilowo w „Domu marynarza“, złożyła p. gen. Dreszerowi podziękowanie za zajęcie się przez Ligę „Domem“.

Po obchodzie odbyło się na pokładzie statku składkowe śniadanie, w którym wzięło udział ponad 50 osób. W czasie śniadania wygłoszono szereg serdecznych przemówień, podnosząc znaczenie akcji Ligi Morskiej i Kolonjalnej. M. inn. przemawiali p.p.: gen. Orlicz-Dreszer zastępca Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku p. Lalicki, prezes Czarnowski, prezes gminy polskiej w Gdańsku i poseł do sejmiku gdańskiego Czarniecki, dyr. Rummel z Gdyni, kapitan statku „Kościszko“ Borkowski, przedstawiciel koła studentów techniki okrętowej na politechnice gdańskiej „Korab“ i inn. W czasie śniadania obecni zebrałi samorzutnie na fundusz kolonjalny Ligi Morskiej i Kolonjalnej ponad 1.100 zł.

O godz. 5 po poł. odbyła się w Klubie Polskim czarna kawa, którą podejmowała p. gen. Dreszera polska młodzież akademicka w Gdańsku.

Tegoż dnia wieczorem p. gen. Dreszer przybył samochodem do Gdyni, gdzie wygłosił w auli Państwowej Szkoły Morskiej odczyt o Polakach w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie oraz o polskich dążeniach kolonialnych. Po odczycie zarządzono zbiórkę na fundusz kolonialny Ligi, która dała około 150 zł.

We wtorek, 9 lutego, taki sam odczyt wygłosił p. gen. Dreszer w Tczewie. W obszernej hali miejskiej zebrało się ponad 700 osób. Przemówienia p. gen. Dre-

szer, poprzedzonego słowem wstępnym przez starostę tczewskiego p. Stachowskiego, wysłuchano z wielkim zainteresowaniem, nagradzając mówcę hucznymi oklaskami. W czasie kolacji w Starostwie, w której wzięli udział przedstawiciele miejscowego społeczeństwa wygłoszono szereg serdecznych przemówień i zebrano na fundusz kolonialny L.M. i K. 330 zł. (razem z dochodem z odczytu). Po kolacji p. gen. Dreszer udał się na krótko do koszar 2 bataljonu strzelców, gdzie został przywitany w kasynie oficerskim przez dowódcę bataljonu i korpus oficerski, poczem o godz. 12 w nocy odjechał do Warszawy.

## LIGA MORSKA i KOLONIALNA W GDYNI

W dniu 8 lutego r. b. odbyło się walne zebranie członków Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni. Przewodniczył obradom dyrektor P. P. „Żegluga Polska” p. Julian Rummel. Sprawozdanie z dotychczasowej działalności oddziału złożył prezes ustępującego zarządu p. Sielużycki. Przeprowadzone wybory nowych władz oddziału dały wynik następujący:

do zarządu oddziału gdyńskiego zostali wybrani: pp. dyr. Berger, dyr. Byczkowski, red. Downarowicz, kmdr. Fjlanowicz, Grzegowski, nac. Horbaczewski, Mikoszewski, Milkiewicz, kpt. Pieńkowski, dyr. Rummel, dyr. Sielużycki, inż. Szawernowski, red. Tetzlaff, kmdr. Unrug i Wachowiak;

na zastępców członków zarządu: pp. dyr. Kasprowicz, mjr. Krywko, inż. Lubarowski, prof. Majewski i Plichta;

do komisji rewizyjnej pp.: dyr. Linke, prof. Maresz, dyr. Mohuczy, Tokarski i mec. Zięciak.

Następnie dyrektor Rummel wygłosił dłuższe przemówienie programowe, w którym m. in. powiedział, co następuje:

„Z racji pierwszego — po kilkuletniej przerwie — większego zebrania Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni, pragnąłbym poruszyć sprawę kierunku, w jakim miałyby iść nasze prace tu, w Gdyni, skoordynowane z planami Centrali oraz innych oddziałów naszej organizacji.

Muszę przypomnieć, że Oddział Ligi w Gdyni, uprzednio Ligi Żeglugi Polskiej, później Ligi Morskiej i Rzecznej a obecnie Ligi Morskiej i Kolonialnej, jest jednym z najstarszych oddziałów.

Już w r. 1922 w Gdyni odbył się zjazd kilku oddziałów Ligi, na którym zostały powzięte pierwsze uchwały o konieczności budowy portu w Gdyni. W tym roku i w latach późniejszych oddział tutejszy zapoczątkował regaty w Gdyni kutrów rybackich oraz jolek, które przybyły z Warszawy. Później w r. 1923 po konkursie modeli statków, urządzonym przez Ligę, został zapoczątkowany Yacht-Klub Polski. Były to zatem pierwsze kroki naszego sportu żeglarskiego.

W latach 1922, 1923 i 1924 Liga prowadziła nader energiczną akcję w sprawie budowy portu w Gdyni i jeśli w tej chwili tu jesteśmy i pracujemy, to jest to w znacznym stopniu zasługa Ligi, która potrafiła odpowiednio wpłynąć na rząd i społeczeństwo, wynikiem czego była decyzja o budowie portu w Gdyni. W roku 1923 Marszałek J. Piłsudski został obrany na honorowego członka Ligi Żeglugi Polskiej.

W Lidze zostały opracowane pierwsze wytyczne polskiej ideologii morskiej, którą zaczął realizować od drugiej połowy 1926 r. p. Minister Kwiatkowski.

Liga, koncentrując w sobie od dnia

wskrzeszenia Rzeczypospolitej polską myśl morską, gdyż przy niej zebrało się wszystko, co miało przedtem praktycznie z morzem do czynienia, zdawała sobie dobrze sprawę z tego, że na nic będą wszystkie nawoływania do morza, jeśli na tem morzu nie będzie bazy, t. j. portu. Wszystkie usiłowania zostały zrobione, żeby ten port był. I port ten jest i żadne siły nie wykreślą go z mapy Europy.

Również owocną była praca Ligi w kierunku rozwoju pracy polskiej na morzu. My — tu będąc — widzimy owoce tej pracy w postaci polskich okrętów w polskim porcie handlowym, w postaci nowych jednostek polskiej floty wojennej, powołanej do obrony nie tylko naszego stanu posiadania na morzu, lecz bezpieczeństwa całego kraju, gdyż bandera wojenna na morzu jest największym symbolem naszej niezależności.

Wiemy dobrze, że nie wszystko, co zostało zrobione, jest doskonale, widzimy wiele braków i niedociągnięć, lecz wszyscy musimy przyznać, że zrobiono dużo. Z tego dzieła Liga, która koncentrowała i budziła myśl morską, może być słusnie dumna.

Jednocześnie Liga rosła wszędy i dziś mało jest miejscowości w Polsce, gdzie Liga nie posiada swych członków. Są to komórki polskiej myśli morskiej.

Jakież są obecnie zadania Ligi? Czem jest Liga? Liga jednoczy Polaków, świadomych tego, że rozwój naszych poczynań morskich jest jednym z najważniejszych czynników postępu i trwałości Państwa. Świadomych tego, że kto włada morzem, włada światem. Świadomych tego, że handel idzie za banderą.

Jest to więc organizacja społeczna, mająca utrzymać morskie tradycje Polski, stojąca na straży interesów morskich naszej Ojczyzny, jest tym czynnikiem stałym, który przy wszystkich możliwych zmianach będzie podtrzymywał i przechowywał polską ideę morską.

My, tu, nad morzem na tym najdroższym dla Polski skrawku lądu, w tej owstającej z takim trudem Gdyni musimy, opierając się o miejscową ludność pomorską, trzymać straż nad Bałtykiem i wołać na całą Polskę, że „navigare necesse”.

Stąd musi dąć ten „wiatr od morza”, który budzi przedsiębiorczość narodu i tu się winna budzić praktyczna myśl morską, a przy pomocy członków Ligi przejść po całej Polsce, podnosząc na duchu tych, co zwątpili, tych co osłabli. Stąd też z tej naszej bramy wypadowej winna być organizowana łączność z krajami kolonialnymi, oraz ze skupieniami Polaków w krajach zamorskich.

Sławny podróżnik szwedzki Norden-skjöld odkrył przejście do morza Karskie-

go i był za to podejmowany przez naukowe instytucje całego świata. Tylko Rosja, którą ten fakt najbardziej powinien był obchodzić nie odezwała się zupełnie. Nordenskjöld to zdziwiło, więc udał się do Petersburga do Cesarskiego T-wa Geograficznego. Towarzystwo, po wysłuchaniu jego odczytu, urządziło dla Nordenskjölda obiad, na którym wiceprezes Towarzystwa powitał Szweda i zakończył mówę temi słowami: „Mamy 5 mórz, Ty szanowny profesorze, znalazłeś nam przejście do szóstego morza. Spodziewasz się, że w imieniu Rosji za to ci podziękuję. Niestety nie mogę, bo, posiadając 5 mórz, nie wiemy, co z nimi robić, a Ty, szanowny panie, odkryłeś nam szóste i sprawiłeś nam tem największy ambaras”.

Dla naszego społeczeństwa jest charakterystyczne, że w jednym, wprawdzie humorystycznym wierszu współczesnym, przebija ta sama myśl — po co Pan Bóg stworzył morze, mamy tylko kłopot z Gdynią, żegluga i t. d.

Od czasu podróży Nordenskjölda Rosja zaczęła rozumieć znaczenie morza. Rozumieją je obecnie i Sowiety, budując energicznie dziesiątki statków.

Czyżby miano się z nas śmiać, że nie umiemy sobie poradzić z jednym morzem i czy zechcemy znowu, jak w dawnych czasach, oddać prowadzenie naszych spraw morskich Gdańskowi na naszą zgubę?

Temu nastawieniu lądowemu musimy się energicznie przeciwstawić, gdyż nie wolno igrać z istnieniem kraju. Możemy to zrobić, gdyż za nami stoi dwieście kilkadziesiąt oddziałów Ligi Morskiej i Kolonialnej, które naszą myśl będą propagowały w całym kraju.

Konieczność morza dla Polski winna łączyć wszystkie stany, wszystkie klasy społeczne, wszystkie partje.

Jesteśmy właściwie akcjonariuszami wielkiego przedsięwzięcia, które się nazywa Rzeczpospolita Polska. Akcjonariusze mogą się pomiędzy sobą kłócić i wzajemnie czynić sobie różne przykrości, ale wszyscy muszą wiedzieć, że morze jest podstawowym warunkiem istnienia spółki.

Z tego wynika drugie zadanie Oddziału Ligi w Gdyni, a mianowicie jest jego obowiązkiem w miarę możliwości przyjmować tu wszystkich, którzy pragną zobaczyć nasze morze. Leży to także w interesie każdego z nas. Jesteśmy tu wszyscy tak lub inaczej z morzem związani i od niego zależni. Zależy nam na tem, aby Polska wiedziała, co tu robimy i jak robimy, aby mogła nas podtrzymać w naszej czasami bardzo trudnej pracy. Będziemy nieraz potrzebowali i słów achęty. Nie powinno być Polaka, któryby nie odwiedził Gdyni i nie został owiany wichrem morskim.

Obecnie przeżywamy niesłychanie ciężki czas. Lecz takie czasy bywały i przedtem i z Biblii znamy przypowieść o siedmiu latach tłustych i siedmiu chudych, tj. latach kryzysu. Wiemy, zwłaszcza tu w Gdyni, że niema takiego sztormu, któryby się nie skończył, dobry zaś żeglarz stara się wykorzystać sztorm, aby prędzej dotrzeć do celu. Musimy zatem nie tylko przetrwać, ale wykorzystać te ciężkie czasy celem przygotowania się do czasów lepszych, jakie niewątpliwie nastąpią.

Zły byłby ten żeglarz, któryby przestał pracować i opuścił ręce, gdy okręt jest w niebezpieczeństwie. Z Gdyni musi iść hasło optymizmu, wiary w siebie i w lepszą przyszłość.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że zadania nasze są trudne, lecz wiemy i to, że jest dużo do zrobienia i że wspólnym wysiłkiem można zrobić wiele.

Nie będziemy się obarczali narazie dużymi projektami, liczymy zamiary na siły, lecz zaczniemy skromnie i systematycznie naszą robotę. Niech każdy zrobi to, co może, wyjdzie to, co wyjść powinno”.

Dnia 16 lutego odbyło się pierwsze posiedzenie nowowybranego zarządu Oddziału, na którym ukonstytuowało się prezydium zarządu w składzie następującym: prezes — p. dyr. Rummel, wiceprezesi — pp. kmdr. Unrug i dyr. Byczkowski, skarbnik — p. Mikończewski i sekretarz — p.

nacz. Horbaczewski. Na tem samym posiedzeniu omówiono w ogólnych zarysach wytyczne pracy oddziału gdyńskiego w najbliższej przyszłości, powołano do życia trzy referaty: propagandowy (p. Wachowiak), prasowy (red. Downarowicz) i organizacyjny (red. Tetzlaff). Następnie powierzone zostało kilku osobom zebranie odpowiednich materiałów i przygotowanie referatów w ramach organizacji, obejmujących najważniejsze zagadnienia naszego programu morskiego. Materiały te posłużą do przygotowania odpowiedniego memoriału Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sprawie naszej dalszej pracy na morzu.



