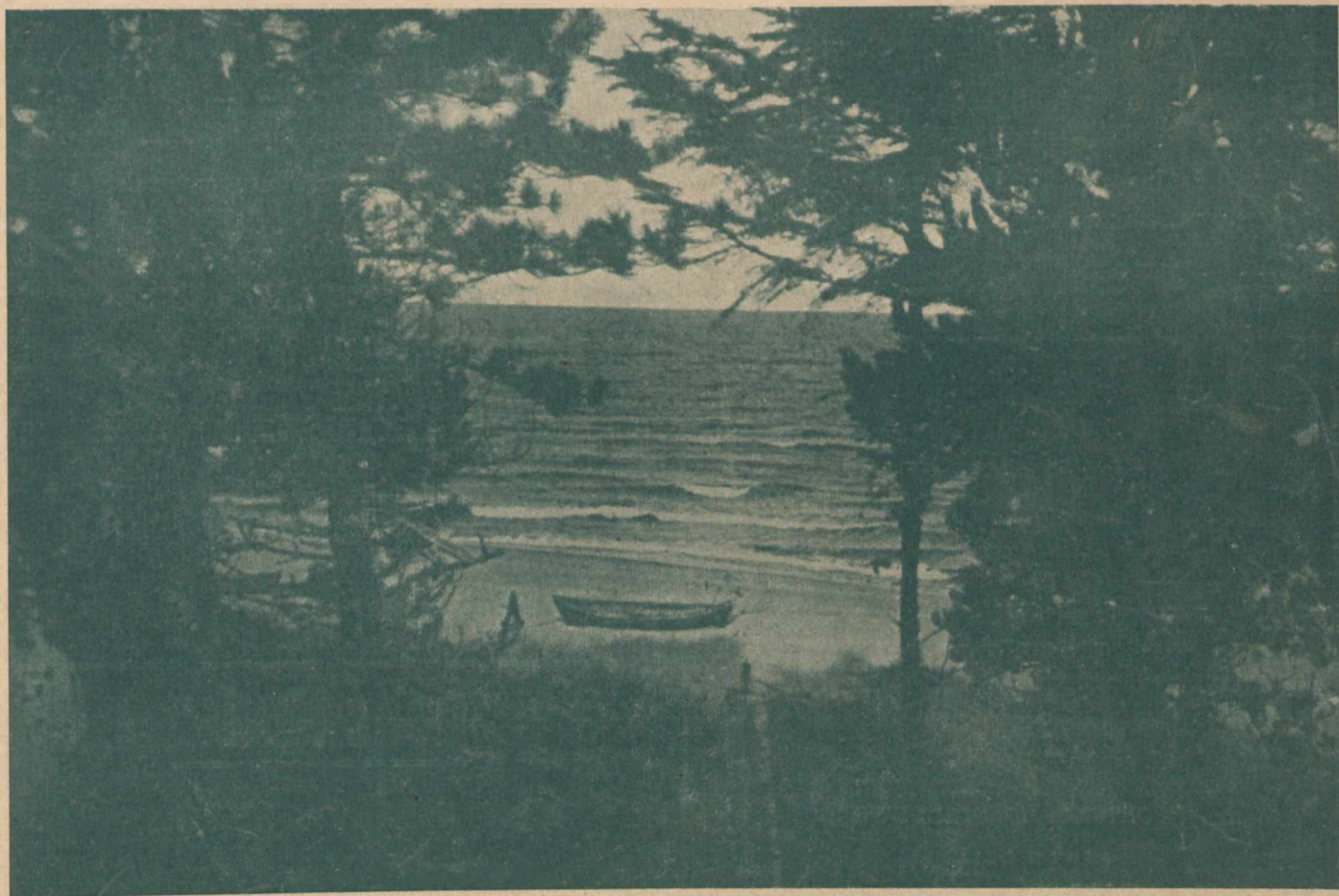


# MORWE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.



WIELKIE MORZE. WIDOK Z LASU W KUŹNICY.

Fot. H. Gąsiorowski.

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

J. Borowik — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego	zł. —.50	Józef Szczepański — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej	zł.—.50
Kazimierz Demel — Narzędzia i metody łowu ryb	.. —.95	F. Trzepakko — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek	.. —.30
Miljoner z Detroit — Czy chcesz zostać bogatym?	.. —.20	Adam Uzlembło — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu.	.. —.50
F. Rostkowski — Państwo a żegluga i jej rentowność.	.. —.50	Adam Uzlembło — Liga Morska i Rieczna w r. 1927.	.. —.50
F. Rostkowski — Realny program twórczej pracy Polski na morzu.	.. —.50	St. Wojciechowski — Flota handlowa w Polsce	.. —.50
F. Rostkowski — Zasady organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej.	.. 3.—	Marjusz Zaruski — Na yachcie „Witeź”	.. 1.50
Edward Słoński — Zaślubiny Polski z morzem	zł 1 w opr .. 1.50	Program kolonialny Ligi Morskiej i Riecznej	.. —.50
Józef Szczepański — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk.	.. —.50	Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien? — Praca zbiorowa pod redakcją Adama Uziembły.	.. 4.—

Do nabycia w księgarniach i w Instytucie Wydawniczym L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9. m. 6.

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



## „ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI  
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE  
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA  
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

**NAJTANJSZE PISMO PACHOME W POLSCE**

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”:

(w Administracji „Żeglarza Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044

14.—I-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,  
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI  
MIĘDZYNARODOWEJ  
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

378—IX—XII.

# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · RZECZNEJ

Nr. 9 — 10.

Warszawa, wrzesień—październik 1929 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU: 1. Po zjeździe poznańskim — *Henryk Tetzlaff*; 2. Port i miasto Gdynia — *Antoni Paszkowski*; 3. Woń morza — *Tadeusz Szczygielski*; 4. Jak „Lwów” spowodował alarm sił zbrojnych Finlandji? — *H. T.*; 5. Próby szybkości nowych francuskich okrętów wojennych — *Ottvier Quéant*; 6. Manewry floty niemieckiej na Bałtyku — *Inż. Witold Hubert*, kap. mar. woj. w s. s.; 7. Uroczystość polska nad Adryatykiem; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i R.; MŁODY ŻEGLARZ; 8. Zaniedbany szlak wycieczkowy — *Dr. J. P. Dąbrowski*; 9. Matematyka a morze — *Zbigniew Lepecki*; PIONIER KOLONJALNY; 10. Nasze zadania i cele — *Dr. W. Rościński*; 11. Ekspedycja do Angoli — *Fr. Łyp*; 12. Przed wszechświatową wystawą morską i kolonialną w Antwerpii — *Aleksy Leszek Lastiński*; 13. Madagaskar jako teren kolonizacyjny — *Leon Bulowski*, mjr. dypl., członek Rady L. M. i R.; 14. Przegląd Kolonialny — *Dr. Jan Rozwadowski*; 15. Kronika Kolonialna.

19 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

## PO ZJEŹDZIE POZNAŃSKIM

Walne zjazdy są w życiu organizacji społecznych czemś w rodzaju rachunku sumienia. Jednocześnie zaś, jak słupy wiorstowe, znaczą przebytą drogę.

Tegoroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej od-

był się w Poznaniu. Był to zjazd walny drugi z kolei. Tak się bowiem złożyło, że organizacja nasza, mająca za sobą zgórą dziesięć lat istnienia, dopiero w roku ubiegłym zdobyła się na I Zjeździe Delegatów w Katowicach na statut,

odpowiadający jej celom i godności. O przyczynach tej jedynej w swoim rodzaju anomalji dużo dałoby się powiedzieć. Byłoby to jednak dzisiaj w obliczu nowych, a jakże żywych zagadnień, które stają przed Ligą, jałowaw w gruncie



Uczestnicy II Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu. Zdjęcie wykonane na tle wejścia do gmachu Uniwersytetu Poznańskiego, w którego murach Zjazd obradował.

rzeczy próbą analizy tego stanu i tych stosunków w naszej organizacji, które — miejmy nadzieję — należą już tylko do przeszłości.

O ile zjazd pierwszy, w Katowicach, był inauguracją nowego okresu w życiu Ligi M. i R., a więc z natury rzeczy pobłażliwy dla wielu niedomagań wewnętrznych organizacji, o tyle zjazd drugi, w Poznaniu, przeprowadził nader surowy rachunek sumienia. Stwierdzmy to przedewszystkiem. Komisje zjazdowe obradowały w naprężeniu, w atmosferze nieraz bardzo nerwowej. Różne zaniedbania i niedopatrzienia, które w latach ubiegłych w Lidze istniały, a które zostały tendencyjnie, trzeba to z całym naciskiem podkreślić, wydęte do rozmiarów regularnych nadużyć, zostały rozpatrzone nader skrupulatnie. Surowe stanowisko, jakie zjazd wykazał w tych sprawach, miało wszakże swe uzupełnienie w głębokiej trosce o przyszłość organizacji. I rezultatem tego był wniosek o udzielenie władzom Ligi absolutorjum, przyjęty bezapelacyjną, przygniatającą większością głosów.

Obrady zjazdu nacechowane były pozatem wielką powagą i troską o szereg najżywoźniejszych dla naszej przyszłości spraw. Od tego „sejmiku morskiego“, jak nazwał go jeden z uczestników zjazdu, oczekiwano ta część społeczeństwa, która zagadnienie morza docenia należycie, rozstrzygnięcia niektórych wątpliwości, potwierdzenia własnych przeświadczeń, wytknięcia wreszcie wskazań i planów pracy na przyszłość.

Czy oczekiwania te znalazły zaspokojenie, niechaj czytelnicy „Morza“ sami osądzą. W „Dziale Oficjalnym L. M. i R.“ niniejszego numeru znajduje się obszernie sprawozdanie ze zjazdu.

Chcemy na tem miejscu zająć się tylko trzema sprawami. Sprawy te życie wysuwa uporczywie na porządek dzienny.

Jedna z nich — to nasza marynarka wojenna. Jest to kopcuszek wśród innych rodzajów broni. Po dziesięciu latach życia państwowego jest to jedyna bodaj dziedzina, w której niewiele, bardzo niewiele wykazaliśmy postępu. Poza kilku nowoczesnymi jednostkami bojowymi, które zdecydowaliśmy się zamówić we Francji i które niebawem nadejdą do Polski oraz poza wybudowaniem basenu dla floty w porcie gdyńskim, co zresztą nietylko łączyło się z programem morskim Polski, ile z programem urządzenia

Jej wybrzeża, prawie żadnego kroku naprzód.

A tymczasem jesteśmy świadkami, jak coraz zuchwalej wyciągają się drapieżne ręce po skrawek naszego wybrzeża. Wrogowie rozumieją, że w wodach Bałtyku tkwi kotwica nawy Rzeczypospolitej. Odciać kotwicę, to znaczy zdać cały okręt na łaskę i niełaskę losu. Stąd zuchwałe akcenty w mowach mężów stanu w Niemczech. Stąd uporczywe wysuwanie na porządek dzienny spraw, których kwestjonowanie jest niedopuszczalne nietylko z punktu widzenia polskiej racji stanu, ale także w imię pokoju Europy. Dlatego, jak groźne memento, spływają w stoczniach niemieckich na wodę coraz to nowe pancerniki, znaczone literami abecadła. Dlatego wreszcie podnosi głowę na Bałtyku odradzająca się flota rosyjska, kierowana dzisiaj nie przez carów, co słupy w bagna bić kazali, lecz przez czerwonych satrapów, którzy wszakże snią zaborcze sny swoich despotycznych poprzedników.

Cóż z tego, że żegluga nasza wykazuje niezwykłą tężyźnię, a tonaż jej stale wzrasta? Cóż z tego, że Gdynia wywołuje podziw całego świata? Bez floty wojennej, która by mogła ją przed zakusami zawistnych nieprzyjaciół osłonić, będzie to zawsze kosztowny mechanizm, który pierwszy lepszy złoczyńca może zniszczyć.

Dlatego uchwały Walnego Zjazdu, domagające się rozbudowy naszej floty wojennej, opracowania szerokiego programu morskiego, stworzenia wreszcie podsekretariatu stanu dla spraw marynarki w Ministerstwie Spraw Wojskowych, są biciem w dzwony na alarm, są przestrogą przed powtarzaniem błędów przeszłości. Organizacja nasza musi znaleźć siły, które zepchną to zagadnienie z martwego punktu.

Drugą kwestją w naszych warunkach nader aktualną i żywą jest kwestja organizacji młodzieży, kwestja obywatelskiego przygotowania przyszłych pokoleń dla spraw morza. Po pokoleniu ludzi, którzy sprawy morskie w Polsce ruszyli z miejsca, muszą przyjść pokolenia następne, zaszczepione — jeśli się tak wyrazić można — idea morza. Przygotowanie kadr młodzieży do przyszłej pracy dla Polski na morzu — to zadanie nietylko ważne, ale również jakże wzniosłe i piękne! Liga Morska i Rzeczna będzie musiała oddać mu wszystkie swe siły i środki. Praca w tym kierunku została już podjęta i nie-

bawem — miejmy nadzieję — da rezultaty.

Wreszcie zagadnienie trzecie, z poprzedniami nierozdzielne. To sprawa zdobycia dla Polski terenów zamorskich, na których praca polskiego emigranta kładłaby podwaliny pod jego przyszłość i pod potęgę całego Narodu. „Polska musi mieć własne kolonje“ — jest to hasło, które od półtora roku wypisała na swym sztandarze obok innych hasel Liga Morska i Rzeczna. Zdajemy sobie sprawę z wysiłku, jaki nas czeka. Wiemy, że są koła w naszym społeczeństwie, które wzruszeniem ramion na hasło to odpowiadają, jak niegdyś ironicznym uśmieżkiem odpowiadały na każdą aluzję do posiadania przez Polskę własnego portu morskiego, jak jeszcze dawniej za szaleństwo uważały każdy poryw ku wolności Ojczyzny. Nie zraża nas to, przeciwnie do intensywniejszego wysiłku zachęca.

Pokazać musimy i pokażemy na przekór wszystkim sceptykom i zwolennikom „ostrożnej“ orientacji, że zagadnienie to jest nietylko słuszne, ale i najzupełniej realne. Za półtora roku znajdzie się na porządku dziennym sprawa mandatów kolonialnych nad kolonjami byłego cesarstwa niemieckiego. Musimy przygotować się na tę chwilę i, gdy kwestja definitywnego podziału tych kolonij wejdzie na porządek dzienny obrad Ligi Narodów, wystąpić ze słusznym żądaniem zwrotu takiej części schedy kolonialnej po Niemcach, jaka odpowiada udziałowi ziem polskich w życiu gospodarczem przedwojennych Niemiec. Słuszność naszego żądania nie może się przytem opierać tylko na więcej, czy mniej usprawiedliwionych, naszych roszczeniach. Wystąpienie nasze musimy udokumentować nietylko cyframi i datami statystycznymi, ale przedewszystkiem zdecydowaną, jasną i stanowczą wolą całego Narodu.

Te trzy cele, najważniejsze między innymi ważnymi, stanowią wytyczne naszej pracy w roku, który nadchodzi. Szeregi członków Ligi Morskiej i Rzecznej muszą stanąć do pracy w zwartym i karnym orydyndku. Związku ludzi, rozmiłowanych w jednym ideale, i ku niemu świadomie kroczących, nie zdołają rozerwać żadne moce.

Tem stwierdzeniem pokrępkmy się na okres znojnego trudu, który nas czeka.

HENRYK TETZLAFF.

## PORT I MIASTO GDYNIA

Redakcja „Morza” jest zasypywana ze strony czytelników pytaniami, dotyczącymi poszczególnych fragmentów budowy portu w Gdyni. Idąc na rękę temu — przyznać trzeba — wielkiemu zainteresowaniu Gdynią, drukujemy poniżej artykuł, który, reasumując wszystko to, co było rozproszone po różnych numerach „Morza”, daje możliwie pełny obraz portu i miasta Gdyni w chwili obecnej. Jest to tem ważniejsze, że dochodzimy do kresu pierwszej serii robót w Gdyni, które zakończone zostaną prawdopodobnie z końcem r. b., a więc wcześniej, niż to pierwotny plan przewidywał.

Redakcja.

Gdynia leży nad zatoką Gdyńska (ustalmy tę nazwę), w południowej części morza Bałtyckiego, pod 18°33' długości geograficznej wschodniej, licząc od Greenwich i 54°32' szerokości geograficznej północnej. Odległość Gdyni od wejścia do Neufahrwasser wynosi około 17 km. tak, że różnica oddaleń Gdyni i Gdańska od centrum kraju jest nieznaczna. Brzegi zatoki tworzą niewysokie wzgórza, a w głębi ich rozpościera się nizina, szeroka około 2 km., która na południu dochodzi do Kamiennej Góry. Na pół-

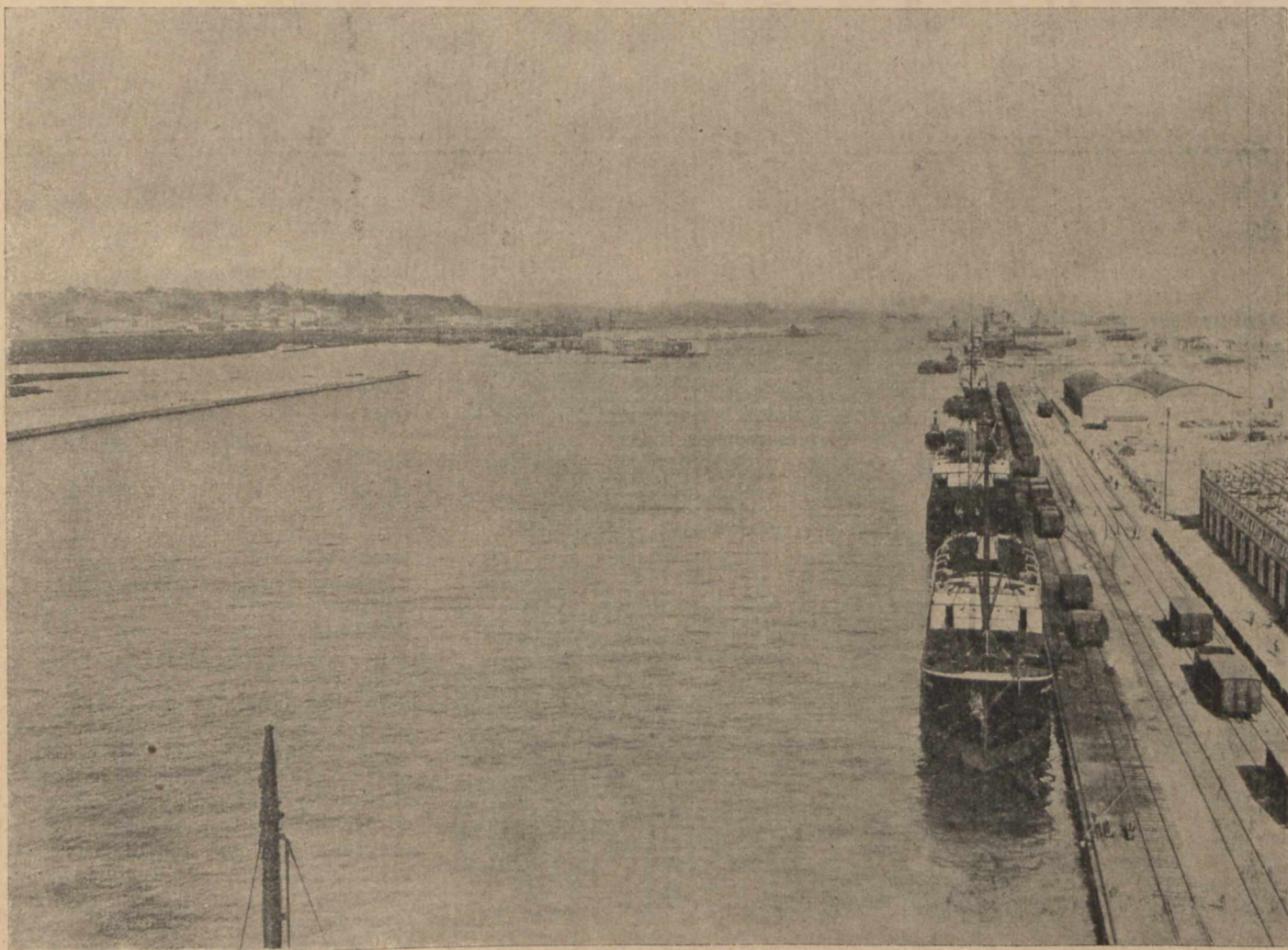
noc od Gdyni wznosi się t. zw. Kępa Oksywska, która tworzy jakby wyspę, otoczoną torfowiskami, na zachód rozpościerają się piękne, lesiste wzgórza, na wschód przed wejściem do portu istnieje obszerna reda o głębokości 10 — 14 metr., osłonięta od zachodu przez wyżej wspomniane wzgórza, od północy zaś przez półwysep Helski.

Taka sytuacja geograficzna zatoki gdyńskiej daje statkom dostateczną ochronę przed wiatrami północno-zachodnimi. Przed wiatrami wschodnimi i południowo-wschodnimi statki mogą się chronić w zachodniej części zatoki Puckiej lub w obszernym awanporcie portu gdyńskiego.

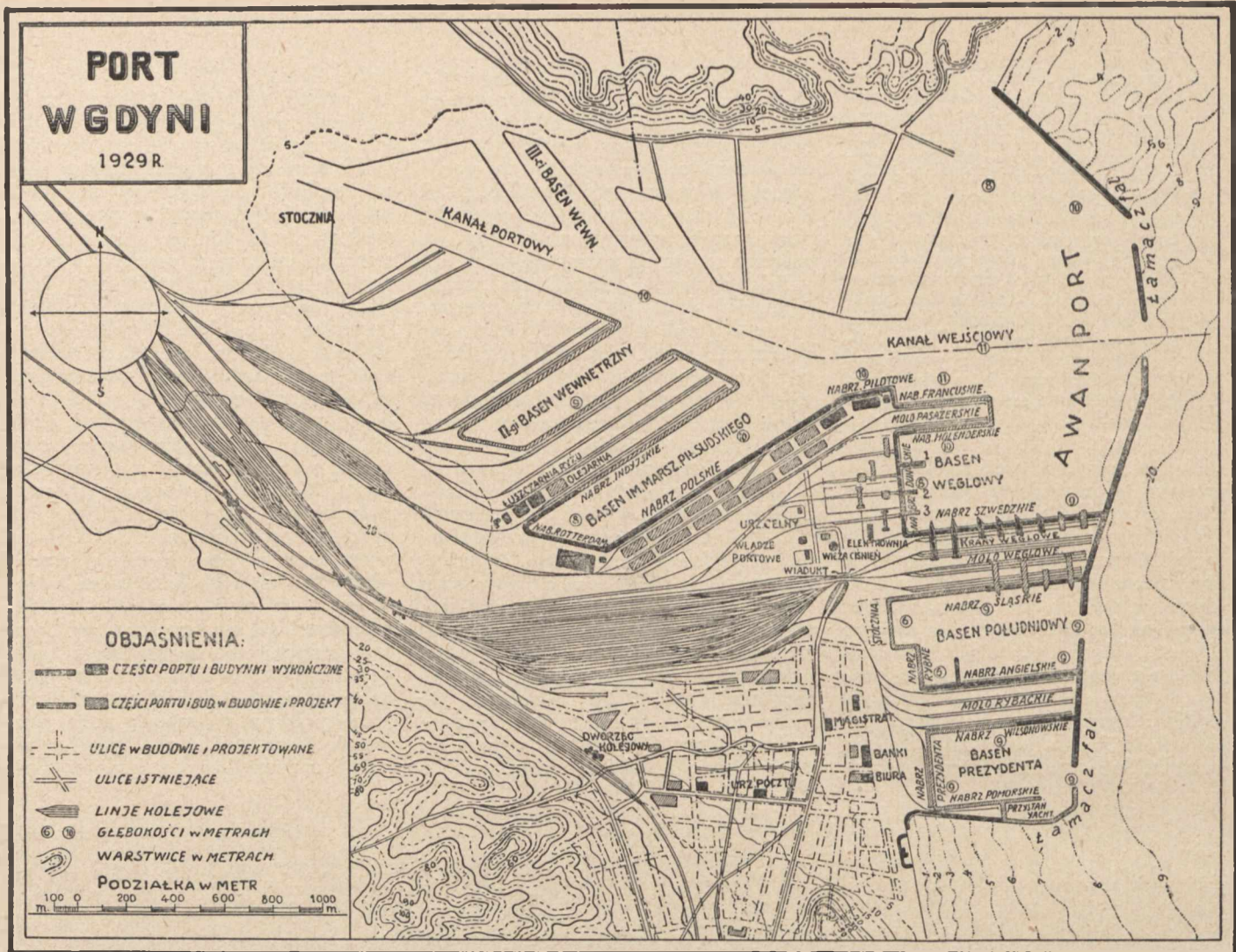
Należy przytem dodać, że wiatry od strony otwartego morza w zachodniej części zatoki Puckiej są najrzadsze. Zatoka Gdyńska posiada dno równe, wygodne do zarzucenia kotwicy, pokryte gliną i piaskiem. Główny prąd morski, idący wzdłuż wybrzeża pomorskiego, płynie poza zatoką gdyńską, a wskutek tego wejście do portu i jego reda są chronione od zapiaszczenia. Port w Gdyni posiada jeszcze tę zaletę, że nawet podczas największych mrozów jest dostępny dla żeglugi dzięki lodolamaczom, jak to

wykazała zima 1929 r. Nadto nadmienić należy, że statki, które nie mogą wejść do portu gdańskiego np. wskutek burzy, stają na redzie gdyńskiej.

We wschodniej części portu w Gdyni znajduje się obszerny awanport, osłonięty falochronami, o powierzchni wodnej około 150 ha. Tu oczekują statki na miejsce w porcie. Za awanportem, w kierunku zachodnim, znajdują się baseny portowe, z których basen im. Marszałka Piłsudskiego posiada długość około 1082 mt., szerokość zaś około 250 mt. i powierzchnię 27 ha; przy awanporcie znajduje się basen węglowy o powierzchni około 30 ha. Za basenem pierwszym rozpościera się basen drugi o powierzchni około 15 ha. Na południu są baseny: południowy o powierzchni 25 ha i Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Powierzchnia ogólna basenów wynosi około 113 ha. Głębokość basenów jest różna 8—11 metr., a w jednym miejscu nawet 12 mt., czyli port w Gdyni jest dostępny dla największych transoceanicznych statków. Podana liczba basenów oczywiście jest niewystarczająca i program rozbudowy portu przewiduje budowę innych. Wkrótce zostanie zapoczątkowana budowa II-go



Port w Gdyni. Wejście do basenu im. Marszałka Piłsudskiego.



basenu wewnętrznego, w którym będzie utworzona strefa wolnocłowa.

Dotychczas został całkowicie wybudowany basen im. Marszałka Piłsudskiego, molo węglowe, na ukończeniu znajduje się molo rybackie i zapoczątkowano budowę basenu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej oraz pirsu pasażerskiego; bagruje się kanał przemysłowy, przy którym znajdują się dogodne tereny dla przemysłu.

Prace przy rozbudowie portu posuwają się w tempie przyspieszonym, co charakteryzuje niżej podane wyszczególnienie wydatków za wykonane roboty:

Rok	Suma w fr. zł.
1924	198.995.56
1925	2.787.755.82
1926	3.669.169.31
1927	9.813.712.85
1928	19.756.033.56
1929 (8 mies.)	7.342.439.89

Wskutek wzmoczonego tempa zakończenia pierwszej serii robót, mimo zwiększenia programu, przewidywane jest na koniec roku bieżącego.

W miarę rozbudowy portu postępuje naprzód również jego uposażenie w niezbędne urządzenia, dokonywane

częściowo przez Rząd, częściowo przez inicjatywę prywatną. W urządzeniach portowych bardzo ważną rolę, jako mechanizmy, odgrywają dźwigi. Dotychczas pracują na wybrzeżu Szwedzkim molo węglowe dwa elektryczne dźwigi mostowe, ze zdolnością przeładunkową każdego około 30 tys. ton węgla miesięcznie. Są one również przystosowane do przeładunku rudy żelaznej ze statków. Dla obsługi magazynu Nr. 1 przy nabrzeżu pilotowym zostały ustawione 4 elektryczne dźwigi bramowe o nośności 1½ i 3½ ton oraz 6 dźwigów bramowych 1½ i 2½ tonowych na wybrzeżu Polskiem i Roterdańskiem. Dźwigi powyższe stanowią własność Skarbu Państwa.

Inicjatywa prywatna wykonywa, wskutek udzielania przez Skarb Państwa długoterminowych koncesyj, dalsze inwestycje w porcie. W r. 1927 zawarto umowę z koncernem węglowym „Robur”, który już przejął i eksploatuje nabrzeże. „Robur” ustawił 4 dźwigi ruchome o nośności 5 ton każdy dla węgla lub 7 ton dla rudy. Oprócz tego zmontował wagonową wyrotnicę mostową, której zdolność przeładunkowa na godzinę wynosi około 400 ton.

W roku ubiegłym zostały zawarte umowy o dzierżawę placów dla celów



Fragment modelu plastycznego portu i miasta Gdyni, wystawionego w Pawilonie Morskim na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

eksportu węgla z koncernami: „Elabor”, „Progress”, „Giesche” i „Skarboferm”. Koncerny te ustawią w najbliższej przyszłości odpowiednie urządzenia mechaniczne na dzierżawionych placach dla przeładunku określonych w umowach ilości węgla, koksu i rudy żelaznej. Umowy przytem tak są pomyślane, aby zachęcić firmy do tworzenia własnej floty pod polską banderą i w tym celu przewiduje się obniżenie tenuty dzierżawnej w zależności od tonażu tej floty.

Niemniej ważną rolę odgrywają magazyny i składy portowe, które w Gdyni przedstawiają się analogicznie do dźwigów: są one wznoszone przez Rząd i prywatnych przedsiębiorców, którzy uzyskali długoterminowe koncesje. Na wybrzeżu pilotowem został wybudowany kosztem Ministerstwa Przemysłu i Handlu magazyn Nr. 1 konstrukcji żelaznej. Jest on przeznaczony dla towarów różnych, z wykorzystaniem części budynku dla odpraw celnych. Na wiosnę roku bież. wykończono, również kosztem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, magazyn Nr. 2 przy nabrzeżu Roterdamskiem. Magazyn ten, murowany, jest przeznaczony dla towarów masowych, jak saletra, ziemniaki, cukier i t. p.

Przy nabrzeżu Roterdamskiem wybudowano skład dla importu śledzi. W ostatnich miesiącach lata zakończono budowę magazynu Nr. 4, a w budowie znajduje się magazyn Nr. 3.

Wznoszona jest obecnie kosztem Skarbu Państwa portowa chłodnia eksportowa o pojemności 6500 ton produktów spożywczych (jaja, mięso, masło, drób). Budynek chłodni o 4-ch kondygnacjach buduje się przy nabrzeżu Polskiem. Budowa prowadzona jest pod zarządem Państwowego Banku Rolnego. Dotychczas zakończono przybudówkę dla maszynowni, administracji i fabryki lodu. W gmachu wybudowano parter, pierwsze piętro i szaluje się drugie.

Pozatem zawarto umowy z firmami hadlowemi, które obowiązane są wybudować magazyny portowe. „Warszawskie T-wo Transportowe” część magazynu już wybudowało, firma „Pantarei” buduje obecnie magazyn murowany o wymiarach 100 × 50 dla towarów drobnicowych.

Poza wymienionymi firmami o dzierżawę placów w porcie gdyńskim ubiegają się inne firmy, handlowe i przemysłowe. W grudniu 1928 r. została zawarta umowa z Olejarnią, której przydzielono plac przy już pracującej Łuszczarni ryżu. Firma „Olejarnia” ma wybudować magazyn i olejarnię do przetworów surowca krajowego i zagranicznego.

Wszystkie inwestycje, poczynione w porcie gdyńskim przez firmy prywatne, przechodzą po 25—35 latach na własność Skarbu Państwa bez odškodowania.

Dla ilustracji rozwoju portu gdyńskiego podajemy niżej tabelki: 1) obrotu towarowego w ostatnich latach i 2) ruchu statków.

I.	Rok	Ekspert	Import	Ogółem
			w tonach	
	1924	9.086	631	9.717
	1925	50 142	1.586	51.728
	1926	413 026	179	414.005
	1927	889 791	6.022	895.813
	1928	1.765.048,66	190.962	1.956.010,66
	1929	1.529.349	266.656	1.796.005 (za 8 mies.)

II.	Weszło		Wyszło		Razem	
Rok	Ilość	t. rej. netto	Ilość	t. rej. netto	Ilość	t. rej. netto
1924	27	14.352	27	14 352	54	28.704
1925	85	74.707	72	71.419	157	146 126
1926	298	204.557	303	208 194	601	412 951
1927	513	422.938	519	416 322	1049	839.260
1928	1108	984.893	1093	972.902	2201	1.957 795
1929	967	919.884	963	919.608	1930	1.839.492

(za 8 miesięcy).

Tabelki powyższe jasno wskazują, że tak obrót portu gdyńskiego, jak i ruch w nim statków stale i szybko wzrasta, bo gdy jeszcze w r. 1927 obrót wynosił 895.813 ton, to cyfra ta podnosi się w r. 1928 do 1.956.010,66 ton, a więc wzrasta przeszło dwukrotnie. To samo odnosi się do ruchu statków.

Rok 1929 przynosi nowy postęp, pomimo niepomyślnych warunków na początku roku (ostra zima).

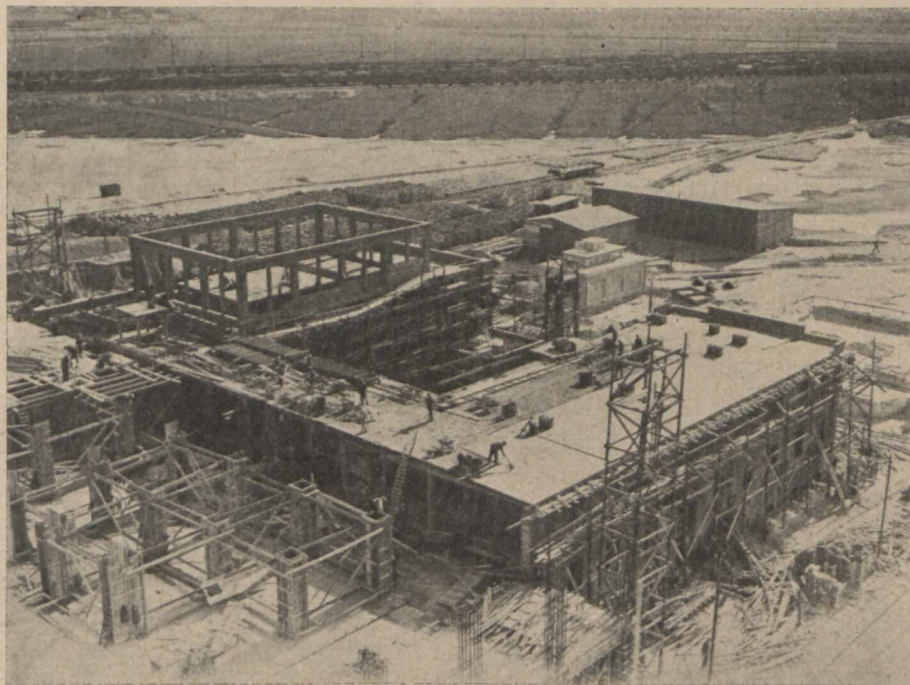
Port w Gdyni w miarę rozwoju zostaje odpowiednio zaopatrzonej w drogi kołowe i tory kolejowe, które spełniają w porcie bardzo ważną rolę. Należy przewidywać, że kołowe drogi portowe jak i tory kolejowe osiągną maksimum rozwoju z chwilą wybudowania linii Śląsk-Bałtyk oraz wielkiej stacji kolejowej w porcie.

Energię elektryczną dla portu dostarcza Pomorska Elektrownia Krajowa „Gróddek”, która buduje dla Gdyni specjalny zakład wodno-elektryczny w Żurze. W porcie istnieje stacja Dieslowa, jako rezerwa na wypadek jakichkolwiek awaryj w instalacji Gródka. Sprawa zaopatrzenia portu

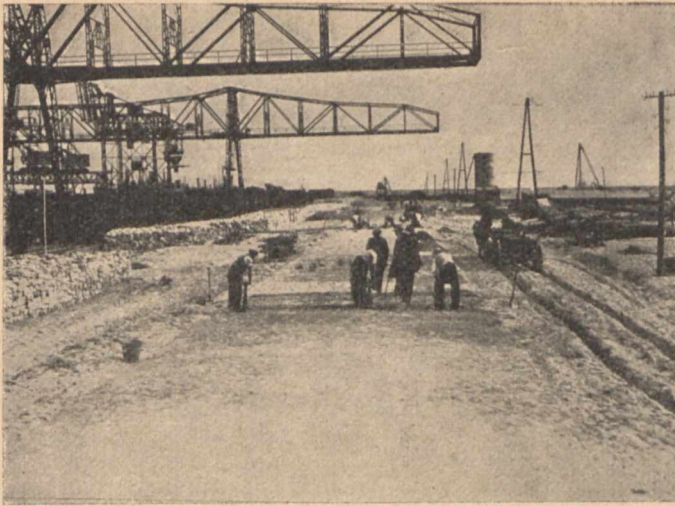
w wodę słodką jest dobrze usytuowana i port przy największym zapotrzebowaniu może być zaopatrzony w dobrą wodę.

Wspomnieć wreszcie należy o liniach okrętowych: uruchomiona została regularna linja okrętowa do Ameryki Południowej T-wa „Chargeurs Reunis” z odjazdem co 6—7 tygodni, linja Polsko-Brytyjskiego t-wa okrętowego pod polską banderą z Gdyni do Anglii z odjazdami tygodniowemi. W lipcu r. b. otwarto regularną linję do New-Yorku tow. „American Scantific Line”. Słowem Gdynia jest połączona regularnymi linjami z Ameryką Południową i Północną, oraz z Anglią, a statki P. P. „Żegluga Polska” utrzymują komunikację ze wszystkimi krajami nadmorskimi.

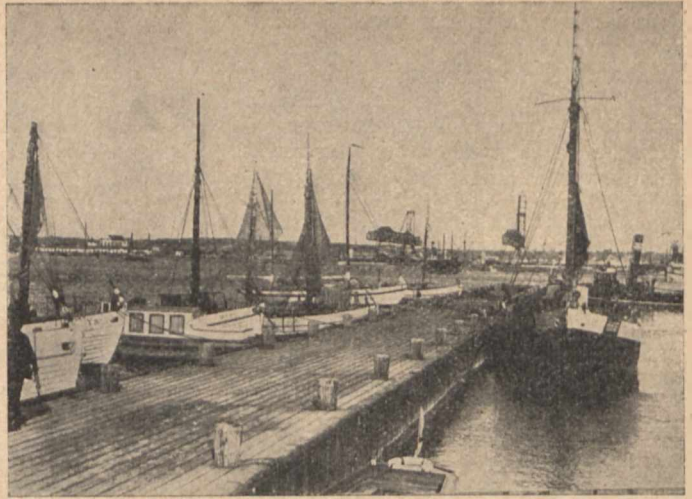
Mówiąc o porcie w Gdyni, nie można pominąć miasta, gdyż zasadniczo port handlowy bez ośrodka handlowego obejść się nie może. Jeśli Gdynię dawną, jako wioskę rybacką, porównamy z Gdynią dzisiejszą, to zauważymy, jaka kolosalna dokonała się zmiana. Dziś Gdynia liczy około 30 tys. mieszkańców, podczas gdy w r.



Budowa chłodni portowej w Gdyni. Przybudówka i szalowanie I piętra korpusu głównego. Zdjęcie, wykonane w dniu 30.IX 1929.



Molo węglowe portu w Gdyni. Brukowanie centralnej drogi.



Nowa ostroga rybacka w porcie gdyńskim.

1921 miała ich zaledwie 500. Gdzie niegdyś tuliło się na wybrzeżu kilka chałup rybackich, tam dziś powstaje miasto, którego rozwój ma tempo iście amerykańskie. Obecnie Gdynia liczy około 240 placówek handlowych i 110 przemysłowych. Posiada dalej banki, biura, hotele, wyniosłe kamienice, słowem powstaje nowoczesne miasto, które w niedługim czasie mieć będzie około 100 tys. mieszkańców. Każdy

statek „przybywający od portu, może zaopatrzyć się tutaj we wszelkie potrzebne przedmioty.

W celu czuwania nad racjonalnym rozwojem portu i miasta oraz badania ich potrzeb została utworzona przy Min. Przem. i Handlu Stała Komisja Międzyministerjalna. Komisja, odbywając posiedzenia co miesiąc, porusza wszelkie aktualne sprawy Gdyni i opracowuje sposoby ich realizacji.

Na zakończenie dodać należy, że rozwój Gdyni nie może się zatrzymać pod żadnym pozorem, nawet wtedy, gdy port zostanie całkowicie zakończony, a miasto posiadać będzie wszelkie kulturalne urządzenia. Dalsze ugruntowanie Gdyni i wyciągnięcie korzyści z tej nowej placówki gospodarczej, tych „wrót” na szeroki świat, należy do społeczeństwa.

ANTONI PASZKOWSKI

## W O Ń M O R Z A

(GAWĘDA MARYNARSKA)

.....  
Żeglarz, jak okręt w gudronie,  
Jest nasycony morza wonią,  
Której już żadne wczasy nie  
roztwonią —  
I to jest znakomicie...  
.....

(Paul Fort).

Był to pierwszy pogodny dzień od tego czasu, kiedy brudny holowniczek, cały unurzany w pyłe węglowym, wyciągnął nas z portu na otwarte morze. Robiliśmy ostatnią jesienną podróż z ładunkiem węgla, na który, jak zwykle przed zimą, podniosły się frachty.

Pół biedy za nami, a teraz — zastąpienia od lodowatych podmuchów północy wysokimi górami Krymu, suniemy szparko po lazurowej toni, ledwie zmarszczonej lekkim, pomyślnym zefirkiem.

„Święty Mikołaj”, staruszek (numeru nie pamiętam) pruje swobodnie ruchliwie, roziskrzony w słońcu, opalowe nurty i nurza z rozkoszą w filigranowej pianie wygięty miecz dziobu, zostawiając za sobą smugę złotą, mieniącą się całą tęczą gorących barw. Rozpalone do czerwoności słońce, chyłące się ku zachodowi, darzy nas ostatnimi promieniami ożywczego ciepła, budząc tęsknotę do wiecznego lata i wiecznej bez troski nieznanych wysp szczęśliwości, zrodzonych nagle w fantastycznym biegu naszych myśli...

Niezapomniane godziny wieczornych gawęd przed przednim masztem, owiane mglistym wspomnieniem młodzień-

czych rojeń o szczęściu. Upojne chwile złotego zmierzchu, ukołysane delikatnym chybotem smukłego żaglowca! Zawsze tęskną myślą zwracam się do was, kiedy szukam ukojenia wśród zawodów lat dojrzałych...

Leżeliśmy pod bakiem, gwarząc cicho i leniwie po znoonej pracy przy pompach.

Bocman wyjął swą krótką fajeczkę z ust i spojrzał krągłym ruchem wyblakłych niebieskich oczu po naszych twarzach. Był to znak, że niedługo usłyszymy jedną z niezliczonych historii z jego obfitego repertuaru.

— Tak... Było to moi mili jeszcze wtedy — zaczął — kiedym po śmierci matki żeglował razem z ojcem, Panie świeć nad ich duszami, na „Zofji”. (Matce na imię było Zofja). Stateczek był niewielki, ale nowy i jak się patrzy. Ojciec z wielkim trudem, zadłużając się po uszy, wybudował go u najlepszego majstra, nie szczędząc pieniędzy na pierwszorzędną materjał i sumienne wykonanie.

Zaczynaliśmy właśnie drugą z rzędu nawigację na „Zofji” i, jak zwykle na wiosnę, pierwszą podróż mieliśmy zrobić z ładunkiem soli. Naładowawszy trochę balastu, wyruszyliśmy z pomyślnym wiatrem i po dwóch dniach zarzuciliśmy kotwicę na redzie Eupatorji. Nie byliśmy pierwsi. Kilkanaście żaglowców rozmaitego kalibru czekało kolejki, a fracht wciąż się obniżał.

Ojciec gryzł się tem bardzo i po tygodniu próżnych wyczekiwań zaczął ze zmartwienia... hulać. Trzeba wam wiedzieć, że nieboszczyk, Panie odpuść mu grzechy i przewiny, był wówczas mężczyzną w pełni sił, pięknym, postawnym i baby leciały na niego, że aż ha! A i on nie był mnichem, jak to już w naszym rzemiośle zwyczajnie, — krótko mówiąc, wplątał się w historję z Marysią, ówczesną pięknoscią tamtejszego pobrzeża.

Każdego dnia, jak tylko rozeszli się szyprowie z kawiarni, gdzie giełda frachtowa się odbywała, ojczulek mój pędził zaraz do Marysi. Kto z szanujących się kapitanów na statek z powrotem wracał, lub na bulwar szedł z kolegami pogawędzić, a rodzic mój — do baby. Tak zaplątała go białogłowa, że świata bożego poza nią nie widział. Już i ja — syn rodzony — nieraz przed nim swe żale rozwodziłem, koledzy perswadowali — nic nie pomagalo: ojciec posyłał nas wszystkich do diabła. — Żenić się będę — mówił — i hulał sobie z Marysią nadal.

Uplynał tak jeszcze jeden tydzień i nareszcie dostaliśmy względnie dobry fracht dla „Zofji”. Ojciec, bardzo tem uradowany, wprost z kawiarni wrócił na statek, żeby podzielić się z nami radosną nowiną. Przywiozłem go z ładunku sam w szalupce, ciesząc się w duchu, że ta cała głupia historia już się skończyła i nareszcie zacznie się prawdziwe życie. Ale grubo się omyliłem.

Ojciec pogadał z bocmanem, kazał



przygotować statek na czas wieczornej bryzy do wyjścia, bo o świcie mieliśmy zacząć ładowanie, i znów wyjechał na ląd.

Co tam było przygotowywać! Stateczek małeńki, pięć tysięcy pudów ładował wszystkiego, to mu chyba dwa tygodnie starczało aż nadto. Siedzieliśmy więc wszyscy na pokładzie, rozmowa się nie kleiła — wciąż wyglądaliśmy starego.

Słońce zaczęło się chylić ku zachodowi, zmoczyłem pokład z małym, a ojca jak niema, tak niema. Lekkie powiewy z lądu obciągnęły wiszący łańcuch kotwiczny, zapowiadając dobrą bryzę. Wtedy mówi mi bocman: — Weź szalupkę i wal z małym na ląd. On poczeka przy brzegu, a ty przełóż kurs na „Złotą Kotwicę”. O już lampę elektryczną zapalili przy wejściu, sprowadź starego. Pomyślny wiatr stracimy i gotowi bisurmani kontrakt unieważnić, jeśli jutro rano nas tu jeszcze zobaczą.

Skoczyliśmy z małym do łodzi i w kilka minut potem pędziłem klusem do „Złotej Kotwicy”. Przecinając naukos bulwar, usłyszałem zdaleka gruby podpity bas ojca i piskliwe przekomarzanie się jego baby:

— Grzegorzul!

— A co?

— Kochasz?

— Kocham!

— Nie wierzę! — I znów po pewnym czasie to samo w kółko. Podszedłem do nich i zacząłem namawiać starego do powrotu.

— Widzisz, że idę na statek — ofuknął.

Wlekleliśmy się we troje dobry kwadrans do szalupy, uwiązanej za pale przystani, gdzie rozegrała się cała scena pożegnania. Był tam i płacz i pocałunki i inne, podobne historie. Baba rozkrochmała się na dobre i obiecała odprowadzić nas wzdłuż brzegu aż do latarni. Posłałem ją w myśli do djabła, żeby nogi po drodze połamała.

Nareszcie odbiliśmy. Podchodząc do trapiku u burty „Zofji”, usłyszeliśmy z lądu cienki głosik Marysi, oddalony już cokolwiek w stronę latarni. Stary ryknął coś w odpowiedzi, rzucając się raptownie naprzód — o mały włos z szalupy do wody nie wypadł. Wdrapaliśmy się wkońcu na pokład i wszyscy z ulgą odetchnęli.

Wyjście z redy poszło piorunem, bo każdemu ten przymusowy postój sprzykrzył się bardzo. Kotwica wyszła z wody jak piórko, rozwinięliśmy żagielki i przy pomyślnej, świeżutkiej bryzie pomknęliśmy wzdłuż lądu. Właśnie zapaliła się latarnia, błyskając swem okiem cyklopa i zaciemniając jeszcze bardziej kontury ledwie widocznego brzegu. Stałem na sterze, kierując statek trochę w lewo od światła latarni, żeby bezpiecznie ominąć małeńki język cypla, wrzynający się daleko w morze.

— Dosyć, synku, dosyć, — steruj bliżej do... latarni — zauważył ojciec, wsparty łokciami o dach kajuty i wpatrujący się mętnym wzrokiem w mrocz-

ną linię wybrzeża, jakby oczekując czegoś jeszcze stamtąd — za latarnią i tak trzeba dużo w prawo brać na wiatr — objaśniał dalej — żeby wyzłogować z tą bryzą do warzelni.

Zatrzymałem statek na kursie i w tym momencie poczułem jakiś dziwny chłód we wnętrzu, jakby przeczucie czegoś niedobrego. Z czarnych czeluści odczuwalnego blisko z nawietrznej lądu wyrwała się wysoka nuta Marysinego nawoływania:

— Grzegorzul! Nie zapomnisz?!

— Nieee! — wysłał się mój rodzic, przyłożywszy złożone w trąbkę dłonie do ust.

Podchodziliśmy już do trawersy latarni, która szybko przesuwała się wzdłuż nawietrznej burty. Przemysliwałem nad tem, że jak tylko przejdziemy trawersę, to już będziemy na czystej wodzie i zostawimy za sobą przemiały. Wtem z lądu znów dał się słyszeć głos Marysi. Ojciec wychylił się za burtę i krzyknął:

— Bądź zdrow! Do wi...

Nie dokończył. Statek zaszurał kilem o piaszczyste dno i raptownie stanął. Od impetu silnie uderzyłem się pierśią o rączki steru, które nagle zaczęły mi się wyrwać z rąk, tak, że ledwie zdołałem je utrzymać. Wzmorzony poryw wiatru wydał tylny żagiel i nachylił statek na burtę, wykręcając go do lądu. Ojciec, wytrzeźwiony zupełnie, krzyknął nieludzkim głosem, żebym przekręcił ster na drugą burtę i sam rzucił się do lin, spuszczając tylny żagiel. Bocman z resztą załogi spuszczała już przedni.

Nic nie pomogło. Statek osiadł na dobre i nie ruszał się już z miejsca.

Cięzko mi jest teraz opowiadać o tem, co się działo dalej. Ojciec popadł w jakiś bezwład i, wyrwijąc włosy z głowy, wciąż szeptał: — Przepadłem, przepadłem!

Robiliśmy, co tylko można było zrobić: wyładowaliśmy balast, zawieźliśmy kotwicę, ciągnęliśmy statek i z rufy, i z dziobu, i z burty — ani się ruszył. Szary świt zastał nas przy pracy i wtedy przekonał się, że bez holownika nie może być mowy o uratowaniu statku — siedział całą długością kilu na piasku.

Roboty ratownicze tyle kosztowały, że wystawiono „Zofję” na licytację. Po zapłaceniu długów nie pozostało złamanego szeląga. Ojciec mój po kilku miesiącach umarł ze zmartwienia, a ja, co mogłem być gospodarzem na własnych śmieciach, tuż się oto po ludziach...

Splunął za burtę i zaczął zapalać zagasłą fajkę, z trudem ukrywając wzruszenie.

— Jakby nam i teraz nie narobiła baba kłopotu — odezwał się szturman, oparty o winde kotwiczną i uważnie od dłuższego czasu przysłuchujący się historii, opowiedanej przez bocmana. — Stary zabrał babę ze sobą i jak widzicie cały czas mamy tylko sztormy i przeciwny wiatry. Od tygodnia dziś dopiero pierwszy raz jest

jaka taka pogoda. Mówię wam, że baba na statku, to napewno zły omen.

Pomyśleliśmy o tem, że jesteśmy zaledwie w połowie drogi i każdy z nas westchnął w duchu z pobożnym życzeniem, żeby ta ostatnia przed zimowem leżem podróż skończyła się pomyślnie.

Niedługo trwała dobra pogoda. Kiedy trzeba było zawracać ku północy, zawiął srogi „nordost”, panoszący się już stale, wyjąc w olinowaniu i kołysząc statkiem na wszystkie strony.

Cięzka to była przeprawa. Lodowaty wichur mroził kości, częsty deszcz, mżący nieraz napół ze śniegiem i grudą, moczył nas do suchej nitki, a potem, kiedy przestawał — suszyła nas wichura, oblekając wszystko w lodowaty pancerz. Ubrania chrzęściły, jak zbroje średniowiecznych rycerzy, śliski pokład szklął się, jak lustro, a zdrewniałe żagle, niedające się ująć w dłonie, puszczały nam krew z pod paznogi przy ryfowaniu. Zatraciliśmy zupełnie rachunek halsów przy ciągłym lawirowaniu — wiem tylko, że było ich bardzo dużo.

Kiedy podchodziliśmy do zatoki, cała załoga była porządnie wycieńczona. Statkiem rzucało jak piłką. Ogromne, grzywiaste fale wdierały się od dziobu z nawietrznej na pokład i z żywiołową siłą przelewały się do rufy. Czepialiśmy się wówczas lin przy masztach i wantach i wisielśmy nad obryzgującymi nas śliną piany, rozklekotanemi o burty bałwanami.

Żona kapitana nie wychodziła już teraz zupełnie na pokład. Zmogła ją choroba morska i przykuła do koi. Jęczała tylko, wypytuując się osłabłym głosem naszego kucharza za każdym razem, kiedy sprzątał kajutę, czy pogoda się nie poprawia. Opowiadał o tem, budząc w nas rozmaite uczucia: i żalu, i zarazem jakiejś przesadnej trwogi przed nieznanem.

Według rachunku byliśmy blisko i nad ranem dobrze pamiętnego mi dnia ujrzeliliśmy słabe, bardzo dalekie i trudne do rozpoznania światło latarni. Wkrótce się rozwidniło i kapitan ze szturmanem niezupełnie byli pewni drogi. Miałem właśnie poranną wachę i stałem na sterze. Odczułem z ich rozmowy chęć kapitana ulżenia statkowi, a może... cierpieniem swej żony. Dowodził, że mamy dostateczny zapas i nawet jesteśmy zabardzo na wietrze. Szturman kręcił głową z powątpiewaniem, mówił, że na zaczerpnięcie żagli pełniejszego wiatru zawsze jest czas, ale wkońcu poszedł popuszczać szoty, wołając załogę. Przy pracy szeptał coś bocmanowi, wrzeszcząc ramionami i spoglądając w stronę rufy.

Znakomicie ulżyło statkowi (myślę, że i żonie kapitana też). Zmieniliśmy kurs pod wiatr i już tylko rozwichrzzone grzebaczki fal przesadzały nawietrzna burtę. Wody na pokładzie było mniej i statek poszedł szybciej, przevalając się tylko trochę więcej na boki. Szliśmy tak pewien czas, odpoczywając poniekąd po ciągłym bejdewin-

dzie ostatnich dni. Srogi wicher zaczął przycichać, w powietrzu zrobiło się ciepłej, a nam — raźniej na duszy.

W takich chwilach zapomina człowiek o przebytych trudach i męczotach, rozkoszując się błogą teraźniejszością. Najwięksi sceptycy wśród nas ożywili się i snuli swe plany na przyszłość, popijając w kubryku gorącą herbatę. Jedyne szturman był czegoś chmurny, oglądając uważnie niebo i coraz mniej wyraźny widnokrąg. Zanosilo się na porządną mgłę.

Po obiedzie byliśmy wszyscy na pokładzie — mgławica osnuła nas ze wszystkich stron, zasłoniła nam oczy wówczas, kiedy bliskiego lądu wypatrywać trzeba było, zdradliwe mielizny wymijać. Bocman sondował, nie dostając dna, a ja, mając znów wachtę, stałem na dziobie i starałem się przeniknąć wzrokiem szarą zaslonę mgły. Wiatr uoichał coraz bardziej, pędząc przed sobą leniwie smugi mgły, ale rozwiać je zupełnie nie był w stanie. Czasami widać było dość daleko wolne od mgły płachty rozkołysanego morza. Szybkość statku znacznie się

zmniejszyła i nareszcie dostaliśmy do gruntu. Okazało się, że byliśmy jednak trochę za dużo pod wiatrem.

— Szykuj kotwicę! — rozległo się z rufy.

Zawrzała praca koło windy: przygotowywano łańcuch, wyciągano go z komory pod bak i spychano kotwę na łańcuszki maszynki. Po chwili wszystko było gotowe.

Płynęliśmy dalej, wypatrując oczy i mierząc raz za razem głębokość. Wtem zamajaczyło coś przed samym dziobem...

— Tyka z dziobu! — krzyknąłem przejmującym głosem.

— Rzuć kotwicę! — odkrzyknięto prawie jednocześnie z rufy i za chwilę „Święty Mikołaj”, szarpiać potężnie luzujący się szybko łańcuch, zaczął krać, zwalniając biegu.

Nie wykreślił się jednak zupełnie do wiatru. Zahaczył rufą o mieliznę i zaczął tłuc kilem o dno — aż wiązania trzeszczały.

Dobrze, że mieliśmy dużo łańcucha za burtą i wczas zwinęliśmy żagle. Po godzinie udało nam się ściągnąć

statek z mielizny bez poważniejszych uszkodzeń.

Po kilku dniach w zacisznym porcie, zostawiając rozładowany i rozbrojony statek na zimowym leżu, rozchodziliśmy się ścieżkami swych przeznaczeń z żalem serdecznym — zżyliśmy się z sobą. Skrzypiące od starości pułto było dla nas spójnią, wiążącą mocno rozbieżność naszych indywidualności.

Kapitan po wypłaceniu pensji wypił z nami na pożegnanie butelczynę i było wtedy nam wszystkim dobrze i przyjemnie. Gwarzyliśmy o wspólnych przeżyciach i niejeden z nas marzył o spokojniejszej pracy na lądzie.

Pozostali jednak wszyscy: jednego spotkałem sam na drogach wodnych, o innych słyszałem, że nie zdradzili morza.

Przesądny szturman i sentymentalny bocman, trzeźwy kapitan i romantyczny majtek — wszyscy szliśmy na wywczasu po trudach spełnionego obowiązku, owiani tą przedziwną wonią morza, której nic nie zdoła roztrwonić.

TADEUSZ SZCZYGIELSKI

## JAK „LWÓW” SPOWODOWAŁ ALARM SIŁ ZBROJNYCH FINLANDJI?

Wielce zabawna przygoda spotkała uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie w czasie tegorocznej podróży ćwiczebnej statku szkolnego „Lwów” do Finlandji.

„Lwów” opuścił Gdynię pod koniec lipca. Na pokładzie miał, oprócz zwykłej załogi i uczniów Szkoły, czterdziestu kilku kandydatów, którzy złożyli egzaminy wstępne, a teraz mieli zdać egzamin ze swego uzdolnienia do ciężkiej służby morskiej.

Po kilku dniach podróży „Lwów” stanął na redzie portu w Hangö, w Finlandji. Komendant „Lwowa”, kapitan Maciejewicz, zamierzał pier-

wotnie przejść ze statkiem malowniczymi szkerami Finlandji aż do Ute, aby zapoznać uczniów i kandydatów z nawigacją w podobnych warunkach oraz przyzwyczaić ich do orientacji w mapach. Musiał jednak zrezygnować z tego z powodu wysokich kosztów pilotażu. Postanowił zatem stać na redzie Hangö, a wysyłać tylko w szkery kutry okrętowe pod dowództwem oficerów „Lwowa”. Każda wyprawa była zaopatrzona w kompasy i mapy oraz miała określone zadanie do wykonania w oznaczonym czasie. Władze fińskie bardzo uprzejmie udzieliły swej zgody na ćwicze-

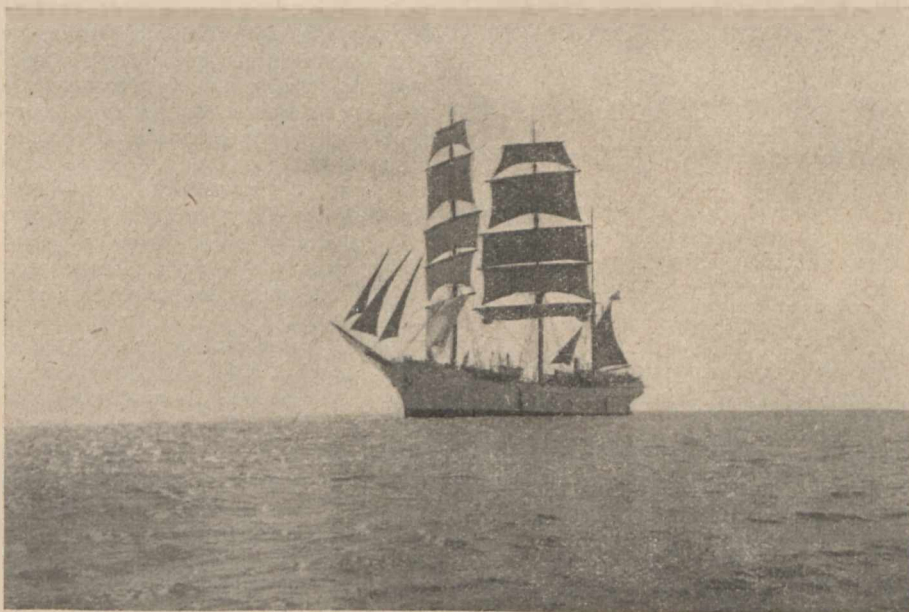
nia nawigacyjne uczniów na wodach Finlandji.

Dnia 30 lipca wyruszyła ze „Lwowa” pierwsza wyprawa pod dowództwem kpt. Ledóchowskiego, przy udziale por. Kowalskiego. Miała ona polecenie dotarcia do miejscowości Dalsbruk na wyspie Kimito. Jednak z powodu przeciwnych wiatrów, później zaś z powodu ciszy, wyprawa ta dotarła tylko do wyspy Stor Angesö i powróciła na statek 31 lipca.

Następnego dnia, 1 sierpnia, kapitan Maciejewicz wysłał drugą wyprawę. Dowództwo nad wyprawą objął II oficer „Lwowa” kpt. Meissner. Wzięło w niej udział 29 uczniów i kandydatów, rozmieszczonych na 2 kutrach. Wyprawa miała za zadanie dotrzeć do miejscowości Bromarv na półwyspie Padva i powrócić na statek o godzinie 18 dnia następnego.

Kutry odbiły od „Lwowa” o godzinie wpół do dziewiątej rano. O godzinie 13 podeszły do jednej z przystani na Djurgardsfjord koło Bromarv. Kapitan Meissner, nie chcąc wyrzucać szalup na nieznaną, kamienisty brzeg, polecił przybić do przystani. Po wylądowaniu nakazał załogom obu kutrów nie rozchodzić się daleko, sam zaś w towarzystwie radjotelegrafisty udał się do pobliskiej wsi celem zakupienia mleka i żywności.

Po powrocie uczniowie zameldowali kapitanowi Meissnerowi, że w czasie jego nieobecności, do kutrów podeszły siostry z pobliskiego sanatorium i oświadczyły, że przystań, do której szalupy przybiły, jest przystanią prywatną. Kpt. Meissner polecił wobec tego załodze powrócić do szalup i bezzwłocznie odbić od przystani.



Statek szkolny „Lwów”.

Szalupy wzięły kurs na mały fjord, ciągnący się około pół mili na południe od południowo-wschodniego krańca redy Bromarv. Nikt na nich nie przypuszczał, jakie skutki wywołało wylądowanie w pobliżu owego sanatorium.

Siostry miłosierdzia zaalarmowały tymczasem komendanta miejscowego oddziału „Skydskär” (Fińska milicja ludowa, coś w rodzaju naszego strzelca), że wylądowali w Finlandji... bolszewicy. Trzeba trafiać, że było to akurat 1 sierpnia, na który to dzień zapowiadane były przez komunistów rozruchy we wszystkich krajach Europy. Komendant „Skydskär”, nie sprawdzwszy otrzymanej wiadomości, w przekonaniu, że bolszewicy wysadzili dessant na wybrzeżu Finlandji, zaalarmował miejscowy posterunek wojskowy, wysyłając jednocześnie telegraficzny meldunek o najeździe bolszewików do Helsingforsu. Meldunek ten postawił fińskie władze wojskowe na nogi. Natychmiast wyleciała do Bromarv z Helsingforsu eskadra hydroplanów wojskowych, jednocześnie zaś nadano rozkaz do znajdującego się akurat w Hangö dywizjonu kanonierów, aby stanął w gotowości bojowej.

Gdy oba kutry „Lwowa” dobiły ponownie do brzegu i załoga była zajęta wyciąganiem ich na ląd, nagle z lasu wyszedł oficer z rewolwerem w rękę, a z nim kilku żołnierzy z karabinami, gotowemi do strzału. Oficer zbliżył się do zdziwionego kapitana Meissnera i groźnym głosem zapytał go po niemiecku:

— Kto panowie jesteście i co tu robicie?

Kapitan Meissner wyjaśnił uprzejmie, że on i jego ludzie stanowią część załogi polskiego statku szkolnego „Lwów” i że odbywają ćwiczenia szalupowe i nawigacyjne, na co dowództwo statku otrzymało pozwolenie od kapitanatu portu w Hangö.

Oficer fiński natychmiast schował broń, poczem przedstawił się kapitanowi Meissnerowi. Wnet wyjaśniło się ostatecznie całe *qui pro quo*. Uśmiechno się z niego serdecznie.