S. p. inż. Józef Kiedroń

Pracuje kolejno w głównej dyrekcji Państwowych Zakładów Górniczych i Hutniczych, zostaje naczelnikiem wydziału górniczego i przemysłowego „Komisji Plebiscytowej” oraz „Naczelnej Rady Ludowej”.

Dzięki inicjatywie ś. p. Józefa Kiedronia powstał w r. 1922 w Ministerstwie Przemysłu i Handlu departament górnośląski, którym zmarły kierował, aż do chwili powołania go na ministra Przemysłu i Handlu w gabinecie prof. Władysława Grabskiego. Kładąc dużą wagę na eksport węgla górnośląskiego poza granice kraju, jest jednym z gorących propagatorów budowy przez Polskę własnego portu, oraz linii kolejowej, łączącej polskie wybrzeże z zagłębiem. Podpis ś. p. J. Kiedronia widnieje na umowie z konsorcjum francuskim w sprawie budowy portu w Gdyni.

Również za czasów jego urzędowania wychodzi szereg ustaw, dotyczących dalszego rozwoju panowania Polski na morzu, jak np. ustawa o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa, ustawa o opłatach portowych etc.

Od sierpnia 1925 r. ś. p. Józef Kiedroń piastuje stanowisko prezesa zarządu „Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury”. Na stanowisku tem wykazał dużą troskę i staranie o wzmocnienie wpływów i udziału żywiołu polskiego w przemyśle i górnictwie Śląska.

Rozumiejąc doskonale nierozzerwalną łączność Śląska z morzem, staje się ś. p. Józef Kiedroń inicjatorem i założycielem Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jednej z najbardziej owocnie i pozytywnie pracujących placówek naszej organizacji, której działalnością kierował osobiście w ciągu ostatnich kilku lat.

Ze zrozumieniem znaczenia morza dla Państwa zdołało przeniknąć jak najszerzej warstwy społeczeństwa polskiego na Śląsku, bezprzeczną to zasługą zmarłego.

Z szeregów pracowników Ligi ubył człowiek i działacz nieprzeciętnej miary, którą w pracę swą na każdym polu podjętą, kładł nieskazitelnym patriotyzm, oraz twardy upór rdzennego Ślązaka.

Cześć Jego pamięci.

S. K.

## Z ZAŁOBNEJ KARTY.

Ś. p. Tadeusz Waryński.

Ś. p. Tadeusz Waryński, ur. dn. 15.VI 1881 r., był synem Ludwika Waryńskiego, twórcy „Proletariatu”, pierwszej organizacji rewolucyjnej na terenie b. Królestwa, zmarłego śmiercią męczeńską za sprawę narodową.

Szkolę średnią ukończył ś. p. Tadeusz Waryński w Paryżu. Studja wyższe odbył na Uniwersytecie w Genewie, otrzymując tytuł doktora nauk fizykalnych.

Dłuższy okres w życiu ś. p. T. Waryńskiego wypełniła praca na polu naukowym. Piastował kolejno stanowiska docenta Uniwersytetu w Genewie, profesora technologii w Wyższej Szkole Handlowej w Bellizonie, oraz asystenta i kie-



Ś. p. dr. Tadeusz Waryński

rownika laboratorium chemii mineralnej Szkoły Nauk Chemicznych w Genewie.

Z tytułu swoich czynności zawodowych ś. p. T. Waryński bawił przez czas dłuższy na terenie posiadłości kolonjalnych francuskich w Afryce, gdzie przeprowadzał badania miejscowych złóż mineralnych. Pobyt ten przyplacił długotrwałą chorobą, która nie przestała go nękać do końca życia.

Na podkreślenie zasługuje udział ś. p. T. Waryńskiego w ruchu niepodległościowym, jako członka P. P. S. Frakcji Rewolucyjnej oraz „Strzelca”.

Powróciwszy do kraju, ś. p. T. Waryński w czasie wojny polsko-bolszewickiej wstępuje do wojska i odbywa kampanję wojenną, jako ochotnik-szeregowiec 201 p. p.

Następnie przez czas dłuższy pozostaje na służbie państwowej, jako naczelnik

Wydziału Departamentu Szkół Zawodowych Ministerstwa W. R. i O. P. W czasie ostatnich wyborów do parlamentu w. zedł do Sejmu z listy państwowej B. B. W. R.

Z racji swoich zainteresowań emigracyjno-kolonjalnych zmarły przez czas pewien był wice-prezesem Polskiego Tow. Emigracyjnego.

Jako członek Rady Głównej Ligi M. i K. współpracował ś. p. T. Waryński w sekcji żegluga śródlądowej.

Zmarł śmiercią tragiczną dn. 5.I.1932 r., osieracając żonę i syna. Zgon jego przedwczesny wywołał szczery żal wśród przyjaciół i współpracowników.

K.

S. P. Józef Kiedroń.

Bolesnym ciosem dla Ligi stała się śmierć ś. p. Józefa Kiedronia, prezesa Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi M. i K., jednego z tych niezamordowanych działaczy, którym organizacja nasza zawdzięcza dzisiejszy swój rozrost.

Urodzony dn. 17. III. 1879 r. we wsi Datyniach, na Śląsku Cieszyńskim, zdo bywa ś. p. J. Kiedroń własnym ciężkim trudem gruntowne i poważne wykształcenie fachowe. Otrzymał dyplom inżyniera górniczego po ukończeniu Akademii górniczej w Leoben, powraca na rodzinny Śląsk Cieszyński. Obok pracy zawodowej w górnictwie Zagłębia Węglowego staje się ś. p. J. Kiedroń, jednym z najczynniejszych działaczy narodowych i obrońcą rzesz górniczych polskich przed grożącą im czechizacją i germanizacją.

Z chwilą upadku monarchji austriackiej ś. p. J. Kiedroń staje na czele ruchu, dążącego do przyłączenia całego Śląska Cieszyńskiego do Polski. Kiedy „Rada Narodowa” proklamuje dn. 12. X. 1918 nierozzerwalność Śląska z Polską, ś. p. Józef Kiedroń prowadzi z jej ramienia pertraktacje z czeskim Narodnim Wyborem. W styczniu 1919 roku za swą działalność patriotyczną zostaje aresztowany i wraz z rodziną wywieziony do Czech. Po wyjściu z więzienia zostaje mianowany delegatem rządu polskiego do międzysojuszniczej komisji węglowej w Morawskiej Ostrawie, oraz działa na terenie międzynarodowym w obronie praw Polski do Zagłębia Cieszyńskiego.

W najgorętszym okresie walki o Śląsk ś. p. J. Kiedroń pada ofiarą działalności bojówek czeskich, co przyplaca dłuższą chorobą.

Z chwilą, gdy ostatecznie zdecydowała się sprawa Śląska Cieszyńskiego, niestety nie pomyślił ś. p. J. Kiedronia, rozpoczyna się nowy okres jego działalności na terenie Śląska Górnego.





# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

### MUSIMY STWORZYĆ „FUNDUSZ KOLONIALNY“!

Program zamorski Polski, przygotowywany w ciągu szeregu lat przez naszą organizację, został ustalony. Zmierza on w sposób zdecydowany ku zapoczątkowaniu akcji kolonialnej Narodu i Państwa naszego, a to w imię najżywoźniejszych interesów gospodarczych i populacyjnych Polski.

Dzisiaj, kiedy opracowaliśmy tezy dla naszej ekspansji kolonialnej i kolonizacyjnej i kiedy stwierdziliśmy, że nie do pomyslenia jest, aby nadal polska gospodarka narodowa miała pozostawać w tak dużej, jak dotychczas zależności od obcych — musimy się zdobyć na zapoczątkowanie stopniowego zrzucania hegemonii nad nami — obcych interesów ekonomicznych.

W związku z tem, polska polityka emigracyjna musi zmierzać do wynalezienia w krajach zaoceanicznych terenów pod racjonalną kolonizację.

Czasy emigracji zarobkowej skończyły się. Jest ona dzisiaj całkowicie zamknięta.

Emigrant osadnik powinien mieć na obczyźnie własny niezależny warsztat pracy.

Wychódźtwo polskie winno być czynnikiem twórczym w naszej ekspansji gospodarczej.

Aby ten program wykonać ku pożytkowi kraju — trzeba przede wszystkim zmobilizować kapitały i ludzi.

Są jeszcze dzisiaj na świecie tereny słabo zaludnione, dostępne dla naszej kolonizacji i ekspansji gospodarczej.

Rozwój polskiego osadnictwa na terenach zamorskich powinien jednocześnie oznaczać rozwój bezpośrednich stosunków gospodarczych Polski z temi terenami.

Rozbudowa naszej żeglugi morskiej a więc tych faktycznych dróg na morzach i oceanach, jakie niezbędne są dla każdego gospodarstwa narodowego — idzie w parze z ekspansją ludzką i ekonomiczną.

Wychódźtwo polskie, stając się pionierem ekspansji ekonomicznej kraju ojczystego, poprawi nietylko warunki własnego bytowania, ale przyczyni się także do rozkwitu gospodarczego macierzy.

Każdy przedmiot, wyrobiony w Polsce, a nabyty za morzem przez emigranta — daje zarobek krajowi, a tem samem daje mu środki na zakup u tegoż emigranta jego produktów kolonialnych.

Jest to innemi słowy jaknajdalej idąca wspólność interesów między starym krajem, a jego emigracją.

Oto są główne elementy akcji, zmierzającej do urzeczywistnienia programu naszej ekspansji zamorskiej.

Francuzi, Anglicy, Niemcy, Włosi, a nawet Holendrzy i inne znacznie mniejsze od nas narody, od dawien dawna zdołały uporządkować swoje interesy kolonialne. Niemcy naprzykład, chociaż kolonij w znaczeniu politycznym nie posiadają, to jednak prowadzą zdecydowaną politykę kolonialną. Faktorje niemieckie, filje banków niemieckich, niemieckie linje okrętowe — zdołały opasać cały świat. Kolonizacja niemiecka w Ameryce Południowej naprzykład, jest należycie zorganizowana i służy za wzór innym.

Polska posiada wielki, gdyż wynoszący rocznie przeszło pół miliona głów przyrost ludności. Gęstość zaludnienia stanowi przeszło 80 mieszkańców na 1 km. kwa-

dratowym. Wieś wyrzuca coroku nowe kadry bezrobotnych do miast.

Musimy zahamować za wszelką cenę ten proces, kierując nadmiar ludności wiejskiej na wojne, naukowe i dla osadnictwa białych, tereny za morzami — jeżeli nie chcemy zmarnieć ekonomicznie.

Ażebym postawić pierwsze kroki na tej drodze Liga Morska i Kolonialna rzuca dzisiaj hasło czynu:

Dość już przygotowań! Dość teoryj niepopartych realnym wysiłkiem! Świadomi naszych celów i zadań musimy się na ten czyn zdobyć.

Mamy w kraju tysiące ludzi zdolnych i dzielnych, nieznających jednakże dla siebie pola do pracy. Ludzie ci w innych warunkach mogłoby zabłysnąć swemi talentami i zdolnościami i uzyskać od życia to, co im się należy. Mamy setki tysięcy ludzi, którzy skazani są dzisiaj na przewiekłą i niedostateczną opiekę społeczną.

A posiadamy przecież wszelkie warunki naturalne dla rozbudowy naszego życia gospodarczego.

Czego więc potrzeba?

Potrzeba śmiałej inicjatywy, pieniędzy i organizacji.

Rzucając dzisiaj hasło czynu — Liga Morska i Kolonialna daje inicjatywę zaczęcia akcji kolonialnej w sensie planowego osadnictwa, związanego ściśle z interesami gospodarczymi Polski i zapoczątkowania przy pomocy polskiego emigranta-osadnika bezpośredniego handlu z krajami zaoceanicznymi.

Pieniądze na cel rozpoczęcia akcji kolonialnej znaleźć się muszą.

Planowe i konsekwentne poprowadzenie tej akcji przez 30-miljonowy naród polski — przekształ-

ei nasze państwo, które jest wciśnięte w ciasne ramy Europy, na państwo światowe w ścisłym tego słowa znaczeniu.

Aby zacząć tę wielką akcję — w pierwszym okresie potrzebne są stosunkowo nawet nieduże kapitały.

Jest nas w Lidze Morskiej i Kolonjalnej kilkadziesiąt tysięcy. Mamy wielu sympatyków. Okażmy więc swą energię! Uczyńmy wszystko, aby zgromadzić w Lidze środki na zapoczątkowanie tej doniosłej dla naszej przyszłości pracy!

## OPINJE OBCE O WSPÓŁCZESNEJ POLITYCE KOLONJALNEJ I KOLONIZACYJNEJ.

W roku 1927 ukazała się ciekawa książka w języku niemieckim, p. t. „Neue Kolonial Politik“ napisana przez Dr. Helmera Keya.

Ponieważ dzisiaj w Polsce zagadnienia kolonialne i kolonizacyjne, z uwagi na nasze problemy handlu zaoceanicznego i emigracyjne — budzą powszechne zainteresowanie, przeto dzisiaj właśnie będzie na miejscu zacytowanie w tej materji opinii specjalistów gospodarczych poszczególnych krajów.

Opinie te Dr. Key, ekonomista, szwedzki, zestawil w swoim dziele bardzo starannie.

Np. był kanclerz Rzeszy Niemieckiej Dr. Hans Luther w przedmowie do wspomnianej książki pisze między innymi: „Kwestja równomiernego rozmieszczenia ludności, stała się zagadnieniem międzynarodowym“.

Znakomity szwedzki ekonomista prof. Gustaw Cassel powiada:

„Część bezrobotnych europejskiego przemysłu, a właściwie część młodzieży, która wciąż dorasta, by stać się bezrobotnymi, winna być wysłana do kolonii i zwiększyć siłę nabywczą tych ostatnich w stosunku do produktów europejskich. Stworzyłoby to dla pozostałych w kraju ojczystym zwiększoną możliwość pracy i produkcji. Europa musi rozdzielić swój nadmiar siły roboczej. Część należy pozostawić europejskiemu przemysłowi i zwiększyć jego produkcję do maksimum. Część zaś winna wyemigrować do kolonii, by tam stworzyć warunki odbioru dla produkowanych w Europie wytworów. Jedynie w ten sposób może być osiągnięta równowaga zamiany przedmiotów między Europą i krajami kolonialnymi.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że zaopatrzenie zarówno emigrujących, jak i pozostałych w kraju byłoby bez porównania lepsze, niż obecnie“.

Ciekawa jest z kolei opinja byłego prezydenta Banku Rzeszy Niemieckiej D-ra Schachta, który na jednym ze swoich odczytów powiedział:

Każdy z członków Ligi powinien przesłać, nie zwlekając na „Fundusz Kolonialny“ taką sumę, na jaką go stać. Obowiązkiem każdego z członków Ligi być powinno również oddziaływanie na swoje otoczenie, aby i ono złożyło na ten cel odpowiednią kwotę.

Pieniądze, zebrane w ten sposób na „Fundusz Kolonialny“, opłaca się sownie krajowi, t. j. wszystkim jego obywatelom.

Mimo ciężkiej sytuacji gospodarczej, musimy się zdobyć na ten konieczny dla naszej przyszłości gospodarczej wysiłek.

Celem „Funduszu Kolonialnego“ jest zapoczątkowanie kapitału na planową kolonizację za oceanem i na rozpoczęcie akcji naszej ekspansji ekonomicznej na tereny kolonialne.

A więc do czynu! Najdrobniejszą chociażby kwotę przesyłaj czytelniku i członku Ligi na konto czekowe P. K. O. nr. 1.030 — t. j. na „Fundusz Kolonialny“ Ligi Morskiej i Kolonjalnej!

Tylko zbiorowym wysiłkiem możemy osiągnąć cel, do którego zmierzamy!

„Czy możliwe jest, by rozbudowa Europy w dalszym ciągu szła w tym samym kierunku, żeby Niemcy miały 123 mieszkańców na 1 klm. kw., gdy ich byłe kolonie na tej samej przestrzeni miały 4 mieszkańców? Żeby Belgja miała 257 mieszkańców na kilometr kw., gdy jej kolonie mają 6? Żeby Francja miała 74 mieszk. na klm. kw., gdy w jej kolonjach zamieszkuje tylko 5? (Polska jak wiadomo posiada 80 mieszk. na 1 klm. kw. — przyp. Red.) Żeby Anglja ze Szkocją i Irlandją wyżywała 47 milionów ludzi, gdy przeszło trzydziestokrotnie większa Kanada tylko 8 milj. Żeby Portugalia miała 65 mieszkańców na klm. kw., gdy jej kolonie mają tylko 6? Pytania te są równoznaczne z odpowiedziami“.

Znany polityk francuski Caillaux, oznaczając trudności, jakie państwa imigracyjne stawiają krajom emigracyjnym, proponuje planową i solidarną politykę kolonialną wszystkich państw Europy mówiąc: „jest tylko jeden środek, a nie dwa, i jest nim solidarność Europy“.

Ekonomista japoński Kawakami w sprawie tej pisze, co następuje:

„Jasnym jest, że kolonie luźno zaludnione, lecz bogate w skarby naturalne, przedstawiają dużo możliwości dla małego, przeludnionego kraju. Kolonia taka jest dla ojczyzny ogromną pomocą, gdyż częściowo umożliwia umieszczenie tam nadmiaru ludności, częściowo zaś zwiększa przez swój rozwój obrót handlowy z krajem ojczystym. Narody anglosaskie, jak i inne europejskie narody, zajęły najbogatsze terytoria. Narody azjatyckie, które później trafiły na rynki handlu zamorskiego, nie znalazły już odpowiednich terenów pod zakładanie kolonii, i jeżeli przeciw temu nie zaprotestują, nie pozostanie im nic innego, jak poświęcić swoje kraje na ołtarzu europejskich ambicji.

Ta niesprawiedliwa kontrola krajów zachodu byłaby mniej krzyżująca, gdyby mocarstwa zachodu w kontrolowanych terenach uznały na korzyść mniejszych narodów zasadę niepowstrzymywanej emigracji i swobody inicjatywy dla imigrantów. Lecz ponieważ budują oni wokół siebie mur nie do przebycia i prowadzą małostkową politykę, która wyklucza obce elementy z zajętych przez nich terenów, takie postępowanie stwarza niebezpieczeństwo dla dobrobytu ca-

łej ludzkości. Stan taki nie może dalej trwać. Budować wieczny pokój na obecnym status quo światowym, jest takim samym nonsensem, jak przystąpić do budowy wieży Babel na podkładzie z ruchomego piasku.

Nie podlega dyskusji, że, aby stworzyć sprawiedliwy, wszechświatowy pokój, należy wybrać między następującymi alternatywami: albo trzeba sprawiedliwie rozdzielić tereny kuli ziemskiej, lub kolonizowane kraje wschodu muszą skończyć z polityką wyłączości, która dotychczas stosują do ludów Azji“.

Dyktator Włoch Mussolini w jednej ze swych wielkich mów politycznych, wygłoszonej w Medjolanie tak ujmuje sprawę nadmiaru przyrostu ludności Włoch:

„Naród włoski jest nadzwyczaj płodny! Jestem z tego zadowolony! Nigdy nie będę popierał propagandy ograniczenia urodzin. Że są narody, których ludność nie powiększa się, to może być tylko powodem, abyśmy dumni byli z naszego kwitającego rozrostu. Na tym małym Rółwyspie, który ma 40 milj. mieszkańców, urodzenia przewyższają śmiertelność o 440 tysięcy. Liczby te wykazują przed jak wielkim problemem stoimy. Wobec zwiększania się liczby ludności znajdujemy się przed trzema alternatywami: samych siebie dobrowolnie skazać na bezpłodność — Włosi są jednakże za inteligentni, aby to uczynić. — prowadzić wojnę, lub znaleźć możliwości umieszczenia naszego nadmiaru ludności“.

Japończycy, jak wiadomo, że z jednego z trzech wskazanych przez Mussoliniego sposobów skorzystali.. w Chinach,



## MIGAWKI Z DAKARU

Blysk czerwonego światła wpada przez iluminator do kabiny. Śruby okrętowe przestają pracować. Latarnia z Cap Manuel rzuca ostatnie smugi światła dookoła. Bazaltowy taras wyspy Gorée wynurza się po prawej stronie, u dołu małe miasteczko napół w ruinach.

Za dawnych czasów wyspa Gorée była miastem rozpaczy. Intendent „króla-słońce” ładował tutaj co roku tysiące niewolników na ciężkie roboty do Ameryki. Przez ciemne korytarze w podziemiach pięścią i batem pędzono stada czarnych niewolników do luki okrętowej. Dziś Gorée jest jedynie pysznym tematem dla pejzażu. Pozostało tylko jej znaczenie strategiczne. Pędzi tam żywot pustelniczy kilku oficerów i urzędników administracji, których jedyną rozrywką jest gramofon albo partja bridgea.

Zato po drugiej stronie, na długim półwyspie Dakaru wszystko żyje dniem dzisiejszym. Żórawie okrętowe poruszają pracowicie swemi długimi ramionami. Statki, pełne orzeszków ziemnych, odchodzą do Europy.

Te orzeszki — to jedyne bogactwo pustynnego kraju. Trzeba w lipcu ziemię podrapać trochę patykiem, resztę zrobisz deszczem. Za 100 dni jest już pion. Samba\*) sprzedaje natychmiast cały zbiór, poczem wynajmuje taksówkę i jeździ kilka godzin po mieście, by dowieść wszystkim, że zna się na dobrym tonie. Za resztę pieniędzy Samba kupuje wszystko, co mu wpadnie pod rękę. Lubi także sprowadzać z Francji jakieś cuda, które zachwala katalog St. Etienne. Posyła zgóry pieniądze i otrzymuje po miesiącu np. mikroskop, który przez jakiś czas jest przedmiotem admiracji całej wioski, poczem wędruje na śmietnik. Jest to swego rodzaju hazard, za którym Samba przepada tak, jak lubi pasjami zgrywać się w totalizatora lub zakładać się na ringu bokserkim.

Ale największą pasją Negra są podróże. Człowiek, który podróżuje, jest bezwzględnie człowiekiem lepszego gatunku. Sam fakt siedzenia w wagonie podnosi automatycznie autorytet czarnego człowieka. Za resztę pieniędzy, która mu pozostanie, Samba kupuje bilet kolejowy i jedzie pełen godności, otoczony szacunkiem i podziwem odprowadzającej go rodziny. Na każdej stacji spotyka krewnych i znajomych. Zaczyna się dialog:

— „Ya mangan?” (Jak ci się powodzi?),

— „Ya marek” — (A jak tobie? — doskonale),

— A co robi twój koń? Jak się miewa twoja krowa?

— Doskonale, a twoja?

— Świetnie. A jak się czuje twój baran?

— Świetnie. A twój?

— Bardzo dobrze.

— A kura twoja? A osioł twój? A pies twój?

Czasem na końcu litanji, gdy pociąg rusza, wypada niekiedy zapytać o zdrowie żony, dzieci lub rodziców. Pominięcie ich nie jest jednak nietaktem.

Trzeba przyznać na pochwałę mieszkańcom Dakaru, że są przystojni i pięknie zbudowani. A cóż dopiero czarna diguène, ta tanagryjska lady o hebanowej nieskazitelnej cerze, obwieszona złotem i pstremi materiałami, związanymi na brzuchu w jeden wielki węzeł, co brutalnie niszczy wrażenie tej kapitalnych proporcji.

\*) — królowiec.

Nierównie gorzej prezentuje się czarna mężczyzna. Od kiedy zwłaszcza stał się obywatelem Republiki i zaczął wybierać posłów, nic mu nie imponuje. Nosi w sobie tonę honoru i kawał lenia. Białego uważa za coś w rodzaju wypłowiałego murzyna.

Ouolof uważa, że ocalił republikę od zagłady, dał lanie Niemcom i dlatego należy mu się wiele od białej rasy. Prawda wygląda nieco inaczej. W wojskach senegalskich było najmniej Senegalczyków. Werbowano ochotników, głównie w Sudanie, wśród wojowniczego plemienia Bambarra, które słynie z waleczności i jest postrachem wszystkich sąsiadów. Był to kapitalny pomysł Diagne,

który w ten sposób zdobył popularność. Wyrósł on na bohatera narodowego, dzisiejszy czarny wiceminister kolonii francuskich.

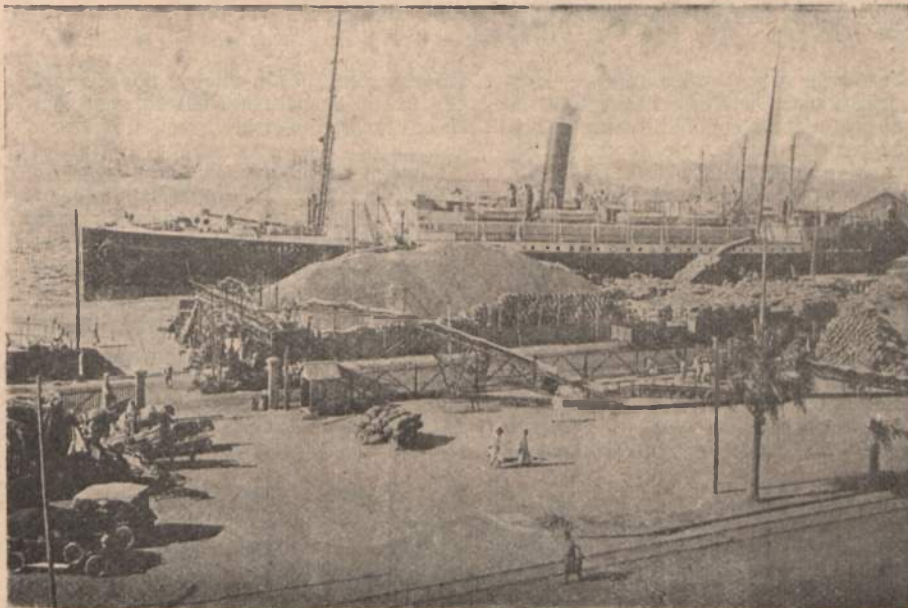
Swego czasu przed wojną Diagne był mizernym skrybą w kancelarji jakiegoś urzędu w Dakarze. Przypadkowo poznał tam niejakiego Galandou, czarnego gentlemana-kapitalistę o wielkich aspiracjach politycznych. Galandou finansował Diagne'a i razem robili politykę. Diagne jednakże umiał przekonać kogo należało, że nikt lepiej jak on nie potrafi zorganizować czarnej armji i otrzymał tytuł komisarza wojennego Senegalu z odpowiednim funduszem dyspozycyjnym. Galandou chciał uczciwie podzielić czysty



Wybrzeże Senegalskie. Na horyzoncie wyspa Gorée.