Po pewnym czasie oficer oddalił się ze swymi żołnierzami, zezwoliwszy przedtem jak najuprzejmiej na całkowitą swobodę ruchów, zbudowanie namiotów, palenie ognisk i t. p., przepaszając jednocześnie za całe nieporozumienie.

Nie na tem wszakże koniec przygód naszych pseudo-bolszewików.

W pół godziny po odejściu oficera i żołnierzy ukazały się nad fjordem dwa hydroplany wojskowe, lecące na wysokości około 600 m. Kapitan Meissner nie zwrócił na nie specjalnej uwagi, nie przypuszczając, aby pojawienie się ich miało jakikolwiek związek z poprzednią wizytą przedstawicieli sił zbrojnych Finlandji. Tymczasem hydroplany zniżyły swój lot, zatoczyły koło nad fjordem, jeden z nich przeleciał na wysokości około 150 m. nad obozowiskiem „Lwo-

wian”, poczem oba hydroplany osiadły na redzie Bromarv.

Niebawem w miejscu wylądowania załogi obu kutrów zjawiał się kapitan-łotnik w towarzystwie podoficera. Widocznie uprzedzony już w Bromarv o nieporozumieniu, przedstawił się kapitanowi Meissnerowi, poprosił raz jeszcze o informacje, złożone pierwszemu oficerowi, poczem wyjaśnił, że hydroplany przyleciały z Helsingforsu wskutek alarmu o dessancie bolszewickim. Następnie, pożegnawszy się uprzejmie, oddalił się. Przed wieczorem oba hydroplany wystartowały z powrotem do Helsingforsu.

Po powrocie na statek kapitan Meissner złożył meldunek o całym nieporozumieniu komendantowi „Lwowa”, który natychmiast zawiadomił o wszystkim poselstwo Rzeczypospolitej w Helsingforsie.

Na drugi dzień prasa fińska podała obszernie informacje o tem, jak niewinna wycieczka polskich uczniów morskich przez kilka godzin trzymała

całą Finlandję w naprężeniu i pod grozą najazdu bolszewickiego. Sprawozdania te, podane z humorem, wywołały dużo wesołości. Z całego zajścia był ten pożytek, że przez kilka dni gazety pisały o polskim statku szkolnym, część zaś ich podała nawet fotografie „Lwowa”.

Niezależnie od tego Minister Spraw Zagranicznych Finlandji p. Procope przeprosił oficjalnie posła Rzeczypospolitej w Helsingforsie za ten incydent.

Okazało się później, że siostry owego sanatorium, które pierwsze alarm podniosły, słysząc uczniów, rozmawiających po polsku, wzięły to za język rosyjski, widząc zaś biało-czerwone bandery oraz czerwony wypiel rozpoznawczy na kutrach, były przekonane, że mają przed sobą czerwoną banderę wojenną Sowieców.

Tak to o mały włos, a byłby „Lwów” rozpoczął wojnę z Finlandją.

H. T.

## PRÓBY SZYBKOŚCI NOWYCH FRANCUSKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH

W jednym z poprzednich numerów „Morza” zdawaliśmy sprawę ze spuszczenia na wodę polskich kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, które się odbyło niedawno w kilku stocznjach francuskich i zaznaczyliśmy, że jednostki te są identyczne, jak i nowe jednostki bojowe floty francuskiej. Interesować zatem będzie polskich czytelników to, że nowe okręty marynarki francuskiej, które stanowią typ najświeższy i zupełnie odmienny od jednostek, budowanych przed wojną, dają wyniki bardzo zadawalające, a ich sukcesy potwierdzają się z miesiąca na miesiąc coraz silniej, w miarę wykonywania zamówień.

W zakresie np. kontrtorpedowców, nowy kontrtorpedowiec francuski „Le Tigre”, którego kadłub i motor pędny wykonane zostały w „Ateliers et Chantiers de Bretagne” — osiągnął przy próbach w 1925 r. szybkość prawie 37 węzłów, do której to szybkości zbliżyły się też inne podobne jednostki o 2400 ton pojemności, stanowiące pierwszą serję programu morskiego Francji.

Kontrtorpedowce drugiej serji są co najmniej większe, ich pojemność bowiem wynosi 2.690 ton. Pierwszy ukończony został „Guépard”. Kadłub wykonano w „Arsenal de Lorient”, maszyny w „Ateliers et Chantiers de la Loire” i „Les Forges et Chantiers de la Méditerranée”, a kotły w „Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire—Penhoet”. Kontrtorpedowiec ten wykazał w próbach w marcu 1929 r. szybkość

38,5 węzłów, jakkolwiek spodziewano się tylko 35 węzłów.

Rekord ten został świeżo pobity przez „Valmy”, kontrtorpedowiec tej samej klasy, wykonany całkowicie (kadłub, aparaty pędne i t. d.) w zakładach „de Saint-Nazaire-Penhoet”, który wykazał szybkość, mierzoną bardzo ściśle 39,85 węzłów. Jest zatem „Valmy” obecnie najszybszym okrętem wojennym świata.

Z drugiej strony łódź podwodna „Redoutable”, pierwsza z serji 25 łodzi podwodnych o pojemności 1.560 ton (największe w tej chwili w marynarce francuskiej), wykonana w „Arsenal de Cherbourg”, osiągnęła w próbach, dokonanych w kwietniu b. r., szybkość ponad 19 węzłów, dzięki doskonałemu działaniu dwóch motorów Diesel-Sulzer o 3.000 HP każdy, skonstruowanych w zakładach „La Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer”. Szybkość 19 węzłów jest wyjątkowa dla łodzi podwodnej, a należy zaznaczyć, że szybkość przewidziana przez marynarkę francuską wynosiła tylko 18 węzłów.

Budowa łodzi podwodnych o pojemności 630 ton, przeznaczonych do obrony wybrzeży, posuwa się szybko naprzód. Jedną z nich, „l'Argonaute”, została spuszczone na wodę 23 maja przez zakłady „Schneider” w ich stoczni Chalons-sur-Saone. Łodzie tego typu, który dał doskonałe wyniki tak w próbach jak w służbie, posiadają po dwa motory Diesela fabryk Sulzer, Schneider albo Vickers-Normand.

Olivier Quéant

## MANEWRY FLOTY NIEMIECKIEJ NA BAŁTYKU

Niemiecka marynarka wojenna odbyła w roku bieżącym manewry jesienne na morzu Bałtyckim. Trwały one od 9 do 20 września. Kierownictwo manewrów sprawował osobiście szef marynarki Rzeszy Niemieckiej, w.-adm. Oldekop. W manewrach brały udział 4 pancerniki, 18 kontrtorpedowców i torpedowców, 10 trawlerów i 6 niszczycieli łodzi podwodnych-

Te ostatnie, służyły, jak twierdzą gazety niemieckie, wyłącznie do ćwiczeń nad trawlowaniem (wyławianiem min). Jako punkty wyjściowe służyły porty Piława i Świnoujście.

Manewry składały się z dwóch części, mianowicie z działu taktycznego i z działu strategicznego. Pierwszy polegał na ewolucjach zwrotnych w szykach: torowym, t. j. kiedy okrę-

ty idą gęsiego, i czołowym, t. j. kiedy okręty posuwają się ławą, następnie na ćwiczeniach w sygnalizacji i w wylawianiu min, a wreszcie na nocnych napadach torpedowców. Dział drugi stanowiło zadanie niedopuszczenia eskadry nieprzyjacielskiej, która wpłynęła na Bałtyk przez cieśniny duńskie, do przzerwiania się we wschodnią część morza Bałtyckiego za linię Rugja-Bornholm. To ostatnie zadanie jest szczególnie dla nas Polaków interesujące, zważywszy, że

Niemcy liczą się na serjo z wejściem na Bałtyk, na którym obecnie posiadają hegemonję, floty niebałtyckiej, która dąży do któregoś z portów bałtyckich, jako do bazy. Innemi słowy, idzie tu o przeszkodzenie eskadrze francuskiej w przzerwaniu się do Gdyni.

Wracając do manewru bitewnego, odbył się on 12 września i ciągnął się prawie przez cały dzień i noc. Ogień artyleryjski rozpoczął się z odległości 12 km., przyczem ze względów oszczędnościowych był markowany bly-

skami magnezjowemi. Obie eskadry zbliżyły się do siebie na odległość 2 km., poczem nastąpiły natarcia. Stronie niebieskiej, która broniła wejścia na Bałtyk, udało się o zmierzchu przerwać linię strony żółtej, która forsowała przejście.

W związku z manewrami sfery wojskowe jęły propagować konieczność należytego ufortyfikowania Świnoujścia, które stanowi osłonę ujścia Odry i koło którego przechodzą wszystkie szlaki żeglowne Bałtyku.

Inż. W. HUBERT, *kpt. mar. woj. w s. s.*

## SZTUKA MÓWIENIA—NIE!

Jest to niemała sztuka umieć we właściwym czasie powiedzieć twarde, niewzruszone — *nie*, sobie i innym. Jest w tym momencie negacji wysiłek, akt silnej woli. Wielu ludzi, ba nawet wiele tysięcy ludzi, zginęło marnie, bo nie umieli we właściwej chwili powiedzieć: *nie*, dosyć, basta!

Styszeliśmy wszyscy o ludziach łatwowiernych, dobrodusznych, lekkomyślnych, którzy nie mieli tyle silnej woli, aby powiedzieć stanowczo *nie* w wielu wypadkach życiowych, kiedy odmowa (sobie lub innym) była bardzo wskazana lub nawet konieczna.

Nie odmawiali oni nikomu.

Byli przyjaciółmi wszystkich, będąc w ten sposób wrogami samych siebie. Nie mieli siły odmówić, gdy ich proszono o żyro na wekslu, który nie miał być wykupiony, chętnie udzielali poręczeń na pożyczki, które nie miały być nigdy przez biorącego zapłacone, nie odmawiali, gdy ich wciągano na udział w jakichś wątpliwych interesach, nie odmawiali pożyczek na „wieczne nieoddanie”. Nie umieli także odmówić sobie w chwilach pokus. Wydawali pieniądze, żyli nad stan, bali się powiedzieć: „*Nie, nie stać mnie na to*”.

Oczywiście, takie „dobre dusze”, a właściwie safanduly, zawsze źle kończyli, płacili za innych, zawsze w długach, w protestach, tarapatkach za siebie i innych, schodzili z tego świata, nie zdążywszy się wypłacić, pozostawiając rodzinę w nędzy.

Nauczcie się więc mówić *nie* — stanowcze i niewzruszone wszystkim naciągaczom, wydrwigroszom i lekkomyślnym „przyjaciołom”; powiedzcie — *nie* wszystkim zachciankom i pokusom ponad waszą skromną kieszeń. Ostro krzyknijcie *nie!* waszemu rozleniwieniu, wygodnictwu, zwlekaniu, odkładaniu — kiedy praca na was czeka.

Zabezpieczcie się przed lekkomyślnym trwonieniem pieniędzy — ideją, nawykiem, nawet manją oszczędzania.

Założcie sobie książkę oszczędnościową w P. K. O. i tam wytrwale noście grosz każdy, wydarty zachciankom, pokusom i naciągaczom. Przybierającemu w Waszemu zmysłowi oszczędności *nie* przeczcie, ale praktykujcie go codziennie z zaparciem się i wytrwałością.

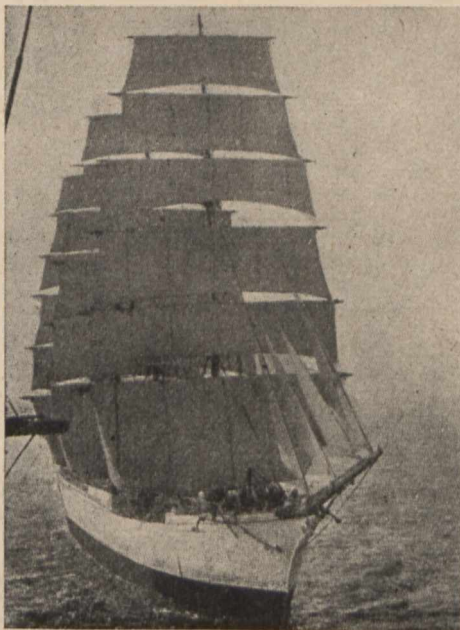
377.

M. CZ.

## UROCZYSTOŚĆ POLSKA NAD ADRJATYKIEM

„Dom Polski nad Adrijatykiem” na wyspie Solta obok Splitu w Jugosławji (Dalmacja) obejmuje obecnie dwie posiadłości: willę „Zofjówka” obok portu Rogacz, z piękną terasą i duży teren Chrobrzyn (tak nazwany na cześć króla Bolesława Chrobrego), obok zatoki Neczujan, gdzie własnością „Domu Polskiego” jest dom, obecnie odrestaurowany, w którym niegdyś mieszkał poeta chorwacki Marko Marulicz.

W dniu 4 września r. b. odbyła się w „Domu Polskim” w Chrobrzynie uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej ku czci Bolesława Chrobrego, która w języku polskim, serbskim i chorwackim głosi, że teren ten nazwano „Chrobrzyn” na cześć tego pierwszego króla polskiego i jednego z największych władców słowiańskich. W uroczystości wzięła udział wycieczka polska z około 60 osób, wśród nich szereg wyższych urzędników, oficerów, sędziów, lekarzy i t. d., pod przewodnictwem prof. Hilarowicza, radcy M. W. R. i O. P. Zdzisława Sowińskiego i p. Jana Moczydłowskiego.



Żaglowiec angielski „Archibald Russell” stanowi piękny typ statku żaglowego.

Na uroczystość tę przybyli ze Splitu przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych z zastępcą wielkiego żupana, p. Karamanem, i pułkownikiem Vrbicą na czele.

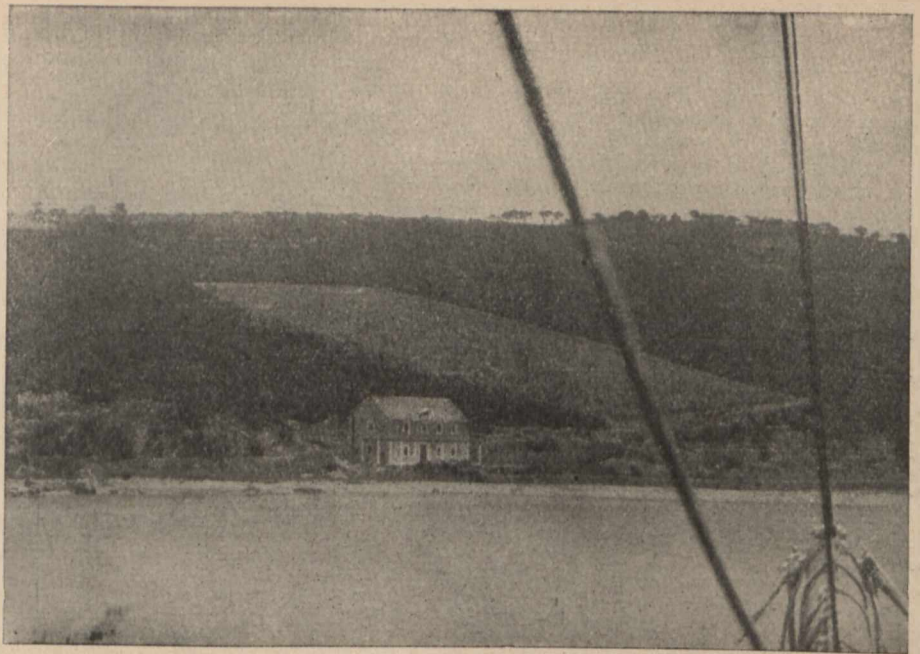
Uroczystość miała przebieg wspólny i wzruszający i pozostawiła na zawsze niezatarte wspomnienie. Pierwszy przemawiał po chorwacku i po polsku przez Zarządu „Domu Polskiego nad Adrijatykiem”, prof. Tadeusz Hilarowicz, jako przewodniczący Komitetu wykonawczego uroczystości, podkreślając znaczenie postaci Chrobrego w dziejach Polski i Słowiańszczyzny, poczem dokonał odsłonięcia tablicy. Następnie przemawiali ze strony Jugosłowian: zastępca wielkiego żupana, p. Karaman, w imieniu samorządu p. Mikacic (Prezes „Jadranskiej Straży”), w imieniu miasta Splitu dr. Bulić, w imieniu społeczeństwa jugosłowiańskiego prof. dr. Franciszek Hesicz z Zagrzebia, w imieniu ludności miejscowej proboszcz z Grohoty Don Maria Besicz, a ze strony Polaków pp.: Radca Zdzisław Sowiński w imieniu „Domu Polskiego nad Adrijatykiem” i Jan Moczydłowski imieniem Stowarzyszenia Przyjaciół Jugosławji. Uroczystość zakończono odśpiewaniem „Jeszcze Polska nie zginęła”.

Przemówienia Jugosłowian nacechowane były najgłębszą czcią dla dziejów Polski i jej roli w Słowiańszczyźnie — dawano też w przemówieniach wyraz pragnieniu, aby pod sztandarem wspólnej idei „morza słowiańskiego” skupiły się oba bratnie narody.

Po uroczystości odbył się w „Domu Polskim” obiad, w czasie którego wznoszono szereg toastów, jak: prof. Hilarowicz na cześć króla Serbów, Horwatów, i Słoweńców, Aleksandra, zastępca wielkiego żupana, p. Karaman, na cześć Prezydenta Ignacego Mościckiego, major dr. Kulesza na cześć armji jugosłowiańskiej, prof. dr. Franciszek Hesicz na cześć kultury polskiej, radca Kowarski na cześć społeczeństwa jugosłowiańskiego i t. d. Odczytano też szereg telegramów, wśród nich od Marszałka Senatu prof. dr. Juliana Szymańskiego, od Związku Sokolstwa Polskiego, od Poselstwa Polskiego w Belgradzie, od konsula generalnego Polskiego w Zagrzebiu, p. Łazarskiego i innych.

Dziennik „Nowa Dola“ wychodzący w Splicie, zamieścił staraniem Komitetu uroczystości obszerny artykuł p. Aleksandra Kraushara — o Bolesławie Chrobrym, przetłumaczony na język serbsko-chorwacki. Prasa jugosłowiańska zamieściła obszerne opisy uroczystości, podnosząc jej wielkie znaczenie zarówno dla przyjaźni polsko-jugosłowiańskiej, jak dla idei „morza słowiańskiego“.

W skład Prezydium Honorowego Komitetu Uroczystości wchodził p.p.: Marszałek Senatu prof. dr. Julian Szymański, Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego dr. Sławomir Czerwiński, Poseł Nadzwyczajny i Minister Pełnomocny Rzeczypospolitej Polskiej w Belgradzie dr. Wacław Babiński, Generał Marjusz Zaruski, Przewodniczący Koła Kawalerów Orderów Jugosłowiańskich prof. dr. Antoni Gluziński, Prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Jugosławii prof. dr. Zygmunt Cybichowski. Prezesem Komitetu był p. Aleksander Kraushar, prezes Towarzystwa Miłośników Historji, wiceprezesami pp.: Władysław ks. Massalski, prezes Towarzystwa Geograficznego, prof. dr. Wacław Roszkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego, dr. Stanisław Warmowski, prezes Zarządu Głównego



Pawilon „Domu Polskiego“ na terenie Chrobryna (wyspa Solta).

Stow. Urzędników Państwowych. Prezesem ściślejszego Komitetu Wykonawczego był prof. dr. Tadeusz Hilaryowicz, inicjator tej uroczystości.

Technicznym przygotowaniem uroczystości i przyjęciem na miejscu zajęli się pp.: podpułkownik Józef Bartelmus z małżonką.

# KRONIKA

## G D Y N I A

**ROZBUDOWA GDYNI.** — Budżet wydatków inwestycyjnych na Gdynię w roku przyszłym obejmować ma po raz pierwszy znaczne wydatki na potrzeby samego miasta Gdyni. Istnieje zamiar, aby znaczne potrzeby, związane z rozwojem samego miasta Gdyni, były rozłożone na szereg lat, z tem, żeby w roku przyszłym wyasygnowano na ten cel około 5 milj. złotych. Będą one przeznaczone na budowę kanalizacji, wodociągów, dodatkową elektrownię i inne nieodzowne inwestycje miejskie.

W tych sprawach odbyła się wymiana zdań między Ministerstwem skarbu a Ministerjum Przemysłu i Handlu. Zasada przeprowadzenia tych inwestycji została już przesądzona w sensie pozytywnym, obecnie chodzi jedynie o ustalenie wysokości kredytów na ten cel.

**BUDOWA OBOZU KWARANTANNO- WEGO W GDYNI.** — Wpobliżu Oksywia rozpoczęto budowę nabrzeży, przeznaczonych dla parowców pasażerskich. Jest to pierwszy etap robót przy budowie przyszłego obozu kwarantannowego w Gdyni. Koszty budowy tego obozu obliczane są na 1 milion złotych.

**FABRYKA FORDA W GDYNI.** — Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyraziło swą zgodę na budowę w Gdyni fabryki montażowej samochodów przez „Ford Motor Car. Co.“. Fabryka ta rozporządzać będzie kapitałem 1.500.000 dola-

rów. Podwozia samochodów mają być dostarczane przez angielski oddział fabryki Forda. Fabryka ma pracować dla Polski, a także dla potrzeb państw sąsiednich, w tej liczbie bałtyckich. Jest to o tyle godne uwagi, że dotychczas państwa te były zaopatrywane w samochody Forda z Niemiec.

**DWA NOWE STATKI DLA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.** — Polska flota handlowa powiększy się na niebawem o 2 nowe statki handlowe, które zakupione zostaną przez P. P. „Żegluga Polska“ z funduszy, zgromadzonych przez wojewodę śląskiego. Rokowania w sprawie kupna tych statków są w toku. Projektowane jest zakupienie jednego statku o 1200 t. i drugiego o 7000 t.

**INSPEKCJA SANITARNA.** — W Gdyni bawił ostatnio dyrektor Departamentu Służby Zdrowia M. S. W. dr. Piestrzyński. Zwiedził on szpital zakaźnych w Grabowie, szpital sióstr Elżbietanek w Gdyni, tereny przyszłego szpitala miejskiego, projektowanego zakładu kwarantannowego w porcie i t. d.

**RADA MIEJSKA.** — Dnia 10.IX w sali szkoły powszechnej odbyło się pierwsze konstytucyjne posiedzenie rady miejskiej. Obrady zagał komisarz rządowy miasta p. Bilek, następnie przewodnictwo objął ze starszeństwa p. Radke, kupiec. Wybory do prezydium Rady dały wynik następujący: prezes — p. Neyman, dyrektor firmy „Polskarob“, wiceprezes — p. Teodor Miotke, kupiec.

**BUDOWA WIELKIEJ MLECZARNI PAROWEJ.** — W Gdyni bawiła komisja z Min. Rolnictwa, która odbyła w starostwie naradę w sprawie budowy wielkiej mleczarni parowej. Budowa ta ma być rozpoczęta jeszcze w roku bieżącym.

**RUCH PORTOWY GDYNI W SIERPNIU.** — Ruch portowy, aczkolwiek bardzo w sierpniu ożywiony, nie dorównał jednak jak pod względem tonażu, tak też pod względem obrotu towarowego ruchowi lipcowemu. Wpłynęła na to zarówno mniejsza ilość dużych statków wycieczkowych jak też ilość wywiezionego węgla.

Weszło do portu statków morskich 174 o ogólnej ładowności 159.182 netto ton rejestrowych (w lipcu 175 statków o 178.981 n. t. r.), przywożąc 796 pasażerów i 21.173 ton ładunku (w lipcu 1796 pasażerów i 73.856 t. ładunku). Na ładunki przywiezione złożyły się: tomasyna 12.032 t., żelastwo 6.266 t., ruda żelazna 2.800 t., drobnica 70 t., kamień 5 t.

Odplynęło z portu 164 statki, wywożąc 249.952 t., w tem 228.719 t. węgla eksportowego i 12.943 t. statkowego, 5.044 t. cukru, 950 t. soli, 556 t. ryżu, 385 t. mąki ryżowej, 800 t. ospy ryżowej, 511 t. papieru, 7 t. maszyn rolniczych, 11 t. szmat, 4 t. skór cielęcych i 22 tony drobnicy.

Ogólny obrót towarowy, w sierpniu wyniósł 271.125 ton.

**GDYNIA — CHYLONIA.** — Otwarta została stała komunikacja autobusowa na linii Gdynia — Chylonia.

**POŚWIĘCENIE BANKU POLSKIEGO.** — W dniu 22.IX odbyło się poświęcenie gma-

chu Banku Polskiego w Gdyni. Na uroczystość tę przybył prezes B. P. p. Wróblewski, delegat p. Ministra Kwiatkowskiego p. Rybiński i dyrektor departamentu morskiego p. Nosowicz. Piękny budynek oddziału B. P. w Gdyni jest jednym z największych i najokazalszych w mieście.

**PRZYBYCIE KUTRA DLA POŁOWÓW PEŁNEGO MORZA.** — W tych dniach przybył do Gdyni z Kopenhagi pierwszy kuter motorowy, zamówiony przez Morski Instytut Rybacki dla połowów pełnego morza na Bałtyku. Kuter ten żaglowo-motorowy, który przybył po rekordowo szybkiej i udanej podróży, zbudowany jest na Bornholmie, motor zaś otrzymał w Kopenhadze. Jest on znacznie większy od kutrów, używanych na naszym wybrzeżu, nadając się doskonale do połowów na otwartych ławicach środkowego Bałtyku. Pod tym względem jest wzorowany na kutrach duńskich Bornholmu: wiązania jego są szczególnie mocne, nie ustępuje on w niczem kutrom flotyli rybołówczej Bornholmu.

Już w najbliższych dniach wyruszy ten kuter na Ławicę Środkową. Załoga jego składa się z 4 osób, w tej liczbie instruktora-duńczyka. Kuter swem urządzeniem i rozmiarami wzbudza zrozumiałe zainteresowanie wśród naszych rybaków, którzy jak wiadomo, tylko w braku odpowiednich statków nie prowadzili dotąd połowów dalszych na Bałtyku.

**SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO I TECHNIKI PORTOWEJ.** — Dnia 1 października r. b. została uruchomiona Szkoła Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni (szosa Gdańska).

Szkoła ta jest uczelnia zawodowa, należąca do kategorii średnich szkół zawodowych typu wyższego i ma na celu kształcenie pracowników dla handlu zagranicznego.

Nauka w Szkole trwa trzy lata, podzielona na sześć semestrów z których pierwsze dwa tworzą cykl zakończony, ogólnohandlowy i uprawniają do otrzymania świadectwa ukończenia jednorocznej Szkoły przysposobienia handlowego.

Sluchacze uczęszczający do Szkoły dzielą się na zwyczajnych i wolnych.

Sluchacze zwyczajni uczęszczają do Szkoły w ciągu sześciu semestrów i po ukończeniu nauki i złożeniu egzaminu końcowego otrzymują dyplom ukończenia szkoły.

Towarzystwo szkoły robi starania, aby absolwentom szkoły przysługiwał tytuł licencjata nauk handlowych.

Wolnymi słuchaczami mogą być tylko osoby, pracujące zarobkowo w miejscowych przedsiębiorstwach.

Wolni słuchacze mogą uczęszczać na wybrane przez siebie wykłady i ćwiczenia II-go i III-go kursu. Podczas pobytu w szkole wolnych słuchaczy obowiązują regulamin szkolny w całej rozciągłości.

Kandydaci na zwyczajnych słuchaczy muszą posiadać nie mniej, niż 16 lat oraz musza złożyć świadectwa ukończenia sześciu klas średniego zakładu ogólnokształcącego, względnie pełnej szkoły wydziałowej, lub szkoły zawodowej, uznanej za odpowiednią przez Ministerstwo W. R. i O. P.

Program nauk trzeciego i czwartego kursu obejmuje następujące specjalne przedmioty:

a) na Wydziale eksportowo-importowym:

Księgowość i arytmetykę, geografję gospodarczą, korespondencję, arytmetykę handlową, towaroznawstwo z laboratorjami, ekonomję polityczną, stenografję, języki obce, budowę i ekwipunek okrętu, porty, eksploatację okrętu, transporty i taryfy, asekurację, awaryje.

b) na Wydziale bankowym:

Podstawy księgowości i arytmetykę, korespondencję, arytmetykę handlową, prawo handlowe, ekonomję polityczną, stenografję, języki obce, politykę ekonomiczną, skarbowość i prawo skarbowe, statystykę, prawo handlowe, wekslowe i czekowe, pieniądz, kredyt i waluty, banki i giełdy, arytmetykę polityczną, politykę bankową i organizację przedsiębiorstw.

Kandydaci, zgłaszający się do szkoły, musza składać podania na ręce dyrektora Szkoły, do których należy dołączyć: 1) świadectwo przynależności do Państwa Polskiego lub do Wolnego Miasta Gdańska; 2) życiorys własnoręcznie napisany; 3) metrykę urodzenia oraz 4) dwie fotografie z ostatniej doby.

Podania należy przesyłać do kancelarii Szkoły, (Gdynia, szosa Gdańska, Biuro Budowy Szkoły Handlu Morskiego).

Opłaty szkolne wynoszą: wpisowe 5 zł., czesne 50 zł. miesięcznie i opłata na dożywotnie pomoce naukowe 10 zł. miesięcznie.

Wpisowe wpłaca się bezzwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o przyjęciu do Szkoły, czesne na początku każdego miesiąca pomiędzy 1 i 5, przyczem niecałe miesiące (druga lub pierwsza połowa miesiąca) są opłacane jak całe miesiące.

Szkoła narazie bursy nie posiada i uczniowie, uczęszczający do Szkoły, musza lokować się na kwaterek prywatnych.

**WĘGIEL POLSKI DO BRAZYLJI.** — Dnia 24.IX odpłynął z Gdańska do Rio de Janeiro parowiec fiński „Olovsborg” z ładunkiem 10.500 ton polskiego węgla.

**ZWIĄZEK GD A Ń S K I C H A R M A T O R Ó W.** — W Gdańsku zawiązany został nowy związek armatorów p. n. „Verein Danziger Schiffsreeder und Dampferbesitzer”. Związek ma na celu — jak oświadczają jego założyciele — obronę interesów materialnych swoich członków. Tymczasowym prezesem Związku obrany został niejaki Prenkschat, właściciel firmy „Bugsier—und Bergungsreederei, J. Prenkschat”.

Dotychczasowy związek armatorów gdańskich p. n. „Danziger Nautische und Rheederverein” oświadcza w związku z wiadomością powyższą, że jednoczy on wszystkich armatorów gdańskich i z nowopowstałą organizacją nie ma nic wspólnego. Do nowego związku należeć mają zaledwie trzy małe przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej.

**RUCH W PORCIE GD A Ń S K I M.** — Rozwój ruchu portowego w Gdańsku zaznacza się stale. W sierpniu r. b. wpłynęło do portu 570 statków o 395.198 N. R. T., wyszło zaś 585 statków o 406.218 N. R. T. odpowiednie liczby za lipiec r. b. wynoszą: weszło 558 statków o 372.059 N. R. T., wyszło 561 o 372.185 N. R. T.

Również w obrocie towarowym portu panuje tendencja rosnąca. W sierpniu r. b. wywieziono węgla przez Gdańsk 528.175 ton, podczas gdy w sierpniu r. ub. wywóz ten wnosił 502.945 ton, w lipcu r. b. zaś 515.600 t.

Eksport zboża przez Gdańsk również stale wzrasta. Dowóz zboża z Polski utrzymuje się. Śoihrze i elewatory Gdańska są już zapełnione. Frachty na zboże nie są jeszcze zbyt duże. Do Bergen idzie zboże po 11 sh. Port wewnętrzny stoi pod znakiem handlu zbożem. Na Motławie panuje ożywiony ruch. Szereg mniejszych parowców ładuje tam zboże. Koła gdańskie obliczają przypuszczalny eksport zboża polskiego w związku z tegorocznym urodzajem na 250.000 ton.

Wobec urodzaju buraków cukrowych w Polsce spodziewają się sfery gdańskie w niedalekiej przyszłości zwiększonego eksportu cukru.

**RUCH NA WISŁE W GD A Ń S K U.** — W czasie od 1 do 15 sierpnia r. b. przybyło do Gdańska 36 parowców (w tem 26 holowników) i 65 barki, w tej liczbie 9 pustych. Towarów przywieziono do Gdańska ogółem 5.837 ton.

W tym samym czasie w górę Wisły odpłynęło 37 parowców (w tem 27 holowników) i 64 barki, w tej liczbie odeszło pustych 39 barki. Wwieziono towarów w górę rzeki ogółem 5.332 t.

**ZMIANY W GD A Ń S K I E J F L O C I E H A N D L O W E J.** — Z gdańskiego rejestru skreślono motorowy statek-cysterne „Urania” (8744 R R T. 5026 N R T.) należący do „Baltisch-Amerikanische Petroleum-Import- G. m. b. H.” Statek sprzedany został do Antwerpii. Dla tego samego towarzystwa buduje nowy statek-cysterne jedna ze stoczni hamburskich.

**REKORDOWY ŁADUNEK ŻŁOMU ŻELAZA PRZYBYŁ DO GD A Ń S K A.** — Do portu gdańskiego przybył wielki parowiec japoński „Yaye Maru” (5054 N. R. T. 11.000 D W.), należący do towarzystwa Kokussi Kisen Kabushiki Kaisha w Kobe.

**WYKAZ WPŁYWÓW NA BUDOWĘ POMNIKA „ZJEDNOCZONYCH ZIEM POLSKICH” W GDYNI ZA CZAS OD DNIA 20.VIII DO 20.IX 1929 R.**

IM IĘ I N A Z W I S K O	S u m a w złotych
Stan poprzedni . . . . .	225.491.36
Zarząd Gminy Niewiadom górny, pow. Rubnicki G. Śl. . . . .	100.00
Gmina Marusze . . . . .	10.00
Zarząd gminny i Kasa gminna Radlin . . . . .	20.00
Urząd Okręgowy i Gminny Rydułtowy, pow. Rybnik . . . . .	50.00
Dr W. Kutten, Prezes Zarządu Sp. Akc. „Firley” . . . . .	1.000.00
Sp. Akc. „Firley” w Warszawie : . . . . .	3.000.00
<b>R a z e m . . . . .</b>	<b>229.671.36</b>

Przywiózł on największy ładunek złomu, jaki dotychczas w Gdańsku zarejestrowano, mianowicie 9.104 ang. ton.

**WIELKI ŻAGLOWIEC DUNSKI W GDANSKU.**—Z Malmö przybył do Gdańska wielki pięciomasztowy szkuner duński „Cap Nord”. Zabierze on 2.100 ton węgla.

## Z POLSKI I Z WYBRZEŻA

**DOŚWIADCZENIE ZE ZNAKOWANIEM FLONDER W ZATOCE GDANSKIEJ.**—Dział Ekonomii i Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy, rozpoczął w ubiegłym roku doświadczenia ze znaczeniem flonder i w związku z tem, wypuścił w listopadzie i w początku grudnia 1928 r. w Zatoce Gdańskiej i w pobliżu Helu, blisko 1000 sztuk, zaopatrzonych w znaczki flonder dwóch gatunków — storni (Pleuronectes flesus) i zimnicy (Pleuronectes limanda).

Doświadczenia te zmierzają do ustalenia szybkości wzrostu, miejsca pobytu i odległości wędrówek flonder, a prowadzenie tych badań zależy od tego, w jakiej ilości zwrócone zostaną Zakładowi Naukowemu znaczone egzemplarze ryb, które trafiają do połowu rybakom.

Znakowanie flonder uskuteczono metodą duńską przy pomocy 2 okrągłych płytek kauczukowych, umieszczonych z obu stron płetwy w pobliżu głowy i połączonych ze sobą srebrnym drutem. Na jednej z płytek wryte są litery „P” (Polska), oraz numer kolejny oznaczonego okazu, który został przed wypuszczeniem zmierzony i zważony.

W swoim czasie rybacy na wybrzeżu polskim i gdańskim zostali powiadomieni o doświadczeniach za pośrednictwem Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni, a na wybrzeżu pruskiego Pomorza i Prus Wschodnich, za pośrednictwem Niemieckiego Związku Rybactwa Morskiego w Berlinie, który zaofiarował swą pomoc i współpracę, przyczem rybacy zostali wezwani do zwracania okazów ryb, z dokładnymi informacjami, odnośnie miejsca i czasu połowu. O ile byłyby zwrócone tylko sam znaczek z numerem, potrzebne byłoby dane co do długości ryby (od pyska do końca ogona), oraz co do wagi.

Ponieważ powodzenie doświadczeń zależy będzie od ilości nadesłanych egzemplarzy ponownie złowionych flonder, zostały dla zachęty ustalone następujące nagrody:

1. Za nadesłanie ryby ze znaczeniem, wraz z informacją co do miejsca i czasu pojęcia: w Polsce — 3 złote; w Gdańsku — 2 guldeny; w Niemczech — 2 marki.

2. Za nadesłanie znaczka wraz z podaniem długości i wagi ryby, oraz miejsca i czasu połowu: w Polsce — 2 złote; w Gdańsku — 1 gulden; w Niemczech — 1 marka.

Dane te należy skierowywać razem z rybą wzgl. ze znacznikiem z wybrzeży polskiego i gdańskiego pod adresem *Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni*, dla Działu Ekonomii i Organizacji Rybactwa, z wybrzeży zaś pruskich pod adresem: *See-fischer-Verein Berlin*.

**ZE SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE.**—W dniu 21 września statek szkolny „Lwów” powrócił do Gdyni, kończąc tegoroczną kampanię letnią. 26.IX odbyły się na statku egzaminy praktyczne dla tegorocznych absolwentów wydziału nawigacyjnego, pośród których 7 na 10, egzaminu te złożyło z wynikiem dodatnim.

W dniu 28.IX uczniowie otrzymali dwutygodniowy urlop, po którym rozpoczęła naukę teoretyczną w Szkole. Rok szkolny rozpocznie się 10 października.

W bieżącym roku na obydwu wydziałach Szkoły Morskiej uczęszcza 145 uczniów, ilość dotychczas nienotowana. Cały szereg kandydatów ubiegających się o przyjęcie nie mógł się dostać do Szkoły ze względu na przepełnienie pomieszczeń internatu.

W roku 1930 Szkoła Morska przynosi się do Gdyni, do gmachów specjalnie zbudowanych, co da jej możność przyjęcia wszystkich chętnych, odpowiadających stawianym przez Szkołę warunkom.

W związku z rozwojem ojczystej floty handlowej daje się zaobserwować ciekawe zjawisko.

Jak wiadomo przy promowaniu na kurs III-ci, uczniowie winni wykazać się maturą, którą składają po dwuletnich studiach w Szkole. W ciągu ubiegłych lat wielu z tych maturzystów Szkoły Morskiej opuszczało ją, przenosząc się na wyższe uczelnie. Obecnie zaledwie poszczególne jednostki rezygnują z dalszych studiów morskich, reszta pozostaje na kursach trzecznych, decydując poświadczyć się służbie morskiej. To, między innymi, tłumaczy też wzrost ilości uczniów Szkoły Morskiej w r. b.

**PRZECIW „UMIASTOWIENIU” HELU.**—Sejmik powiatowy w Wejherowie sprzeciwił się projektowi podniesienia Helu do rzędu miast.

**POŚWIĘCENIE POMNIKA Ś. P. JERZEGO PIESZKAŃSKIEGO** — Dnia 25 b. m. w niedzielę odbyło się we wsi Włoszycy, gm. Lubanie pod Włocławkiem uroczyste poświęcenie pomnika, ufundowanego staraniem Kierownictwa Marynarki Wojennej i Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej bohaterowi walk 1920 r. ś. p. Jerzemu Pieszkańskiemu, który zginął w dniu 14 sierpnia 1920 r., zaskoczony zniaczką pod Bobrownikami przez wroga, wioząc na statku „Moniuszko” amunicję z Torunia do Modlina. Po stoczonym walce i bohaterkiej obronie statku, ś. p. porucznik Pieszkański padł śmiercią walecznych.

Uroczystość poświęcenia rozpoczęła się o godz. 4 popołudniu przy udziale przedstawicieli duchowieństwa z J. E. ks. biskupem Owczarkiem na czele, władz wojskowych, marynarki wojennej, władz administracyjnych z Włocławka i Nieszawy, policyjnych, delegacji różnych stowarzyszeń sportowych i społecznych, wreszcie licznie reprezentowanego społeczeństwa włocławskiego oraz mieszkańców okolicznych. Poświęcenia dokonał J. E. ks. biskup Owczarek, wygłaszając przytem piękne, patriotyczne przemówienie. Po poświęceniu wygłoszono kilka przemówień, poczem złożono szereg wieńców. Podczas uroczystości przygrywały orkiestry strażackie z Bobrownik i Lubania.

Uroczystość wypadła bardzo podniosła i poważnie.

**POPIS ŚLIZGOWCÓW NA WISLE POD WARSZAWĄ.** — Dnia 29 sierpnia r. b. odbył się w Warszawie na Wiśle popis sprawności 3 ślizgowców, wykonanych w Państwowej Stoczni Modlińskiej. Ślizgowce te odbyły latem b. r. raid Modlin — Gdynia — Modlin (z górą 1.000 km.). Popis wypadł nader udatnie. Obecni byli na nim przedstawiciele wojskowości, z p. gen. Kwaśniewskim i komandorem Frankowskim na czele, prasy i sfer fachowych.

Wymiary ślizgowców są następujące: długość 4.27 m. (14 stóp), szerokość 1.40

m., waga (bez silnika) 126 kg., waga silnika 16 — 32 HP, od 38 do 50 kg.

Materiał, użyty do budowy: jodła kanadyjska, mahoń, wiąz, aluminium, miedź, mosiądz.

Silnik przyczepny mocy od 16 do 32 HP., 4.500 — 5.000 obrotów na min.

Szybkość, zależna od silnika, przy 20 HP. i obciążeniu 100 kg. wynosi ca 75 km. na godzinę.

Stoپیeń i tylna część dna ślizgowca pokryta jest specjalną farbą, ułatwiającą poślizg.

Obsługa silnika jest bardzo łatwa, sterowanie rączką motoru (bez steru). Motor wychyla się automatycznie na wypadek zaczepienia śrubą o przeszkodę.

## LITWA

**OBRÓT PORTOWY KŁAJPEDY.** — Za pierwsze 5 miesięcy r. b. obrót portu w Kłajpedzie z powodu długotrwałego zamknięcia portu wynosił 164.400 t., prawie tyleż, co w r. 1928. Wzrósł znacznie przywóz węgla i środków żywnościowych. Wywóz drzewa nie wykazuje wzrostu, natomiast zwiększył się nieco wywóz cellulozu.

## LOTWA

**BAGROWANIE PORTÓW ŁOTEWSKICH.** — W departamencie morskim odbyło się posiedzenie przedstawicieli komitetu giełdowego, zarządów portowych i organizacji gospodarczych pod przewodnictwem dyrektora departamentu morskiego inż. Osola. Na konferencji tej omawiano konieczność intensywniejszego bagrowania portów łotewskich, ażeby udostępnić je statkom o większym zanurzeniu. W tym celu postanowiono podnieść w budżecie coroczne kredyty na bagrowanie z 800.000 latów na 1.100.000 latów. Z sumy tej na bagrowanie portu w Rydze przeznaczono 700.000 latów, w Libawie 250.000 ł. i w Windawie 150.000 ł. Roboty prawdopodobnie powierzone zostaną rybskiemu komitetowi giełdowemu, który jak dotąd najtaniej i najlepiej wszelkie roboty wykonywał.

**O WOLNY PORT W LIBAWIE.** — Z polecenia departamentu morskiego opracował libawski urząd portowy projekt utworzenia w Libawie wolnej strefy. Według tego projektu, strefa wolna ma powstać w nowym porcie, w części, przeznaczonej dla emigracji, gdzie są do dyspozycji miejsca naładunkowe dla 3 statków oceanicznych. Ta część portu przedstawia bardzo dogodny teren, na których przed wojną projektowana była budowa wielkiego elewatora. Przeznaczony na wolną strefę odciłek portu ogrodzony będzie od strony morza pływającym ogrodzeniem, od strony lądu zaś żelaznym parkanem. Wolna strefa obsługiwana ma być bocznkami kolejami normalno- i szerokotorowymi.

Według ostatnio otrzymanych wiadomości projekt urzędu portowego został jednogłośnie przyjęty przez radę portową. Prace pogłębiarskie na redzie zostały już rozpoczęte.

**BILANSE ŁOTEWSKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.** — Łotewskie towarzystwo żeglugowe „Austra” pracuje przy pomocy kapitału akcyjnego w wysokości 300.000 latów i pożyczki w wysokości 114.860 latów. Tonaż towarzystwa

zapisany jest w księgach jako równowartość 343.948 lt., gmach tegoż 118.100 lt. W ubiegłym roku osiągnięto czystego zysku 17.640 lt.

Z ogłoszonego bilansu „The Riga Shipping Co. Ltd.” wynika, że kapitał akcyjny tow. wynosi 240.000 łatów, kapitał rezerwowo 2.625 lt. oraz fundusz amortyzacyjny dla s/s „Everest” 92.252 lt. Po stronie czynnej bilansu znajduje się wymieniony parowiec, księgowany w wysokości 325.735 lt. i kasa — 26.495 lt. Czysty zysk za rok ostatni wynosi 8.397 lt., z czego 7.200 lt. przeznaczono na wypłacenie 3-procentowej dywidendy.

**ZAGADNIENIE ROZBUDOWY PORTU W RYDZE.** — Kwestją rozbudowy portu w Rydze ma się zająć specjalnie departament morski w okresie jesiennym. Organizacje gospodarcze, jak również min. finansów, doszły do przekonania, że obecne urządzenia portu w Rydze nie odpowiadają potrzebom handlu morskiego. Na niedomagania portu ryskiego zwracali niejednokrotnie uwagę rządowi łotewskiemu niektórzy z państw sąsiednich, zainteresowane w tranzycie towarów przez Rygę. Ministerstwo finansów zebrało już potrzebne dane statystyczne i zamierza odbyć szereg konferencji w sprawie rozbudowy portu ryskiego. Ma być ogłoszony specjalny konkurs międzynarodowy na najlepszy projekt tej rozbudowy, podobnie jak swego czasu uczyniono przy rozbudowie portu w Tallinie. W nowym planie portu w Rydze będą przewidziane specjalne tereny pod budowę zakładów fabrycznych, składy drzewa i t. d.

Większe trudności przedstawia kwestja środków na rozbudowę portu. Wyniosą one wiele milionów łatów. Sumy tej nie da się wydestakować z budżetu państwowego. Wobec tego zamierzone jest oddanie prywatnym instytucjom terenów pod składy towarowe wzamian za wyposażenie portu w odpowiednie urządzenia techniczne.

Międzynarodowy konkurs na plan rozbudowy portu w Rydze ma być ogłoszony jeszcze w roku bieżącym.

**RUCH STATKÓW NA ŁOTWIE.** — W pierwszych 7 miesiącach r. b. i roku ub. przedstawiał się ruch statków w portach łotewskich, jak następuje:

I—VII 1929.

Przybyło statków	1.937
Pojemność tychże (w 1000 N.R.T.)	1.008
Wyszło statków	1.947
Pojemność tychże (w 1000 N.R.T.)	1.008

I—VII 1928.

Przybyło statków	2.297
Pojemność tychże (w 1000 N.R.T.)	1.125
Wyszło statków	2.273
Pojemność tychże (w 1000 N.R.T.)	1.106

**NOWY ŁAMACZ ŁODÓW DLA PORTU W RYDZE.** — W departamencie morskim toczą się narady w sprawie budowy nowego łamacza łodów dla portu ryskiego. Postanowiono, że nowy łamacz łodów będzie miał następujące wymiary: długość—130 stóp, szerokość — 36 stóp, zanurzenie — 16 stóp. Maszyny — 1.600 HP. Łamacz zbudowany zostanie albo przez warsztaty portu wojennego w Libawie, albo przez warsztaty ryskiego komitetu giełdowego.

**ŁOTEWSKA FLOTA HANDLOWA.** — W ostatnich dniach przedsiębiorstwo żeglugowe „Gaida” zakupiło nowy parowiec „Astra” — 2785 B. R. T. W ten sposób liczba łotewskich statków handlowych wzrosła do 100. Ogólny tonaż handlowy Łotwy wynosi obecnie 165.924 B. R. T. W tym roku przybyło dotąd 17

parowców o łącznym tonażu netto 20.000 ton.

Do żeglugi kabotażowej przybył ostatnio wybudowany w Inflantach żaglowiec „Jupiter” o długości 80 stóp i szer. 26 stóp. Utrzymuje on komunikację między Rygą a wybrzeżem Inflant.

## ESTONJA

**MANEWRY FLOTY ESTONSKIEJ.** — Estońska eskadra wielkiego morza w składzie 2 kontrtorpedowców „Lennuk” i „Wambola” i 1 torpedowca „Sulew” opuściła swe miejsce postoju i pod flagą szefa sił morskich, admirała barona Salza, wyszła w końcu września r. b. na morze, aby odbyć programem wyszkolenia przewidziane, jesienne pływanie. Na pokładzie okrętu flagowego znajdował się minister wojny O. Koster, który osobiście zapoznać się chciał z estońskimi siłami morskimi, a zarazem wyrobić sobie poglądy na konieczność pewnych wydatków w budżecie na rok 1930/31, który obecnie jest opracowywany. Eskadra wzięła kurs na wschód. Ćwiczenia trwały kilka dni.

**NOWE STATKI.** — Z funduszu pożyczek na żeglugę udzielono ostatnio pożyczki w wysokości 25.000 koron na 6% kapitałowi Kõwamees, który zamierza nabyć dwa statki. Jeden z nich w najbliższym czasie przejdzie pod estońską banderą. Wiele podań o pożyczki na budowę żaglowców z motorami odrzucono, ponieważ komitet do podziału pożyczek żeglugowych stoi na stanowisku, że lokowanie kapitałów w żaglowcach nie jest pożądane.

**ROZWÓJ ESTONSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.** — W ciągu r. 1928 flota estońska powiększyła się o 12 jednostek, zaś tonaż handlowy wzrósł z 65.290 do 74.012 B. R. T. Z tego przypada na parowce 26%, resztę stanowią statki motorowe. W roku 1927 wzrost tonażu estońskiego wynosił 3.516 t., w roku 1928 zaś—12.491 t. Rozwój ten zawdzięcza żegluga estońska zagwarantowanym przez rząd estoński zapomogom dla nabywców statków. Tego roku dochody estońskiej floty handlowej przyczyniły się w znacznym stopniu do powiększenia rezerw walutowych w bankach. W roku ubiegłym dochód brutto żeglugi estońskiej wyniósł 4.22 milionów koron, z czego około połowy pozostało w kraju. Trzeba przyjąć, że polityka rządu będzie w dalszym ciągu nastawiona na poparcie własnej żeglugi.

**LOS Y ROSYJSKO BAŁTYCKIEJ STOCZNI W TALLINIE.** — Na żądanie pewnej grupy akcjonariuszów Rosyjsko-Bałtyckiej Stoczni w Tallinie nałożono areszt sądowy na cały majątek Stoczni. Zarząd Stoczni zwrócił się do komitetu finansowego Republiki o przejęcie stoczni przez rząd estoński.

**SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI.** — Rząd estoński przyznał dla linii okrętowej Tallin—Stockholm zapomogę w wysokości 10.000 koron, dla linii Parnawa—Arensburg—Rygą takąż samą zapomogę w wysokości 20.000 koron i dla linii Parnawa—Helsingfors również 20.000 koron.

**BUDOWA NOWYCH PORTÓW RYBACKICH.** — Ministerstwo rolnictwa zamierza w najbliższym roku budżetowym wybudować 28 nowych portów i przystani rybackich. W tej sprawie toczą się rokowania z zarządem dróg wodnych.

Rybacktwo estońskie rozwinęło się w ciągu ostatnich 10 lat nadzwyczajnie. Podczas gdy w roku 1920 posiadali rybacy zaledwie 20 kutrów motorowych, to w roku 1928 mieli ich 673.

## FINLANDJA

**KOSZTY UTRZYMANIA PORTU W HELSINGFORSIE.** — Koszty utrzymania portu w Helsingforsie na rok 1930 określone zostały na sumę ogólną 9,65 milj. fińskich marek. W roku bieżącym koszty te wynoszą 5,97 milj. marek fińskich.

**BUDOWA DOKÓW.** — Wyłoniony przez rząd komitet budowy doków odbył szereg posiedzeń. Komitet zastanawiał się w pierwszym rzędzie nad wyborem kapitałów państwowych, czy prywatnych na ten cel. W pierwszym wypadku musiał się komitet zastanowić, czy jest możliwe wybudowanie suchych doków w Sveaborgu, w drugim zaś należało wybrać jedno z kilku o te zakłady ubiegających się miast portowych. Odbyto szereg pertraktacyj z zainteresowanymi zrynnikami. Ponieważ ubiegają się o posiadanie doków: Helsingfors, Abo, Nystad i Raumo, przeto o wyborze miejsca pod budowę tych doków zdecydować ma parlament.

**NOWY ŁAMACZ ŁODÓW DLA HELSINGFORSU.** — Zarząd portu w Helsingforsie wstawił do budżetu na 1930 rok sumę 6 milionów mk. f. przeznaczoną na zakup nowego łamacza łodów. Kosztować on będzie 10,5 milj. mk. f. Pozostałe 4,5 milj. mk. f. mają być wstawione do budżetu na rok 1931. Oferty będą rozpisane zarówno w kraju, jak i zagranicą. Wymiary nowego łamacza łodów mają być następujące: długość 37,5 m., szerokość 9,8 m., głębokość 4,8 m. Siła maszyny 1.200 H.P. Jako materiał pędny używana ma być ropa.

**FLOTA PRZEMYTNICZA W FINLANDJI.** — Według informacji, posiadanych przez fińskie władze celne, u wybrzeży Finlandji krąży 18 statków przemysłowych. Każdy z nich posiada od 100.000 do 300.000 litrów spirytusu. Niektóre z tych statków mają ustalone miejsca postoju, gdzie leżą na kotwicy. Mniejsze statki dowożą do nich kontrabandę, która następnie nocami dostarczana jest na ląd. Obecny okres ciemnych nocy ogromnie ułatwił pracę przemysłnikom. Ilość przemyczonego dotąd spirytusu określa się w przybliżeniu na 4 miliony litrów.

**DOCHODY FLOTY HANDLOWEJ.** — Dochody brutto fińskiej floty handlowej wyniosły w 1928 r. 483,3 milj. marek fińskich. Z sumy tej 150 milj. wypadło na żeglugę przybrzeżną pomiędzy portami krajowymi. 262 milj. na żeglugę pomiędzy portami Finlandji a portami zagranicznymi i 70,6 milj. na żeglugę, uprawianą przez statki fińskie wyłącznie pomiędzy portami obcych krajów. Dochody brutto floty handlowej za ostatnie lata wykazują dość znaczny wzrost. W 1925 r. wyniosły one 399 milj. marek fińsk., w 1926 r. 405 milj. i w 1927 r. — 460 milj.

Dochody te z poszczególnych działów żeglugi wyniosły (w milj. marek fińsk.):

Rok	Żegluga przybrzeżna	Żegluga zagran.	Żegluga wy-łącznie port. między port. obcemi
1925	137	201	63
1926	143	201	64
1927	148	227	85
1928	151	262	71



Z powyższej tabeli wynika, że od 1925 r., t. j. od czasu stabilizacji waluty fińskiej, największy rozwój przypadł w dziedzinie żegludze pomiędzy Finlandją a portami zagranicznymi.

Z obecnie posiadanej floty o tonażu 225.000 netto ton rej. około 58.000 n. t. r. zajęte jest w regularnej żegludze, z czego w żegludze zamorskiej 19.600 n. r. t. i w bliższej 39.000 n. r. t. Reszta tonażu pracuje w żegludze dzikiej.

## SZWECJA

**SZWEDZKA FLOTA HANDLOWA.** — W roku 1928 dochody brutto szwedzkiej floty handlowej wzrosły do 289,9 milj. koron, z czego 263,8 milj. kor. przypada na frachty, reszta zaś na przewóz pasażerów.

Szef stockholmskiego biura „Broström-Linien” Birger Zander wygłosił ostatnio w Powszechnym Szwedzkim Związku Żegludowym odczyt o narodowym znaczeniu szwedzkiej floty handlowej. Historia tej floty datuje się od epoki Gustawa Wazy w XVI stuleciu. Od r. 1830 prowadzone są oficjalne rejestry statków handlowych. W roku 1830 flota handlowa Szwecji składała się z 7841 żaglowców o łącznym tonażu 130.000 N. R. T. W r. 1913 Szwecja posiadała 2.826 statków handlowych o ogólnym tonażu 1.202.294 B. R. T. W początku r. b. pod banderą szwedzką pływały 2.503 statki handlowe o tonażu 1.571.329 B. R. T., z czego przypada na parowce 1.095.599 t., na motorowce 383.405 t. i na żaglowce 92.325 t. W roku 1913 wartość statków szwedzkich wynosiła ogółem 194 milj. koron, w r. b. zaś 420 milj. koron. Liczba pracowników żeglugi przekracza 23.000. Z dochodów za przewóz towarów 85,6% przypada na żeglugę poza granicami kraju. Żegluga zajmuje w Szwecji czwarte miejsce pod względem wartości produkcji, po przemyśle drzewnym, celulozowym i maszynowym.

**WYPADKI U WYBRZEŻY SZWECJI.** — W roku 1928 według danych urzędu pilotów wyrzuciło morze u wybrzeży szwedzkich na ląd i na mielizny ogółem 184 statki. Większość wypadków przypada podobnie jak i w roku poprzednim, na wybrzeża wschodnie między Haparandą a południowym cyplem wyspy Oeland. 6 statków, które najechały tutaj na skały rozbiło się doszczętnie, 25 zostało ciężko, a 69 nieco lżej uszkodzonych. Na wybrzeżach Gotlandu rozbiło się 8 statków, z czego 2 zostało zniszczonych zupełnie. Między południowym cyplem Oelandu a Falsterbo rozbiło się 28 statków, z czego 5 zostało całkowicie zniszczonych, 7 ciężko i 16 lżej uszkodzonych. Na zachodnim wybrzeżu rozbiło się 48 statków. (4 wraki, 10 ciężko, 34 lekko uszkodzonych). W czasie od 1863 do 1927 roku rozbiło się u wybrzeży szwedzkich ogółem 13.012 statków, z czego 2.792 zostało zniszczonych całkowicie.

## NORWEGJA

**POLĄCZENIE SIĘ STOCZNI NORWESKICH.** — Według wiadomości z Oslo mają się połączyć w concern 3 największe stocznie norweskie „Akers Mekaniske Vaerksted” — Oslo, „Nylands Vaerksted” — Oslo i „Frederikstad Mekaniske Vaerksted” z Frederikstad. Będzie to największy warsztat przemysłowy Norwegii, zatrudniający 3.000 robotników. Zakłady concernu mają być przeniesione na jedną z wysp w fjordzie Oslo — w pobliżu stolicy.

## WIADOMOŚCI RÓŻNE

**CZECHOSŁOWACKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE.** — Według wiadomości z Berlina zamierzone jest w najbliższym czasie powołanie do życia specjalnego czechosłowackiego towarzystwa żeglugowego. Towarzystwo to zamierza nabyć własny tonaż. Współdziałać ma z niem w wydatnym stopniu „Norddeutscher Lloyd”. Narazie podjęta ma być żegluga dzika, a jeszcze w roku bież. mają być otwarte regularne linie. Nowe towarzystwo otrzymało już wstępny koncesję od rządu czechosłowackiego. W założeniu jego biorą udział z niemieckiej strony m. inn. berlińska firma bankowa „Friedrich Bleibtreu”. Ukonstytuowanie się rady zarządzającej jest w toku. Lloyd będzie posiadał w niej swe przedstawicielstwo. Nowe towarzystwo ma zapewnić szereg da- leko idących przywilejów i ułatwień ze strony rządu czeskiego, m. inn. ma przyrzeczone uchylenie opłat portowych, ulgi taryfowe na kolejach, przewóz poczty zamorskiej, przewóz emigrantów i t. d.

„Norddeutscher Lloyd” oświadczył w sprawie pogłosek o organizacji wspólnego z Czechosłowacją towarzystwa żeglugowego, w którym obie strony miałyby po 50% udziałów, że dotychczas w sprawie tej pertraktacji nie prowadził. Dyrekcja Lloydu dodaje, że jest gotowa współdziałać w tej sprawie w imię niemieckich interesów gospodarczych i dobrych stosunków z Czechosłowacją. Urzędowego zawiadomienia o udzieleniu wstępnej koncesji i o jej warunkach Lloyd dotąd nie otrzymał. Nowe towarzystwo ma się nazywać „Środkowoeuropejski Lloyd. Czechosłowackie Towarzystwo Żeglugi S. A.”. Siedzibą jego będzie Praga. Kapitał zakładowy ma narazie wynosić 6 milionów koron.

„Norddeutscher Lloyd” później oficjalnie stwierdził, że narazie chodzi o rokowania wstępne, które umożliwią ustalenie warunków, na jakich towarzystwo będzie mogło się ukonstytuować, oraz warunków jego współpracy z rządem czeskim.

Według wiadomości z Hamburga, w sprawie udziału w organizacji czechosłowackiego towarzystwa żeglugowego rozpoczął się formalny wysiłek między „Norddeutscher Lloydem” a „Hamburg America Linie”.

Przedstawiciel Hapagu wyjechał do Pragi, aby zaofiarować udział swego towarzystwa rządowi czechosłowackiemu, z uwagi na to, że porozumienie między nim a Lloydem nie zostało jeszcze zawarte.

„Hamburg — America — Linie” ogłosiło oficjalny komunikat, w którym podnosi, że wbrew przeciwnym informacjom, stosunek hamburskich, wielkich towarzystw żeglugowych do rządu czechosłowackiego i do miarodajnych czeskich czynników jest niezwykle przyjazny. Hapag dotoży specjalnych starań, aby stosunki te w przyszłości utrzymać i uczynić jeszcze lepszymi. Hapag stwierdza, że już od dłuższego czasu istnieje przedsiębiorstwo żeglugowe pod flagą czeską, które nie jest obce żegludze hamburskiej.

Wiadomości te inspirowane są przez źródło niemieckie. Czy jednak rząd Czechosłowacji zgodzi się oddać swą żeglugę pod wpływ Niemiec — jeszcze nie wiadomo.

**MANEWRY FLOTY BOLSZEWICKIEJ.** — W ostatnich dniach sierpnia sowiecka flota bałtycka odbywała ćwiczenia na Bałtyku w pobliżu południowego brzegu Bornholmu. Siły manewrującej floty wynosiły 20 jednostek, w tej liczbie znajdowały się okręty linjowe, torpedowce, łodzie podwodne i trawlerzy.

**ZATONIĘCIE BOLSZEWICKIEGO OKRĘTU WOJENNEGO.** — W zatoce fińskiej zatonał rosyjski kontrtorpedowiec „Wojkow” w czasie manewrów floty bałtyckiej.

**PROGRAM MORSKI JAPONJI.** — Ogłoszony ostatnio przez ministerstwo marynarki program morski Japonji na najbliższe 6 lat obejmuje budowę: 4 krążowników po 10.000 ton, 15 dużych kontrtorpedowców i większą liczbę mniejszych okrętów wojennych. Preliminowane koszty wynoszą 400 milionów yen.

**KATASTROFY NA MORZU.** — W czasie ostatniej burzy na Bałtyku zatonał na pełnym morzu parowiec duński „Dan” z ładunkiem węgla 3.295 ton w drodze z Gdańska do Helsingforsu. Zatonęło 21 osób. Statek wysłał radiotelegraficzne sygnały S. O. S., na skutek których wypłynęły na ratunek okręty wojenne niemieckie, stacjonowane w Pilawie. Krążownik „Hessen” napotkał pod 54°53,6' szerokości północnej i 19°24,5' długości wschodniej blakającą się na morzu łódź z parowca „Dan”, w której znajdował się jeden marynarz z załogi zatoniętego parowca. Uratowany nazywa się Martin Malm i pochodzi z Helsingoer. Opowiada on, że razem z nim było w łodzi jeszcze czterech ludzi z pośród załogi, lecz zmiotły ich w morze wzburzone fale. Ponieważ Malm zeznał, że widział ze swej łodzi, jak opuszczono ze statku drugą łódź ratunkową, na której podniesiono żagiel i na której znajdował się starszy oficer „Dana”, z kilku ludźmi z załogi, przeto okręty niemieckie jeszcze przez pewien czas przeszukiwały morze. Do poszukiwań przyłączył się parowiec duński „Sukania”, który znajdował się w drodze z Kopenhagi do Rygi i który zboczył specjalnie z kursu. Niezależnie od tego firma maklerska „Lenczat & Co.” z Gdańska, która była maklerem „Dana”, wysłała na poszukiwanie aeroplan Nr. 1626. Wszelkie poszukiwania nie dały jednak wyniku.

Według zeznań Malma parowiec zatonał wskutek wyłamania przez fale luk do ładowni 4 i 3. Z załogi zatono 16 Duńczyków, 3 Gdańszczan, 1 Niemiec i 1 Norweg. Malm blakał się po morzu przez 28 godzin. Oprócz załogi na pokładzie statku znajdowała się żona drugiego oficera. Statek zatonał o godz. 5 nad ranem; ponieważ sygnały S. O. S. odebrano o godz. 4.03, przeto utrzymał się on na wodzie przez blisko godzinę.

W dniu 9 b. m. zatonał w pobliżu Calais niemiecki motorowiec „Tznay” wskutek wybuchu motoru. Przed zatonięciem statek stanął w płomieniach. Załoga ratowała się na łodziach. Na pomoc jej pośpieszył parowiec szwedzki „Vesuvius”, który znajdował się w drodze z Bilbao do Portershaven. Cała załoga „Tznay” w liczbie 19 osób została uratowana i odstawiona przez „Vesuviusa” do Rotterdamu. Ciężkie poparzenia w czasie wybuchu odniósł mechanik motorowca. „Tznay” liczył 2000 ton pojemności i znajdował się w drodze z Hamburga na Adrijatyk.