Typowy krajobraz senegalski



Ladowanie araszędów na s/s „Doukhalá”. Na wybrzeżu widać prawdziwą górę tych orzeszków.

zysk imprezy, dostał jednak — jak mówią kompetentni plotkarze Senegalu — jakąś małą rentę. Na tem tle opinia Senegalu podzieliła się na dwa obozy: socjalistyczny i radykalny. Radykał Ga-landou przez zemstę wwniał sobie jakiegoś Francuza-redaktora i wydaje na Roneo pismo opozycyjne „Le periscope”. Żyje tymczasem nadzieją na lepsze czasy.

W Dakarze obradują czarni socjaliści. Bije tam — tam. Samba kupuje żonę za 500 franków, a niedaleko w Casanance zjedzono wczoraj człowieka. Afryka jest krajem kontrastów. Trzeba się tylko do tego przyzwyczaić, stworzyć dookoła obraz cierni i baobabów. Małe okrągłe domki trzciniowe, nakryte w kształt piramidki otaczają piaszczysty majdan. Diguene bije mil w drewnianej stupie, a Mamadou umył ręce w piasku i kłania się w stronę Mekki. Allah il Ailah... Wie-

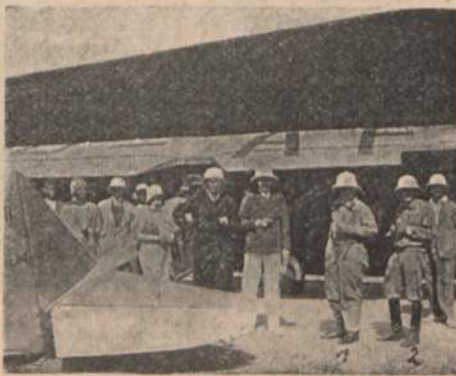


Stary fort na wyspie Gorée

czorem tam—tam i tańce. Charleston w swej najoryginalniejszej formie, zanie-siony swego czasu przez niewolników do południowej Ameryki. — Ten sam, co parę lat temu, obił się rekoszetem mody o dancingi Europy.

Dakar posiada wszystkie ujemne cechy Europy i Afryki. Życie jest drogie, a niema nawet na co patrzeć. Afryka uciekła w głąb ładu do brussy. Aby ją uirzeć, trzeba tam udać się za nią.

Brussa senegalska — to oazy rozrzucone na pustynnym terenie bazaliów i laterytów, przesypanych piaskiem. W lipcu zaraz po pierwszych deszczach roślinność strzela do góry, wyschle stru-



Bohaterowie polskiego rajdu lotniczego dookoła Afryki p. p. kpt. Skażyński (1) i por. Marzęwicz (2) w Dakarze.

mienie ożywiają się na parę miesięcy. Czuć powiew jakiejś, nieznaney nam, afrykańskiej wiosny. Jest to czas polowania.



Samolot polski kapitana Skażyńskiego i por. Marzęwicza w Dakarze.

Zdobyc tu niewielka. Małe antylopy, szczury palmowe podobne do naszych wiewiórek, duże metrowe jaszczurki - iguany zwane „guele tappée” przemykają się pod nogami, na palmach stękają małpy różnych odcieni. Głębiej w brussie znaleźć można dzikie perliczki.

Zato drobne ptactwo robi tu krzyk nieopisany. Purpurowe kardynały, pstre kolibry, wdówki o długich ogonach, drobne mange-miles i tysiące innych drobnych śpiewaków drze się w tej słonecznej orkiestrze.

Srebrne słońce staje u zenitu, praży ziemię niełitościwie, odbiera naturze kolor. W tej temperaturze można myśleć tylko o sjeście. Dopiero o piątej życie zaczyna się na nowo, gdy zrywa się lekki wiatr od morza.

O tej porze setki samochodów pędzą



Obrazki z Senegalu. Potężny baobab.

z miasta do Hann na plażę, gdzie cały high-life Dakaru daje sobie rendez-vous. Plotki z całego dnia, aperitif albo „un demi”, gotowane pieprzne cewetki w muszelkach, a nocą można też pogapić się na księżyc.

Dakar to miasto prozaiczne. Niema tu ludzi ciekawych, co z karawaną przebiegają puszcze i sawanny afrykańskie. Jest tu tylko ciężka praca, niekiedy wyzysk, zmęczenie i nuda wieczorna pomieszane z tesknotą. Negr leniwy i zarozumiały, Europejczyk smutny i chciwy, byleby wykonać swój kontrakt dwuletni, złapać oszczędności i uciec do jakiejś lepszej kolonii. Dużo zawiedzionych nadziei i pesymizmu, od czasu do czasu jakaś epidemia, trochę malarji i czasem żółtaczki.

Ale oprócz tego jest i tu nawet, to, czego nikt jeszcze nie zdołał zrozumieć. Niektórzy nazywają to gorączką słońca. A kto ją ma, ten niechętnie wraca do Europy. Klnie, wymyśla na Afrykę, Mu-rzynów i administratorów, jedzie do Europy i... wraca.

K. PROSZYŃSKI.

# EMIGRANCI POLSCY JAKO WYNAŁAZCY W POŁOWIE XIX. w.

Wielka emigracja polska, rzucona przez wypadki historyczne na obcy bruk, zawiedziona chwilowo w nadziejach wywalczenia niepodległości, energii swej musiała dać upust i dawała go w różnych kierunkach. W pierwszych latach myśl walki zbrojnej nie zniknęła z kombinacji naszych emigrantów. Stąd wyprawy do Polski, formowanie wojsk polskich wszędzie tam, gdzie walczone lub gdzie zanosiło się na walkę z Rosją i t. d. A w międzyczasie wielka emigracja, a później jej sukcesorowie, oddawała się przeróżnym zajęciom, nie wyłączając tworzenia pomysłów i próbowania wynalazków.

Szczególnym zainteresowaniem cieszyły się w latach 1834—37 różne pomysły mnemotechniczne. Dr. M. J a ż w i Ń s k i, kpt. artylerji, wymyśla system, który nazywa „polskim”. Metoda mnemotechniczna Jaźwińskiego polega na poznaniu i używaniu tablicy, złożonej z pewnej liczby wielkich kwadratów, oznaczających wieki. Kwadraty te znowu podzielone są na 100 małych kwadracików, z których każdy reprezentuje jeden rok. Tablice te miały służyć do nauki historii.

Perfekcjonuje metodę Jaźwińskiego generał Józef B e m i propaguje gorąco, biorąc żywy udział w kursach tej metody i prezydując zazwyczaj w latach 1834—1836 na uroczystych egzaminach uczniów tej metody, które odbywały się w ratuszu paryskim, pisze nawet kilka rozpraw na ten temat w latach 1834—1843

Kazimierz L e w a n d o w s k i zestawia rodzaj kalendarza, tablicy astro-nomicznej, która nazywa „dromografem planetowym”.

Ł o s i e w i c z, adwokat z Warszawy, przez jakiś czas profesor w szkole batignolskiej, zasłynął w 1846 r. w Paryżu z powodu swej metody mnemotechnicznej, mającej służyć do pamiętania artykułów jakiegoś prawodawstwa, np. kodeksu Napoleona, zawierającego 2281 artykułów.

Jakób M a l i n o w s k i, ur. w Warszawie 1808 r., żyjący od 1832 r. na emigracji, wynalazł nową metodę nauki języków żywych, za którą otrzymał pochwałę szkoły w Tuluzie w 1885 r. Ponadto wprowadził w 1833 we Francji — liczydła, o których napisał specjalną broszurę p. t.: „Calcul chinois ou methode pour faire les opérations de l'arithmétique sans l'emploi des chiffres écrits” Dôle 1933.

W dziedzinie techniki, mechaniki, inżynierji i pokrewnych nauk emigracja polska wydała również niemało ciekawych pomysłów. Nie mówiąc już o sławnych inżynierach Polakach, którzy przeprowadzali wielkie budowle, czy to kanałów, czy dróg żelaznych w różnych punktach globu ziemskiego, na zlecenie państw obcych, wymienię takich konstruktorów - wynalazców, jak Ferdynand Dienheim - B r o c h o c k i, który na wystawie w Paryżu 1892 r. przedstawił model mostu składanego i ruchomego, uzyskując zań w 1893 korzystną opinię w raporcie francuskiego towarzystwa zachęty przemysłu narodowego, a emigrant G a y w Baltimore otrzymał 100.000 dolarów za swój wynalazek łączenia wagonów kolejowych. Model nikłowy patentowanych spinaczy systemu Gaya wystawiony był na wystawie lwowskiej w 1894 r.

Q u z o w s k i w Stanach Zjednoczonych wynalazł praktyczną kartoflarkę, lekarz S z a r k o w s k i ze

stanu Dakota, siewnik nowej konstrukcji, dr. K o d i s w Chicago w 1893 wprowadził zasadnicze ulepszenia do rowerów, zwiększające znacznie szybkość biegu tego niedawno wynalezionego wehikułu.

Piecy i tygielki elektryczne ulepszał około 1892 K o y s i e w i c z (patrz „Annales Industrielles de Paris” 1892, 21. V.) i zabierał ważki głos w sprawach oświetlenia Paryża (tamże 1893, 26. II. i 5. III.)

Wychodźca w Nadrenji, L u d w i Ń s k i i Stanisław, rzemieślnik, otrzymał w 1893 w Frankfurcie n/M., na konkursie Tow. Elektrycznego pierwszą nagrodę za wynalazek misternego zamku do mebli domowych.

Inż. M ę k a r s k i wykoncypował i przedstawił w Besançon d. 5. VIII. 1893 r. w „Soc. pour l'avancement des sciences”, własny system ciągnięcia wozów zapomocą pary a w tymże roku Edward P a r t y k a w Buffalo otrzymał patent St. Zjedn. na wygodny przyrząd do gięcia żelaza i innych metali (Metal bending Machine).

Inżynier-elektrotechnik Karol P o l i a k, rodem z Sanoka, otrzymał na wystawie kolumbijskiej w 1893 r. nagrodę za różne wynalazki z dziedziny elektryczności; wynalazł między innymi sposób zużytkowania silnego prądu zmiennego, dalej zbiornika elektryczności, ujednolajniającego światło elektryczne.

Inżynier-konstruktor R e c h n i e w s k i wynalazł w 1892 r. sposób użycia transformatorów elektrycznych z prądem stałym („Revue d'industrie électrique” 1892, 10. II.: Nouveau mode d'emploi des transformateurs à courant continu). Piecy do ogrzewania mieszkań własnego pomysłu skonstruował S z a b e r s k i; piecy te pod nazwą piecy Szaberskiego, rozpowszechnione były w Paryżu pod koniec XIX w.; w tej samej dziedzinie pracował Antoni B e d n a r z, osiadły w New Liskon w stanie Wisconsin, który w 1893 r. otrzymał patent na przyrząd do regulowana gorąca pieców.

W dziedzinie kolejnictwa zaznaczył się Jakób N e s t r e b s k i, oficer inżynierji w powstaniu listopadowym, który w 1835—1865 wynalazł nowy rodzaj maszyny parowej ze stemplem nieruchomym a ruchomymi cylindrami

B o r u c k i z Horek w Mińszczyźnie wydoskonalił w 1855 metodę Prony'ego zaś generał Henryk D e m b i Ń s k i w 1834 roku wymyślił nowy rodzaj drogi żelaznej atmosferycznej i był ponoć pierwszym, który wprowadził sposób odłuskiwania grochu i innych strączkowych; sposób zabezpieczenia od pęknięcia butelek z winem musującym, był także pomysłem generała. Poza tem Dembiński wynalazł sposób odnawiania powietrza w salach szpitalnych, na okrętach i t. d. Nad wentylacją mieszkań przemysliwał również Julian Ś w i e c i a n o w s k i, który za swój wynalazek otrzymał złoty medal od „Soc. p. l'encouragement de l'industrie nationale”.

W drukarstwie wykazywał wynalazczość Adam P i l i Ń s k i, a szczególnie wybił się bardzo zdolny major Beniowski, emigrant po 1831 r. w Londynie, który skonstruował rodzaj maszyny do pisania w zastosowaniu do sztuki drukarskiej i wykladał w Londynie swoją naukę, którą nazwał „fre-

notypia”; napisał m. i. „Improvement in Printing invented and patented”. London, 1854. Str. 96 z 8 tabl.

Ulepszeniami w żegludze zajmowali się m. in. L e w i Ń s k i i N o s a r z e w s k i. Pierwszy zastosował w 1842 maszynę pneumatyczną do żeglugi, a system jego wytrzymał próbę w Marsylii i Tulonie. Drugi, w czasach ks. Warszawskiego komisarz do spraw przemysłu, teoretyzował na temat awjacji i konstrukcji statku nietonącego i system swój wyłożył w broszurze wydanej w 1831 r. w Paryżu p. t. „Vaisseau insubmersible ou methode de construction navale fondée sur les lois de la gravitation universelle”. Nowy rodzaj mikrofonu oraz hyposkop wynalazł znany później w kraju dr. Julian O c h o r o w i c z; w Pensylwanji zamieszkały R a c i Ń s k i skonstruował miech o stałym podmuchu do zastosowania w hutach żelaznych i fabrykach jedwabiu. Jedwabiem, a właściwie udoskonaleniem hodowli jedwabników, zajmował się Antoni B r o Ń s k i, major 3 pułku strzelców pieszych, który za prace swe w tym kierunku uzyskał w 1852 medal, a od Ludwika Bonapartego krzyż kawalerski Legji.