W nocy z 10 na 11 b. m. parowiec belgijski „Estella”, znajdujący się w drodze z Antwerpii do Hansweert, zderzył się około godz. 2 na zachodniej Skaldzie z parowcem, idącym w górę Skaldy, prawdopodobnie niemieckim. „Estella” natychmiast zatonała. Z całej załogi uratowano tylko pierwszego mechanika i jednego marynarza. Reszta załogi w liczbie 14 osób, w tym kapitan statku i pilot belgijski, zatonała. Katastrofa zaskoczyła załogę we śnie, tak że nie zdążyła ona wydość się przed zatonięciem ze środka statku. „Estella”, której maszty w miejscu,

gdzie zatonała, wystają z wody, należała do „Société Belge d'Armement Maritime” z Antwerpii. Wybudowana była w Rotterdamie w r. 1919 i liczyła 758 B. R. T.

Dnia 8 b. m. angielski parowiec pasażerski „Highland Pride” (7940 ton) najechał koło Vigo na skały i zatonał. Pierwszy przybył na pomoc tonącemu statkowi parowiec niemiecki „Seydlitz”. Wszyscy pasażerowie i znaczna część załogi zostali uratowani.

Na jednym z jezior fińskich koło Tammerforsu zatonał parowiec pasażerski, mający na pokładzie około 100 pasażerów. Parowiec poszedł na dno w czasie burzy w ciągu jednej minuty. 80 osób zatonało.

Z Rotterdamu donoszą. W tutejszej stoczni „Droogdok Maatschappij” znajdował się w suchym doku statek-cysterna z Glasgow „Visneire”. Prowadzone były na nim roboty koło oczyszczenia podwodnej części. W pewnej chwili z niewiadomej przyczyny statek stanął w płomieniach. Stało się to tak szybko, że zarówno załoga, jak i robotnicy, pracujący przy czyszczeniu, mając odcięty przez płomień odwrót, musieli ratować się, skacząc do wody. Statek spłonął doszczętnie. Według dotychczasowych zestawień zginęło w czasie tej katastrofy 8—10 osób. Dotąd wyłowiono zwłoki trzech ofiar katastrofy.

Na statku „Usedom” (2.000 B. R. T.) z Bremy, znajdującym się w drodze z Londynu do Leningradu, wybuchł w dniu 14 b. m. w pobliżu Gotlandu pożar, który unieruchomił maszyny. Z wielkim wysiłkiem udało się załozę pożar opanować i ugasić. Statek nie mógł jednak o własnych siłach płynąć dalej. Wziął go na hol parowiec fiński „Orion” i doprowadził do portu w Stockholmie.

**POWIĘKSZONY STATEK.** — W stoczni w Kielu spuszczono ostatnio na wodę wyremontowany parowiec frachtowy „Delaware”, który w roku ubiegłym najechał na skały na północ od Stockholmu i został na pół przelamany. Parowiec ten był wybudowany w r. 1920 przez jedną ze stoczni angielskich dla Norwegii. Tylna połowa rozbitego statku została sprzedana do Kielu. Tutaj dorobiono do niej część przednią, przyczem długość statku zwiększona została o 11 m.

**SPUSZCZENIE NA WODĘ NAJWIEKSZEGO I NAJSZYBSZEGO HOLENDERSKIEGO STATKU TURYSTYCZNEGO.** —

W Amsterdamie spuszczono ostatnio na wodę statek motorowy „Johan van Oldenbarneveldt”. Statek ma następujące wymiary: długość 183 m, szerokość 22,73 m, wysokość 14,42 m. Pojemność jego wynosi 19.000 B. R. T. i wyporność 25.400 ton. Motory o sile 14.000 HP pozwolą mu rozwijać szybkość 18 węzłów. Będzie to największy i najszybszy holenderski statek turystyczny. Statek podzielony jest na 10 wodoszczelnych komór i zawiera pomieszczenie dla 774 pasażerów. Miejsc I kl. 366, II kl. 281, III kl. 64 i IV kl. 60. Załoga składać się będzie z 344 osób.

**25 OFIAR MORZA.** — Załoga francuskiego statku rybackiego „Baravel”, który nie powrócił z podróży na wody Grenlandji, uznana została oficjalnie za zaginioną. Załoga ta składała się z 25 osób.

.....

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

## „MORZE”

jedynie w Polsce bogato ilustrowane  
czasopismo morskie.

Bohdan Pawłowicz. „Pionierzy”. Powieść. Wydawnictwo Sp. z o. o. „Pionier”. Skład główny Dom Książki Polskiej. Warszawa, 1929. Str. 485. Cena 10.— zł.

Trudno jest wymagać od kogoś zainteresowania się sprawą, której nie zna. Trudno też dziwić się, że szersze warstwy inteligencji polskiej odnoszą się do zagadnień emigracyjnych niemal zupełnie obojętnie. Wprawdzie istnieją źródła, mogące emigrować chętnego w kraj zagadnień emigracyjnych, docierają tam jednak tylko jednostki i to zresztą tylko takie, które już sprawami temi się interesują. Do ogółu tego odnieść nie można. Ogół bowiem, zmęczony szarą, codzienną pracą, nadmiarem wrażeń, jakich mu dostarcza dzień polityczny, sportowy czy t. p., w wolnych chwilach nie szuka „rzeczy ciężkich”. Nie sięgnie więc ani po „Kwartalnik Naukowego Instytutu Emigracyjnego”, ani po „Wychodźcę” nawet, ani po inne podobne wydawnictwa. Jeśli jest członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej, — czytuje „Pioniera Kolonialnego”, ale wszakże Liga Morska zrzęsa tylko drobny stosunkowo odłam inteligencji.

I tu właśnie książka B. Pawłowicza, jego polsko-brazylijska powieść p. t. „Pionierzy”, wypełnia dotkliwą lukę, istniejącą w propagandzie. Frapujący tytuł, barwna okładka, nie gubią się wśród powodzi różnych aktualności, zdobywając czytelnika. Ten zaś zabiera się do książki w przekonaniu, że to „lekka” lektura i rzeczywiście w lekki sposób... wszczepia w siebie nowego bakcyła, w postaci zainteresowania się sprawami emigracji. Należy zdać sobie sprawę, że taki „bezboleśny” sposób propagandy posiada ogromne znaczenie, i że „Pionierzy” Pawłowicza robią tę propagandę bezwarunkowo w całym stu procentach. Trudno przypuścić, aby ktoś, kto przeżywa wspólnie z Wojciechem Mierzwą i jego czterema synami dolę i niedolę chłopca polskiego w Brazylii, by ten ktoś pozostał głuchy i obojętny na dolę i niedolę setek tysięcy tych naszych Mierzwów, szukających chleba zdala od „starego kraju”.

Zarówno zajmująca treść książki, jak i niezmiernie ciekawe, egzotyczne dla nas tło, ładny język i styl, wszystko to zniewala czytelnika do obracania kartki po kartce niemal bez przerwy, aż do końca książki.

Wartości literackiej „Pionierów” nie omawiamy. Uczynił to fachowo na łamach „Kurjera Warszawskiego” Zdzisław Dębicki, którego opinia wypadła dla autora jak najpochlebniej. Umacnia nas to tembardziej w życzeniu, abyśmy na dalsze części zapowiedzianej przez autora trylogii zbyt długo nie czekali. S. K.

Powieścią Pawłowicza, która na tle powojennej bezbarwności w polskiej twórczości literackiej odcina się bardzo dodatnio, zajmijmy się bliżej w przyszłym numerze „Morza”. Zasluguje ona na to nie tylko ze względu na swe zalety i wartości literackie, ale przede wszystkim jako ciekawy i oryginalny przyczynek do życia naszego wychodźstwa za oceanem.

Kazimierz Bielski, inż.-techn. *Turbiny parowe i zastosowanie ich do napędu statków oraz podstawowe wiadomości z termodynamiki.* Człew. 1929. Str. 247 i 10 tablic. Cena 19 zł.

Nasza uboga, morską literaturę techniczną wzbogaciła wydana niedawno książka o turbinach okrętowych. Autorem jej jest długoletni kierownik wydziału mecha-

nicznego Szkoły Morskiej i jednocześnie wykładowca mechaniki teoretycznej i parowej, inż. Bielski. Praca jest właściwie podręcznikiem dla uczniów Szkoły, pracujących się poświęcić służbie okrętowej w dziale maszynowym, i nosi charakter praktyczno-opisowy, lecz właśnie, dzięki takiemu charakterowi, może być z wielką korzyścią wyzyskana przez oficerów-mechaników naszej młodej marynarki wojennej i handlowej. Autor w sposób jasny i przystępny podaje w swej książce zasadnicze wiadomości z dziedziny termodynamiki, niezbędne dla kierowników maszyn, następnie przechodzi do opisu głównych rodzajów turbin akcyjnych, reakcyjnych i promieniowych, wreszcie zaznajamia z rzeczą dla praktyki najważniejszą, mianowicie z obsługą tych turbin. Styl i język są nader poprawne, a wydanie bardzo staranne, jak wszystkie zresztą wydawnictwa Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej. W samym układzie można mieć pewne zastrzeżenia co do umieszczenia turbin, działających na wał bezpośrednio i za pomocą przekładni, w dziale zastosowania turbin, a nie w dziale opisu turbin, lecz ma to jedynie drobne znaczenie, niewpływające na wartość książki. Pożądane byłoby również podanie wykazu alfabetycznego nazw i terminów, spotykanych w tekście. W każdym razie znaczenie swoje, jako podręcznika zwiezłego, a wyczerpującego i jasnego, praca inż. Bielskiego zachowa na długo.

Inż. W. HUBERT

Benedykt Krzywiac magister praw. — *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej.* Wilno. 1929. Str. 84 z 2 mapkami i 1 schematem. Cena 5 zł.

Zagadnienie tworzenia marynarki wojennej — sprawa tak obca doniedawna dla większości społeczeństwa — zaczyna coraz głębiej przenikać do umyśłów. Literatura jednakże o tem przedstawia się u nas nader uboga. Praca p. Benedykta Krzywca stanowi jedną z nielicznych w tej dziedzinie.

Autor w krótkiej, lecz treściwej formie zastanawia się kolejno nad ogólną sytuacją Polski na Bałtyku, rodzajem marynarki wojennej, jaka jest potrzebna Rzplitej i reformą centralnej administracji zarówno marynarki wojennej, jak i handlowej. W pierwszej części pracy jest podana charakterystyka i znaczenie Bałtyku. Tu trafnie podkreśla p. Krzywiac, iż Bałtyk, na wypadek nawet mobilizacji niemieckiej, staje się morzem zamkniętym, na którym flota Rzeszy będzie posiadała hegemonję. Z drugiej zaś strony wypukła autor to olbrzymie znaczenie, jakie ma Bałtyk dla Polski, będąc świetną arterją komunikacyjną, przez którą przechodzi już obecnie 51% naszego eksportu i 37% naszego importu.

Część druga poświęcona jest problematowi tworzenia samej marynarki wojennej. P. Krzywiac daje tutaj projektowany skład bojowy tej marynarki (2 pancerniki, 3 krążowniki, 1 okręt lotniczy, 1 krążownik-stawiacz min, 12 kontr-torpedowców, 18 łodzi podwodnych oraz torpedowce motorowe, wodopłatowce i t. d.), konieczność programu budowy tych okrętów, obliczonego na 10 lat, oraz koszty wykonania tego programu, wynoszące do miljar- da złotych. Część trzecia zajmuje się potrzebą reformy centralnych zarządów marynarki, będących obecnie w Ministerstwie Spraw Wojskowych (Marynarka Wojenna) i w Ministerstwie Przemysłu i Handlu (Marynarka Handlowa). Autor wysuwa tu koncepcję, aby zostało utworzone Mini-

sterstwo Marynarki, zajmujące się zarówno zagadnieniem obrony, t. j. marynarki wojennej, jak i eksploatacji morza, t. j. marynarki handlowej i rybolóstwa morskiego.

Wywody autora są przekonujące i jasne. W pracy znać odczucie przedmiotu i sumienne zaznajomienie się ze sprawą. Bardzo starannie został zgrupowany materiał pomocniczy, jak dane o naszym ruchu okrętowym na morzach oraz wiadomości o obecnym stanie i programach marynarki wojennej innych państw. Przechodząc do uwag merytorycznych, można mieć tylko pewne zastrzeżenia, co do

przedstawienia już gotowego, ilościowego składu bojowego naszej przyszłej floty i co do zbyt optymistycznego liczenia tylko na własne siły podczas ewentualnej wojny oraz co do przemilczania sprawy portu wojennego na naszym wybrzeżu. Przy układaniu planu budowy floty wychodzi się zawsze z założenia, że powinna być ona silniejsza od floty przypuszczalnego przeciwnika, t. j. w danym wypadku od Niemiec i Z. S. S. R. Notabene o stanie flot obu naszych sąsiadów jest mowa bardzo ogólnikowo.

Zagadnienie wreszcie odpowiedniego, własnego portu wojennego jest rzeczą

pierwszorzędnej wagi przy tworzeniu każdej floty wogóle, a naszej w szczególności, albowiem port ten, poza zwykłym obowiązkiem podstawy operacyjnej dla floty polskiej, musi jeszcze bronić wybrzeża naszego, które żadnych ani naturalnych, ani sztucznych środków obrony nie posiada.

Zastrzeżenia powyższe, wykazujące drobne zresztą usterki w pracy p. Krzywca, nie zmniejszają w niczem tej wielkiej korzyści, jaką przyniesie jej przeczytanie.

Inż. WITOLD HUBERT  
Kpt. mar. w s. s.

# DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R. Z.

## II WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W POZNANIU

W DNIACH 21 I 22 WRZEŚNIA 1929 R.

W dniu 21 września r. b. po nabożeństwie w kościele farnym został otwarty Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w auli Uniwersytetu Poznańskiego przemówieniem prezesa Rady Głównej p. E. Krzyżanowskiego, który po powitaniu Delegatów Oddziałów wniósł okrzyk na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pana Marszałka Piłsudskiego, powtórzony trzykrotnie przez obecnych. Przedstawiwszy historycznie rozwój L. M. i R. od początku jej istnienia do ostatnich czasów, zaprosił na przewodniczącego Walnego Zjazdu prezesa Oddziału L. M. i R. w Poznaniu, Dr. St. Sławskiego, który znowu powołał na zastępców przewodniczącego pp.: admirała Borowskiego (Wilno), prof. St. Niemczyckiego (Lwów), dr. Rośtka (Katowice), dyr. Rummla (Gdynia), na asesorów zaś pp.: majora Gąsiorowskiego (Grudziądz), płk. Małyżkę (Warszawa), Mrozowskiego (Ostrowiec), inż. Stattle-  
ra (Chorzów), inż. Tyszkę (Skarżysko), wreszcie na sekretarzy pp.: redaktora Powidzkiego (Poznań) i H. Sypniewskiego (Poznań).

Po ukonstytuowaniu się prezydium wygłosili przemówienia powitalne pp.: dyr. J. Rummel, inż. Ruge imieniem miasta Poznania, komandor Frankowski imieniem Kierownictwa Marynarki Wojennej, p. K. Zieleniewski imieniem Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy i dr. Gustaw Załęcki imieniem Naukowego Instytutu Emigracyjnego. Po powitaniach przystąpiono do obrad.

W sprawie regulaminu obrad uchwalono dla obradującego Zjazdu przyjąć tymczasowy regulamin, proponowany przez dr. Wyrostka, a ustalenie definitywnego regulaminu oddać Komisji Statutowej. Po odczytaniu Sprawozdania Rady Głównej i Komisji Rewizyjnej wyłosił Walny Zjazd 9 komisji: mandatową, matkę, statutowo-propagandową, budżetową, marynarki handlowej i wojennej, kolonialną, żeglugi śródlądowej, turystyczną i sprawozdawczą.

Drugie plenarne zebranie odbyło się wieczorem 21.IX. Po przyjęciu sprawo-

zdania komisji mandatowej, przedstawił p. admirał Borowski, przewodniczący Komisji Sprawozdawczej, wnioski w sprawie zarzutów, szerzonych przez niektóre organy prasy w odniesieniu do L. M. i R. W wyniku swoich badań, opartych na szczegółowym sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej—Komisja Sprawozdawcza Walnego Zjazdu Delegatów L. M. i R. zgłosiła następującą rezolucję:

„Po dokładnem rozpatrzeniu sprawozdań Rady Głównej i Komisji Rewizyjnej za czas od 1 stycznia 1926 roku do 30 marca 1929 r. i za czas od 1 kwietnia 1929 r. do 31 sierpnia 1929 r. Komisja uchwaliła jednogłośnie przedstawić Walnemu Zjazdowi Delegatów wniosek o udzielenie absolutorjum Radzie Głównej i Zarządowi Głównemu L. M. i R. za okresy działania wyżej wymienione”.

Sprawozdanie Komisji Sprawozdawczej i jej wniosek o udzielenie absolutorjum został przyjęty przez wszystkich delegatów z wyjątkiem 1 głosu przeciw i 10 wstrzymujących się od głosowania.

Trzecie pełne posiedzenie Walnego Zjazdu rozpoczęło się przed południem 22.IX. dalszym ciągiem sprawozdania Komisji Sprawozdawczej, która, rozważysz sprawę współdziałania L. M. i R. z Komitetem Floty Narodowej, przedłożyła Walnemu Zjazdowi następującą rezolucję:

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu, zebrany w dniach 21 i 22 września 1929 roku, w zrozumeniu ważności uzgodnienia wysiłków w celu rozbudowy potęgi Polski na morzu i według wskazań jednomyślnej, stanowczej opinii i woli całego społeczeństwa postanawia skoordynować swoją pracę z działalnością Komitetu Floty Narodowej, a tem samem skończyć z niepotrzebną, szkodliwie narzuconą, szkodliwą dla samej sprawy konkurencyjnością obu instytucji. Wobec tego Walny Zjazd poleca Radzie Głównej L. M. i R. poczynienie odpowiednich kroków u Wysockiego Prezydium Komitetu Floty Narodowej, ażeby swoim autorytetem dopo-

mogło Lidze Morskiej i Rzecznej do połączenia obu instytucji, a nawet do ewentualnego ich zespolenia dla dobra sprawy.

Jednocześnie Walny Zjazd Delegatów L. M. i R. poleca Radzie, aby wydelegowała do członków Prezydium Komitetu Floty Narodowej specjalną delegację, celem doręczenia niniejszej rezolucji”.

Po przyjęciu tej rezolucji przystąpiono do obrad nad sprawozdaniem Komisji Budżetowej, która, dokonawszy kilku poprawek w projektowanym na rok 1930/31 budżecie, zaleciła go do przyjęcia Walnemu Zjazdowi z dodatkiem, aby przewidziana w tym budżecie podwyżka udziału procentowego Zarządu Głównego w składkach członkowskich o 5%, t. j. 55% zamiast obecnych 50% obowiązywała od 1.X. 1929 r. Po dyskusji nad poszczególnymi punktami został budżet przyjęty w postaci, zaproponowanej przez Komisję Budżetową.

Po przedstawieniu sprawy statutu i zmian, zaprojektowanych przez Komisję Statutową, Walny Zjazd uchwalił sprawę zmiany Statutu przekazać Radzie Głównej, a to wobec zasadniczego znaczenia tej sprawy i wynikającej z tego konieczności opracowania zmian w należyty sposób. W związku ze sprawą przyszłego Statutu Walny Zjazd przekazał Radzie Głównej wniosek p. majora Bulowskiego w sprawie organizacji młodzieży w ramach L. M. i R.

Następnie przystąpiono do wyborów nowych członków Rady Głównej i Komisji Rewizyjnej, których wybrano według propozycji Komisji-Matki.

W wyniku tego zostali wybrani członkami Rady Głównej pp.: prof. Błędowski (W) Czarnowski (Wilno), inż. Decyusz (W), Dolanowski (W), komandor Frankowski (W), mjr. Gąsiorowski (Grudziądz), gen. dr. Górecki (W), inż. Ok-sza-Grabowski (Katowice), inż. Jakóbkiewicz (Dębieńsko), min. Kiedroń (Siemianowice), inż. Krauze (Poznań), Krzywiac (Wilno), Ludyga-Laskowska (Katowice), kpt. Lepecki (W), Markowski (Królewska Huta), inż. Musiał (Brześć n/B), dyr. Na-

koniecznikoff (W), prof. Niemczycki (Lwów), Oster (W), red. Pankiewicz (W), Pawłowicz (W), dr. Rosiński (W), dr. Rozwadowski (W), Rutkowski (Sosnowiec), komandor Swirski (W), Szypowski (W), Szczur (Król. Huta), ppulk. M. Wężyk (Brześć n/B), Wierzchon (W), Zielewski (W).

Komisję Rewizyjną wybrano również w składzie, proponowanym przez Komisję-Matkę, a to, jako członków, pp.: Kotowicza (W), Skulską (W), K. Zawiszę (Chorzów), oraz Kamińskiego (W) i Koszkiewiczza (W), jako zastępców.

Z kolei zostały uchwalone rezolucje Komisji Turystycznej w sprawie: a) budowy schroniska nad morzem polskim, b) organizacji przejazdów wycieczkowych do portów polskich, c) racjonalnego ujęcia wycieczek morskich do Francji, Danii, Belgii, Holandji i Anglii.

Komisja Żegluga Śródlądowej przedłożyła wnioski następujące, które Walny Zjazd przyjął:

1. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi wznović sprawę budowy portu morskiego w Tczewie, połączonego kanałem lateralnym z Bałtykiem, celem wzmocnienia eksportu polskiego drogą wodną.

2. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi rozpocząć i prowadzić możliwie intensywnie propagandę dróg wodnych wewnętrznych; propaganda winna obejmować kierunki, wykazane przez sfery fachowe, skupione w stałym sekretarjacie Kongresów Hydrotechnicznych w Warszawie.

3. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi poczynić starania w Rządzie, by otoczył specjalną opieką przedsiębiorstwa żeglugowe, posiadające własny tabor holowniczy ze względu na trudne warunki, w których pracują nasze przedsiębiorstwa żeglugowe.

4. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi wpłynąć na sfery rządowe w kierunku stworzenia specjalnego kredytu bankowego dla budowy taboru rzeczno-żeglugowego z uprzywilejowaniem drobnych przedsiębiorców-szkuciarzy.

5. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi zainteresowanie w właściwych władz w kwestji regulacji rzek Czarnej i Białej Przemszy na odcinku Sosnowiec-Trójkał celem umożliwienia transportu węgla do Wisły.

6. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi rozpocząć akcję, skierowaną ku wprowadzeniu normalizacji taboru dróg wodnych wewnętrznych.

7. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi rozpocząć akcję w kierunku stworzenia szkół dla szkuciarzy, celem wyszkolenia fachowych pracowników i przedsiębiorców dla dróg wodnych wewnętrznych.

8. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi rozpocząć akcję w kierunku stworzenia szkół rybołówstwa słodkowodnego i hodowli ryb, celem rozwoju tej pożytecznej branży gospodarki narodowej.

9. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi zorganizowanie turystyki na drogach wodnych wewnętrznych w porozumieniu z klubami wiosłarskimi.

10. Zjazd poleca Radzie Głównej i Zarządowi doprowadzić do zlania się pokrewnej organizacji — Towarzystwa propagandy budowy dróg wodnych w Polsce — z Ligą Morską i Rzeczną, celem skupienia wysiłków dwóch organizacji, mających analogiczny program.

Komisja Kolonjalna przedstawiła Walnemu Zjazdowi następujące wnioski:

I. Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej, odbyty w Poznaniu w dniach 21 i 22 września 1929 r. stwierdza i uchwała: 1. Rzeczpospolita Polska posiada bezsporny tytuł prawny do użytkowania przynajmniej jednej z b. kolonij ponemieckich, uzasadniony samą przynależnością dzisiejszych Ziemi Zachodnich Rzeczypospolitej do b. cesarstwa niemieckiego, oraz świadczeniami podatkowymi i służbą w b. wojskach kolonialnych niemieckich, które to świadczenia Polacy z Poznańskiego, Pomorza i Śląska ponosili przy tworzeniu b. dominium kolonialnego niemieckiego; 2. zwrócić się do Rządu Rzeczypospolitej o natychmiastowe podjęcie oficjalnych kroków na terenie międzynarodowym, celem przyznania Polsce przy rewizji mandatów kolonialnych w r. 1931 słusznie się nam należącą część b. kolonij niemieckich. Wystąpienie to jest należycie umotywowane materiałem, popartym przez rezolucje, które podpisało około 100 tysięcy ludzi; 3. brać pod uwagę te tylko kolonie i kraje zamorskie dla naszego masowego osadnictwa rolnego, które dają wychodźstwu naszemu gwarancje: dobrobytu gospodarczego, zdrowotnego i kulturalnego.

Ponadto Zjazd zaleca: a) prowadzenie dalszej usilnej propagandy idei kolonialnej, przez umieszczanie artykułów w prasie codziennej, oraz organizowanie odczytów na temat idei i zagadnień kolonialnych; b) wydawanie dzieł i broszur specjalnych, które omawiać będą zagadnienia kolonialne z punktu widzenia ekonomicznego, geograficznego, a nawet i polityczno-państwowego; c) urządzenie w ostatnich dniach czerwca każdego roku na terenach oddziałów Ligi Morskiej i Rzeczej specjalnej dekady kolonialnej; d) wzięcie udziału w wystawach kolonialnych belgijskiej w roku przyszłym i francuskiej w roku 1931; e) tworzenie sekcji kolonialnych przy wszystkich Zarządach okręgowych Ligi Morskiej i Rzeczej, opartych na zasadach ścisłej współpracy między sobą i w ścisłym porozumieniu z Sekcją Kolonialną Zarządu Głównego L. M. i R.

II. Celem uzgodnienia akcji Sekcji Kolonialnej z działalnością towarzystw emigracyjnych Ogólnopolski Zjazd Ligi Morskiej i Rzeczej zwoła Zarząd Główny do natychmiastowego nawiązania i utrzymania ścisłej łączności z towarzystwami emigracyjnymi oraz wytknięcia wspólnej linii postępowania w sprawie zapewnienia Polsce własnych kolonij.

III. Walny Zjazd Delegatów poleca Zarządowi Głównemu wyjednanie w Rządzie delegacji pewnej ilości oficerów i urzędników do ministerstw kolonialnych państw zaprzyjaźnionych z Rzeczpospolitą, celem odbycia praktyki kolonialnej.

IV. Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej uważa za rzecz niezbędną stworzenie w możliwie najszybszym tempie Polskiej Szkoły Nauk Kolonialnych jako Szkoły Wyższej.

W związku z tem Walny Zjazd poleca Zarządowi, by w porozumieniu z Naukowym Instytutem Emigracyjnym w Warszawie poczynił u czynników miarodajnych w Sejmie i w Rządzie odpowiednie kroki celem najszybszej realizacji tej sprawy.

Równolegle bowiem z polską polityką kolonialną musi iść rozwój polskiej wiedzy kolonialnej.

Wnioski te Zjazd Delegatów uchwalił. Komisja Marynarki Handlowej i Wojennej przedstawiła następujące wnioski, które Zjazd jednomyślnie przyjął:

I. Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej — jedynej organizacji

społecznej, propagującej i studjującej zagadnienia morskie naszego kraju, — uchwała w dniu 22 września 1929 r., na Zjeździe w Poznaniu zwrócić się do ciał ustawodawczych i do sfer rządowych z apelem, by niezwłocznie przystąpiły do prac nad rozbudową floty wojennej i obrony naszego dostępu do morza. Walny Zjazd stwierdza, że dzisiaj stale powtarzające się prowokacje ze strony najbliższych sąsiadów — jak: wystąpienie ministra Reichswehry Grocnera w sprawie potrzeby budowy pancernika „A”, rok-roczone manewry floty niemieckiej w bezpośrednim pobliżu naszego dostępu do morza, prowokacyjne zachowanie się floty bolszewickiej u naszego wybrzeża i t. p. — godzą nawet w czasie pokojowym w autorytet naszego państwa i jego mocarstwowe znaczenie, — szkodziąc w dużym stopniu naszej pokojowej ekspansji i polityce morskiej.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej podkreśla, że siła zbrojna na morzu jest nam potrzebna nie dla zagrożenia komukolwiek, nie dla powodowania wyścigu zbrojeń, a tylko dla zabezpieczenia naszego stanu posiadania i dla utrzymania na odpowiednim poziomie godności i autorytetu naszego kraju.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej konstatuje, że dotychczasowy nasz system rozbudowy marynarki — dorywczy i przypadkowy — nie doprowadzi do celu. Skutkiem tego Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej zwoła, by ciała ustawodawcze uchwaliły specjalną ustawę o rozbudowie floty wojennej. Tylko taka ustawa może zadość uczynić aspiracjom Rzeczypospolitej i wymaganiom naszej polityki.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej powierza Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej i Rzeczej doręczenie niniejszej uchwały sferom rządowym i ustawodawczym.

II. Stwierdzając z radością pomyslny rozwój polskiej marynarki handlowej — Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej uważa za konieczne prowadzenie dalszej energicznej i systematycznej pracy w tym kierunku, aby na podstawie tego, co zdołaliśmy stworzyć, została powołana do życia flota handlowa o tonażu, odpowiadającym międzynarodowemu znaczeniu Polski i Jej sytuacji na morzu.

III. Należy podkreślić, że w danym wypadku — konieczna jest szybkość decyzji, aby wykorzystać wszelkie możliwości w dziedzinie rozwoju polskiej floty handlowej i aby niezbędnie dla naszego życia gospodarczego, komunikacje morskie — nie zostały opanowane przez obcych, którzy wówczas staną się wpływowymi czynnikami w naszym handlu zagranicznym, co nie leży w interesach kraju.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczej w Poznaniu w dn. 22.IX. 1929 r. uchwała zwrócić się do ciał ustawodawczych i sfer rządowych z wezwaniem o zaprowadzenie specjalnego podatku na budowę floty.

IV. W związku z tem P. P. „Żegluga Polska” winna być rozwinięta w duże i silne przedsiębiorstwo o charakterze czysto narodowym, na podstawach wyłącznie handlowych, powinna koncentrować wszystkie linje komunikacyjne morskie, potrzebne dla naszej ekspansji handlowej. Podstawą tego dużego przedsiębiorstwa winna być Gdynia, z której winniśmy stworzyć węzeł polskich komunikacji morskich, stanowiących przedłużenie sieci naszych kolei żelaznych.

V. Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu wykazuje, że przemysł nasz jest dostatecznie przygotowany do rozpoczęcia budowy okrętów handlowych, jak i wojennych w kraju — w związku z tem Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej wzywa Rząd o polecenie odpowiednim instytucjom szczegółowego zbadania sprawy powstania stoczni w Gdyni.

VI. Komisja Marynarki Wojennej i Handlowej Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej w Poznaniu, obradująca w dn. 21.IX. 1929 r. prosi Zarząd Główny o wydrukowanie w „Morzu” referatów wygłoszonych przez pp.: Dyr. J. Rummla i B. Krzywca.

VII. Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej zaniepokojony zwolnieniem tempa robót przy budowie linii kolejowej G/śląsk-Gdynia, oraz rozbudowy węzła kolejowego gdynińskiego — wzywa odpowiednie czynniki o przyspieszenie tych prac, których dalsze powstrzymanie może wywołać katastrofalne wprost skutki.

VIII. Potwierdzając swoją zeszlóroczną uchwałę — Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej wzywa odpowiednie czynniki o przyspieszenie sprawy rybołówstwa daleko-morskiego.

Wreszcie Zjazd przyjął następujące wnioski komisji propagandowej:

Celem rozpowszechnienia jak najszerszej propagandy wśród młodzieży szkolnej wiedzy i zamiłowania do pracy na morzu, Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu uważa za wskazane i zaleca Zarządowi Głównemu, możliwie rychło wprowadzić w życie wszystkie postulaty, uchwalone jeszcze częściowo na zeszlórocznym Zjeździe w Katowicach, notabene wcale nieuwidoczonych w protokule Walnego Zjazdu Delegatów w Katowicach.

1. Wprowadzenie wykładów przedmiotów handlowo-morskich do programu szkół handlowych.

2. Wprowadzenie w programach szkół ogólnokształcących, zagadnień morskich przy wykładach geografji, historii i języka polskiego.

3. Zalecić Instytutowi Wydawniczemu L. M. i R. zająć się wydaniem barwnych, artystycznych oleodruków, przedstawiających najładniejsze widoki z naszego wybrzeża morskiego, oraz z życia marynarzy na okrętach polskich, które to obrazki w porozumieniu z odpowiednimi czynnikami państwowymi należałoby

wprowadzić do szkół i urzędów, celem zawieszenia takich obrazów w pomieszczeniach szkolnych.

4. Zalecić Zarządowi Głównemu w porozumieniu z Min. Oświaty dążyć do uzupełnienia księgozbiorów szkolnych wszelkimi dziełami, traktującymi o morzu i życiu marynarzy i wychodźstwa polskiego.

5. Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu wzywa Zarząd Główny L. M. i R. do wykonania uchwały Walnego Zjazdu w Katowicach w przedmiocie uzania jezioroziemi Wileńskiej, jako najdogodniejszych dla szerzenia propagandy sportu żeglarskiego, oraz zorganizowania wysyłania tam młodzieży do obozów letnich.

6. Zaleca się Zarządowi Głównemu opracować szczegółowy regulamin w przedmiocie jednolitego umundurowania dla członków L. M. i R., przewidzianego Statutem L. M. i R.

7. Zaleca się Zarządowi Głównemu polecić wydrukować plakaty barwne L. M. i R., które zapomocą oddziałów umieścić w miejscach krytych, w lokalach urzędowych i stacjach kolejowych.

Po przyjęciu rezolucji, przedstawionych przez Komisję, oraz innych wniosków, zgłoszonych przez oddziały lub przez poszczególnych delegatów, uchwalono odbyć następny Walny Zjazd Delegatów we Lwowie i na tem zakończono dwudniowe obrady, w których wzięło udział 120 uczestników.

#### POSIEDZENIE RADY GŁÓWNEJ L. M. I R. W DNIU 10.X 1929.

W czwartek, 10.X, odbyło się w Warszawie, w gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu przy ul. Elektoralnej 2, pierwsze po Walnym Zjeździe Delegatów w Poznaniu posiedzenie Rady Głównej Ligi Morskiej i Rzecznej. Na posiedzeniu tem ukonstytuowało się Prezydium Rady Głównej oraz dokonano wyborów uzupełniających do Zarządu Głównego L. M. i R.

Prezesem Rady Głównej obrano jednogłośnie przez aklamację gen. Romana Góreckiego. Również przez aklamację wybrano pozostałych członków Prezydium Rady: I wiceprezes—Dyr. Edmund Krzyżanowski, II wiceprezes — adwokat Antoni Rostek z Katowic i sekretarz — p. Bohdan Pawłowicz.

Do Zarządu Głównego, na miejsce ustępujących członków, wybrani zostali pp.:

dr. Władysław Rogowski, dr. Jan Rozwadowski, Oskar Sobański i dr. Gustaw Załęcki.

Rada Główna wyłoniła następnie zśród siebie kilka komisji, którym powierzone zostało wykonanie wniosków i uchwał Zjazdu Poznańskiego.

#### Z ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. M. I R.

W dniu 14.X. 1929 odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego, na którym Zarząd ukonstytuował się, jak następuje: prezes Zarządu Głównego — mec. dr. Michał Wyrostek, wiceprezes — dr. Gustaw Załęcki, sekretarz — dr. Jan Rozwadowski, skarbnik — p. Romuald Burggraf, członkowie p.p.: inż. Piotr Bomas, kpt. Teodor Cybulski, dr. Władysław Rogowski, prok. Sieradzki i Oskar Sobański.

#### NOWY ODDZIAŁ L. M. I R.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dn. 4 listopada 1927 r. został zalegalizowany Oddział w Warszawie przy Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej. Do Zarządu nowego Oddziału wybrani zostali pp.: Adam Dzwonkowski — prezes, Ignacy Zacharjasiewicz — wiceprezes, Kazimierz Skłodowski — skarbnik, Marja Chmieleńska — członek Zarządu, Eugeniusz Modliński — sekretarz.

Komisja Rewizyjna p.p.: Mikołaj Zienkiewicz, Zygmunt Markiewicz i Stanisław Latocha.

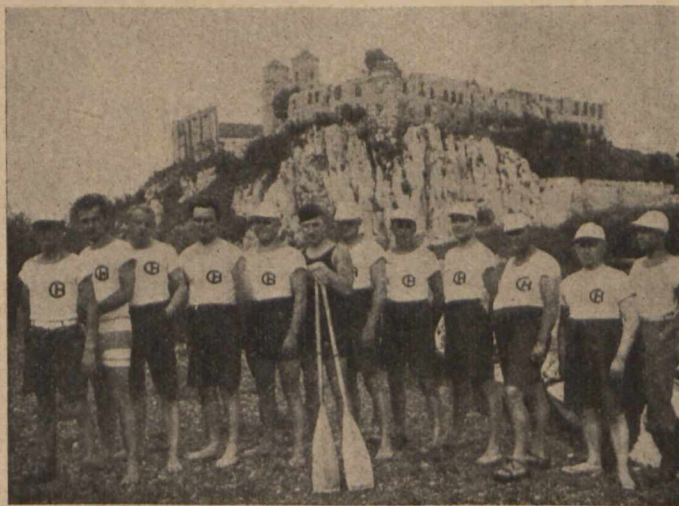
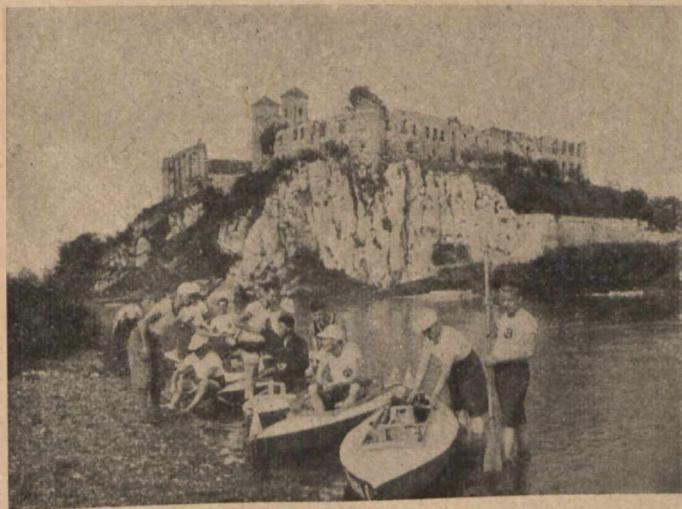
#### Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW L. M. I R.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Mielejowie zostali wybrani: pp.: Tadeusz Fabijanowski — prezes Cecylja Fabijanowska — zast. prez., Zygmunt Babiński — sekretarz Kazimierz Siesicki — skarbnik, na członków pp.: Grzegorz Pawlicki i Józef Koprowski.

Do Komisji Rewizyjnej pp.: Wacław Kociubiński i Faustyn Markowski.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Czerwionce „Kopalnia Dębieńsko” zostali wybrani pp.: inż. Czesław Jakóbkiewicz — prezes, Józef Szydłowski — wiceprez., Jan Jaśniok — sekretarz, Paweł Klejnot — zast. sekr., Sylwester Burzyk — skarbnik, oraz 2 członków Zarządu pp.: inż. Jan Leszczyński i Robert Ganczorz.

Komisja Rewizyjna pp.: dyr. inż. Józef Kmiotowicz — przewodniczący, oraz 2 członków pp.: Karol Berger i Jan Cipa.



Wycieczka członków Oddziału L. M. i R. w Chorzowie Wisłą do Krakowa. Zdjęcie na tle ruin zamku w Tyńcu pod Krakowem.

# MŁODY ŻEGLARZ

DODATEK DLA MŁODZIEŻY

## ZANIEDBANY SZLAK WYCIEZKOWY

### JEZIORA AUGUSTOWSKIE

Któż z nas nie słyszał o Wigrach? Takie atoli nazwy, jak: Studzieniczna, Serwy, Sajno, czy Necko,—brzmia zupełnie obco w uszach przeciętnego inteligenta, jeśli przypadkiem złe czy dobre losy nie zawiadły go do Suwalszczyzny.

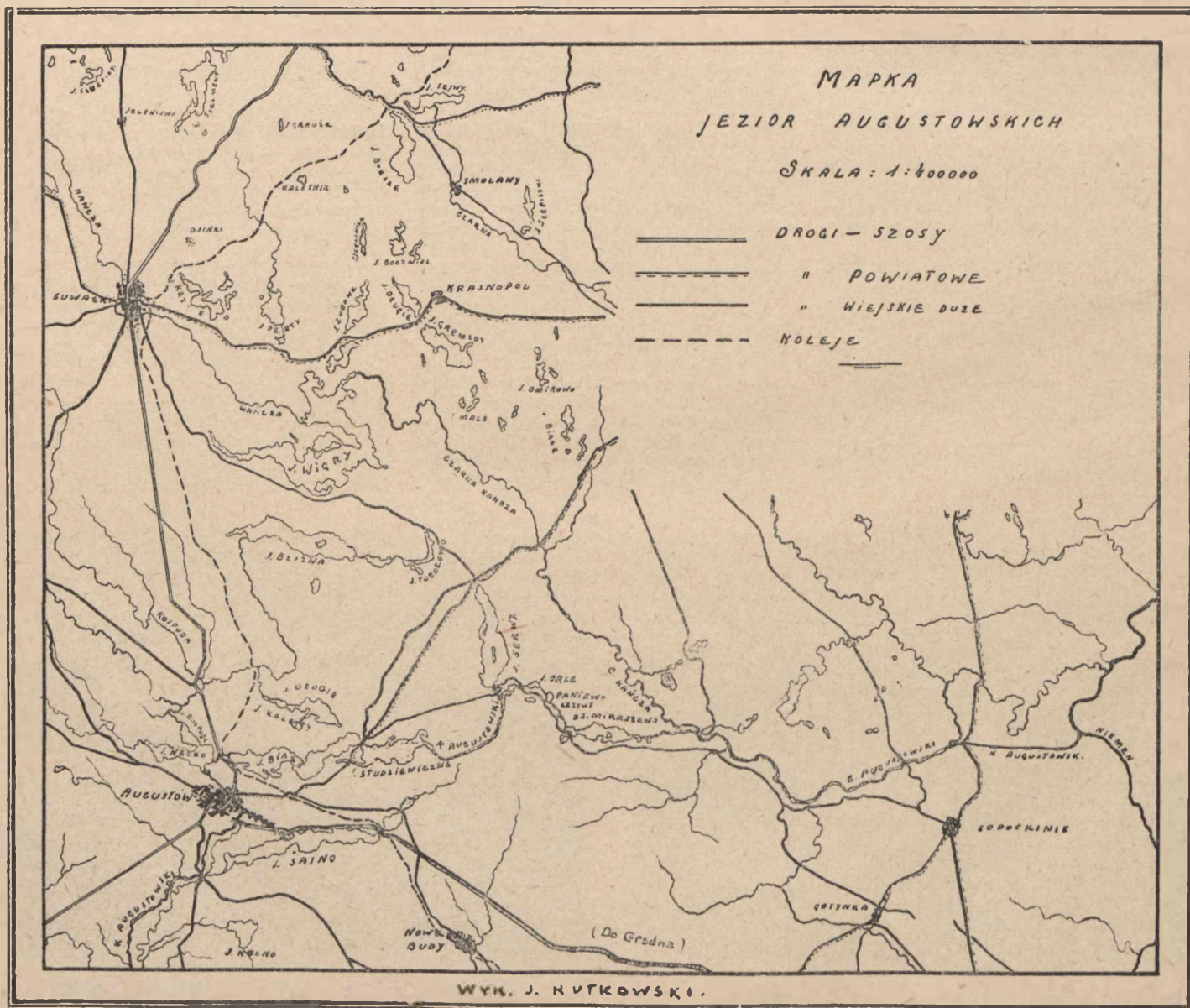
Tymczasem okolice Augustowa sąsiednią na bliższe poznanie. Samo miasteczko ma dogodny połączenie kolejowe (i autobusowe) z Warszawą, cztery szosy prowadzą zeń w cztery strony Polski, stanowi tedy bardzo dogodną „bazę” wycieczkową dla wszelkich możliwych wycieczek (koleją, pieszo, rowerem etc.). Ponie-

waż zaś położone jest nad jeziorem Neckiem, przez które przechodzi kanał Augustowski (zbudowany za czasów Królestwa Kongresowego staraniem słynnego ówczesnego ministra finansów, Lubeckiego, a łączący, jak wiadomo, Wisłę z Niemnem), przeto szczególnie nadaje się na punkt oparcia dla wycieczek drogami wodnymi.

Załączona mapka przedstawia siatkę owych dróg wodnych w okolicach Augustowa. Budowniczości kanału wykorzystali tam cały szereg jezior, większych i mniejszych. Ponadto jest jeszcze pewna ilość jezior, przez które kanał nie przechodzi, ale które ma-

ją połączenia wodne z kanałem za pośrednictwem rzek lub mniejszych kanałów lokalnych.

Położenie wszystkich tych jezior jest naogół ładne, niektórych bardzo ładne. Ten mało znany szerszemu ogółowi zakątek Polski jest niewątpliwie jednym z najładniejszych jej zakątków. Pomijając nieliczne stosunkowo letników, którzy zaglądną w tamte strony, zniszczone częściowo przez wojnę, a przeto niemające odpowiedniej ilości dogodnych budynków mieszkalnych, nowymi „odkrywcami” tego „dziewiczego” kraju są harcerze. Kilka obozów harcerskich



spotkałem tam w tym roku. Jeden z nich zwłaszcza zaimponował mi szczerze doskonałą organizacją i umiejętnością wyzyskiwania świetnych warunków miejscowych. Nie było w nim chłopca, nawet najmłodszego, któryby po miesięcznym pobycie w obozie nie mógł przepłynąć swobodnie kilkuset metrów. Drużyna (warszawska; nieupoważniony — nie wymieniam nazwisk energicznych kierowników), która zorganizowała obóz, nabyła sobie już na stałe teren nad Wigrami, gdzie zamierza budować dom.

Nie rozporządzając większymi środkami pieniężnymi, ale rozporządzając za to chętnymi do pracy rękami swych członków, drużyna zdobyła się już na bardzo okazały „tabor” wodny, złożony z łodzi żaglowych i wiosłowych różnych rodzajów. Cóż za świetny przykład do naśladowania dla Młodych Miłośników Morza! (Dodajmy tu, że i morza nie są już obce tej i owej łodzi energicznej drużyny).

A teraz parę słów o samych jeziorach.

Necko, Rospuda i Białe łączą się ze sobą bezpośrednio, stanowiąc już same przez się przeszliczny teren dla wszelkich sportów wodnych (rozmiary jezior i długość poszczególnych odcinków kanału — na mapce). Najpiękniejsze z nich — to Rospuda, całe wśród lasów położone, z przeszlicznymi, piaszczystymi, wysokimi brzegami; największe — Białe. Można — od kuwiślnego wylotu kanału poczynsz — objechać je wszystkie łodzią, poczem, przebywszy wzdłuż jezioro Białe, przedostać się przez szluzę na jezioro Studzieniczne. To jest jeszcze piękniejsze od poprzednich. Również całe prawie w lasach położone, o brzegach częściowo wysokich (do 10 metrów), częściowo niskich, nawet bagnistych, urozmaicone kilkoma wyspami, licznymi zatokami, półwyspami i cyplami, mniej może nadaje się na dłuższy nad niem pobyt, za to swą bujną i różnorodną zielenią, wśród której połyskuje szafirowa lub ciemna tafla wody, swemi urozmaiconymi brzegami, porośniętymi tu owdzie lasem trzciny, sownie wynagradza wiosłarzowi trud podróży. Na jednym z gęsto zadrzewionych cyplów bieleje wśród zieleni dębów, lip i olch słynąca szeroko w okolicy kapliczka z obrazem Matki Boskiej. Opoдал, na lądzie już, niewielki kościółek drewniany, przy nim plebanja i kilka domostw małej wioski. Zresztą pustka i cisza, przerywana tylko pluskiem fal, szumem drzew, kwileniem jastrzębi lub nawoływaniem „oryłów”, spławiających drzewo. Czasami, lecz rzadko, zahuczy syrena holownika lub niewielkiego statku osobowego, przepływającego jezioro w podróży po kanale.

Z jeziora Studzienicznego, znowu przez szluzę, dostajemy się na uroczy odcinek kanału, prowadzący wśród boru. Kanał skręca parokrotnie na przestrzeni około 4 kilometrów, poczem wyprostowuje się nagle i tworzy długą na 7 km. drogę wodną, prostą

jak strzała. Sosnowy bór po obu brzegach urywa się tuż nad wysokim brzegiem kanału, obrębiony podwójną linią świerków, tworzących przeszliczny szpaler nad ciemną tonią.

W końcu tego szpaleru, o wspaniałej perspektywie, mijamy wioskę Czarny Bród, poza którą, na otwartej już przestrzeni, wśród piasków, dopływamy do działu wodnego między Wisłą a Niemnem. Wody jeziora Serwy, spływające tu specjalnym kanałem lokalnym („Sucha Rzeczka”) do kanału Augustowskiego, dzielią się na dwie części: jedna płynie kanałem Augustowskim na wschód, ku Czarnej Hańczy i Niemnowi, druga tym samym kanałem na zachód, ku Nećcie, Narwi, Biebrzy i Wiśle. Ciekawy to i zabawny czemuś widok, owe rozstajne drogi wody.

Suchą Rzeczką możemy zboczyć ku północy, by dostać się na piękne, ogromne i najgłębsze ponoc z całej grupy (po Wigrach) jezioro Serwy. Kilka wsi tuli się do jego brzegów. W jednej z nich, Serwach również, rząd nasz zbudował dom wycieczkowy, mało nawiedzany, gdyż mało kto wie o nim. Znow chlubny wyjątek stanowią tu harcerze. Jedno z największych jezior Augustowskich, Serwy, są też jednym z najładniejszych w tej grupie; korzystnie też przedstawiają się pod względem zdrowotnym. Brzegi, piaszczyste, częściowo są tylko zalesione. Na jeziorze spore, pięknie zadrzewione wyspy („grondziki” gwarą miejscową).

Wróciwszy na kanał, z biegiem wód serwianskich udajemy się dalej na wschód. Docieramy niebawem do całej grupy mniejszych jezior: Gorczyckiego, Orlego, pozostawionego z prawej (południowej) strony Pobożna, wreszcie — Paniewa. Tu, w przejeździe do następnego jeziora, Krzywego, przebywamy najciekawszą z licznych szluz po drodze. Różnica poziomów wód w jeziorze Paniewie i Krzywem wynosi kilka metrów, stąd też, przy puszczaniu w ruch urządzeń szluzowych, tworzy się imponujący wodospad. Wreszcie, przez wydłużone jezioro Mikaszewo, przepłynąwszy następnie jeszcze około 4 km. kanałem, docieramy do ujścia (kanałowego, nie Niemnowego) Czarnej Hańczy. Stąd, płynąc tą rzeką pod prąd — drogą dobrze już urotowaną przez ową warszawską drużynę z nad Wigier — dostać się możemy do owego właśnie jeziora, jednego z największych i najciekawszych w Polsce, którego, jako bardziej też znanego, już nie opisuję.

Niezależnie od tej wspaniałej wycieczki wiosłarskiej (czy zeglarskiej) mamy do wyboru cały szereg innych. Więc np.: dalej kanałem do Niemna. Albo: z jeziora Necka na największe w grupie obok Białego i Serwów, a równie piękne jezioro Sajno. (Jedna z wiosek nad tem jeziorem — Sajnek — była przed wojną dość znaczną miejscowością letniskową; dziś odbudowuje się jeszcze). Możemy też wyzyskać niektóre rzeki, wypływają

ce z tych jezior, lub do nich uchodzące. Niema natomiast połączenia wodnego wspomnianej grupy jezior z kilkoma leżącymi między jez. Białem i Studzieniczem a Wigrami. (Długie wraz z przytulonemi doń Kalejtami, oraz Blizna z Tobołowem; wszystkie bardzo malownicze). Łatwo natomiast dostać się do nich pięknymi drogami leśnymi, przez szczerze pustkowia, pieszo lub rowerem.

Jeziora suwalskie i augustowskie stanowią poważny teren dla rybołówstwa. Prawo połowu ryb wydzierżawia rząd, właściciel rozległej „puszczy” augustowskiej i prawie wszystkich tamtejszych jezior, kilku przedsiębiorstwom z Augustowa. Poławiane tam są różne gatunki ryb, od najpospolitszych w wodach naszych okoni, jazgarzy, płoci, szczupaków, poprzez miętusy, liny, karpie, karasie, węgorze, leszcze aż do osobliwości tamtejszych: sielaw i siei. Spotykają się i sumy, dawniej bardzo pospolite — królowie jezior ze względu na swe rozmiary (dochodzą do 50 kg. i więcej). Naogół jednak jeziora te, niegdyś bardzo rybne, dziś są, niestety, ogromnie przetrzebione. Zresztą do tego tematu postaram się powrócić kiedy indziej. Narazie zaznaczę tylko, że amatorowie łowienia ryb na wędkę znajdują tam mimo wszystko szerokie i wdzięczne pole do działania.

Zachęcającą wzmianką pod adresem młodych myśliwych — o obfitości wszelkiego plectwa wodnego — i pod adresem młodocianych przyrodników — o względem bogactwie fauny i osobliwościach flory tamtejszej — zamykam z konieczności tę moją, pełną wdzięczności za pięknie spędzone lato i entuzjastyczną pochwałę jezior augustowskich.

Kto się tam nad nie na dłużej wybierze, może być pewien, że poza rybami, nie zabraknie mu różnych jagód leśnych i grzybów, zależnie od sezonu. Wszelkie rozkosze „lata leśnych ludzi” staną przed nim otworem, zmaczone chyba tylko przez... upiory z wielkiej wojny, w postaci dość licznych poryty głębokimi ranami okopów i schronów niemieckich i rosyjskich, które nieprędko się jeszcze zabliznią. Jeszcze tu i owdzie zaplącze się noga w kłębowisko kolczastego drutu, trąci o zardzewiałą manierkę, potknie się o przegniłe kozły drewniane.

Ludność miejscowa znajduje jeszcze od czasu do czasu pociski działowe — jak dawniej „szwedzkie kule”. A zrzadka, przy pustej drodze, w ciemnym borze, to znow w jasnym gaiku brzożowym, pełnym ptasiego świegotu, napotkasz rozsiane cmetaarzyki, na których snem wiecznym spoczywają mimowolni i nieświadomi o wolność polską bojownicy, których pamięć głoszą napisy w języku niemieckim lub rosyjskim. Chylą się tu i owdzie ku ziemi zmurszałe krzyże i krzyżyki, zacieraają się zwolna litery

napisów na grobach obcych ludzi, w obcej złożonej ziemi.

Nie zostawił tu natomiast widocznych śladów wichrowy pęd zwycięskich naszych wojsk po ostatecznym

zwycięstwie pod Warszawą w r. 1920: zbyt szybka była ucieczka, zbyt szybko pogoń. Przyniósł natomiast wolność tej ziemi. Poczucie wdzięczności za nią dla Żołnierzy i Wodza, poczu-

cie radości kończy mimowolne rozmyślanie w porytym potwornymi kreto-wiskami ludzkimi lesie.

Dr. J. P. DĄBROWSKI

## MATEMATYKA A MORZE

Koniec wakacyj. Czas zabrać się do twardej, codziennej pracy. Jeszcze w oczach barwi się nasze piękne morze; ciche jeziora i lasy nęcą urokiem świeżo minionej przeszłości, a już „wykwita” przed naszymi oczami czarna tablica szkolna z gmatwaną znaków i symbolów matematycznych. Mam nadzieję, kochany Czytelniku, że przeszedłeś do następnej klasy i że stoją przed Tobą nowe partje kursu. Jak sądzisz, czy nie jestem optymistą?

Podobno najbardziej trudnym i nudnym przedmiotem jest matematyka. Tak przynajmniej głosi powszechna fama uczniowska. Ma to być przedmiot nadzwyczajnie suchy, pełen różnych niezrozumiałych kombinacji, słowem rozpacz. „Po co mi uczyć się jakiejś dyskusji, na co te przebrzydłe logarytmy? A trygonometria, a geometria analityczna, a...” Tu ci z pewnością czytelniku będzie brak słów. Wyręczy cię pełne godności a jednocześnie pogardy dla matematyki wzruszenie ramion.

A jednak mimo wszystko matematyka dzielnie się przyczyniła do rozwoju sztuki żeglarskiej, a więc i do poznania najdalszych zakątków kuli ziemskiej. I to bez przenośni, a dosłownie. Nietylko dlatego przyczyniła się do rozwoju nautyki, że rozwija myślenie i usprawnia umysł człowieka, ale również ze względu na masę faktycznych wiadomości niezbędnych w codziennym życiu żeglarza. W pierwszej pogadance w „Młodym Żeglarzu” napomknąłem już o zasługach matematyki w sztuce żeglarskiej. Nie wymieniałem jeszcze szczegółów, bo pomyślałem sobie, że jak zobaczysz pod koniec roku szkolnego artykuł, w którym się mówi o matematyce, to „bądź zdrow holenderski śledziu”. Żadna siła nie zmusiłaby cię do przeczytania go. A autorowi niniejszego chodzi o to, aby go czytano i coś nie coś z tego, co pisze, wzięto do serca.

Teraz co innego. Wakacje spędzone na świeżym powietrzu nad morzem lub jeziorem, albo w górach wzmocniły Cię fizycznie, zapas energii zwiększył się, a więc i ochota do pracy wzrosła. Nie obawiaj się, Czytelniku, że chcę zaraz intensywnie eksploatować twoją chęć do pracy. Tych parę uwag i wskazówek, które znajdziesz tutaj, to są rzeczy zupełnie proste, pojmiesz je w lot, a jak to będzie z zastosowaniem ich praktycznym — przyszłość pokaże.

Opowiem o drugim z kolei ważnym narzędziu żeglarza, wpływającego na pustynię wodną. Jest niemię mapa morska. O pierwszym narzędziu mówiłem w poprzednim moim artykule: jest to kompas. Dwa te przedmio-

ty: kompas i mapa posiadają największe znaczenie w sztuce żeglarskiej. Umożliwiają one żeglarzowi oderwanie się od wybrzeży, uwalniają od konieczności pływania od wyspy do wyspy i otwierają wrota na ocean.

Nie będę tu mówił o matematycznych zasadach budowy mapy. Elementarną teorię poznaliście z pewnością na lekcjach geografii, tam też dowiedzieliście się o siatce geograficznej, o rzutach kartograficznych, a z pewnością i o rzucie Merkatora, stosowanym w mapach morskich. W rzucie tym siatka geograficzna przedstawiona jest jako układ linii równoległych, przeciętych prostopadłe drugim układem linii, również równoległych. Są to południki i równoleżniki. Na siatce tej odwzorowujemy lądy i morza, zaznaczamy ławice, mielizny, wyspy, cieśniny i t. p. Oprócz tego mapa usiana jest w rozmaitych punktach liczbami, które oznaczają głębokość morza w tem miejscu. Łatwo sobie wyobrazić, że tego rodzaju odwzorowanie ziemi jest niedokładne, jak zresztą każde odwzorowanie powierzchni kulistej na płaszczyźnie papieru. W szczególności okolice dalej położone od równika są zniekształcone. Jednakże mają żeglarze poważne racje, zniewalające ich do przyjęcia tej a nie innej siatki. Wyobraźmy sobie bowiem siatkę, w której układ południków nie będzie układem linii równoległych. Wówczas, chcąc płynąć z pewnego miejsca do jakiegoś innego, należy wyznaczyć t. zw. „kurs” drogi. Oznaczamy tem mianem kąt, jaki tworzy płaszczyzna diametralna (przechodząca przez kil) okrętu z południkiem. Ale chwila uwagi wystarczy do zrozumienia, że gdybyśmy płynęli tym kursem (wyznaczonym z mapy o siatce innej niż Merkatora) nie dopłynęlibyśmy do miejsca przeznaczenia, a do jakiegoś innego punktu. Chcąc bowiem dostać się do pewnego określonego punktu należałoby zmieniać kurs, okręt nasz bowiem musi przecinać południk pod coraz to innym kątem. Trudność ta zniknie, jeżeli będziemy używali map morskich.

Jak nadmieniałem wyżej, ścisła teoria rzutów kartograficznych jest bardzo skomplikowana pod względem matematycznym; rozumienie jej wymaga gruntownych studiów. Jeżeli jednak nie będziemy jej zgłębiali, a postaramy się tylko o nauczenie się, jak czytać mapę morską i rozwiązywać przy jej pomocy prostsze zadania nawigacyjne, to zobaczymy, że niezbędny aparat matematyczny nie będzie zbyt skomplikowany. Logarytmy, coś niecoś trygonometrii, a prze-

dewszystkiem staranność i uwaga w wykonywaniu rachunków wystarczą chwilowo.

Szczególniej chciałbym podkreślić walory uwagi i staranności w rachunku. W zadaniach nawigacyjnych nie może być żadnych „jakoś”, „mniej więcej” i t. p. Tu każdy błąd w rachunku mści się niemiłosiernie.

Wydaje mi się, że jesteś przerażony programem wiadomości koniecznych.

Ale trudno, jeżeli chcemy żeglować, trzeba znać podstawy sztuki żeglarskiej, a do tego niezbędna jest matematyka.

Trzeba więc zakasać rękawy i wziąć się do gruntownego opanowania elementów wyżej wspomnianych części teorii matematycznej.

Nie wymagam wiele. Logarytmy to w gruncie rzeczy wcale nietrudna część kursu, a trygonometria, pomijając fakt, że sama w sobie przedstawia bardzo wiele ciekawych miejsc, opanowywana z myślą o precudownym, nieskończonym oceanie, też nie sprawia wiele trudności.

Na zakończenie tego krótkiego opisu mapy morskiej trzeba dodać, że jednostką miary na niej jest minuta południka, znajdującego się najbliższej miejscowości, w której dokonywamy pomiarów. Dla wyjaśnienia tego faktu trzeba by też sięgnąć do wzorów trygonometrii.

Następnym etapem w naszej nauce żeglugi będzie „wykreślanie kursów”. Mówiłem wyżej co nazywamy kursem. Chcąc wyznaczyć kurs żeglugi należy zmierzyć przenośnikiem na mapie kąt między kierunkiem żeglugi i południkiem. Jednak w ten sposób otrzymany kąt nie będzie kursem właściwym. Musimy w naszych obliczeniach uwzględnić wszystkie te poprawki, o których wspominaliśmy przy okazji teorii kompasu. Jakież to są poprawki? Czy pamiętacie z poprzedniej pogadanki? No?... Doskonale: deklinacja czyli zboczenie i dewiacja na kurs. Te więc poprawki należy uwzględnić, a zatem przeprowadzić nowy rachunek.

Widzisz więc, kochany czytelniku, że nie przesadzałem, mówiąc o wszechobecności matematyki w teorii żeglarstwa. Wprawdzie istnieją obecnie całe masy tablic, schematów, wzorów, nomografów, które mechanizują coraz bardziej pracę żeglarza. Ale, aby nauczyć się stosowania tych wzorów i tablic, należy już dużo matematyki umieć.

A jak tam z naszym wykreślaniem kursu? Zostawmy bardziej szczegółowe wskazówki do następnego numeru.  
ZBIGNIEW LEPECKI





## NASZE ZADANIA I CELE

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, który odbył się w Poznaniu w dniach 21 i 22 września r. b. — zaaprobował w całej rozciągłości nasz program kolonialny. Zjazd zalecił ponadto Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej i Rzecznej zwrócić się do Rządu Rzeczypospolitej z odpowiednio umotywowanym memorjałem w sprawie wystąpienia na forum międzynarodowe o przyznanie Polsce jednej z większych kolonii poniemieckich.

Najwyższa władza organizacji, jaką jest Walny Zjazd Delegatów Ligi M. i R., przyjmując wytknięte dla naszej akcji drogi, nakazał jednocześnie wszystkim członkom popieranie akcji tak moralnie, jak również materialnie.

Cele nasze są jasne i wyraźne! Wiemy, czego chcemy i potrafimy bronić swego stanowiska. Przyrost ludności w Polsce sięga 450,000 głów rocznie. Emigracja z Polski przekracza rocznie olbrzymią cyfrę 150.000 wychodźstwa. Około  $\frac{1}{3}$  naszego importu — to towary kolonialne.

Wobec tego rodzaju faktów nie możemy nadal zachowywać się biernie. Musimy Państwu i Narodowi zabezpieczyć normalny rozwój sił żywotnych. Rozwój żywiołu polskiego i gospodarki w kraju zależy w dużej mierze od posiadania własnych kolonii.

Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej ma niejako trzy zasadnicze wyjścia:

Pierwsze — *to żądanie schedy po b. dominium kolonialnem b. cesarstwa niemieckiego.*

Drugie — *to sprawa ewentualne-*

*go kondominjum gospodarczego z Francją, względnie z innym państwem kolonialnem.*

Trzecie wreszcie — *to sprawa penetracji ludzkiej i gospodarczej na terenach zamorskich, które mogą się okazać użyteczne dla naszej polityki populacyjnej względnie dla celów i potrzeb gospodarczych.*

Co do sprawy schedy po b. dominium kolonialnem b. cesarstwa niemieckiego — uważamy, że nie podlega ona żadnej dyskusji, ani jakkolwiek wątpliwościom. Były zabór pruski na równi z innymi dzielnicami Niemiec przedwojennych przyczyniał się do zdobywania, zagospodarowania i rozwoju tych kolonii i stąd też najzupełniej słuszne i całkowicie usprawiedliwione prawa nasze do uzyskania części b. kolonii niemieckich.

Na sprawę kondominjum gospodarczego z Francją, względnie z innym państwem kolonialnem, patrzmy się wyłącznie z punktu widzenia gospodarczego. Uzyskawszy w tego rodzaju kondominjum gospodarczem równouprawnienie waluty, cła i podatków, oraz innych przywilejów gospodarczych — w sposób skuteczny i celowy zapewnilibyśmy naszemu przemysłowi i handlowi możność racjonalnego zaopatrywania się w tani towar kolonialny.

Zagadnienie penetracji, szczególnie penetracji ludzkiej, na różnych terenach zamorskich posiada dla kraju naszego znaczenie pierwszorzędnej wagi. Uważamy bowiem, iż emigracja nasza powinna znaleźć takie ujście, w którym znajdzie się w wielkiej polskiej gromadzie i napotka takie warunki, które zape-

wnią jej całkowitą swobodę rozwoju.

Omawiając sprawy kolonialne Polski i żądając postawienia na porządku dziennym sprawy kolonialnej, — kierujemy się wyłącznie interesami populacyjnymi i gospodarczymi Rzeczypospolitej. Faktem jest, że poza granicami Polski przebywa olbrzymia, bo 7-miljonowa rzesza naszych braci. Faktem jest, iż w ciągu ostatniego dziesięciolecia wyemigrowało z kraju naszego około miliona obywateli. Faktem jest również, że, jak dotąd, nie prowadziliśmy skoordynowanej akcji emigracyjnej, któraby zmierzała do koncentrowania żywiołu polskiego na emigracji.

Olbrzymie masy obywateli naszych, które rok rocznie kraj opuszczają — mają wszelkie prawo do tego, aby czuć się w pełni obywatelami Rzeczypospolitej, mimo że znajdują się na emigracji. Wiadome jest, że obywatel uzyskać może pełnię praw tylko na terytorjum własnego państwa. Na obszarze obcym, choćby najbardziej przyjaznego państwa, wychodźca zawsze będzie obywatelem drugiej, a może nawet i trzeciej klasy. Dlatego więc powinno się wszelkie wysiłki skierować w kierunku stworzenia takich warunków dla naszej emigracji, któreby zapewniły jej możliwie najszersze uprawnienia na obczyźnie. Absolutną swobodę rozwoju wychodźca nasz mieć może tylko na terytorjum własnym i stąd konieczność wyteżonej akcji, która doprowadzić musi do zdobycia własnych kolonii polskich za oceanami.

Zdajemy sobie dokładnie sprawę z tego, że akcja nasza wtedy tylko

stanie się realną, kiedy oparta zostanie o wolę i głos całego społeczeństwa polskiego. Sprawę zdobycia kolonij dla Polski uważamy za sprawę całego społeczeństwa — jako w pierwszym rzędzie zainteresowanego.

Opinia publiczna jest za nami! Posiadamy setki rezolucyj, podpisanych przez dziesiątki tysięcy obywateli i przez setki organizacji społecznych z całego obszaru Państwa. W rezolucjach tych podpisani domagają się wystąpienia do Rządu Rzeczypospolitej o postawienie na porządku naszych zagadnień państwowych sprawy kolonjalnej. Rezolucje te, które w dużej części nadesłano nam z Poznańskiego, Pomorza i Śląska domagają się jak najrychlejszego wystąpienia do Ligi Narodów o schedę kolonjalną po b. dominjum kolonjalnem b. cesarstwa niemieckiego.

Pracowaliśmy dotychczas nad zdobyciem własnych kolonij w oparciu się o społeczeństwo. Nadal również ręka w rękę ze społeczeństwem iść zamierzamy — o wspólną bowiem idzie sprawę.

Realizację haseł naszych podjąć powinno przede wszystkim społeczeństwo przez opowiadanie się za programem kolonjalnym Ligi Morskiej i Rzecznej — rola Państwa

być winna konsekwencją postulatu społecznego w tym względzie.

Aby uniknąć wszelkich nieporozumień — należy stwierdzić, że nasza akcja kolonjalna nie kieruje się motywami imperialistycznymi. Nie chodzi nam o panowanie nad innymi, ani też nie dążymy do narzucenia Państwu naszemu roli mocarstwa par excellence kolonjalnego. Wołamy o to tylko, co jest niezbędne dla normalnego życia i rozwoju naszego Narodu i jego potrzeb ekonomicznych.

Europa dusi się nieomal z powodu braku ziemi; w Europie na 1 klm.<sup>2</sup> mieszka po kilkadziesiąt, a w wielu krajach po kilkaset osób, wtedy, kiedy w krajach zamorskich leżą odłogiem masy ziemi, a procent zaludnienia na 1 klm.<sup>2</sup> jest wprost znikomy.

Nie powinny nas przerażać głosy tych nielicznych zresztą pesymistów, którzy radzi uważać wszelki poważniejszy wysiłek za rzecz niebezpieczną, którzy patrzą się na pracę naszą z obojętnością, a nawet niekiedy z niechęcią. Pesymistów tych jest w Polsce na szczęście niewiele, a w organizacji naszej śmiało rzecz można niema ani jednego członka, któryby nie zdawał sobie sprawy z doniosłości dla Narodu i Państwa naszego zdobycia własnych kolonij.

Walcząc o zdobycie własnych polskich kolonij zamorskich, zwracamy jednocześnie zasadniczą uwagę na wyszukanie dla naszej emigracji, szczególnie rolnej, takich terenów, na których mogłaby się ona rozwijać swobodnie pod każdym względem. Tereny niezdrowe odrzucamy zdecydowanie, o ile chodzi o osadnictwo naszego rolnika. Na terenach tropikalnych, które mają niewątpliwie duże znaczenie z gospodarczego punktu widzenia, dopuszczamy jedynie prowadzenie przedsiębiorstw, które posługiwałyby się wyłącznie miejscowym robotnikiem kolorowym, jako odpornym na klimat tamtejszy. Polacy natomiast mogliby ewentualnie przyjeżdżać do tego rodzaju klimatu na rok, lub dwa jako administratorowie, kupcy, inżynierowie, specjaliści i t. p.

Oto są cele i zadania nasze! Nie są one bynajmniej „marzeniami”, ani też utopjami — są tylko wynikiem konieczności naszego życia.

Wysuwając ideę kolonjalną wierzymy, że walczyć o słuszną sprawę! Niepodobna chować głowy w piasek, kiedy zarówno stosunki populacyjne, jak i stosunki ekonomiczne kraju naszego domagają się radykalnego i pozytywnego załatwienia sprawy emigracji.

Dr. W. ROSIŃSKI.

## EKSPEDYCJA DO ANGOLI

### (WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

#### VI.

Przyjaciele moi powrócili do Polski. Prowadząc dalej prace badawcze nad możliwościami osadniczymi w Angoli, zapuściłem się na niższy płaskowyż poza Bihe przez Catabolę, Camacupę, nad rzekę Cuanzę aż do Moxico (1300—1400 m. wzniesienia ponad p. morza), czyli razem około 500 km. na wschód od Bihe (1200 km. od wybrzeża Atlantyku).

Podróż koleją w te strony nie należy do zbyt przyjemności, zwłaszcza gdy nie padają deszcze — a w takim właśnie czasie przypadł mój wyjazd. Grunt poza rzeką Cuanzą jest wszędzie piaszczysty, podnoszą się więc z pod kół pędzącego pociągu tumany kurzu i wpadają do wagonu przez otwarte okna, których z powodu upału zamknąć nie można. Ale wiatr mimo, iż wnosi masę kurzu i dymu z lokomotywy, jest jednak bardzo pożądany, chłodnymi bowiem podmuchami orzeźwia podróżnych.

Początkowo, poza Cuanzą, biegnie tor kolejowy rozległą doliną rzeki Cuiva z licznymi zalewami, niezdrową, ale urozmaicającą krajobraz swą dziką pierwotnością, zrzadka rozrzuconymi

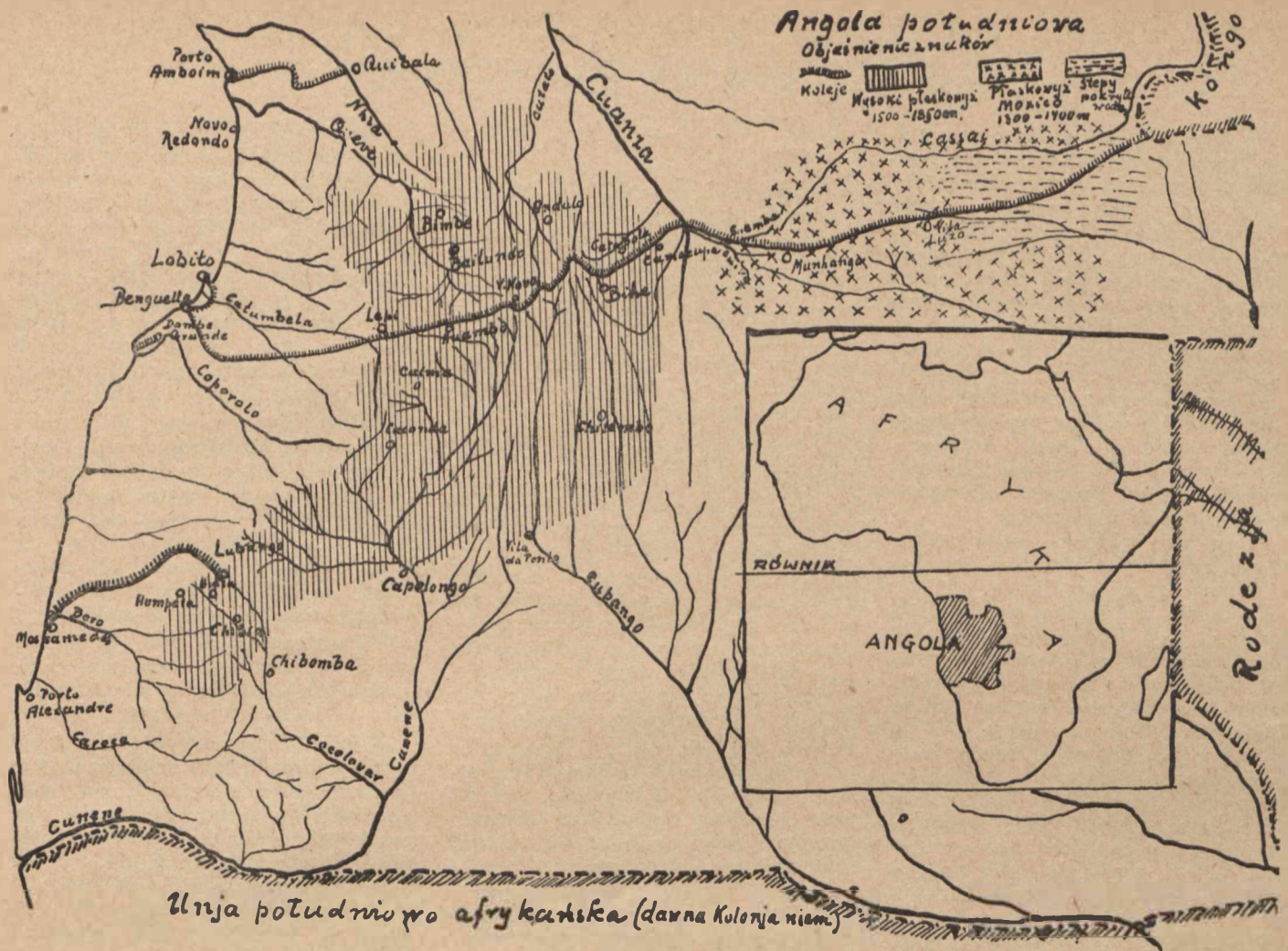
zadrzewionymi kępami oraz z obramowaniem widnokregu lesistemi wzgórzami. I jeszcze jedno urozmaicenie w dolinie rzeki Coemba (dopływu Cuivy), którą ciągnie się dalej na wschód linja kolejowa: piękny wodospad z malowniczym sąsiedztwem wioski murzyńskiej i willi zarządu portugalsko-niemieckiego przedsiębiorstwa plantacyjnego.

Stepowy krajobraz dolin rzecznych zmienia się w górnym biegu Coemby, gdzie tor kolejowy podnosi się na dział wód i biegnie dalej przez okolice pagórkowate, pokryte lasami, zdaje się bez kresu. Monotonność wzgórz i lasów, brak zupełny wiosek murzyńskich, przystanki na stacjach, gdzie nikt nie wsiada i nie wysiada, tylko lokomotywa bierze zapasy drzewa i wody, a jedyne zabudowania to domy kolejowe, lub gdzieniegdzie domy handlowe — oto, co jedynie można zauważyć wzdłuż całej, piaszczystej linii kolejowej na wschód poza rzeką Cuanzą aż do Vila Luzo, stolicy dystryktu Moxico.

Poza Vila Luzo, zmienia się mentalnie krajobraz. Lasy znikają, a na ich miejsce występuje idealnie równy, bezbrzeżny step, przecięty prostą

linją kolejową, sto kilometrów długą, umocowaną na piaszczystym nasypie, z którego wznoszą się, większe, niż w lasach, tumany kurzu i zapełniają wagony. A tuż, po obu stronach toru rozciągają się bez końca stopy zalane o tej porze wodą z gromadami różnolitego ptactwa i maleńkimi rybkami, poławianymi masowo, przez rzadko osiadłą ludność murzyńską. Rybki te, po wysuszeniu, wysyła się tonami na wysoki płaskowyż jako żywność dla murzynów. Gdy skończy się pora deszczowa, wówczas wody opadną i ptactwo odleci nad moczary Zambezi a step wyschnie zupełnie. Co się dzieje z rybkami nikt z miejscowych o tem nic powiedzieć nie umie, pewne jest tylko, że natychmiast po rozpoczęciu się następnej pory deszczowej pojawiają się masami. Z nastaniem pory suchej woda tak wsiąka, że nie pozostaje nawet w strumykach i w zagłębieniach, a wody do picia trzeba poszukiwać głęboko w ziemi. Dziwne to są okolice: pół roku zalane wodą i poroście trawami, a drugie pół roku suche, pokryte zeschłą trawą, paloną co-rocennie przez murzynów.

Ruch kolejowy do granicy Konga belgijskiego odbywa się etapami i to



tylko raz na miesiąc. Po wyruszeniu z Lobito, pierwszym etapem jest Camacupa (o 702 km.), dokąd pociąg przybywa wieczorem, a następnego poranka rusza dalej do odległej o 333 km. Vila Luzo, która, jakkolwiek jest siedzibą gubernatora dystryktu Moxico, to jednak jest małą, zaledwie osadą, dopiero rozbudowującą się pośród przereźanego lasu dziewiczego. Osobliwości w niej niema żadnych, a cechuje ją upał dokuczliwy i cisza małego środowiska ludzkiego, które ongiś, za czasów dobrych cen kauczuku miało okres dobrze zapowiadającego się rozwoju. Gdy ceny kauczuku spadły, wówczas cały ruch handlowy zmalał i ogranicza się obecnie do pośrednictwa z daleko wysuniętymi na południowy wschód okolicami Zambezi oraz pograniczem Konga i Rodezji.

I znów po całonocnym zatrzymaniu się w Vila Luzo rusza pociąg zrana dnia następnego do Konga belgijskiego, odległego o 312 km. Podróż z Lobito do Konga trwa koleją prawie cztery dni z dwoma odpoczynkami nocnymi w Camacupa i Vila Luzo. Długość linii kolejowej wynosi 1347 km. Na terytorjum Konga tor kolejowy jeszcze nie jest wykończony i brak tam jeszcze około 518 km. do połączenia z linią kolejową transafrykańską. Można jednak dalej podróżować aż do Elisabethville, pewnego rodzaju omnibusami kompanji kolejowej.

Rolnictwem w Moxico zajmują się tylko tubylcy, produkując małe zresztą ilości kukurydzy, fasoli i ryżu. Naogół murzyni w dystrykcie Moxico są mniej cywilizowani, aniżeli na wysokim płaskowyżu, trudniej więc skłonić ich do pracy. Wolą pędzić żywot człowieka wolnego w rozległych, dziewiczych lasach, pełnych dzikiego zwierza. Biały człowiek jeszcze nie zajmuje się tam rolnictwem, lecz starym zwyczajem ogranicza się do handlu z murzynami, dającego czasem duże zyski, a czasem wrzące straty. Alkohol nie jest przedmiotem handlu i nabyć go można — jak zresztą w całej Angoli — tylko w aptekach na receptę lekarską. Dawniej handel alkoholem był wolny, ale murzyni tak go nadużywali, że rząd był zmuszony zakazać jego sprzedaży. Natomiast wino można nabyć wszędzie po cenach prawie że tych samych, co w Portugalji.

Upał w Moxico, prawdziwie podzwrotnikowy, zaczyna się już wczesnym rankiem. I gdyby nie upał ten i kręcący się murzyni, to zaiste krajobraz nie przypominałby Afryki. W zwykłym, niezbyt wybujałym lesie liściastym jest brak zupełny palm t. j. głównej rośliny, wskazującej na tropikalność kraju, oraz brak jest ljanów, potęgi lasu dziewiczego i ptactwa barwnego. Cisza i spokój panuje w lasach, a w ciszę tę, przerywaną szele-

stem liści, poruszanych lekkimi podmuchami wiatrów, leje słońce swe upalne promienie, rozpala piaszczysty grunt i stwarza temperaturę, trudną do wytrzymania. Woda do picia jest nie-dobra i okolice Moxico uważane są jako niezdrowe.

Z chęcią więc po dwudniowym pobycie opuściłem Moxico i powróciłem na wysoki płaskowyż do Bihe, gdzie promienie słońca są mniej upalne, woda czysta i dobra, stale wieją chłodne wiatry, brak zupełny komarów, okolice zdrowe i urozmaicone wioskami murzyńskimi, rozrzuconymi na stokach wzgórz wśród uprawnych pól batatów, fasoli, kukurydzy, a tu i ówdzie żyta lub pszenicy.

FR. ŁYP

KTO CHCE POZNAĆ ŻYCIE  
I DZIEJE  
Państw. Szkoły Morskiej w Tczewie  
i statku szkolnego „L w ó w”  
powinien natychmiast kupić  
MONOGRAFJĘ SZKOŁY MORSKIEJ  
Wydanie luksusowe. Format albumowy  
75 ilustracji + 7 map. Cena 10.—zł.  
Do nabycia w Instytucie  
Wydawniczym Szkoły Morskiej  
Tczew (Pomorze)  
Konto czekowe P. K. O. Nr. 39602  
Przesyłka bezpłatnie.

# PRZED WSZECHŚWIATOWĄ WYSTAWĄ MORSKĄ I KOLONJALNĄ W ANTWERPJI

W przyszłym roku, 1930-ym, Belgja będzie obchodziła szanowny jubileusz stulecia swojej niepodległości.

Nie mam zamiaru pisać tu, choćby w zarysie, dziejów tego bohaterskiego kraju. Nie mogę jednak nie wspomnieć o tych sprawach, które, mając związek z tematem, powinny żywo zainteresować czytelników „Morza”, szczególnie wszystkich, komu sprawy morskie i kolonialne nie są obojętne.

W jubileuszowym roku Belgji m. in. odbędzie się w jednym z największych portów świata, w sławnej Antwerpii, stanowiącej chlubę Belgów i Europy, wszechświatowa wystawa, dotycząca morza i kolonij zamorskich.

Belgja ma w historii kultury piękny rozdział, zapisany złotemi zgłoskami zasługi wobec cywilizacji.

Ekspansja kulturalna zawsze była udziałem tego kraju, niezależnie od kolei losów, jakim ludność — romanscy Wallonowie i germańscy Flamanowie — podlegała. Wysoka kultura Belgów przejawiała się nietylko w genialnej sztuce malarstwa lub w zdolnościach cywilizacyjnych w stosunku do kolonij zamorskich. Bohaterstwo patryotyzmu, którego Belgowie dowiedli w 1914 roku także stanowi pewien rodzaj ekspansji kulturalnej o wysokiej wartości dydaktyczno-moralnej.

Wreszcie zróbmy sobie przyjemność i zaszczyt narodowy: przypomnijmy sobie, że historia naszego powstania listopadowego ściśle łączy się z historją rewolucji belgijskiej w 1830 r.

Kiedy car Mikołaj I dał rozkaz wymarszu armji, na której czele miały wyruszyć oddziały polskie, celem „uśmierzenia” Belgów, walczących o swoją wolność, wybuchło w Warszawie powstanie, które pokrzyżowało plany satrapy. Belgja szczęśliwie zerwała łączność polityczną z Holandją, Polska zaś „jeszcze ściślej” została z „niepodzielną” Rosją złączona.

Belgja ma dość ważki tytuł do zgromadzenia u siebie, w roku swego wielkiego jubileuszu, wszystkiego, co świadczy o potędze morza i znaczeniu kolonij zamorskich.

Aczkolwiek Belgowie nie pierwsi, ani nawet nie jedni z pierwszych, silną stopą stanęli na dalekich lądach kolonialnych, to jednak dzisiaj nie stanowią tyłów cywilizacji w tej dziedzinie. Belgijskie Kongo jest tego dostatecznym przykładem. Aczkolwiek władanie Belgów w stosunku do Konga jest bardzo niedawne, to jednak może poniekąd za wór uchodzić. Z drugiej strony, trudno było oczekiwać od państwa suwerennego w stosunku do kolonij pomyślnych a prędkich rezultatów jego wysiłków, skoro społeczeństwo, prócz króla, i małej garstki jego powierników, długo uważało kolonizatorów za „szaleńców, którzy, nie mając nic do stracenia, ryzykują afrykańską awanturę”<sup>1)</sup>.

Trudno jest w krótkim artykule pisać o podboju tej czy innej kolonji przez państwo europejskie; dlatego, pozostawiając ten temat na uboczu, chcę zwrócić uwagę naszego społeczeństwa na potrzebę należytego zorganizowania pokazu polskiego, dotyczącego morza, które już mamy i kolonij, które powinniśmy posiadać.

Udział Polski w wielkiej wystawie w Antwerpii nie może być lekceważony; przeciwnie, nietylko Rząd, lecz całe społeczeństwo musi wyteżyć wszystkie swe siły, by przygotować taki pokaz Polski, któryby zaimponował nawet największym, co do tego, sceptykom.

Musimy wobec świata zadokumentować ten fakt, że z taką wiarą w swe siły i z taką decyzją wytrwania dążymy do zrealizowania naszych praw do kolonij zamorskich, z jaką utwier-

dziiliśmy swój stan posiadania w stosunku do morza. Musimy w sposób jaknajbardziej przekonujący śmiało stwierdzić wobec świata, który w 1930 roku zwróci swe oczy na Antwerpię, że „Polska Piastów, Jagiellonów i Batorych dała wyraz swej tężyzny i siły w walce o szerokie granice i dostęp do morza i przekazała swym synom testament, który w nowych ramach przykazań Wilsona wykonać możemy tylko na polu ekspansji kulturalnej”<sup>1)</sup>

Dlatego Liga Morska i Rzeczna, z tytułu swego stanowiska, musi rozwinąć najdalej idącą działalność, która by całe nasze społeczeństwo zniewoliła do wzięcia czynnego udziału w wysiłku, mającym na celu zajęcie przez Polskę odpowiedniego stanowiska w najbliższej wielkiej rewji międzynarodowej w Antwerpii.

Nie możemy liczyć na oręż, ani na sprzyjające nam konjunktury polityczne, tak, jak to bywało w przeszłości.

„Wówczas mieczem torowała sobie Polska drogę do bytu i potęgi. Dziś w żmudnej pracy wszystkich klas społeczeństwa utrwałać musimy fundamenty wskrzeszonej Ojczyzny, a piórem i słowem do tego wysiłku nawoływać, wskazując nowe drogi, po których rydwan naszej kultury mógłby wejść na światową arenę współzawodnictwa”.

Niechaj te słowa naszego rodaka, b. kongolanina, staną się hasłem w najbliższej akcji Ligi Morskiej i Rzecznej.

Niech prasa i szkoła czynią, co mogą, byleby udział Polski w wystawie antwerpeńskiej był udziałem całego narodu.

ALEKSY LESZEK LASINSKI.

<sup>1)</sup> Antoni Dębczyński — „Dwa lata w Kongo”.

## MADAGASKAR JAKO TEREN KOLONIZACYJNY

Od p. majora Bulowskiego, członka Rady Głównej L. M. i Rz., otrzymujemy następujące uwagi, dotyczące wyspy Madagaskar, jako terenu kolonizacyjnego. Uwagi te drukujemy w „Morzu”, częściowo jako materiał dyskusyjny, częściowo jako ciekawe informacje o tej kolonii francuskiej, zawojowanej w swoim czasie przez jednego z największych awanturników świata, a zarazem jednego z bohaterów Konfederacji Barskiej, Maurycego hr. Beniowskiego.

Redakcja.

Gdy zamierzamy budować dom lub rozbić namiot, starannie badamy warunki pracy i pobytu na miejscu. In-

czej rozumować będziemy, gdy chodzi o postawienie schroniska, inaczej, gdy chodzi o wybudowanie domu, który służyć ma jednej lub więcej generacji, a jeszcze inaczej, gdy chcemy stworzyć jakiś narodowy ośrodek zamorski.

W pierwszym wypadku weźmiemy pod uwagę warunki kilku dni lub miesięcy, w drugim kilkudziesięciu lat, w trzecim wreszcie warunki rozwoju narodu w ciągu paruset lat.

Warunki te zależą w wielkiej mierze od czynników naturalnych, które same przez się uzależniają powodzenie lub niepowodzenie akcji kolonialnej.

Do tych czynników zaliczam:

1) *Polityczne i ekonomiczne warunki kolonizacyjne*, które winny sprzyjać imigracji zwartej.

2) *Klimat*, który winien odpowiadać emigrantom, sprzyjać rozwojowi rasy, oraz wytwórczości europejskiej produkcji rolnej, o ile możliwości również produkcji towarów kolonialnych, potrzebnych Macierzy.

3) *Wybrzeże i naturalne granice*, które są podstawą do wzniesienia się ośrodka imigracyjnego na wyższy szczebel polityczny.

4) *Obszar*, który zapewnić winien samowystarczalność polityczną i kulturalną oraz asymilację autochtonów.

5) *Bogactwo gleby*, które winno zapewnić ekonomiczną samowystarczalność i umożliwić gęstsze zaludnienie kraju.

Gdy jednego z wyżej wymienionych czynników brak, nie może być mowy o stworzeniu samowystarczalnego ośrodka narodowego. Gdy jeden z nich jest bardzo dobry, to częściowo wyrównywa braki innych, mniej odpowiednich.

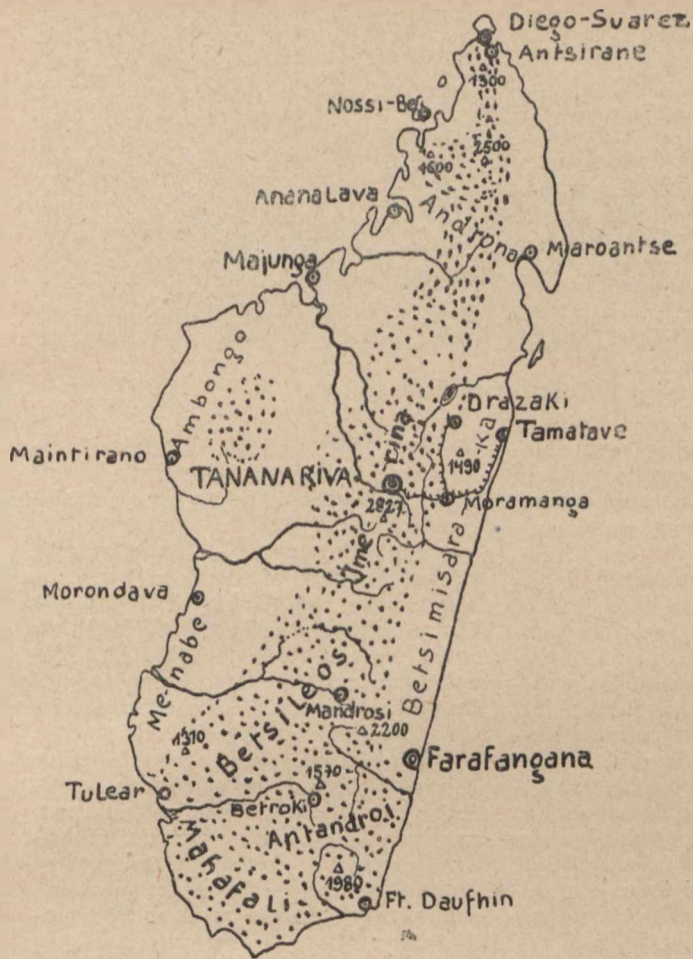
Nim rozpatrzmy pod tym kątem widzenia wyspę Madagaskar, przystąpę do jej opisu:

W odległości około 400 klm. od połudn.-wsch. wybrzeża Afryki, pomiędzy 12—26 równoleżnikiem (Parana 22—26, Angola 5—17), rozprzestrzenia się „Wielka Wyspa”, licząca 587.700 klm. kwadr. (Polska 386.634, Wielka Brytania 313.741, Parana 240.000 klm. kwadr.). Długość tej wynosi około 1600 klm., przeciętna szerokość 400 klm.

Trzy czwarte wyspy stanowią płaskowzgórza (Imerina, Betsileos) o średniej wysokości 800 do 1400 mtr. Wschodnia część, pochodzenia wulkanicznego, jest wyższa i posiada góry o florze alpejskiej, dochodzące do 2680 mtr. (Masyw Ankaratra). Wybrzeże jest nisko położone i dochodzi na zachodzie do szerokości 50—100 klm. (Angola od 40 do 50 klm. Parana do 25 klm.). Prócz północy i półn. zach. części, gdzie znajduje się szereg zatok (Majunga, Nosi-Be, Diego Suarez) wybrzeże nie posiada naturalnych portów, a piaszczysty brzeg, często otoczony skałami koralowymi, utrudnia żeglugę nadbrzeżną.

Na niskim wybrzeżu klimat jest tropikalny i przez to niezdrowy. Przeciętna temperatura wynosi 20 do 30 st. C. (brzeg Angoli 15 do 30, Parany 15—25). Płaskowzgórza natomiast posiadają, zależnie od wysokości, klimat wcale zdrowy i znośny dla Europejczyków, jak np. stolica Tananariva 14 do 20 st. (płaskowzgórza Angoli to samo, Parany 15—20, Polska 9 (—3 w zimie + 20 w lecie).

Na wybrzeżu i stokach płaskowzgórzy panują wiatry stałe i periodyczne i powodują opady, dochodzące przeciętnie 2—3 m. rocznie. (Angola 0,75 do 2,5, na półn., Parana około 2 m.)



Mapka Madagaskaru.

Na płaskowzgórzach zmniejszają się one w kierunku zachodnim i połudn.-zach. tak, że np. w Tananarivie, położonej bliżej wybrzeża wschodniego niż zachodniego, wynoszą tylko 1 mtr. 30 w Angoli 0.75 do 1.25 na północy, (w Angoli 1.20—1.50, w Polsce 0.75).

Odpowiednio do opadów ustosunkowana jest roślinność i okres wegetacji. To też spotykamy na wybrzeżu i stokach płaskowzgórzy (przeważnie na wschodzie i północy) dziewicze, tropikalne lasy z najstarszą roślinnością i fauną świata. Na południu wyspy zaś znajdują się obszary o charakterze krzewiasto-stepowym (Maha-

fali i Antandroi), na płaskowzgórzu o charakterze stepowo-łąkowym (Imerina i Betsileos) <sup>1)</sup>.

Mimo bliskości łądu afrykańskiego (400 klm.) Madagaskar nie jest zaludniony przez Negrów afrykańskich. W nieznannej epoce przyplęła tutaj ludność azjatycka o cerze ciemnej, zbliżona do Papuasów, t. zw. Malagasi (Sakodawi), która powoli zaludniła wyspę i do dzisiejszego dnia stanowi większość w okręgach zachodnich. Do tej rasy indomalajskiej wszczęła się około 15 stulecia nowa rasa azjatycka, zwana Howas; są to Malajczycy, pokrewni lub przodkowie dzisiejszych jawajczyków. Howajczycy osiedlili się na płaskowzgórzu Imerina, gdzie założyli stolicę Tananariva i powoli rozwijali plemię Malagasów. Howajczycy, naród wojowniczy, stawali administracji francuskiej

największy opór i obecnie sprzeciwiają się najbardziej różnym reformom. Z czasem złąły się te dwa narody, formując nowe jak: Betsileosów, Betsimisarakasów (na wsch.) <sup>2)</sup>.

Mieszkańcy Madagaskaru liczą obecnie 3.600.000 głów, a więc na jednym klm. kwadr. żyje 6 ludzi (w Angoli 3 do 4, w Paranie 4, w Polsce 75) <sup>3)</sup>.