C h ł o p i c k i wynalazł nowy rodzaj termometru. W tej dziedzinie pracował również Adam P o l i Ń s k i dalej Władysław B a n d u r s k i, porucznik w powst. stycz., osiadły w Genewie, który uzyskał kilka patentów za wynalazki zegarmistrzowskie, między innymi w 1893 za t. zw. chwyt kotwiczny, a szczególnie zasłynął w zegarmistrzowie. C z a p e k i P a t e k w Genewie.

C h o d z i k o, aptekarz w Paryżu, pierwszy wyprodukował t. zw. watę piorunującą (fulmi coton) około 1854 r., a udoskonaleniem aparatów Brieta do fabrykacji wód gazowych zajmował się Piotr K o p c z y Ń s k i, chemik z Wołynia, który ponadto wysłał się w 1884 swojemu kaloryferami, wynalazł atrament chemiczny i t. d. Tenże K o p c z y Ń s k i, po powrocie do kraju w 1856. zajmował się do śmierci chemią stosowaną szczególnie do fabrykacji cukru, o której wydał jeszcze w Paryżu w 1849 broszurę, broniąc w niej pierwszeństwa Nosarzewskiego do wynalazku, przypisywanego Niemcowi Stutzenbachowi, a polegającego na suszeniu pokrajanych buraków w celu przerabiania ich na cukier, zamiast zmieniania ich na miazgę i poddawania próbie z wodą.

Wydoskonaleniem instrumentów muzycznych zajmował się J a s t r z ę b s k i, dostawca króla belgijskiego, który wprowadzał ulepszenia do fortepianów w Paryżu 1855 i Stanisław S z c z e p a n o w s k i, wynalazca gitary, zwanej „meloficzną”.

Jerzy R ę c z y Ń s k i, kapitan czwartaków 1831 r., wynalazł w 1847 nowy rodzaj pulpitu dla geometrów, inżynierów i t. d.

Wynalazkami wojskowymi zajmowało się wielu emigrantów a więc: panczerze kulochronne wynaleźli gen. M i e r o s ł a w s k i oraz I w a s z k i e w i c z, kapelusznik w S. Quintin; Mierosławski zasłynął ponadto ze swoich „kosowozów”, szachów i gier strategicznych, strzelby „Mierosławski” i t. d., C h o d o r o w s k i Aleksan-

der, konduktor korpusu francuskiego dróg i mostów, zmarły 14. V. 1893 w Boxeu w Narmandji, był podobno wynalazcą karabinu z repetowaniem, E. Ż a l i Ń s k i, kpt. artylerji wojsk St. Zjedn., wynalazł działo pneumatyczne, nabijane dynamitem, znany pisarz emigracji Jan Nepomucen J a n o w s k i nauczał szermierki na pałasze własną metodą, którą nazwał „kościuszkowska”. — W chemji dokonał wynalazku m. in. zwykły robotnik farbiarski U r b a n o w s k i w Lyonie, który ok. 1833 wynalazł nową farbę do farbowania materyj jedwabnych — jeden z rzadkich wynalazców, który się na swym wynalazku zbożcił. Inny wynalazca Filip W a l t e r, chemik z Krakowa, zmarły w 1847 w Paryżu, odkrył kwas podsiarkowy. Aleksander Z a b k o w s k i wynalazł nowy rodzaj telegrafu oraz sposób tworzenia sztucznej tęczy. Kapitan w służbie belgijskiej za Leopolda I Józef G o d e b s k i wydał dziełko o zastosowaniu teorii linii transwersalnej do miernictwa (Teorie du jalon. Bruxelles 1845), Kasy kontrolne wzgl. maszyny do liczenia wynaleźli Bogusław S z c z a w i Ń s k i w Elberfeldzie (ruchoma i stała) G a j e w s k i w Corbeil a szczególnie zasłynął Jan Józef B a r a n o w s k i.

Baranowski, umysł wszechstronny, finansista, rachmistrz, inżynier, wynalazca, lingwista, podsekretarz w Banku Polskim, zasłynął w 1848 roku, konstruowawszy niezmiernie ciekawą maszynę do kontrolowania wszelkich rachunków, którą nazwał „Taxe machine”, później wynalazł automatyczny przyrząd do kontrolowania wszystkich taryf dróg żelaznych we Francji, maszynę do druku wielobarwnego, do kon-

trolowania biletów kolejowych, teatralnych i innych; wybił się Baranowski w dziedzinie kolejnictwa jeszcze innym wynalazkiem, mianowicie sygnalizacją na kolejach zapomocą automatycznego aparatu. Nie można nie wspomnieć o jego genialnym pomysle finansowym dożnego wyplacenia przez Francję pięciu miliardów długu wojennego po 1871 r., za który otrzymał serdeczne podziękowanie od ministra skarbu Poyer-Quertier; Francja dług spłaciła, Baranowski otrzymał podziękowanie i — umierał w nędzy.

Niektóre z modeli skomplikowanych maszyn Baranowskiego złożone były w Muzeum Narodowym w Rapperswilu, a jeden z nich, model maszyny do liczenia, odegrał niebyłą rolę w znanym zatarcu rapperswilskim.

Szczególnie twórczą i przebojową była działalność naszych emigrantów w medycynie. Niesposób w krótkim tem zestawieniu wymienić wszystkich tych, którzy się w tej dziedzinie odznaczyli i sławy Polsce przysporzyli. Zanotuję kilku.

G a l e z o w s k i Ksawery, sławny chirurg okulista, w 1894 lekarz szacha perskiego, B a b i Ń s k i klinicysta, urodzony już na emigracji w Paryżu 1857 r., który poczynił ważne spostrzeżenia w dziedzinie dróg piramidalnych systemu nerwowego i chorób oczu i uszu, B u l o w s k i, higienista w Paryżu, H i r s z f e l d anatom (później powrócił do kraju), K a m i e Ń s k i w Lyonie, który wprowadził nową metodę leczenia raka, P o s t e m s k i w Rzymie, R a c i b o r s k i Adam, Roch W o y c i k o w s k i i wielu innych.

STANISŁAW ZIELIŃSKI

## Z ŻYCIA POLONJI PARAŃSKIEJ „Dzień sportu“ w Kurytybie

Na terenie Brazylii istnieje od lat blisko 11 polska organizacja sportowa „Junak”, która skupia w swych szeregach sportowców polskich, uprawiających różne gałęzie sportu.

Z okazji dziesięciolecia swego istnienia „Junak” zorganizował latem r. ub w Kurytybie, stolicy stanu Parana, wielkie święto sportowe pod nazwą „Dzień sportu”. Wzięły w niem liczny udział kluby sportowe w Kurytybie, nietylko polskie, ale i innych narodowości, żyjących obok Polaków na terenie stanu Parana.

Wstępem do tych uroczystości był bieg przez ulice miasta Kurytyba na przestrzeni 4.000 metrów, do którego stanęło 69 zawodników z 11 różnych klubów, jak: „Junak”, „Teuto-Brazileiro”, „Coritiba Athletico”, Ferrovios Poty”, „Força Militar” (klub wojskowy), „15 B. C.”, „Handwerker” i inne. Pierwszy przybył do mety Polak — Józef Wiśnik, z „Junaka”, zdobywając 4 różne puchary, złoty medal i dyplom sportowy. Zwycięstwo Polaka przyjęte zostało entuzjastycznie przez kilkunastotysięczny tłum, wypełniający szalenie ulice miasta. Później przybył do mety także Polak z pochodzenia, ale należący do obcego klubu sportowego „Teuto-Brazileiro”.

Na jedenaście klubów, biorących udział w biegu, drużyna polska zdobyła trzecie miejsce. Pierwsze miejsce w biegu drużynowym zajął klub „Coritiba”, zdobywając tem samym wielki puchar

posła R. P. w Brazylii p. min. dr. Tadeusza Grabowskiego.

Po południu odbyły się zawody w siatkówkę. Mecz ten wygrała drużyna „Junaka” z Affonso Penna w stosunku 25:16, zdobywając dyplom sportowy. Drugi mecz siatkówki odbył się wieczorem w wielkiej sali „Związku Polskiego”, wypełnionej szalenie przez publiczność brazylijską, niemiecką, włoską i polską. Zwycięstwo w stosunku 30:13 punktów odniosła drużyna sportowa kółka studenckiego bursy Ks. Ks. Misjonarzy (Polacy). Zawody, w których sędziował instruktor wychowania fizycznego z Polski p. Stefan Dobrzański, wzbudziły wielkie zainteresowanie wśród miejscowej publiczności, gdyż siatkówka naogół mało jest w Brazylii rozpowszechniona. Zwycięzcy wśród długotrwałych oklasków publiczności otrzymali puchar, ofiarowany przez p. Stanisława Wielocha, wiceprezesa Polskiego Tow. Opieki nad Ziemiakami w Ameryce Południowej i członka zarządu Polskiego Tow. Emigracyjnego w Warszawie — w imieniu obu tych organizacji.

Następnie odbyły się cztery mecze koszykówki w których trzy zwycięstwa odniósł najlepszy klub sportowy w Kurytybie „Teuto Brazileiro”. Do klubu tego należy spora liczba Polaków, którzy przysparzają sławy obcemu klubowi, zamiast polskiemu. Polskie społeczeństwo w Kurytybie jest jednak przekonane,

że sportowcy ci zasila niebawem szeregi polskich drużyn sportowych.

Wręczenie nagród odbyło się w sposób uroczysty o godz. 11 wiecz. Orkiestra odegrała hymny narodowe polski i brazylijski, poczem zastępca konsula R. P. w Kurytybie p. J. W. Król rozdał nagrody zwycięzcom.

Po zawodach miejscowa prasa zgodnie podkreślała, że Kurytyba jeszcze nigdy tak wielkiego i tak udanego święta sportowego nie przeżywała.

## SŁOWNIK BIOGRAFICZNY PODRÓŻNIKÓW I EKSPLO- RATORÓW POLSKICH

(Ciąg dalszy)

**BRETSCHNAJDER** Emil, ur. 1888 — 1901, sinolog i botanik, przebywał 22 lata w Chinach, jako lekarz poselstwa rosyjskiego; wydał szereg prac z zakresu botaniki, geografji, etnografji i archeologii Chin.

Maliszewski — Wielka Encykl.

**BRONIEWSKI** Marcin — (Bronovius Martinus de Biezdzeidea), posłował od Stefana Batorego do Tatarów perekopskich w 1578 r., przyczem zwiędzał szczegółowo Krym, który opisał w dziele: „Bis in Tartariam nomine Stefani... legati Tartariae descriptio ante hanc in lucum nunquam edita, cum tabula geographica itd.” wyd. w Kolonji 1595 r.; zmarł około 1620 r.

Bystróż — Maliszewski — Chmielowski Piotr (Wielka Enc.). — Orgelbrand.

**BRZOWSKI** Karol, ur. 1821 † 1904, lwowianin, podróżnik, badacz Kurdystanu i Mezopotamji, po dłuższych wędrówkach na Zachodzie, osiadł w Syrii jako agent konsularny hiszpański; od 1855 wędrował po całym obszarze państwa otomańskiego i budował telegrafy, pokrywając siecią telegraficzną cały kraj; przez dłuższy czas badał Kurdystan, którego mapę sporządził, oraz Mezopotamję, gdzie założył fermę wzorową nad Eufratem, w r. 1881 zorganizował po Syrii i Cylicji wyprawę myśliwską, którą opisał Leopold Starzeński: „Wspomnienia z wyprawy myśliwskiej do Syrii i Cylicji”, Lwów 1882. W r. 1883 wrócił do kraju i osiadł na stałe we Lwowie. W czasie trzydziestoletniego pobytu na Wschodzie stale zasiłał opisami zwiedzanych krajów prasę krajową, wśród swych prac literackich pozostawił także autobiografię, którą wydał Pini.

Bystróż — Brzowski Karol. Autobiografia. Ogłosił T. Pini. Pamiętnik Literacki 1907, — Gutenberg — Milkowski Zygmunt. Wyjątki z pamiętników. Wyjątek trzeci. Konstantynopol. Dziennik Literacki, 1858. T. II. Orgelbrand — Sawicki Jakób. Pielgrzymka do Ziemi Świętej w 1872 roku. Warszawa 1874. — Starzeński Leopold hr. Wspomnienia. — Wielka Encykl.

**BUJWID** Odo, ur. 30. XI. 1857 w Wilnie bakterjolog, prof. Uniw. Jag., założył w Krakowie pasteurowski instytut leczenia wściekliczny; odbywał podróże badawcze po Ameryce Południowej (jeszcze w 1931 r.); ogłosił m. in. „Stosunki

zdrowotne w Brazylii. Treściwe wiadomości dla użytku osadników i towarzystw emigracyjnych o chorobach podzwrotnikowych, sposobach ich unikania, zwalczania i zapobiegania, ułożył na podstawie własnych spostrzeżeń i piśmiennictwa." Warszawa 1930. Nakł. N. I. E.

**Orgelbrand — Wielka Encykl.**

**BYSTRON** Jan Stanisław, ur. 1892, etnolog i etnograf, prof. Uniw. Pozn., podróżował w 1925 po Syrii, Palestynie i Egipcie, napisał m. in. „Polacy na Ziemi Świętej w Syberji, Egipcie 1147—1914”, Kraków 1929, Nakł. „Orbis”; „Wspomnienia syryjskie”. Warszawa—Kraków (1928).

**Deszczka**. Rynki zbytu. W i a d o m o ś c i S t u ż b y G e o g r a f i c z n e j. 1929. zes. 3/4.—**D r o g a** 1928. Nr. 12. — **Kowalski** Tad.: Podróż naukowa polska od Azji Mniejszej, **Rocznik Orientalistyczny**. (R. 1929/30). 1931. **Orgelbrand — Przegląd Powszechny** 1929. Nr. 83. str. 519—521, — **Weintraub** Wiktor: O Polakach na Wschodzie, **Przegląd Powszechny**, 1930. Nr. 98. — **Wielka Encykl.**

**BYSTRONOWSKI** Ludwik (Arslan Pasza), ur. 1797—1876, wojskowy polski,

podróżował po południowo-wsch. Europie, Egipcie, Syrii w latach 1846—1849, brał udział w francuskiej wyprawie do Algieru, walczył w Armji francuskiej przeciw Abdel-Krimowi, później służył w armji tureckiej jako generał Arslan Pasza, wreszcie osiadł w Paryżu, jako attaché ambasady tureckiej; bogate swe zbiory ofiarował Muzeum Czartoryskich.

**Bystron — Gutenberg — Lewak** Polska a Turcja w XIX w., (w opracowaniu) — **Archiwum Rapperswillskie — Rocznik Tow. Hist. Liter. w Paryżu** 1873-1878. str. 247.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY.

### KOLEJ KONGO-OCEAN.

Brazzaville, stolica Francuskiej Afryki Ekwatorialnej, leżąca w Kongo Francuskim, będzie wkrótce połączona koleją z portem morskim Pointe Noire.

Dotychczas cały ruch pasażerski i handlowy — Brazzaville odbywał się przez Kongo Belgijskie z portu i miasta Kinshassa koleją do portu Matadi, leżącego nad rzeką Kongo, i mającego charakter wielkiej przystani, odwiedzanej przez duże statki transoceaniczne.

Linja kolejowa, obecnie będąca w budowie, zwana Kongo-Ocean (t. j. z Brazzaville do Pointe Noire) ma długość 522 km. Budowana jest od strony morza i od strony Brazzaville, skąd prowadzi w kierunku morza dawniej już zbudowana kolejka wąskotorowa (75 cm.), która będzie rozszerzona. Oba te odcinki zostaną połączone po wykończeniu wielkiego tunelu na 104 kilometrze. Według początkowych obliczeń kolej miała podjąć normalny ruch pasażerski i przewóz poczty już w maju r. b. Podróż tą koleją ma trwać około 14 godzin, czyli po odliczeniu czasu zatrzymywania się pociągu — na nielicznych zresztą stacjach — szybkość przeciętna wyniesie ponad 40 km. na godzinę, co jak na Afrykę i kolej wąskotorową (1 m.) można uważać jako bardzo dużą:

Ponieważ w czasie budowy tunelu sprowadzeni z Europy do tego rodzaju robót specjaliści porzucili pracę, przeto, zanim przybędą nowi biali robotnicy, uplynie zapewne kilka tygodni i wskutek tego opóźni się wykończenie tunelu.

Kolej Kongo-Ocean ma normalną szerokość innych kolei afrykańskich dokładnie (1067 mm). Budowa jej natrafia na duże trudności, albowiem trasa wiedzie przez pasma górskie, w których trzeba było wybudować kilka tuneli, kilkadziesiąt wiaduktów i wiele mostów na wielkich rzekach.

Powszechnie przypisuje się kolei tej duże znaczenie gospodarcze nie tylko dla Fr. Afryki Ekw., ale również i dla Konga Belgijskiego, albowiem Brazzaville położone jest nad sławną rzeką Kongo, do której, powyżej tego miasta, wpadają również sławne wielkie dopływy: Oubangui, płynąca na granicy tych kolonii, oraz w Kongu Belgijskim sławna i wielka rzeka Kassai, na których przypuszczalnie, po wybudowaniu kolei Kongo-Ocean rozwinie się jeszcze lepiej żegluga rzeczna.

Według przewidywań, po wybudowaniu tej kolei, powstanie w Kongu Belgijskim wiele kopalń w tej części kolonii, w której dotychczas nie było warunków

dla wywozu rud, a przede wszystkim rud miedzi. Transporty te skierowane byłyby do równocześnie rozbudowywanego portu Pointe Noire, który będzie przystosowany do wielkich przeladunków.

Miałaby to być pewnego rodzaju konkurencja dla kolei, przeprowadzonej przez wyżynę Angoli z Katangi (w Kongu Belgijskim) do portu Lobito. Te przewidywania wydają się zbyt optymistyczne, gdyż rudy miedzi musiałyby być transportowane z Katangi koleją do portu Franqu nad rzeką Kassai następnie rzeką tą do Brazzaville, a stamtąd dopiero koleją do francuskiego portu Pointe Noire. Gdyby takie transporty kalkulowały się taniej, aniżeli do Lobito, to zapewne już dawno byłaby Belgja wykorzystana te drogę, gdyż na drugim brzegu rzeki Kongo naprzeciw Brazzaville posiada swój własny port Kinshassa oraz własną koleję do swego portu Matadi.

Niemniej jednak kolej Kongo-Ocean ma poważne znaczenie dla całego ruchu rzeczno i transportu produktów z głębi Fr. Afryki Ekw., skierowanych dotychczas rzeką Oubangui przez Kinshassa do Matadi. Wkrótce ruch ten będzie skierowany przez Brazzaville i Pointe Noire, niemniej jednak na kolej te pójdzie także pewna część transportów z Konga Belgijskiego.

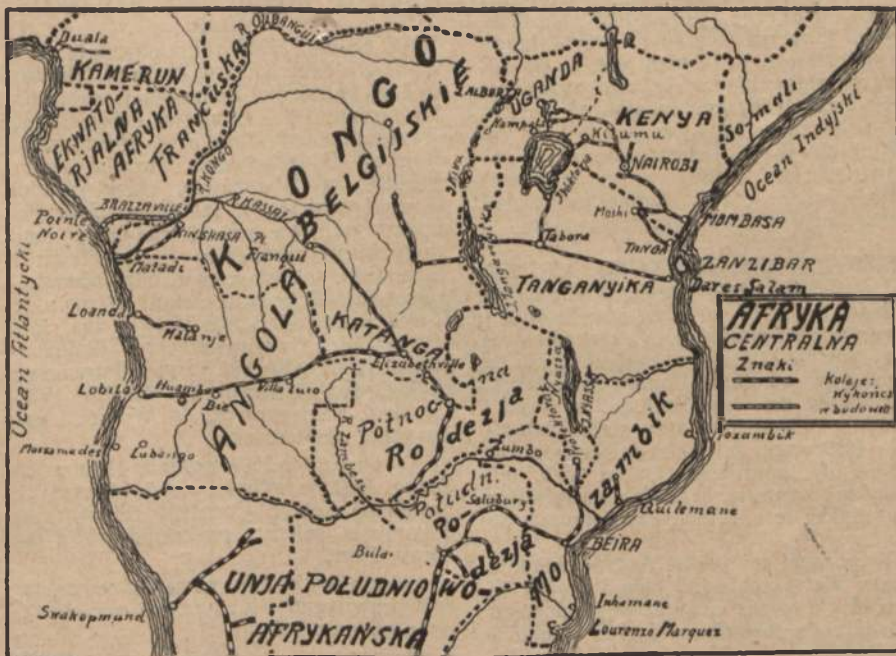
### RADJOTELEFON LONDYN — CAPE TOWN.

Dnia 1 lutego r. b. odbyło się otwarcie komunikacji radiotelefonicznej pomiędzy Londynem i Cape Town, stolicą Unji Południowo-Afrykańskiej.

Otwarcia dokonali: w Londynie premier Anglii Mac Donald, w Cape Town — premier Unji Pol.-Afr. general Hertzog. Obaj premierzy przeprowadzili przy tej sposobności rozmowę na temat obecnej konferencji rozbrojeniowej.

Po rozmowie premierów, rozmawiali potentaci prasy: wydawca „Cape Argus” z Cape Town z wydawcą „The Times” w Londynie.

Po tych rozmowach linja radiotelefoniczna Londyn — Cape Town została oddana do użytku publicznego. Utworzenie tej komunikacji jest jeszcze jednym krokiem naprzód w udostępnianiu Afryki. Wprawdzie wszystkie ważniejsze miejscowości Afryki posiadają już oddawna połączenie z Europą zwykłym telegrafem, a od kilku lat połączenie radiowe, oraz mają zaprowadzone u siebie telefony, ale takie europejszowanie Afryki, jak zaprowadzenie radiotelefonu, jest bezsprzecznie dowodem jak wielkie znaczenia dla Europy przedstawia czarny ląd.



Mapka komunikacji kolejowej w Afryce Centralnej

Oplata za rozmowę 3-y minutową z jakimkolwiek miastem w angielskich koloniach afrykańskich i Unji wynosi 6 funtów ang. (t. j. według kursu obecnego 180 zł.).

#### PROJEKT UTWORZENIA POLICJI PRACY W LIBERJI.

Po projektach takich jak np. ustanowienia mandatu nad republiką murzyńską Liberji lub oddanie jej pod nadzór międzynarodowej komisji, powstał obecnie w Genewie projekt utworzenia w jedynej tej republice murzyńskiej, specjalnej policji pracy. Zadaniem policji ma być prowadzenie nadzoru i kontroli wszystkich dziedzin pracy w całej Liberji, aby w ten sposób uniemożliwić niewolnictwo w tym kraju. Stwierdzono bowiem, że obywatele Liberji zamieniali swych czarnych rodaków na niewolników i zmuszali ich nie tylko do wykonywania prac wszelkiego rodzaju, ale nawet sprzedawali ich publicznie na rynku, zakutych w łańcuchy.

#### IMIGRACJA DO POŁUDNIOWEJ RODEZJI.

W roku 1930 ilość imigrantów do Południowej Rodezji wynosiła 3,570 osób. Przychodzący ci razem wzięci wykazali się posiadaniem w gotówce 148 113 funtów szterlingów (t. j. 8,370,000 zł.) czyli na jedną osobę wypadło niespełna po 42 funty szterlingów.

W r. 1931 imigracja znacznie zmalała i wynosiła tylko 1893 osoby, które wykazały się posiadaniem gotówki 78,596 funtów szterl., czyli przeciętnie po 45 funtów szterl.

Pośród 1893 przychodzących w r. ub. było: 631 Anglików, 732 Południowych Afrykanów i 232 Boerów.

#### ODKRYCIE NOWYCH KOPALNÍ ZŁOTA W KENYA.

W miejscowości Kakamega w dystrykcie Kavirondo w Kenji odkryte niedawno kopalnie złota ściągnęły tak dużo poszukiwaczy tego cennego kruszcu, że obecnie jest tam już ponad 500 płuczkarzy złota należących do Europejczyków. Ale warstwie aluwialne, zawierające złoto nie są zbyt bogate w ten metal, gdyż dziennie jeden pracownik nie wydobywa więcej złota jak o wartości 1 funta szterlingów. Jeżeli się weźmie pod uwagę drożyznę produktów spożywczych, jaka na terenach zlotodajnych wprost szaleje, to jasnym jest, że poszukiwacz złota nie wiele ma zysku ze swej ciężkiej pracy, częstokroć bardzo niebezpiecznej, gdyż narażony jest w każdej chwili na niebezpieczeństwo pozabawienia go owoców pracy, a nawet i życia przez różne ciemne indywidua grasujące wśród poszukiwaczy złota.

#### PIERWSZA CHŁODNIA W ANGOLI.

Przedsiębiorstwo portugalskie „Sociedade Agricola do Cessaquel”, posiadające wielką plantację trzciny cukrowej i wytwórnię cukru w odległości kilku kilometrów od portu Lobito, przystąpiło do budowy pierwszej chłodni w Angoli. Chłodnia ta założona przy stacji Catumbella (pierwszej od Lobito) przeznaczona jest do zamrażania mięsa, ryb, jaj, owoców i warzyw, celem zaopatrywania w produkty te okrętów, zawijających do Lobito.

W gorącej tej części Angoli chłodnia odegra pierwszorzędą rolę i można ją uważać za wyraz prawdziwego postępu w dziedzinie gospodarczej. Dla rolników osiadłych na wysokim płaskowyżu chłodnia ta ma niepoślednie znaczenie.

#### ANGOLA PRZESTAŁA BYĆ KOLONJĄ KARNA.

Angola przez długi czas była miejscem zesłania przestępców, przeważnie zaś politycznych. Była więc kolonią karna.

Rozwój jednak kolonji i zwiększające się zaludnienie białymi nadały jej taki charakter, że w praktyce okazały się poważne trudności skierowywania tam i nadzoru przestępców, którzy łatwo mogli zbiec poza granice kolonji.

Wobec tego minister kolonji w Lizbonie wydał rozporządzenie zakazujące

wysyłania tam przestępców w przyszłości, a natomiast pozostawienia tych, którzy dawniej już byli zesłani. Dla nich mają być założone duże, zbiorowe gospodarstwa plantacyjne i hodowlane, w których więźniowie ci będą pracować.

Zarządzenie to będzie miało na przyszłość duże znaczenie dla Angoli, albowiem pociągnie za sobą zniesienie szeregu rozporządzeń wewnątrz kolonji, oraz będzie miało znaczenie moralne, albowiem zdejmie z Angoli piętno kolonji karnej.

zestawił FR. ŁYP.

## KRONIKA KOLONJALNA

#### KOMISJA PRAWNICZA.

W dniu 18. II. 1932 odbyło się zebranie Konstytucyjne Komisji prawniczej Wydziału Kolonialnego. W skład komisji weszli pp. prof. T. Hilarowicz, konsul B. Samborski, dr. Łęcki, K. Morawski, inż. Sławiński, A. Kwiecień, St. Raczyński i red. K. Zieleniewski.

Komisja ma na celu badanie praw i rozporządzeń, obowiązujących na terenach poszczególnych kolonij i obszarów mandatowych.

Przewodniczącym komisji wybrano p. konsula B. Samborskiego, a sekretarzem p. Stefana Raczyńskiego.

#### Z SEKCJI BADAŃ TERENOWYCH.

W pierwszych dniach lutego r. b. odbyło się pod przewodnictwem prof. Jaczewskiego zebranie sekcji badań terenowych Wydziału Kolonialnego, na którym p. prof. Paweł Ordyński wygłosił ciekawą, popartą dużym materiałem referat o Algierze. Tezy, wysunięte przez referenta, sekcja jednogłośnie przyjęła.

#### Z SEKCJI EKONOMICZNEJ.

W końcu stycznia r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. T. Gepperta posiedzenie sekcji ekonomicznej Wydziału Kolonialnego. Omawiano możliwości kolonizacji na terenie Peru. Narazie żadnych rezolucyj nie powzięto.

#### PRACE SEKCJI BADAŃ TERENOWYCH I ROLNICTWA KOLONJALNEGO.

W grudniu 1930 roku powstała przy Wydziale Kolonialnym Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej sekcja badań terenowych i rolnictwa kolonialnego. Prezesem sekcji jest prof. Roszkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego w Warszawie, który obecnie na pokładzie statku szkolnego „Dar Pomorza” odbywa podróż dla celów naukowych, wiceprezesem — dr. Tadeusz Jaczewski, sekretarzem p. Stanisław Lenartowicz. Członkami sekcji są p.p.: dr. Freyd Aleksander, inż. Helwig, inż. Jankowski, dr. Jawłowski, kpt. Koczyński, prof. Kozłowski, Łyp Franciszek, prof. Ordyński Paweł, dr. Rosiński Wiktor, prof. Samsonowicz, dr. Wolski, i kpt. Zarychta Apoloniusz.

W okresie od 19 grudnia 1930 r. do końca 1931 r. odbyło się 7 plenarnych posiedzeń sekcji. Poza tem zbierały się 2 komisje sekcji: programowa i dla spraw Peru.

Sekcja wykonała następujące prace: Opracowano i uchwalono wewnętrzny regulamin sekcji.

Opracowano program działalności sekcji.

Na żądanie Wydziału Kolonialnego Zarządu Głównego L. M. i K. opracowano opinie i wnioski w sprawie terenów kolonizacyjnych w Peru.

Ustalono wykaz terenów, które mogą być brane w rachubę dla polskiej ekspansji kolonizacyjnej i które powinny wobec tego stanowić przedmiot specjalny badań sekcji.

Zorganizowano prace nad przygotowaniem kartoteki Polaków zagranicą i ułożono odpowiedni kwestionariusz w tej sprawie.

Opracowano i wręczono memoriał p. wiceministrowi Wyzn. Rel. i Ośw. Publicznego, Pierackiemu, w sprawie zainteresowania pracami sekcji instruktorów oświatowych Ministerstwa na terenach kolonialnych.

Opracowano i wręczono memoriał Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie ułatwienia członkom sekcji odbywania podróży badawczo-naukowych na statkach szkolnych, względnie na innych statkach marynarki handlowej. Taki sam memoriał złożono w Kierownictwie Marynarki Wojennej.

Rozpoczęto prace teoretyczno-badawcze w odniesieniu do terenów kolonialnych w Afryce.

Na posiedzeniach naukowych sekcji wygłosili referaty: prof. Kozłowski o Boliwji i dr. Jaczewski o Paranie. Po referatach przeprowadzono obszerną dyskusję.

Pod przewodnictwem p. plk. Trzański — Durskiego utworzyło się przy Lidze Morskiej i Kolonialnej specjalne koło prelegentów, którego celem jest prowadzenie akcji odczytowej na terenie kraju na tematy naszych spraw morskich i kolonialnych.

#### NA RZECZ „FUNDUSZU KOLONJALNEGO”.

W dn. 6 lutego b. r. odbył się urządzony staraniem Zarządu Głównego Ligi M. i K. w salonach „Café Adria” dancing na rzecz „Funduszu Kolonialnego”. Zabawa zgromadziła przeszło 1000 osób. Pokażny zysk z zabawy zasili rosnące w szybkim tempie wpływy „Funduszu”.

Dancing Ligi zaszczylił między innymi swą obecnością p. minister Przemysłu i Handlu, dr. Ferdynand Zarzycki wraz z małżonką.

#### DNI PRZYJĘĆ SEKRETARZA WYDZIAŁU.

Sekretarz Wydziału Kolonialnego p. Franciszek Łyp, przyjmuje interesantów w poniedziałki, środy i piątki w godzinach od 6 do 7 wieczorem w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej przy ul. Nowy Świat 35 (tel. 315-88).



## Z RADY ORGANIZACYJNEJ POLAKÓW ZAGRANICĄ.

W poniedziałek dnia 15. II. rb. odbyło się zebranie komisji gospodarczej przy Radzie Organizacyjnej Polaków Zagranicą.

Na porządku obrad komisji były dwa referaty: 1) akcja spółdzielcza na terenach naszej emigracji, — wygłoszony przez p. dyr. Wolskiego i 2) referat p. konsula Rathausa o wychodźstwie polskiem w Stanach Zjednoczonych.

W dyskusji nad referatem p. kons. Rathausa zabrał między innymi głos przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi p. dr. W. Rosiński, który postawił wniosek, aby dla spraw łączności gospodarczej wychodźstwa polskiego w Stanach Zjednoczonych Ameryki z krajem powołać specjalną sekcję w składzie kilku osób. Zdaniem wnioskodawcy sekcja ta, mając w swym gronie przedstawicieli kupiectwa, kompetentnych czynników gospodarczych (Izba Przem. Handl., Państw. Inst. Eksportowy, Izba Handlowa Polsko-Amerykańska i t. p.) powinna odpowiedzieć na pytanie niejednokrotnie na komisji gospodarczej w toku dyskusyj wysuwane, a mianowicie, co należy uczynić ze strony kraju i wychodźstwa naszego w Stanach Zjednoczonych, aby ruszyć z miejsca ten tak ważny problem, jakim jest współpraca gospodarcza wychodźstwa z macierzą.

Wniosek ten został jedomyślnie przez komisję przyjęty. Przewodniczący p. poseł prof. Szawleski zaproponował na kierownika nowoutworzonej sekcji p. posła Tomaszewicza, znawcę terenu północno-amerykańskiego, co zebrani przyjęli przez oklamację.

## Z POLSKIEGO TOWARZYSTWA GEOGRAFICZNEGO

Przy Polskiem Towarzystwie Geograficznym w Warszawie została utworzona Komisja Badań Migracyjnych, która, jako cel swej działalności postawiła geograficzno-naukowe badanie wszelkich przejawów emigracji, charakteru i przydatności terenów dla osadnictwa, oraz polskiej ekspansji gospodarczej, zbieranie materiałów, mających związek z temi zagadnieniami i dostarczanie w miarę możliwości danych informacyjnych w sprawach wchodzących w zakres działalności Komisji.

Prezesem Komisji jest p. prof. dr. J. Loth, sekretarzem p. kpt. F. Kopczyński, jako członkowie weszli pp.: Massalski, Ordyński, kpt. Lepecki oraz kpt. Zarychta.

Komisja zadeklarowała gotowość współpracy z Zarządem Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sprawach kolonjalnych.

## DZIAŁALNOŚĆ TOWARZYSTWA BIBLIOTEK I WYDAWNICTW POPULARNYCH DLA WYCHODźCÓW im. J. OKOŁOWICZA W WARSZAWIE w R. 1930/31.

Działalność Towarzystwa Bibliotek i Wydawnictw Popularnych dla wychodźców im. J. Okołowicza w Warszawie rozwijała się w roku 1930/31 dość pomyślnie, pomimo większych trudności materialnych, niż w poprzednich okresach. Świadczy o tem liczba wysłanych na wychodźstwo książek, która w roku sprawozdawczym była o 1.288 tomów większa, niż w ubiegłym roku. Ogółem wysłano w 1930/1931 roku 10.295 książek, 52 mapy, 224 obrazy oraz 187 kompletów, składających się z zeszytów szkolnych i ołówków. Kompletów rozdano rodzinom

osadników, udających się do Kanady i Brazylii (Espírito Santo). Prawie wszystkie utwory nabyto z funduszków własnych; płatne zamówienia były nader nieliczne.

Największą liczbę książek, zarówno jak i w latach ubiegłych, otrzymała Francja. Skierowano tam do poszczególnych ośrodków emigracyjnych, do Konsulatów i do Instruktora Oświatowego 2.699 książek, 11 map. i 74 obrazy. Drugie z kolei miejsce zajmuje Kanada (2.042 książki), następnie Brazylija (1.976), Argentyna (1.027), Holandia (461) i t. d. Zaopatrzonego 8 okrętów, przewożących emigrantów polskich, w 469 tomów.

Podobnie, jak w zeszłym roku, Tow. im. J. Okołowicza pełni funkcję referatu wykonawczego Komisji Bibliotek dla Polaków z Zagranicy, która jest organem porozumiewawczym poszczególnych organizacji społecznych w kraju i ma na celu uzgadnianie akcji wyłącznie w zakresie tworzenia bibliotek na wychodźstwie.

Pozatem Tow. im. J. Okołowicza weszło w skład Komisji Porozumiewawczej towarzystw emigracyjnych przy radzie Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, której zadaniem jest uzgadnianie akcji opiekuńczej i łączności wychodźstwa z krajem.

W celu zwiększenia funduszków Towarzystwa postanowiono organizować imprezy dochodowe oraz zwrócić się o poparcie do samorządów, do przedsiębiorstw państwowych i innych instytucyj. Pierwsza impreza, urządzona w okresie sprawozdawczym, dała czystego dochodu Zł. 497.36., ponadto Sejmik Sieradzki nadesłał Zł. 100.—, a oddział Polskiego Tow. Emigracyjnego w Kielcach — paręset podręczników szkolnych.

## DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i najprzyjemniejsza linja okrętowa

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”, pierwsze w służbie komunikacyjnej z Gdynią „POLOGNE“ i „VIRGINIE“

Częste połączenia między Hawrem i Gdynią — Rygą-Kłajpedą. W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie prospekty i rozkłady jazdy

Po informacje zgłaszać się:

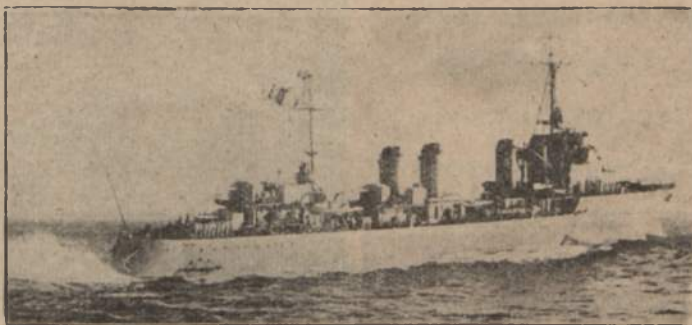
„Cie Gle Transatlantique”

Paris — 6, rue Auber  
oraz do Oddziałów

588 XI-1-1-IX

## PENHOËT

Budowa  
OKRĘTÓW wojennych  
i STATKÓW handlowych  
wszelkich typów i rozmiarów  
(KRAŻOWNIKI, KONTRTORPEDOWCE  
TORPEDOWCE, ŁODZIE PODWODNE I tp.)



Kontrtorpedowiec „Valmy”, catkowicie zbudowany na stoczni Penhoët (szybkość 39 85 węzłów) wyposażony w kotły o palenisku mazutowym typu „Penhoët”, z którymi francuskie kontrtorpedowce ustanowiły rekord szybkości (42 węzły).

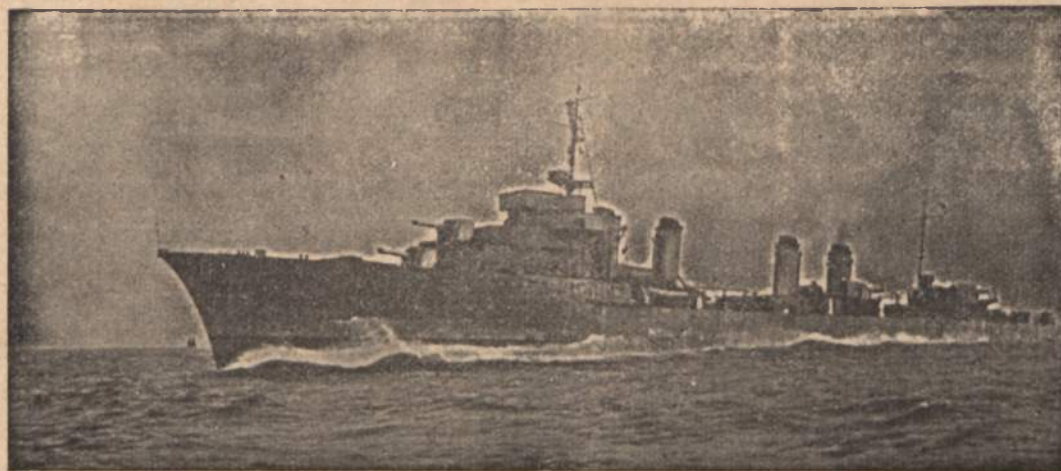
Société des CHANTIER ET ATELIERS  
de St NAZAIRE — PENHOËT  
7 rue Auber PARIS

# ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYZ)

BUDOWA OKRETÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



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

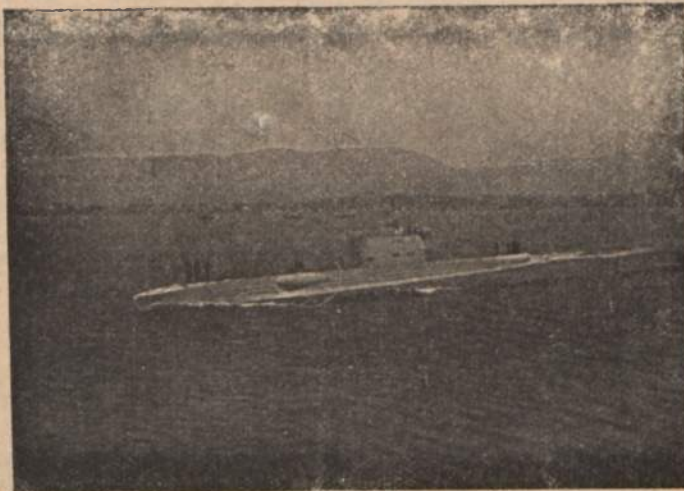
**KRAŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)  
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER**

Budowa maszynierji dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

## SCHNEIDER & C<sup>IE</sup>

ZARZAD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

ARTYLERJA MORSKA.  
WIEŻE. PŁYTY PAN-  
CERNE. RURY TORPE-  
DOWE. URZĄDZENIA  
PORTOWE I WYPOSA-  
ŻENIE. REZERWOARY  
— DLA PLANÓW. —



MASZYNY MORSKIE I  
TURBINY. KOMPRESO-  
RY POWIETRZNE, ŚRU-  
BY OKRĘTOWE. MOTO-  
RY ELEKTRYCZNE I  
OSPRZĘT. SPECJALNE  
— ODLEWY ŻELIWNE. —

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-ro i 2 u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji), 2-u taktowe motory typu Schneider dla łodzi podwodnych.

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les Maures, Havre, Harfleur, Hoc Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalon s/Saône.

Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”

## GRA MARYNARSKA

# „BIERKI”

NAKLADEM

Zarządu Głównego  
LIGI MORSKIEJ  
I KOLONJALNEJ  
wyk. przez Tow.  
Popierania Prze-  
mysła Ludowego.  
Cena zł. 3, —  
Dla członków Ligi  
M. i K. zł. — 2,80

Zamówienia nale-  
ży kierować pod  
adresem Zarządu  
Głównego  
LIGI MORSKIEJ  
I KOLONJALNEJ,  
WARSZAWA, ul.  
Nowy Świat 35,  
Telefon 315-88,  
który niezwłocznie  
uskuteczni wysyłkę za  
zaliczeniem pocztowym.

## Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej

posiada jeszcze na składzie  
pewną ilość ciekawej gry

# „Bitwa Morska”

CENA ZŁ. 6, DLA CZŁONKÓW LIGI M. I K. ZŁ. 5.

Zamówienia należy kierować pod adresem Zarządu  
Głównego

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ  
Warszawa, Nowy-Świat 35, tel. 315-88

który niezwłocznie uskuteczni wy-  
syłkę, za zaliczeniem pocztowym.

## Wydawnictwa morskie

Nakładem Instytutu Wydawniczego Pań-  
stwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

WYSZŁY:

	Zł. gr.
K. Bielecki — Turbiny parowe . . . . .	18.—
— Mechanika teoretyczna . . . . .	16.—
— Prawidła wykon. rysunk. ma- szynowych . . . . .	1.—
St. Dłuski — Dawiacja kompasu . . . . .	5.20
A. Garnuszewski — Budowa okrętu . . . . .	4.55
— Teoria okrętu . . . . .	4.25
Hryniewiecki — Zarys meteorologii . . . . .	5.20
— Zarys oceanografii . . . . .	14.50
G. Kański — Opisowy kurs locji . . . . .	6.50
T. Kokiński — Gospodarka maszy- nowa na statkach . . . . .	14.—
A. Ledóchowski — Kurs nawigacji . . . . .	7.—
— Astronomia żeglarska . . . . .	7.—
Dr. Al. Majewski — Prawo morskie . . . . .	15.—
— Monografia Państwo- wej Szkoły Morskiej . . . . .	10.—
Dr. Al. Majewski — Informator dla kandy- datów na oficerów marynarki handlowej . . . . .	8.—
R. Pleńkowski — Visit of a Dockyard . . . . .	2.50
Ustawa o służbie marynarza . . . . .	2.50
Handel morski w praktyce . . . . .	5.—
Statut Państwowej Szkoły Morskiej . . . . .	—80
Program wymagań przy egzaminie wstępnym i opisu uniformu . . . . .	1.—

Podręczniki te można nabywać:

W INSTYTUCIE WYDAWNICZYM PAŃSTWOWEJ SZKOŁY  
MORSKIEJ W GDYNI

(Konto czekowe P. K. O. Nr. 16.029.)

Koszty przesyłki poleconej 1.20 zł.

## PRZEGLĄD MORSKI

ORGAN MARYNARKI WOJENNEJ

wydawany przy  
SZKOLE PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

WARUNKI PRENUMERATY:

Z przesyłką pocztową rocznie 40 zł.

„ „ „ półrocznie 21 „

„ „ „ kwartalnie 11 „

Bez przesyłki pocztowej rocznie 36 zł.

„ „ „ półrocznie 18 „

„ „ „ kwartalnie 9 „

SKŁAD REDAKCJI:

Redaktor naczelny - kdr. per. Korytowski Karol

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca

— kdr. ppor. dypl. Kossowski Jerzy

Sekretarz redakcji — ppor. mar. Staniul Zygmunt

ADRES REDAKCJI

TORUŃ, SZKOŁA PODCHORAŻYCH  
MARYNARKI WOJENNEJ

Konto P. K. O. 160290.

was 2595/1932/3

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

poleca następujące prace:

<p>M. Kwaśniewski — Kilka uwag o legndze óródlądowej w Polsce <span style="float: right;">Zł. 0.75</span></p> <p>Bronisław Sotkowski — Przemysł i handel rybnym na wybrzeżu <span style="float: right;">" 1.50</span></p> <p>J. Borowiak — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb <span style="float: right;">" 0.95</span></p> <p>M. B. Lopecki — Opis stanu Espírito Santo <span style="float: right;">" 2.—</span></p> <p>F. Rostkowski — Zarys organizacji przedsiębiorstw leglugi morskiej <span style="float: right;">" 2.—</span></p> <p>Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem zł. 1 — w opr. <span style="float: right;">" 1.20</span></p> <p>Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza <span style="float: right;">" 10.—</span></p> <p>Przez morza i rzeki do kolonii. Praca zbiorowa <span style="float: right;">" 4.—</span></p> <p>Kalendarz morski na r. 1932. <span style="float: right;">" 2.50</span></p> <p>E. Kwiatkowski — Polska na Morzu. <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>E. Kwiatkowski — Trzymajmy się morza <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>J. Korwin-Kamieński — Zagadnienia morskie w Polsce <span style="float: right;">" 1.—</span></p> <p>Z. Danin-Marcinkiewicz — Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym. <span style="float: right;">" 1.50</span></p> <p>St. Poraj — Pomorze a Polska we wczesnej dobie dziejowej. <span style="float: right;">" 1.—</span></p> <p>A. Dębczyński — Dwa lata w Kongu <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej. <span style="float: right;">" 0.50</span></p>	<p>Adam Uziembło — Nasze przeszłość i przyszłość na morzu. <span style="float: right;">Zł. 0.30</span></p> <p>Jerzy Kurnatowski — Ustrój polityczny Francji <span style="float: right;">" 0.30</span></p> <p>Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły. <span style="float: right;">" 4.—</span></p> <p>K. Głuchowski — Wśród pionierów polskich na Antypodach. <span style="float: right;">" 15.—</span></p> <p>A. Ryliko — Morze, to nowy teren pracy dla robotnika polskiego. <span style="float: right;">" 0.20</span></p> <p>Morze w życiu Polski. — Najważniejsze wiadomości o sprawach morskich w Polsce. <span style="float: right;">" 0.20</span></p> <p>Gra towarzyska „Bitwa morska”. (dla członków L. M. i K. — zł. 5.—) <span style="float: right;">" 6.—</span></p> <p>Gra towarzyska „Bierki” dla członków L. M. i K. <span style="float: right;">" 2.—</span></p> <p>Z. J. Tyzeł — „Pod ojczyzną banderą”. <span style="float: right;">" 5.—</span></p> <p>Leszek Gustowski „Na morze! Gdańsk-Gdynia” <span style="float: right;">" 2.50</span></p> <p>B. Krzywicz — Sprawa obrony morskiej w Polsce w przeszłości i obecnie. <span style="float: right;">" 1.20</span></p> <p>M. Fularski — Kryzys emigracyjny, a polska polityka kolonialna <span style="float: right;">" 1.—</span></p> <p>Fr. F. Łyp. — Wiadomości o wysokim piaskowym Angoli <span style="float: right;">" 1.20</span></p> <p>O. Orlicz-Dreszer — Program Ligi Morskiej i Kolonialnej <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>H. Tetzlaff — Zagadnienia morskiej polityki Polski. <span style="float: right;">" 0.50</span></p> <p>W. Rosiński — O zamorski program gospodarczy Rzeczypospolitej. <span style="float: right;">" 0.50</span></p>
--	--

oraz Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego:

<p>W. Stępczyk — Handel międzynarodowy na Bałtyku <span style="float: right;">Zł. 12.—</span></p> <p>K. Smogorzewski — Propaganda korytarzowa zagranicą. <span style="float: right;">" 2.50</span></p> <p>A. Hebenelichen i H. Strassburger — Spór o Gdynię. <span style="float: right;">" 15.—</span></p> <p>Ponatom Administracja „Morza” posiada na składzie pewną ilość roczników „Morza” za lata ubiegłe, w pięknej oprawie po cenie: rocznik 1926 i 1928 po zł. 30.—, rocznik 1930 i 1931 — zł. 15.—, oraz pocztówki propagandowe za cele rozbudowy Marynarki Wojennej:</p> <p>Włodek Gdynia (serje po 3 sztuki) <span style="float: right;">" 0.90</span></p>	<p>Prace zbiorowe pod redakcją:</p> <p>J. Borowika — Obrona Pomorza. <span style="float: right;">Zł. 20.—</span></p> <p>— Polskie Pomorze, t. I. <span style="float: right;">" 25.—</span></p> <p>— Przeciw propagandzie korytarzowej. <span style="float: right;">" 10.—</span></p> <p>Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk” (pg. akwaroll Marina) sztuka <span style="float: right;">Zł. 0.30</span></p>
--	---

**DO NABYCIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ  
w Warszawie, ul. Nowy Świat 35. III piętro.**

UWAGA: Instytut Wydawniczy L. M. i K. wysyła wymienione książki i broszury oraz pocztówki za zaliczeniem pocztowym, dodając do kwoty ceny koszty przesyłki, wzgl. po uprzednim nadesłaniu znaczków pocztowych. Przy większych zamówieniach — rabat. Od Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego rabatu się nie udziela.

**PRENUMERATA:** Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i K. otrzymują czasopismo bezpłatnie.  
**CENNIK OGŁOSZEŃ:**

	1/11	1/2	1/4	1/8	1/16	str.
za tekstem	600	320	170	90	50	zł.
4 str. okładki	800	420	220	—	—	"
3 . . .	700	370	190	—	—	"

Ogłoszenia w tekście i fantazyjne, oraz tabele — 10%, drożej.

Konto Administracji w P. K. O. 97-47. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy Świat Nr. 35, III piętro. Tel. Redakcji 532-40. Administracji 315-88. Redaktor, wzgl. zastępca redaktora, przyjmuje w siedzibie, środy i piątki w godz. 18—20. Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA.

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF.

Salesjańska Szkoła Graficzna. Warszawa, ul. Ka. Siemca 6 Tel. 337-72