Madagaskowie posiadali już przy okupacji kraju przez Francuzów stosunkowo wysoką kulturę. Na płaskowzgórzu budowali domy z cegieł, a w lasach z drzewa i to względnie dostatnie. Hodowali starannie bydło, umiejętnie uprawiali ryż, kawę i kukurydzę, posiadali dość wielką flotylę handlową, która rozwioziła towary do-

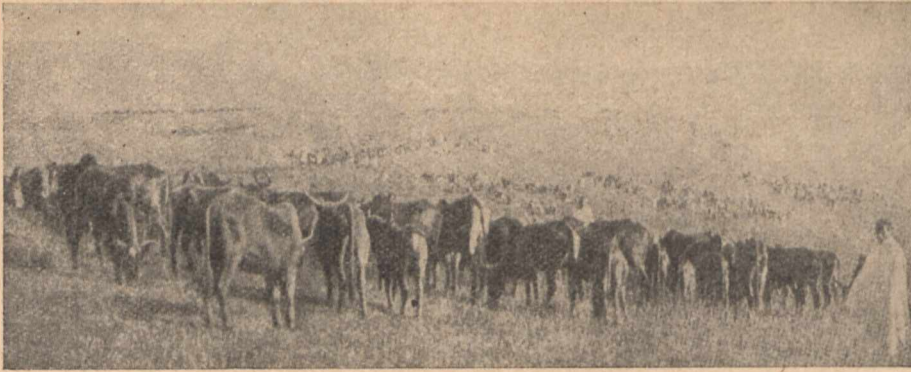


Pola ryżowe na Madagaskarze.

<sup>1)</sup> Co do uprawy roli, to na północy, wsch. i zach. (z wyjątkiem więc środka i południa) sprzyja tropikalny klimat plantacjom bawełny, kawy, kaczuki, bananów, ananasów, pomarańczy, palmy kokosowej i t. p. Południe i środek: uprawie zbóż, kukurydzy, lucerny i t. p. oraz sadom winogron, jabłek, gruszek, morw i orzechów.

<sup>2)</sup> Ponadto znajdują się na zachodzie t. zw. Makoasi pochodzenia arabskiego.

<sup>3)</sup> Najgęściej zaludnione części Madagaskaru stanowią: wyżyna Imerina i skrajny brzeg połudn., gdzie mieszka przeszło 10 ludzi na 1 klm. kwadr. Najstąbiej zaludnione są wybrzeża i zachód, gdzie mieszka 3 do 4 ludzi na 1 klm. kwadr.



Na stepach Madagaskaru kwitnie hodowla bydła.

mowego przemysłu, dobrze rozwiniętego, posiadali nawet coś w rodzaju poczty. Oddawna są chrześcijanami, z wyjątkiem kilku okręgów zachodnich.

Europejczyków (przeważnie Francuzi) żyje na Madagaskarze około 10.000, ze tej liczby tylko 5.000 uprawia rolę, zajmuje się plantacją, hoduje bydło i pracuje w przemyśle rolniczo-leśnym. Reszta, t. j. około 5.000 trudni się handlem, oraz stanowi korpus urzędniczy i wojskowy.

Gdy weźmiemy pod uwagę korzystne warunki kolonizacyjne, istniejące na płaskowzgórzach, i połudn. brzegu, przyznać musimy, że liczba ta jest bardzo mała. Przypisać to należy odległości wyspy od Francji, oraz innych rynków zbytu, oraz bliżej macierzy położonym, starszym i większym kolonjom, jak Algierja, Sudan i Kongo, również brakowi przyrostu ludności we Francji, co uniemożliwia planować kolonizację tak olbrzymich przestrzeni, równocześnie lub wogóle.

Co do linii komunikacyjnych, to najtańszym sposobem komunikacyjnym jest żegluga nadbrzeżna. Naturalnych linii komunikacyjnych wewnątrz kraju brak, bo mimo wielkości obszaru nie posiada Madagaskar rzek, nadających się do żeglugi śródlądowej. Rzeki są przeciętnie 400 km długie. Stanowiło to niemałą przeszkodę przy penetracji handlowej kraju wówczas, gdy nie znano samochodów. Obecnie posiada wyspa około 3.000 km dróg, przystosowanych do ruchu samochodowego oraz jedną linię kolejową, łączącą port Tamatave ze stolicą Tananariva, z odnogą ku bogatemu obwodowi jeziora Alaotra.

Rozwój ekonomiczny najlepiej charakteryzuje obrót towarowy, który wynosił w 1896 roku około 13.000.000 fr., zaś dziś przeszło 276 milj. fr. w złocie. Eksport przewyższa import o 87.000.000 milj. fr.

Największą pozycję wywozową zajmuje hodowla bydła, którego wyspa posiada 8 milj. sztuk, t. zn., że na jednego mieszkańca wyspy wypada 2 szt. bydła (zebu), to też w wywozie pierwsze miejsce zajmują konserwy (50.000.000 fr.), smalec, łój, skóry garbowane i surowe, oraz mrożone mięso (6 fabryk — 20.000.000 fr.).

Ważną pozycję wywozową zajmują również produkty, otrzymane z hodo-

wli świń (500.000 szt.). Ostatnio i wełna owiec, które, jak i konie, rząd francuski przeszczepił na tę wyspę i starannie hoduje.

Następne pozycje zajmuje uprawa roli z głównymi produktami wywozowymi, jak: ryż, kukurydza (200.000 ton) wanilja, kawa (1.000.000 kg.), kawsawa, kakao, tytuń (300.000 kg.), fasola, kaczuk, rycynus, esencje, kora do garbowania skór, oraz drzewa wartościowe i bambus.

Na płaskowzgórzu są następujące zbiory w ciągu roku: w styczniu: owoce, ryż; w lutym: owoce, winogrona, ananasy, fasola, ryż; w marcu: ananasy, cytryny; w kwietniu: kukurydza, herbata, kawa, sorgo, sonjo, manioka, ryż, kartofle, fasola; w maju: ryż, pomarańcze i t. p.; w czerwcu: kawa, rycynus, pomarańcze i t. p.; w lipcu, sierpniu, wrześniu i październiku: pomarańcze i t. p.; w listopadzie: owoce (śliwki), ananasy; w grudniu: owoce (śliwki), pomarańcze i t. p.

W dziale górniczym wymienić trzeba wywóz grafitu 20.000 ton, dalej złota, które się znajduje w mniejszych ilościach w licznych kopalniach (3.000

kg rocznie), następnie żelaza, miedzi i cyny, nafty, węgla, oraz drogich kamieni, jak granatów (3.000 kg) i pereł, które łowi rocznie 70.000 ludzi.

Jak już wspominałem, liczy Madagaskar 3.600.000 mieszkańców. Stolicą jest Tananariva z 70.000 ludności. Inne miasta, z wyjątkiem Farafangana z 30.000, nie liczą więcej jak 10 do 15.000 mieszkańców, (port Tamatave 15.000, port Diego Suarez 11.000, port Manjungo 10.000).

Gdy weźmiemy pod uwagę warunki kolonizacyjne Madagaskaru, to przyznać musimy, że warunki te nie są gorsze od warunków innych krajów afrykańskich.

Co do wybrzeża i granic naturalnych, to są one idealne, gdyż Madagaskar jest wyspą. Co do obszaru zdatnego do kolonizacji, to, gdy weźmiemy pod uwagę tylko 1/3 wyspy, jako zdatne do kolonizacji, otrzymamy 200.000 km kw. Jeżeli przyjmiemy na samowystarczalne gospodarstwo 50 morgów ziemi, to skolonizować można 800.000 rodzin.

Ziemia kosztuje: 1 ha na płaskowzgórzu, na południu i wschodzie (plantacje) 150 fr., t. j. około 50 zł., w innych częściach kraju 100 fr., to jest około 30 zł. Koncesje rządowe (osiedlenie byłych żołnierzy) kosztują 0.5 fr. i 0.25 fr. za ha. Dzierżawa 5 fr. i 2 fr. za jeden ha. Bez pomocy rządu francuskiego kosztowałyby: 100-morgowe gospodarstwo około 7.500 zł., wraz z inwestycjami 15.000 zł. — 50 morgowe około 8 do 10.000 zł., nie licząc przejazdu.

Co do klimatu, to sprzyja on na płaskowzgórzu i na południu uprawie zbóż i hodowli, na stokach i szerokim wybrzeżu uprawie wszystkich produktów kolonialnych. Górnictwo narazie jest w powijakach, lecz istniejące kopalnie wskazują, że kraj mógłby być ekonomicznie samowystarczalny wrazie odkrycia nowych, większych pokładów węgla i nafty, co sądzię, na tak wielkim i niezbadanym obszarze jest więcej, niż bardzo prawdopodobne.

Mojem zdaniem zasługuje Madagaskar na to, by czynniki miarodajne się nim zainteresowały i wysłały Komisję badawczą, któraaby przeprowadziła szczegółowe badania na miejscu.

Wiadomo, że rośliny i zwierzęta, przeniesione w inne warunki klimatyczne, częstokroć kartłowacieją lub wogóle nie rozmnażają się (palma na wybrzeżu Francji). To samo może spotkać i rasę ludzką, nieprzyzwyczajoną do nowego klimatu. Klimat może częstokroć sprzyjać kolonizacji i emigranci mogą się cieszyć dobrem zdrowiem, lecz przyszłe generacje mogą skarłowacieć i utracić siłę fizyczną do pracy. Dlatego też nie chcę twierdzić, nie przestudjowawszy tego na miejscu, lub na terenach o podobnym klimacie, że Madagaskar nadaje się bezwzględnie dla wychodźstwa z Polski.

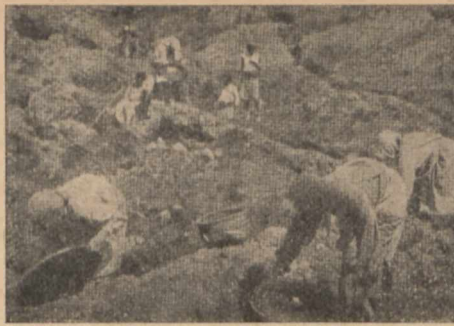
Przy tej sposobności nie od rzeczy będzie poruszyć, choćby w kilku słowach, zagadnienie mieszania się na



Typy Malagasów.

ziemiach o podobnym klimacie rasy białej z tubylczą. Mam na myśli narody środkowej i południowo-zachodniej Ameryki, gdzie mieszanina krwi wydała bardzo dobre rezultaty, co najlepiej uwidoczniło się w największym na kuli ziemskiej przyroście naturalnym ludności. — Dodaje, że narody, zamieszkujące te kraje, zachowały starą kulturę i język hiszpański. Czy wobec braku ziemi o klimacie czysto europejskim wypadnie nam pójść w ślady hiszpańskich kondotjerów?

Jaką emigrację należałoby — mówiąc o Madagaskarze — uwzględnić? „Jawajską czy indyjską?”. Czy jedną i drugą? Czy może być mowa o asymi-



Madagaskar. Poszukiwacze złota.

lacji narodu Howasów, Betsileosów lub Malagasów? To wszystko są kwe-

stje do rozważenia jeszcze przed ewentualnym rozpoczęciem tworzenia narodowego ośrodka w innym klimacie, bo trudno przypuszczać, by imigracja polska wyparła całe narody ze swych starych siedzib, jak to ongiś zrobiła imigracja angielska w Ameryce północnej lub w Australji. Byłoby więc bardzo pożądane przestudjowanie kwestji zmieszania się rasy francuskiej z Malagasami na sąsiedniej wyspie Reunion, która jeszcze w 1663 roku była bezludna, a obecnie liczy aż 78 mieszkańców na 1 km kw.

LEON BULOWSKI

Mjr. dypl.,

członek Rady L. M. i R.

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### POŁĄCZENIE FRANCJI Z JEJ KOLONJAMI DROGĄ POWIETRZNĄ.

Francuski minister awjacji p. Eynac wygłosił ostatnio odczyt w „Aero Club de France” z okazji rozpoczęcia konkretnych prac, które zmierzają do uruchomienia stałej komunikacji z odległą kolonią francuską — wyspą Martyniką. Między innymi minister w przemówieniu swoim powiedział, co następuje: „Francja, ze względu na swą sytuację geograficzną i morską, oraz ze względu na swą sytuację polityczną i ekonomiczną w kolonjach — dla utrzymania należytej łączności handlowej z własnymi kolonjami musi wprowadzić stałą z niemi komunikację powietrzna”.

Inauguracyjne słowa ministra wypowiedziane w Paryżu zostały wcielone w czyn. Zarówno bogatsi mieszkańcy wyspy Martyniki, jak i interesujący się sprawami kolonialnymi mieszkańcy Metropolji zebrali odpowiedni fundusz, przy pomocy którego w czasie najbliższym komunikacja lotnicza między wyspą a Metropolią będzie nawiązana.

Należy nadmienić, że łączność z kolonjami francuskimi i Metropolią utrzymuje szereg linii lotniczych. Między innymi istnieją już następujące linie stałej komunikacji Francji z jej kolonjami: Paryż — Perpignan — Casablanca — Senegal — Dakar (Afryka) — Natal (Brazylia); oraz Marsylja — Alger, a także Marsylja — Ajaccio — Tunis — Bone i Marsylja — Neapol — Ateny — Beirut.

### WYSTAWA KOLONJALNA. MIĘDZYNARODOWA W PARYŻU.

Mająca się odbyć w Paryżu w roku 1931 wielka międzynarodowa wystawa kolonialna budzi już dzisiaj wielkie zainteresowanie. Nas, Polaków, wystawa ta obchodzi tem więcej, że sami mamy w niej wziąć udział. Liga Morska i Rzeczna czyni starania o wzięcie w wystawie aktywnego udziału. Jakie rozmiary mieć będzie paryska wystawa kolonialna w 1931 roku — świadczy najwymowniej rozmach, z jakim szczególnie Francuzi

przystępują do wykazania swej gospodarki w kolonjach i znaczenia, jakie kolonie mają dla Metropolji francuskiej. Indochiny naprzykład (kolonia francuska) własnym kosztem zbudowały w Vincennes (lasek pod Paryżem) monumentalny budynek w stylu indochińskim, który przeznaczony będzie na urządzenie w nim wystawy przemysłu, rolnictwa i sztuki indochińskiej. Wszystko, czem tylko mogą się poszczycić Indochiny — w gmachu tym będzie wystawione na widok publiczny. Koszty pawilonu-pałacu nie dadzą się dzisiaj jeszcze ustalić, wyniosą jednakże kilkadziesiąt milionów franków francuskich.

### BILANS HANDLOWY ALGIERU.

Bilans handlowy Algieru za rok 1928 w obrocie wynosił 8.964 milionów franków, w tem import 4.968 milionów, a eksport 3.996 milionów. Cyfry roku 1928 przewyższają obrót handlowy Algieru w porównaniu z rokiem 1927 o 1.037 milionów, w tem w imporcie o 563 miliony, a w eksporcie o 474 miliony.

### BILANS HANDLOWY ALGIERU.

Komitet Mandatowy Ligi Narodów w Genewie wysłuchał w czasie ostatniej sesji raportu rocznego rządu francuskiego, który z ramienia Ligi administruje b. kolonią niemiecką Togo. Raport ten złożony został Lidze Narodów przez przedstawicieli francuskiego ministerstwa kolonji pp. Duchéne i Franceschi.

Komitet Mandatowy zażądał od reprezentantów rządu francuskiego pewnych dodatkowych informacji i wyjaśnień odnośnie kwestyj granicznych między Togo francuskim, a Togo angielskim, oraz odnośnie spraw ekonomicznych, sanitarnych i finansowych, organizacji sprawiedliwości i celnych. Obecnie pracuje komisja angielsko-francuska, która ma za zadanie uzgodnić kwestje graniczne między obu państwami w Togo i usunąć tem samym wszelkie panujące tam anomalje graniczne.

Władze kolonialne francuskie w Togo, na obszarze administrowanym przez

siebie proponują budowę nowej linii kolejowej (północnej), której koszt obliczany jest na 110 milionów fr. fr. Potrzebne na ten cel pieniądze asygnuje zarząd francuski Togo w sumie 45 milionów, resztę zaś ma być pokryte (65 milionów) przez rozpisanie pożyczki na ten cel.

### MANDAT FRANCUSKI W KAMERUNIE.

Tak, jak w sprawie administracji w Togo — pp. Duchéne i Franceschi — złożyli ostatnio Komitetowi Mandatowemu Ligi Narodów raport za rok 1928 odnośnie gospodarki francuskiej w Kamerunie (b. kolonia niemiecka). Charakterystycznym dla tego raportu jest, że rząd francuski zamierza w Kamerunie bardzo obszerne i kosztowne inwestycje, nie bacząc na bliski termin (1931 rok) rewizji mandatów kolonialnych ponemieckich. Według projektu francuskiego inwestycje, włożone w same tylko drogi żelazne i bite — wyniosą sumę około 100 milionów franków francuskich.

W Kamerunie daje się odczuwać brak lekarzy specjalistów chorób tropikalnych. To też władze francuskie zniosły obowiązek przyjmowania do służby sanitarnej w Kamerunie tych tylko lekarzy, którzy posiadają dyplomy francuskie. Lekarze misyjni — mogą praktykować, choćby posiadali dyplomy zagraniczne.

### WŁOSKIE ZAINTERESOWANIA KOLONJALNE W AFRYCE.

Wymiana zdań między rządami francuskim i włoskim trwa już od dwóch lat. Rozmowy te dotyczą, rzecz oczywista, Tunisu, w którym zamieszkuje kilkadziesiąt tysięcy Włochów, osiadłych na roli i prowadzących samodzielne gospodarstwo przedsiębiorstwa. Francja, jako maximum swych ustępstw, godzi się na przyznanie zamieszkałym w Tunisie Włochom obywatelstwa francuskiego — Włosi natomiast dążą, o ile już nie do zawładnięcia całym obszarem Tunisu, to w każdym razie do uzyskania jego części. Wobec dwu tak zasadniczo odmiennych punktów widzenia rokowania u-

tknęły na martwym punkcie i od pewnego czasu nietylko, że nie mają najmniejszych widoków na pozytywne rozwiązanie tego isticie gordyjskiego węzła, ale w dodatku tworzą kość niezgody między obu krajami.

Przed kilku tygodniami rzymska „La Tribuna” wystąpiła z ostrym artykułem, w którym stara się usprawiedliwić stanowisko Włoch w kwestji Tunisu. Przedewszystkiem „La Tribuna” atakuje prasę paryską za jej rzekomo nieprzejednane stanowisko odnośnie rokowań z Francją i ich negligowanie. Między innymi dziennik ten pisze: „Oświadczamy, że gdyby ze strony francuskiej chciano rzeczywiście dojść z Włochami do porozumienia w atmosferze spokoju i rzeczowości — to Francja mogłaby łatwo zrozumieć i uznać nasze prawa w strefie, w której Jej interesy są drugorzędne i mało dla niej znaczące”. A dalej dziennik ten pisze: „Jedenaście lat już minęło od chwili, kiedy Anglja i Francja znacznie powiększyły swe posiadłości kolonjalne przez objęcie zarządu nad kolonjami poniemieckimi, a Włochy żadnej kompensaty przy tej okazji nie otrzymały, z wyjątkiem mizernej korektywy granicy Libji”.

Wrześniowy miesięcznik francuski „L'Afrique Française” w niemniej ostro sposób załatwia się z artykułem „La Tribuna” i w konkluzji oświadcza, że wobec tych „wvgórowanych” apetytów włoskich stanowisko Francji powinno być jedno, a mianowicie — stanowiskiem żadnych ustępstw.

Jak widzimy, rokowania francusko-włoskie utknęły rzeczywiście „à un point mort”.

#### NIEMIECKA AKCJA KOLONJALNA.

„Weser Zeitung”, dziennik prawicowy, informuje swych czytelników o rzekomych planach rządu angielskiego

go zwrócenia Rzeszy Niemieckiej części byłych kolonij niemieckich w Afryce. Wiadomość ta jest niewątpliwie próbnym balonem niemieckim, obliczonym z jednej strony na efekt wewnętrzny i zewnętrzny, a z drugiej na zwrócenie uwagi na zbliżający się termin rewizji mandatów kolonjalnych (1931 rok). Nie wydaje się jednakże prawdopodobne, aby Niemcy użyć mogły cośkolwiek ze swych b. kolonij przed rokiem 1931.

#### PRODUKCJA WINA W ALGIERZE.

Produkcja wina w Algierze dochodzi do 1/4 ogólnego zbioru win we Francji europejskiej. Kiedy we Francji (europejskiej) w roku 1928 ogólne zbiory win wynosiły 51.890.686 hektolitrow, to w Algierze zebrano 13.666.623 hltr. Niżej podana tabelka w przekroju lat kilkudziesięciu daje dokładne pojęcie o produkcji wina w tej kolonii:

Rok	hektary winnic	produkcja w hektolitrach
1881	30.482	288.549
1890	110.042	3.331.686
1895	122.186	4.131.846
1900	154.430	5.635.379
1905	167.607	7.740.353
1910	152.102	8.413.654
1913	174.915	7.370.366
1914	180.707	10.124.697
1915	181.244	5.138.641
1918	199.278	6.339.204
1923	180.651	10.131.296
1925	201.467	12.366.115
1928	221.756	13.666.629

Powyższa tabela wskazuje na stały wzrost produkcji wina w Algierze. Łata wielkiej wojny wykazują wprawdzie znaczne zmniejszenie się produkcji, natomiast lata powojenne przekraczają znacznie produkcję przedwojenną.

DR. JAN ROZWADOWSKI

## KRONIKA KOLONJALNA

### Z SEKCJI KOLONJALNEJ.

Z dniem 1.X r. b. złożył dymisję z płatnego stanowiska kierownika Sekcji Kolonjalnej Zarządu Głównego L. M. R. p. dr. W. Rosiński, wobec wybrania go przez Walny Zjazd Delegatów na członka Rady Głównej L. M. i R. P. Rosiński funkcję swą w charakterze kierownika Sekcji pełnić będzie honorowo i nadal. Sekretarzem Sekcji Kolonjalnej mianowany został p. Edmund Ernest. Godziny przyjęć Sekcji na zimowy okres ustalone zostały od 6 do 8 ppoł. codziennie, z wyjątkiem niedziel i świąt. Adres sekcji — Królewska 9 m. 6.

### 100.000 GŁOSÓW ZA AKCJA KOLONJALNA.

Sekcja kolonjalna otrzymała z oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz od Związku Obrony Kresów Zachodnich, jako też i innych organizacji społecznych, działających na terenie Polski — paręset rezolucji, w których podpisani domagają się wystąpienia od Rządu Rzeczypospolitej

tej o zwrot Polsce części kolonij poniemieckich. Według obliczeń szacunkowych — otrzymane rezolucje przedstawiają głos i wolę przeszło 100.000 obywateli.

### „PIONIER KOLONJALNY” NA WYSTAWIE KOLONJALNEJ W ANTWERPI.

Sekcja Kolonjalna przygotowuje się obecnie do wzięcia udziału w belgijskiej wystawie kolonjalnej. Wystawa ta odbędzie się w czasie od dnia 1.IV do 1.XI 1930. Poza wystawcami belgijskimi — udział brać w wystawie mogą państwa oraz wystawcy zagraniczni. „Pionierzy Kolonjalni” wystąpią z własnym stoiskiem, które będzie ilustrowało historję naszych wysiłków kolonjalnych, oraz te prawa moralne i formalne, jakie mamy dzisiaj do kolonij zamorskich. Odpowiednie wykresy i ilustracje będą zwracały uwagę zwiedzających na fakt istnienia olbrzymiej — 7 milionów liczącej emigracji polskiej.

### Z ZARZĄDU ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONJALNYCH.

Wobec wyjazdu do Gdyni prezesa Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych p. konsula K. Głuchowskiego, funkcję prezesa urzędującego objął wiceprezes Zarządu Związku Prof. L. Kulczycki. Pan Prezes Głuchowski w dalszym ciągu piastuje godność prezesa Zarządu i pozostaje w ścisłej współpracy z Zarządem. Sekretarz Zarządu przyjmuje interesantów w poniedziałki, środy i piątki w godzinach od 6 — 7 ppoł. w lokalu przy ul. Królewskiej 9 m. 6.

W dniu 14.X. 1929 odbyło się pierwsze po przerwie wakacyjnej posiedzenie Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych. Na posiedzeniu tem dokooptowano do Zarządu Związku p.p.: mec. dr. Michała Wyrostka, kpt. Teodora Cybulskiego, Jerzego Chmielewskiego i red. Henryka Tetzlaffa.

Red. Tetzlaff wybrany został II wiceprezesem Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych.

Pozatem Zarząd załatwił szereg spraw wewnętrzno-gospodarczych.

### W SPRAWIE ARTYKUŁU P. T. „PERU A OSADNICTWO POLSKIE”.

Od p. Juliana Babińskiego otrzymujemy list następujący:

Szanowni Panowie!

W czerwcowym zeszycie „Morza” ukazał się artykuł p. t. „Peru, a osadnictwo polskie”, zawierający sprawozdanie z odczytu dyskusyjnego znanego działacza na polu osadnictwa polskiego w Ameryce Południowej, p. Kazimierza Warchałowskiego.

W artykule tym, między innymi, przytoczone jest i moje przemówienie dyskusyjne. Treść i forma sprawozdania (zwroty takie, jak: „p. Babiński zarzucił referentowi...” „p. Babiński wytknął prelegentowi...” i t. d., a w szczególności ustęp, jakoby stwierdził, że przezrocza, pokazane przez prelegenta wzięte są z innej, zdrowej części Peru i nie mają związku z terenem Montanji etc.), mogłyby nasunąć czytelnikowi wrażenie, że podawałem w wątpliwość dobrą wolę prelegenta.

Uważam więc sobie za obowiązek stwierdzić, że wrażenie takie byłoby fałszywe i krzywdzące.

P. Warchałowski swoja trzydziestoletnią pracą na emigracji zdobył sobie opinię, stojącą ponad wszelką krytyką. Co do mnie — daleki byłem i jestem od kwestjonowania zasług p. Warchałowskiego i jego niezaprzeczonej powagi, jako znawcy Ameryki Południowej wogóle, a Montanji w szczególności.

Całe moje wystąpienie na odczytanie miało jedynie na celu poddanie pod sąd p. Warchałowskiego opinii ujemnych o Montanji, zwłaszcza opinii prof. Denis. Ponieważ opinie te są bardzo rozpowszechnione — uważałem, że przysłużyć się sprawie kolonizacji, poruszając je publicznie.

Cały ustęp o fotografiach uważam za nieporozumienie. Sam p. Warchałowski, komentując przezrocza, wyraźnie mówił, które z jakich okolic pochodzą i nie twierdził wcale, że wszystkie pochodzą z Montanji. Ja zrobiłem tylko luźną i mało znaczącą uwagę, że fotografii z Montanji jest mniej niż z innych okolic Peru.

W przekonaniu, że Szanowni Panowie zechcą opublikować łaskawie niniejsze wyjaśnienie, kreślę się z należyty szacunkiem

(—) Julian Babiński



## UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

### ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

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

6 BIS, RUE AUBER, PARIS.

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

STOCZNI DE NORMANDIE W ROUEN, Société des  
Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire.

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

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

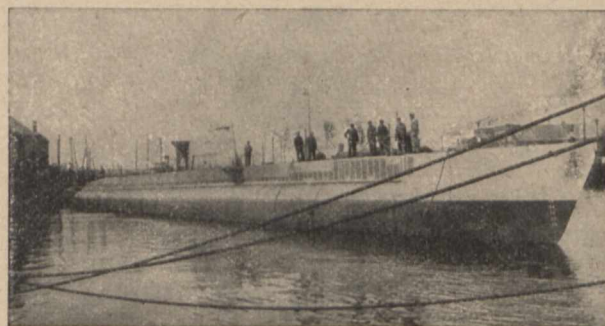
STOCZNI DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société  
des Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire.

\* \*

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

373. VIII-I.

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



„Wilk”, pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budo-  
wanych dla marynarki polskiej według planów stoczni  
i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”

### BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ-BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.  
WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYLAWIANIA MIN.

MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.

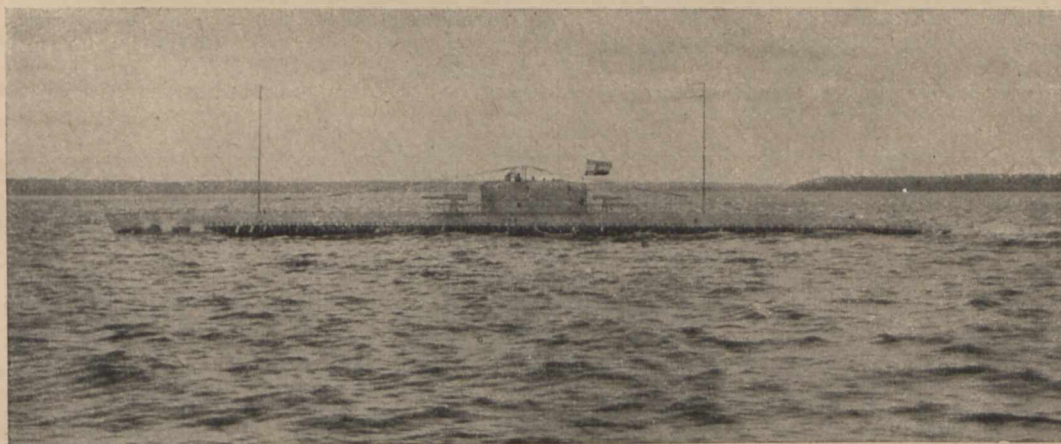
372. VIII-I.

# ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRA, P A R I S

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE I W NANTES—ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ).

### BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Łódź podwodna „Smeli” dla Marynarki Królestwa S. H. S.

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

BUDOWA MASZYNERJI DLA KONTRTORPEDOWCÓW POLSKICH „WICHER” I „BURZA” ORAZ BUDOWA POLSKIEJ ŁODZI  
PODWODNEJ „RYŚ”.

374. VIII-I.

# WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM  
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO  
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

	Wyszły:	Zł.
<i>St. Dłuski.</i>	Dewiacja kompasu.	5.20
<i>A. Garnuszewski.</i>	Budowa okrętu I.	4.55
"	Teoria okrętu.	4.25
<i>A. Hryniewiecki.</i>	Zarys meteorologii.	5.20
<i>G. Kański</i>	Opisowy kurs Locji.	6.50
<i>A. Ledóchowski.</i>	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie).	6.50
"	Astronomia żeglarska.	7.—
<i>K. Bielski.</i>	Turbiny parowe.	19.—
"	Mechanika teoretyczna.	16.—
"	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.		10—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej.		3.—
USTAWA o służbie marynarza		2.50
HANDEL morski w praktyce.		5.—
STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.		—80
OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej.		—20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

<i>F. A. Ossendowski.</i>	Na skrzyżowaniu dróg.	6.50
<i>J. Słowacki.</i>	Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich).	3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze—Konto czekowe P.K.O. 39 602) oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

VII-XII

Najwygodniejsza droga przewozu towarów — to droga powietrzna.

Towar, wysłany samolotem, w przeciągu kilku godzin przybywa na miejsce przeznaczenia, poczem natychmiast zostaje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie, Gdańsku, Brnie i Wiedniu w biurach P. L. L. „Lot” oraz we wszystkich oddziałach firmy ekspedycyjno-przewozowej S. A. Hartwig.

## HOTEL CONTINENTAL GDAŃSK

NAPRZECIWIKO DWORCA GŁÓWNEGO  
Telefony Nr. 286-51, 268-06

**PIERWSZORZĘDNA  
WINIARNIA - RESTAURACJA**  
Znakomita kuchnia

**Ceny umiarkowane**  
POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKA I WODA PŁYNĄCA  
**Bufet Śniadankowy**

Ubikacja wystawowa                      Pokoje konferencyjne  
839.153—XII—VIII

## Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

ul. Pocztowa № 7. Telefony przez Magistrat № 19 i 44  
INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI  
Założ. w r. 1877.

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Katowic, wynoszący ca. 80.000.000 zł., oraz jego sila podatkowa.

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), które przyjmuje, począwszy już od 1.— złotego, płaci wysokie odsetki.

Oszczędności przyjmuje w czasie od 8 rano do 1 w południe oraz dla dogodności publiczności od 5 do 6 i pół po południu.

Otwiera rachunki bieżące i załatwia wszelkie transakcje, wchodzące w jej zakres, jak inkasa i t. p.

260.167. I-XII.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6.—, kwartalnie 3.—. Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie  
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarski” wynosi zł. 20.— dla Członków L. M. i R. „Żeglarski”  
za dopłatą zł. 10.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 600 zł., 1/2 str. — 300 zł., 1/4 — 150 zł., 1/8 str. — 80 zł. Okładka: IV str. — 800 zł., 1/2 — 400 zł.,  
1/4 — 250 zł.; II i III str. — 700 zł., 1/2 — 350 zł., 1/4 — 200 zł.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Elekoralna 2 (gmach Mln. Przemysłu i Handlu)  
telefon redakcji i administracji 15-63.

Przedstawicielstwa: Na Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie: Katowice, Plebiscytowa 1. — Na województwo poznańskie: Poznań,  
Pl. Stawny 7. L. Hermel. — Na Pomorze i Gdańsk: Gdynia, ul. Portowa, dom PP. Sudziłów, W. Downarowicz. Przy inkasowaniu  
należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednawski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF