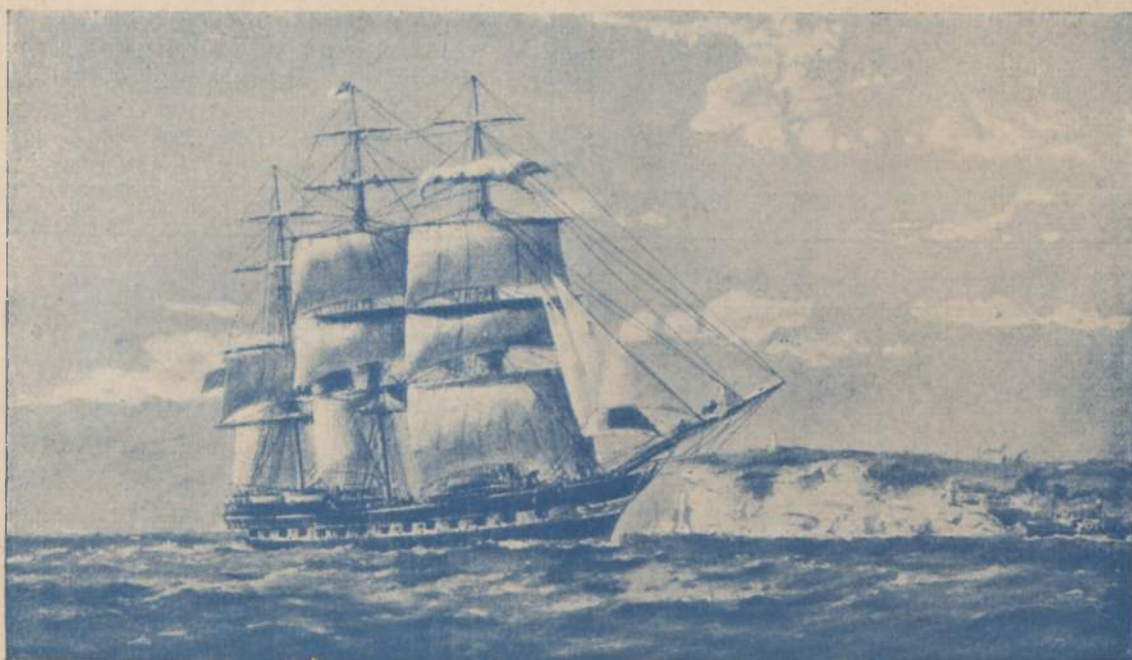


MORWIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w tekście.



TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

„KABEL”

SPÓŁKA AKCYJNA

W WARSZAWIE

PIERWSZA W POLSCE FABRYKA KABLI

ZARZĄD: Królewska 41.

Telefony 81-06, 281-20.

FABRYKA: Kacza 11.

Telefony 91-32, 294-23.

POLECA:

- 1) kable polowe telegraficzne i telefoniczne,
- 2) kable ziemne wszelkich przekrojów i napięć,
- 3) przewodniki izolowane,
- 4) sznury i druty,
- 5) przewodniki napowietrzne „Hackethal”,
- 6) miedź gołą.

549-IV.



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-ty ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarski” lub „Morza”)

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

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

I-XII

CIEKAWE PODRÓŻE

- DĘBICKI T. Moienzi Nzadi. U wrót Konga. Z 10 rysunkami i okładką K. Mackiewicza 21.
— Z dziennika marynarza. Na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem. Z 23 ilustracjami 3.—
- DĘBICKI Z. Z Północy i Południa. Wrażenia z podróży. Finlandja. Włochy. Szwecja. Rumunja. Turcja 5.50
- Za Atlantykiem. Wrażenia z pobytu w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 1.70
- DYBOSKI R. Siedem lat w Rosji i na Syberji (1915 — 1921). Przygody i wrażenia 2.40
- GOETEL F. Przez płonący Wschód. Wydanie 2 z 80 ilustracjami 10.—
- GRĄBCZEWSKI BR. Przez Pamiry i Hindukusz do źródeł rzeki Indus. Z 82 ilustracjami i mapą. Brosz. 12.— W oprawie 16.—
- W pustyniach Raskemu i Tybetu. Z portretem autora, 82 ilustr. i mapą. Brosz. 15.— W opr. 19.—
- Wspomnienia myśliwskie. Z portretem autora i 25 ilustracjami. Brosz. 4.— W oprawie 8.—
- KUCHARSKI-KORAB H. — R. S. F. S. R. Wrażenia z podróży naokoło sowieckiej Rosji 3.—
- ŁUBIŃSKI ST. Między Wschodem a Zachodem. Japonja na straży Azji. (Dusza mistyczna Nipponu). Z 54 ilustracjami w tekście i na podwójnych wkładkach kredowych 18.—
- MAKARCZYK J. Przez Palestynę i Syryję. Wrażenia z podróży 3.—
- OSSENDOWSKI A. F. dr. Od szczytu do otchłani. Wspomnienia i szkice. Z 40 ilustracjami 10.—
- Przez kraj ludzi, zwierząt i bogów. (Konno przez Azję Środkową). (10—13 tysiące) 8.50
- W ludzkiej i leśnej kniei 8.30

WYDAWNICTWA GEBETHNERA I WOLFFA.
ZADAJCIE WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH.

583-IV

ZASADY I NAKAZY DOBREGO WYCHOWANIA

Według zwyczajów współczesnych opracowali

MARJA VAUBAN i MICHAŁ KURCEWICZ

Zwyczaje życia codziennego. Etykieta życia publicznego. Stosunki towarzyskie, wizyty, przyjęcia i zabawy, kalendarz towarzyski. obyczaje wielkoświatowe i dyplomatyczne. Strój obowiązujący. sprawy honorowe, korespondencja.

Cena zł. 3.20, w oprawie zł. 4.50

M. ARCTA SŁOWNIK SKRÓTÓW 3.000

najpopularniejszych skrótów, używanych w Polsce. Skróturyzędowe, techniczne, sportowe, handlowe. Nazwy urzędów, instytucji, stowarzyszeń. Skróturyzędowe zagraniczne.

Format kieszonkowy.

Cena zł. 2.— w płótnie zł. 3.—

KSIĘGARNIA M. ARCTA
WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 35

P. K. O. 196

474-III-IV.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Nr. 4.

Warszawa, kwiecień 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Zjazd delegatów — *A. Uziębło*; 2. Przegląd polskiego ustawodawstwa morskiego — *S-a*; 3. Port w Szczecinie (Z cyklu „Porty Europy”) — *Inż. St. Łęgowski*; 4. Holenderskie rybolówstwo śledziowe — *Grzegorz Płotrowski*; 5. Budowa okrętów w r. 1927 — *S. K.*; 6. Kłajpeda — *A. U.*; 7. Ruch statków i towarów w portach polskich w 1927 r. — *Wojciech Stopczyk*; 8. Coraz szybciej!; 9. Przez ocean ku południowej półkuli — *Stanisław Odyńiec*; 10. Wybuch wulkanu podmorskiego w lodjach Holenderskich — Tłum. z franc. *Zeter*; 11. Odwiezanie powietrza na łodziach podwodnych — *I. Kuczkowski*; 12. Kronika marynarki wojennej państw obcych — *J. B.*; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — PIONIER KOLONJALNY: 13. O „nową Polskę” — *K. Gluchowski*; 14. Kolonizacja a wyprawy naukowe — *prof. Stanisław Lencewicz*; 15. O samowystarczalność wychodźstwa — *Mieczysław Jarosławski*; 16. Chłop-zdobywca (Z wędrówek po Paranie) — *K. Gluchowski*; 17. Przegląd kolonjalny — *Dr. J. Rozwadowski*; 18. Kronika Związku.

28 ILLUSTRACJY I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

ZJAZD DELEGATÓW

Ostatnie, nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Ligi Morskiej i Rzecznej nie spełniło swego zadania w całości, nie przeprowadziło gruntownej zmiany statutu, ograniczając się jedynie do postanowienia, że w przyszłości najwyższą władzą naszą będzie Zjazd Delegatów. Jest to już, bądź co bądź, znaczny postęp. Przedewszystkiem uzyskaliśmy w ten sposób równouprawnienie członków. Każdy może mieć przedstawicielstwo na zjeździe, zniesiony został przywilej dla tych, co mieszkają blisko Warszawy, albo w samej Warszawie.

Jest i inna zupełnie zasadnicza zmiana sytuacji. Na zjazd przybywają delegaci, którymi z natury rzeczy są ludzie najbardziej sprawie Ligi oddani, najbardziej jej rozwojem zainteresowani, najbardziej czynni jednym słowem. Podnosi to jakość uczestników zgromadzenia, usuwa przypadkowość wszelkiego rodzaju, przypadkowość niezmiernie szkodliwą dla istnienia i rozwoju instytucji tej miary, co Liga. Zjazd wreszcie, obradujący czas dłuższy, którego uczestnicy zdecydowani są poświęcić sprawie parę dni, który wszystkie poważniejsze rzeczy decyduje w komisjach — taki zjazd nietylko poręcza dojrzałe rozpatrzenie zagadnień aktualnych, ale znakomicie przyczynia się do ustalenia

wytycznych i do zapoznania się z nimi wszystkich kierowników organizacji lokalnych, a tem samem pozwala na zespolenie sił z jednej strony, a na podział ról z drugiej. To wszystko sprawia, że władze centralne, które dotąd właśnie wskutek wadliwego statutu z natury rzeczy działały zupełnie samodzielnie, obecnie będą na zjeździe otrzymywały wskazówki, jak postępować, do czego dążyć i na co liczyć mogą. Z tych wszystkich względów zmianę statutu L. M. i R. powitać należy z jaknajwiększym zadowoleniem. Stanie się ona niezawodnie punktem zwrotnym w życiu naszej instytucji.

Oczywiście, że najważniejszym zadaniem pierwszego zjazdu będzie uchwalenie nowego statutu. Ścisłe określenie kompetencji centrali i roli oddziałów, oto są sprawy najpoważniejsze.

Zadania nasze dziś, w zaraniu istnienia myśli morskiej w Polsce są z natury rzeczy przedewszystkiem propagandowe. Musimy uświadomić szeroki ogół polski w dziedzinie morskiej i żeglugowej wogóle, pociągnąć jaknaszerszy krąg obywateli do pracy nad budowaniem naszej przyszłości na morzu, nad wykorzystaniem naszej sieci wodnej i rozbudową systemu dróg wodnych. Ale poza tem stoją przed nami również i zadania or-

ganizacyjne. Wychowanie morskie młodzieży, sport wodny, inicjatywa gospodarcza — wszystko to nie może skupiać się w samej centrali, musi być uprawiane przez wszystkie nasze ośrodki. I do tego z jednej strony niezbędna jest szeroka autonomia oddziałów, z drugiej stworzenie tego rodzaju form organizacyjnych, aby oddziały, zbliżone terytorjalnie, rozwijające się w identycznych warunkach, mogły się jednoczyć w miarę potrzeby w okręgi, wytwarzać wspólną reprezentację, wspólnie gromadzić środki i wspólne cele stawiać. Doprowadzi to do świetnego rozwoju ośrodków, które cele te szeroko postawią i da im słuszną i zasłużoną przewagę, a w konsekwencji sprawi to, ku czemu zdążać musimy — że centrala zachowa dla siebie ogólną inicjatywę i generalny nadzór nad działalnością organizacji, oraz dostarczanie jej niezbędnego materiału do pracy, pozostawiając, nietylko samą pracę, ale i decyzję o jej metodach i wybór specjalności samym oddziałom.

Tam, gdzie organizacja nasza jest mocniejsza, proces usamodzielniania się oddziałów postępuje powoli naprzód. I im dalej on zaszedł, tem silniejsze są wpływy Ligi Morskiej i Rzecznej, tem skuteczniej prowadzona jest nasza propaganda. Re-

gjonalizm w pracy społecznej — to jedno z najkardynalniejszych przykazań, których zaniedbanie mści się fatalnie i prowadzi do zautomatyzowania, ubezduszenia organizacji, przed którym musimy się bronić, do którego nie możemy dopuścić, któremu musimy przeciwstawić wszystką naszą moc, wszystkie nasz wysiłki.

Dziś jest to ważniejsze, niż kiedykolwiek. Pierwsze próby na morzu już są zrobione. Pierwsze próby wykazały, że Polska może sobie z tem zagadnieniem poradzić. Nadchodzi okres nowy, kiedy musimy uruchomić w kierunku morskim kapitały prywatne. Rola nasza w tej dziedzinie polega na szukaniu poprostu tego, co każdą piędź ziemi polskiej, każdy interes handlowy, czy przemysłowy może łączyć z morzem, tę łączność wyzyskiwać, podnosić, rozdymać, a na jej podstawie pociągać do świadczeń już nie w postaci darów, ofiar, składek, ale w postaci powoływania przedsiębiorstw, mających na celu nawiązanie szerokich stosunków ze światem wszystkich zainteresowanych. W pewnych chwilach kto wie, czy nie okaże się celowem pociągnięcie do współpracy samorządów i związków samorządowych. Jeżeli niekażdy z nich pójdzie na organizowanie przedsiębiorstw żeglugowych, to napewno łatwo je będzie na Wileńszczyźnie wciągnąć do komitetu zachęty regulacji Niem-

na, w Pińszczyźnie postawić na czele pracy nad połączeniem Wisły z Dnieprem. Na zachodnim Pomorzu pobudzić do organizacji lotnisk i stacyj sportowych nad cudownymi jeziorami pomorskimi, na Śląsku i w Krakowie do zajęcia się kwestją budowy kanałów i t. d. i t. d.

Agitacja morska nie może być uprawiana podług szablonu. Musi ona trafić do spółdzielni mleczarskiej czy jajczarskiej na podstawie eksportu jaj, do cementowni — gruntując się na możliwościach eksportu tego towaru do Brazylii — musi być oparta na znajomości potrzeb danego środowiska, jego interesów, jego słabości i możliwości rozwoju. Nigdzie szablon nie byłby tak szkodliwy, jak w naszej sprawie, nigdzieby się tak fatalnie nie odbił na działalności, jak w dziedzinie morskiej.

Do tak właśnie pojętej sprawy musi być dostosowany nasz statut i dlatego winien on być owocem głębokiego namysłu i wielkiej rozważliwości.

Nie ulega wątpliwości przecież, że zagadnienia organizacyjne nie mogą i nie powinny wypełnić całości obrad najbliższego zjazdu. Już dyskusja nad budżetem pozwoli mu na postawienie i sprecyzowanie zadań na najbliższy rok. Ale i poza dyskusją budżetową powinien się znaleźć na porządku dziennym obrad cały szereg zagad-

nień zasadniczych, zarówno gospodarczych, polityczno-morskich, jak i taktycznych.

Już to, cośmy powiedzieli wyżej, stwierdza w sposób niezbity, że w układaniu programu jego muszą wziąć udział wszystkie oddziały i więcej niż oddziały, wszyscy działacze morscy.

Wszak poraz pierwszy wielkie ciało zbiorowe, poraz pierwszy wszyscy ci pracownicy, którzy ideję morską szerzą z niesłychaną ofiarnością po całym kraju, zjadają się, aby ustalić program.

Należy się spodziewać, że sytuacja w całym kraju będzie należycie oceniona, że sprawą bliskiego już zjazdu delegatów zajmą się wszystkie nasze organizacje, że powołają do współpracy wszystkie wybitniejsze jednostki, że już dziś zarządy poszczególnych oddziałów poczną zgłaszać referaty i wnioski na zjazd, że jednym słowem urzędowe ogłoszenie jego terminu nie zastanie nikogo nieprzygotowanym, że w ten sposób pierwszy zjazd delegatów będzie nie tylko funkcją naszego życia organizacyjnego, nie tylko manifestacją na rzecz morza i rzek, ale istotnie narodowym sejmem morskim, o dużym, niespożytem znaczeniu dla całego Państwa. Jesteśmy już dość silni liczebnie, aby tę rolę wypełnić. Trzeba woli i wyrobienia, by wypełnić ją dobrze.

A. UZIEMBŁO

PRZEGLĄD POLSKIEGO USTAWODAWSTWA MORSKIEGO

W dążności do uporządkowania stanu prawnego i gospodarczego kraju, Rząd opracował i wydał na podstawie pełnomocnictw, uzyskanych od Sejmu ustawą z dn. 2 sierpnia 1926 r., szereg rozporządzeń, zmieniających istniejące przepisy, nieodpowiadające rzeczywistym potrzebom, jak również zmierzających do unormowania tych dziedzin życia, które dotychczas nie doczekały się prawnej organizacji. W pracy tej nie zostały pominięte również i sprawy morskie.

W zakresie tych ostatnich, ukazały się w „Dzienniku Ustaw” w bieżącym miesiącu cztery rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z mocą ustawy, oraz jedno rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu. Aczkolwiek przepisy te są napozór drobne, mogą jednakże mieć poważne znaczenie dla rozwoju polskiej żeglugi handlowej i z tej przyczyny zasługują na bliższe omówienie.

Z rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej zwraca przedewszystkiem uwagę rozporządzenie o poddaniu Kapitanatu Portu w Tczewie Urzędowi

Marynarki Handlowej w Gdyni (Dz. Ust. Nr. 26). Dotychczas port tczewski miał organizację portu rzeczno-; obecnie staje się portem morskim nie tylko w znaczeniu faktycznym, lecz i prawnym. Będą się więc stosowały doń zarówno przepisy międzynarodowe, dotyczące żeglugi morskiej, jak i prawo krajowe z tej dziedziny. Ponieważ Tczew od paru już lat służy żegludze morskiej i dostępny jest dla statków morskich mniejszego typu, słusznie należało mu się to prawne uznanie.

Ponadto we wspomnianem rozporządzeniu po raz pierwszy spotykamy się z instytucją „Kapitanatu Portu” dotychczas prawu polskiemu nieznaną. Kapitanaty takie faktycznie istnieją (Gdynia), nie mają jednak żadnej prawnej podstawy działania, nie mogą być przeto uważane, jako organ władzy. Tczew jest pierwszym portem, który podstawę tę otrzymał, co jest zarazem zapowiedzią, że i inne porty polskie uzyskają taką samą organizację.

„Dziennik Ustaw” z dnia 14 marca

przynosi nowelę do ustawy o polskich statkach handlowych morskich. Nowela ta wprowadza zmiany niektórych poprzednich postanowień; mianowicie, zwiększa dopuszczalną wysokość udziału obcokrajowców w kapitale zakładowym polskich spółek żeglugi morskiej do 49% (dotychczas 40%), ipoważnia Ministra Przemysłu i Handlu do podnoszenia tego udziału w poszczególnych wypadkach do nieograniczonej wysokości, o ile chodzi o spółki dla żeglugi transoceanicznej, wreszcie w stosunku do tychże spółek znosi obowiązek, by dyrektor zarządzający i wspólnicy, odpowiedzialni osobiście, byli obywatelami polskimi — w obu wypadkach za zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu. Statki tak zorganizowanych towarzystw będą uważane za statki polskie. Należy przypuszczać, że zmiany te zostały wywołane potrzebami praktycznymi, a nie wymaganiami zasad prawnych tem więcej, że z zasadami tymi nie są w zgodzie.

Organizacja rybołówstwa morskiego uległa modyfikacji rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej o zmia-



Wielkie Morze i las na półwyspie Helskim.

nie przepisów o utworzeniu Morskiego Urzędu Rybackiego (Dz. U. Nr. 21). Zmiana polega przedewszystkiem na uzależnieniu Urzędu od Ministerstwa Przemysłu i Handlu z pominięciem Województwa Pomorskiego, któremu Urząd dotychczas podlegał. To skrócenie drogi urzędowego biegu spraw wpłynie niewątpliwie dodatnio na sprężystość administracji, a władzom centralnym pozwoli na bezpośrednie wnikanie w potrzeby rybactwa polskiego na wybrzeżu.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczy-

pospolitej o uzupełnieniu ustawy o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. Ust. Nr. 29) wprowadza pewne zmiany w tabeli stanowisk oficerów nawigacyjnych i mechaników, ustala kwalifikacje, wymagane do uzyskania odpowiednich stopni, oraz warunki uzyskania właściwych dyplomów w marynarce handlowej przez oficerów i podoficerów korpusu morskiego marynarki wojennej. Pozatem nowela rozszerza granice żeglugi małej na wody morza Północnego (dotychczasową granicą był

obszar morza Bałtyckiego) do linii Dover—Calais.

Wreszcie rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu (Dz. Ust. Nr. 28) zawiera nowe stawki opłat portowych: od ładunku, postojowych i pilotowych. W stosunku do norm dotychczasowych nowe stawki zostały podwyższone w granicach od 20 do 100%, stosownie do kategorii opłat. Ponadto wprowadzono różnicę w zależności od rodzaju ładunku, ze szczególnem uprzywilejowaniem węgla.

S-a.

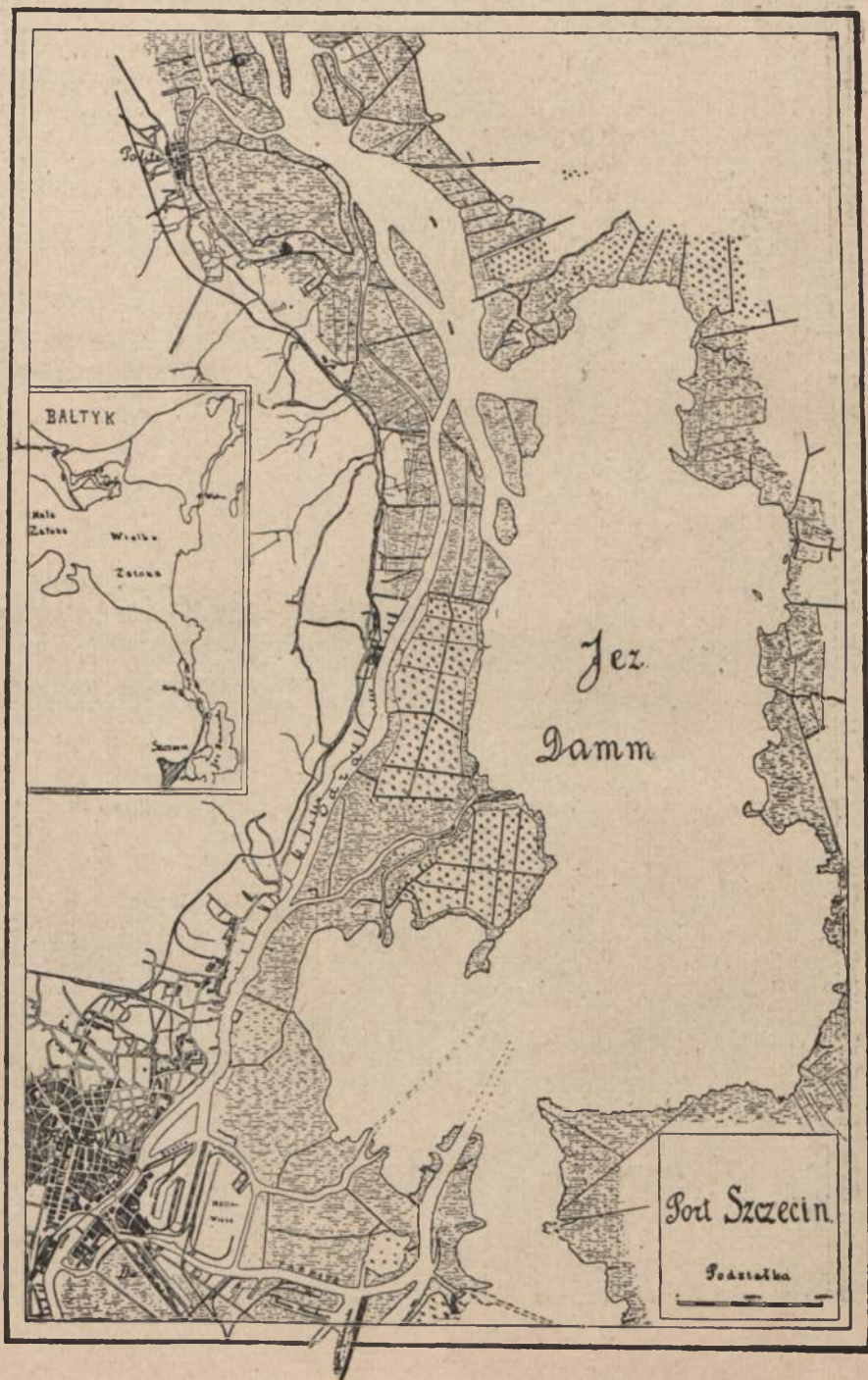
P O R T W S Z C Z E C I N I E

Z CYKLU „PORTY EUROPY”

Dzięki swemu doskonałemu położeniu geograficznemu stał się Szczecin jednym z pierwszych portów na Bałtyku. Jeżeli wyłączy się Ren i Dunaj, jako nieposiadające ujścia na ziemiach niemieckich, to Szczecin leży przy ujściu drugiej największej rzeki niemieckiej, mianowicie Odry. O porcie hamburskim, położonym przy ujściu Elby, pisaliśmy w styczniowym numerze „Morza”. Ponieważ pewna część ziem polskich ciąży, dzięki Odrze i jej dopływom Warcie i Noteci, ku Szczecinowi, opis tego portu posiada dla polskiego czytelnika dość duże znaczenie.

Ujście Odry jest szerokie i głębokie i dlatego też Szczecin mimo swego oddalenia o 50 km. od morza posiada wszelkie korzyści położenia nadmorskiego, a z drugiej strony przez odsunięcie od niego nie jest narażony na niszczycielską siłę tego elementu. Nie posiadając tego bogactwa, co Hamburg lub Brema, zdołał jednak Szczecin w dziejach swych zachować swe przodujące stanowisko na Bałtyku. Dopiero wojna europejska zadała temu portowi ciężki cios, tak, że do dnia dzisiejszego Szczecin mimo ogromnych wysiłków nie może przyjąć do siebie. Część obszaru ciężenia portu szczecińskiego, jak Górny Śląsk i Wielkopolska, przeszła do Polski i została wciągnięta do orbity portów gdańskiego i gdyńskiego. Wprawdzie zmniejszyła się dla Szczecina konkurencja Królewca, dzięki odcięciu Prus Wschodnich od Niemiec, ale ta rekompensata nie jest równomierna ze stratami.

Sfery przemysłowe i kupieckie liczą na to, że przy finansowem poparciu Rzeszy Niemieckiej, Szczecin może odzyskać swe przodujące stanowisko na Bałtyku. Przez wybudowanie drogi wodnej ze Szczecina do Berlina (Grossschiffahrtsweg Stettin-Berlin) został obszar ciężenia Szczecina rozciągnięty na Branderburgję, a nawet na Saksonję i Czechy. Następnie liczyły te sfery na znaczne transporty naszego węgla i rudy dla Górnego Śląska przez Szczecin. Część tych nadziei już się rozwiała, dzięki silnemu rozwojowi Gdańska i Gdyni. Ważną rzeczą jest,



aby nasze koleje wytrzymały konkurencję z tańszą drogą wodną ze Śląska Odrą do Szczecina.

Czechosłowacja dotychczas nie wykorzystała swych praw w porcie szczecińskim i nie wybudowała tam kosztownej strefy wolnej dla swego celu. Trudności, natury politycznej, przypuszczalnie wstrzymują ją od tego i możliwe jest, że w innym miejscu dla swoich celów znajdzie podatniejszy grunt, chociażby, np. w portach polskich. Również i na rynek rosyjski i na państwa bałtyckie Szczecin w przyszłości bardzo liczy, należy tu dodać, że Szczecin jako baza handlowa śledziami może mieć w przyszłości ogromne znaczenie.

Od czasu wojny europejskiej port szczeciński z powrotem zdobywa powoli swoje znaczenie, lecz obrotów przedwojennych jeszcze nie osiągnął. Bardzo duże znaczenie posiada Szczecin jako centrum przemysłowe, oparte na żelazie i węgla górnośląskim; i tak posiada on 4 stocznie, z nich



Port w Szczecinie. Widok z lotu ptaka.



Dźwigi portu szczecińskiego.

2 duże „Vulkan” i „Oderwerke”, poza tem posiada on cały szereg pierwszorzędnych zakładów przemysłowych z zakresu maszyn, dalej cementu, olejarni, młynów i całego szeregu innych.

Warto się nieco dłużej zatrzymać na administracji portu szczecińskiego. Do 1-go kwietnia 1923 roku portem szczecińskim administrowały władze miejskie. Nie było wszakże drugiego wielkiego portu w Niemczech, którego utrzymywanie pokrywałoby wyłącznie jedno miasto. I tak Hamburg, Brema i Lubeka były administrowane przez bogate wolne miasta. Ciężary finansowe miasta po wojnie coraz trudniej było ponosić i dlatego obmyślono inny sposób eksploatacji i administracji portu szczecińskiego. Prusy i miasto Szczecin utworzyły towarzystwo według zasad prawa cywilnego pod firmą „Stettiner Hafengemeinschaft” dla celów utrzymania i rozbudowy portu

szczecińskiego. Obaj udziałowcy są równouprawnieni, Szczecin wnosi jako aport istniejące urządzenia portowe wartości 50 milionów marek w złocie, Prusy zobowiązują się dostarczać funduszy, koniecznych dla dalszej rozbudowy portu. Ewentualny niedobór portu z utrzymania ponoszą obie strony. Trwanie tej spółki nie jest ograniczone żadnym terminem, jednakże miasto Szczecin zastrzegło sobie prawo, że może się stać znów wyłącznym właścicielem portu. Ponadto Spółka oddała eksploatację portu spółce „Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft”. Udziałowcami w stosunku 2 : 2 : 1 są Prusy, miasto Szczecin i korporacja kupiecka. Spółka portowa utrzymuje swoim kosztem głębokość nurtu.

Sprawa kolei na terenie portu została rozwiązana niepomyślnie dla portu. Rzesza Niemiecka, która administruje kolejami niemieckimi, nie przyjęła administracji sieci kolejowej

w porcie na siebie. W rezultacie za sumę ryczałtową, która bynajmniej nie pokrywa kosztów własnych, administracja portu musiała kolej portową wziąć na siebie. Spółka eksploatacji portu płaci tytułem czynszu spółce portowej 4% wartości urządzeń portowych. W ten sposób eksploatacja portu oddana jest wymienionej spółce eksploatacyjnej do końca 1952 roku i wrazie niewypowiedzenia na 2 lata przed tym terminem umowa może być przedłużona o dalsze 10 lat każdorazowo.

Urzednicy miejsca zostali przejęci przez spółkę eksploatacji. Ewentualne emerytury wypłaca miasto i spółka w stosunku do lat służby.

W dolnym swym biegu rzeka Odra rozdziela się na dwie odnogi, jedna z nich ma swe ujście w jeziorze Damm, druga zachodnia potem znów się ze wschodnią łączy i dalej rzeka, już o poważnej szerokości, ma swe ujście



Fragment portu w Szczecinie.

w zatoce pomorskiej (Pommersches Haff). Spadek na 65 km. odcinka od Szczecina do morza wynosi tylko 12,2 cm. Dzięki temu wahania poziomu wody w porcie szczecińskim są tylko nieznaczne, i tak od średniego stanu wody najwyższy i najniższy poziom wody nie odchyła się więcej niż 60 — 70 cm.

Długość wszystkich naturalnych i sztucznych odnóg wodnych w porcie wynosi 29 kilometrów, z nich poza prywatnymi mniej więcej jest przybudowanych 14 kilometrów kamiennych lub drewnianych nabrzeży. Duża ilość ducalb pozwala pozatem na wydajny przeładunek ze statku na statek. Głębokość wynosi średnio 8 metrów, lecz konstrukcja nabrzeży i pali pozwala na pogłębienie do 9 metrów. Południowa część portu położona powyżej mostów ma głębokość 6-metrową.

Dobre połączenia kolejowe posiadają nabrzeża kolei państwowych, nabrzeża w strefie wolnej i nabrzeża śląskie. Szczecin posiada dosyć dawne urządzenia portowe. I tak dopiero przed wojną zamieniono parowe dźwigi u nabrzeży Parnitza na elektryczne. U nabrzeży Dunzigu z powodu wybuchu wojny nie zamieniono dźwigów hydraulicznych na elektryczne, natomiast ustawiono jeden elektryczny dźwиг mostowy 3-tonowy i 2 bramowe 1,5-tonowe. Z 18 dźwigów parowych u pobrzeża Dunzigu jeden posiada

nośność 5 ton, reszta 1,5 tony. Większość dźwigów w strefie wolnej to dźwigi hydrauliczne. Są to dźwigi półportalowe o nośności 1,5, 2,5 oraz 5 ton.

Pozatem posiada strefa wolna 8 dźwigów elektrycznych 1-tonowych, dźwиг mostowy 5-tonowy i dźwиг bramowy stały 10-tonowy.

Nabrzeże śląskie posiada 1 wyrotnicę wagonową i 4 dźwigi mostowe rozpiętości 40 metrów, nośności 5 ton. Wysięgnica ich posiada długość 32 metrów.

Z powyższego widać, że Szczecin posiada stosunkowo dużą ilość dźwigów mostowych, przystosowanych dla eksportu węgla i wwozu rudy.

Pozatem korporacja kupiecka posiada pływające elewatory zbożowe. Również posiada korporacja kupiecka 4 nowe łamacze lodu, które z łatwością łamią lód do 40 cm. grubości. Te łamacze lodu podtrzymują zimą nurt na przestrzeni od Szczecina do Świnoujścia. Łamacze nie pracują, o ile holowniki portowe dla łamania cienkiego lodu wystarczają. Latem łamacze służą, jako holowniki przy robotach czerpalnych.

Dwa promy utrzymują komunikację przez wjazd do portu wolnego i w porcie Reiherwerder. Administracja portu posiada wielką ilość holowników i drag dla celów czerpalnych.

Jeszcze przed wojną został opra-

cowany na większą skalę plan rozbudowy portu w Szczecinie; przez kanał od portu Reiherwerder do dzielnicy miasta Grabow, od tego kanału odgałęzienia w postaci 8 basenów. Już przystąpiono, lub też ma się przystąpić w najbliższej przyszłości do następnych robót. Buduje się miejsce dla przeładunku rudy na długości 120 m. nabrzeży z 3 mostowami dźwigami na 15 ton nośności o rozpiętości 45 metrów. Place składowe na rudę i inne masowe artykuły są w dostatecznej ilości przewidziane.

Dalszą robotą tego rodzaju jest rozbudowa zachodniego basenu w strefie wolnej, gdzie mają powstać nowe nabrzeża i magazyny z piwnicami. Następnie rozbudowano teren przemysłowy na wschód od strefy wolnej.

Projektowana jest też znaczna rozbudowa magazynów śledziowych w bliskości miasta, w zachodniej części portu. Duże znaczenie ma również zapoczątkowana rozbudowa połączeń kolejowych. Tu główny nacisk kładzie się na skasowanie mostów, aby umożliwić bezmostowe połączenia.

Jak z powyższego widać, Niemcy, mimo wielkiej ilości posiadanych portów, stosują dalekowzroczną politykę względem swych portów, z czego i my odpowiednie wnioski wyciągnąć powinniśmy.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI

HOLENDERSKIE RYBOŁÓWSTWO ŚLEDZIOWE

Napisał komandor rezerwy Grzegorz Piotrowski na zasadzie studjów oraz obserwacji osobistych z wyprawy rybackiej we wrześniu 1927 r. na holenderskim loogrze parowym „Jeannette”.

Na Morzu Północnym, gdy pogoda dopisuje i horyzont jest otwarty — gołem okiem można dojrzeć nieraz setki statków rybackich, poławiających śledzie.

Są to statki prawie wyłącznie parowe. Rzadko można spotkać żaglowo-motorowe. Wielkość statków oraz ich sylwetki są różne. To też, jakkolwiek zwykle nie „pokazują” one swej bandery — łatwo rozróżnić ich narodowość: wymiary i linje konturów nieomylnie określają narodowość statków rybackich.

Wspólną cechą tych statków jest to, że prawie wszystkie poławiają śledzie, o ile chodzi o moment w rybołówstwie podstawowy t. j. moment schwywania ryby — jednakowym sposobem, a mianowicie zapomocą sieci pławnych — sposobem „drifting’a”. Stąd wspólna nazwa tych statków — „dryftery”.

Raczej wyjątek stanowią — „trawler” — czyli statki stosujące siatkę zwaną „trawlem”.

Różnica polega na tem, że gdy sieć pławna przegradza drogę ławicom mi-

grującego śledzia w postaci nieruchomej, podwieszanej na bujach, zwieszającej się „ściany” (stąd holenderski wyraz „want”-ściana) — trawel jest siatką w postaci worka, ciągniętego po dnie, lub w bezpośredniej bliskości dna, i zagarniającego śledzia, „leżącego” przy dnie.

Śledź „leży” przy dnie jednak tylko w pewnych, krótkich okresach swego dojrzewania. Nie wszystkie też tereny nadają się do trawlowania ze względu na zbyt wielką głębokość, czy też — nierówności dna. Tem się tłumaczy, że ogromna większość statków śledziolówczych w Morzu Północnym, należy do kategorii „dryfterów”. Dlatego też, gdy jest mowa o „wielkim rybołówstwie śledziowym”, czy też o „wielkiej flocie śledziolówczej” — należy rozumieć, że mowa jest o połowach zapomocą sieci pławnej i o flo-

cie rybackiej, złożonej z „dryfterów” różnych narodowości.

„Wielka flota” międzynarodowa, poławiająca śledzie w Morzu Północnym, jest głównym dostawcą śledzia w każdej jego postaci rynkowej i wyłącznym dostawcą śledzia solonego. „Wielka flota” — stanowi pewną całość, związaną wiekową tradycją i wspólnością aktualnych zainteresowań zawodowych. Trawler natomiast jest dostawcą zaledwie około 10% ogólnej ilości śledzia poławianego i to prawie wyłącznie śledzia konsumowanego w stanie świeżym względnie przerabianego na konserwy; trawlowany śledź bowiem nadaje się do produkcji tylko niższego gatunku śledzia solonego (tak zwan. śledzia „szterowanego”). Trawler pozatem jest zjawiskiem nowym: do połowu śledzia zaczął być używany zaledwie przed 20—25 laty.

DOM TOWAROWY

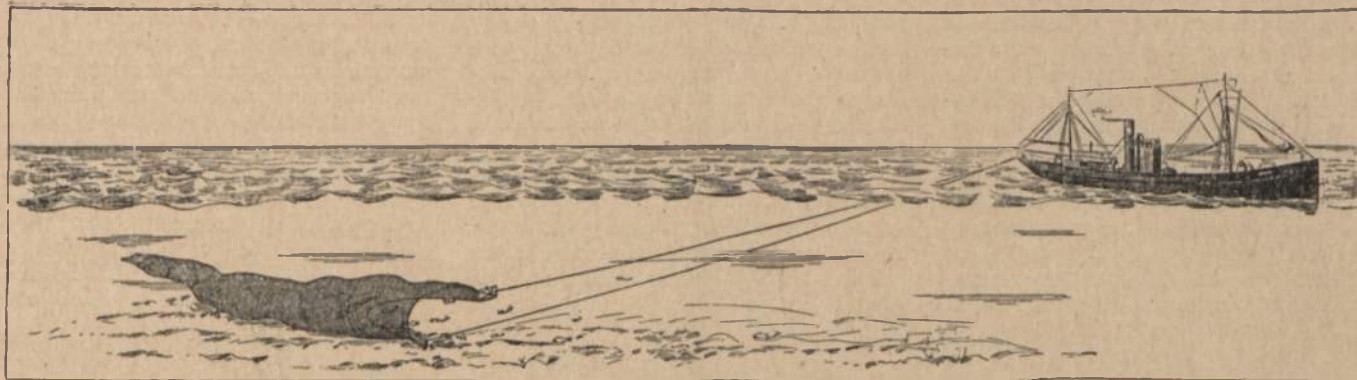
KONSTANTY KAROLAK i S-ka

WARSZAWA, GRZYBOWSKA 31

POLECA Z PIERWSZORZĘDNYCH MATERJAŁÓW: UBIORY WOJSKOWE, CYWILNE, OKRYCIA DAMSKIE, ORAZ WSZELKĄ KONFEKCJĘ MĘSKĄ I DAMSKĄ

!! ŻYCZĄCYM NA DOGODNE SPŁATY !!

885-IV.



Trawlowanie

Następnie, trawler nie jest nazawsze związany z śledziolówstwem i nawet z Morzem Północnym: trawler — dosłownie „wędowniec” — wędruje wszędzie, gdzie tylko może ciągnąć za sobą swą sieć i poławia gatunki ryby najlepiej odpowiadające koniunkturze rynkowej w danej chwili. To też w stosunkach rybackich Morza Północnego trawler ma reputację intruza i spekulanta, tem bardziej niebezpiecznego, że, manewrując pośród statków „wielkiej floty”, spokojnie „leżących na swoich siatkach pławnych” — te siatki nieraz płącze i niszczy. Poza kapitanem — specjalistą od trawlowania — reszta załogi trawlera składa się ze „zbieraniny”, przygodnie werbowanej w portach, od której się nie wymaga wielkiego doświadczenia i wprawy zawodowej, jak to ma miejsce w wypadku załogi dryftera; wyciąganie i opuszczanie trawla nie przekracza kompetencji przeciętnego marynarza pokładowego...

Jak więc widzimy, cały szereg cech, właściwych rybolówstwu driftingowemu i trawlowemu — zasadniczo różnią się pomiędzy sobą. Nie znaczy to jednak, że statki, uprawiające drifting, i stanowiące t. zw. „wielką flotę” stosują jednakowe metody połowu. Już wspominałem, że zdaleka można rozpoznać narodowość statków podług ich konturów i wymiarów. Gdy się bliżej przyjrzeć, co się dzieje na każdym poszczególnym statku — to się okaże, że narodowość statku stanowi również o wymiarach i konstrukcji sieci, o procedurze połowu, o traktowaniu połowionego śledzia i t. d.

Czemu narodowość?

Poza momentem irracjonalnym — poza momentem tradycji, który oczywiście występuje w tak konserwatywnym środowisku, jakim jest środowisko rybackie — narodowość decyduje o organizacji i metodach śledziolówstwa dlatego, że narodowość w tym wypadku stanowi o odległości miejsca połowu od portu macierzystego, a więc miejsca, do którego śledź poławiany jest odstawiany. A że śledź świeżo poławiony jest artykułem łatwo się psującym — to sprawa odległości, a więc i narodowość statku jest sprawą, uwarunkującą metodę połowu i dalszego traktowania połowionego śledzia. To też mówimy o śledziowem

rybolówstwie holenderskiem, francuskim, angielskiem i t. d.

• • •

Śledź — jak wiadomo — jest rybą migrującą. W pewnych okresach „przybija” w wielkich masach do brzegów Norwegii od strony Atlantyku, mniej regularnie zjawia się w Skageraku i cieśninach duńskich i znów bardzo regularnie migruje wzdłuż brzegów Brytanji — od północy Irlandji i Szkocji — gdzie się ukazuje w końcu zimy — aż do cieśniny La-Manche i Morza Irlandzkiego — na jesieni i w początku zimy. To też ze wszystkich narodów jedynie Anglja jest w tem szczęśliwym położeniu, że ma możność poławiania śledzia w bliskości swoich brzegów przez cały okrągły rok. Holender przeciwnie — takiej możności nigdy nie ma i zmuszony jest zawsze poszukiwać śledzia — w zależności od sezonu w odległości od 60 do 600 mil od swoich portów.

Nic też dziwnego, że Anglik używa dla połowu śledzia niewielkich dryfterów i nazajutrz, po każdym zaciągu wraca do domu, gdzie specjalny personel, złożony przeważnie z kobiet i dzieci, preparuje świeżo połowionego śledzia dla dalszej konserwacji. Aby powrócić co najprędzej i nie być zatrzymany przez wiatr i fale — mały angielski dryfter posiada nieproporcjonalnie silną maszynę parową. Wręcz przeciwnie rzecz się ma w wypadku holendra: jest on zawsze beznadziejnie daleko od portu, aby móc zdobyć swą przywieźć do domu w stanie świeżym. Wobec tego preparuje on połowionego śledzia już na pokładzie statku i magazynuje go w beczkach, które składa do specjalnie rozplanowanych trumów. W konsekwencji — dryfter holenderski czyli t. zw. „loogger”, będąc jednocześnie pływającym warsztatem solariskim i magazynem — jest odpowiednio większy i odpowiednio rozplanowany; a że mu się nigdzie specjalnie nie śpieszy — posiada nieproporcjonalnie słabą — bo zaledwie 185 HP. maszynę, pozwalającą rozwijać w najlepszą pogodę szybkość do 8—9 mil na godzinę.

Charakterystyczne wymiary „loogger'a” są: długość do 36 metrów, szerokość — 6,5—6,8 metrów, zagłębienie do 3,7 metrów. Specjalnie charak-

terystyczną cechą looggera jest między innymi to, że posiada on poza normalnym sterem tylnym, jeszcze dodatkowy ster przedni, używany podczas wystawiania sieci, kiedy statek powoli się cofa w tył. Loogger jest obliczony na wyprawę rybacką, trwającą do 6 tygodni. Na taki też okres czasu zabiera ze sobą zapasy. Jeśli wyprawa trwa dłużej — jak to się zdarza wiosną, kiedy tereny połowów znajdują się na wysokości Lerwik na wyspach Shetland'skich — wówczas zapasów tych nie wystarczy i loogger zaopatruje się w nie na nowo w portach obcych — zwykle w Lerwik, Peterhead lub Aberdeen, w Szkocji — co związane jest ze znacznymi kosztami, gdyż kupcy miejscowi wyzyskują sytuację.

Prócz załogi, złożonej z 17 osób, odpowiedniej ilości prowizji, na którą składa się ze 180 poszczególnych, połączonych ze sobą siatek, długości każda po 84 stopy, — normalny, 6-cio tygodniowy ładunek looggera stanowi: 60—65 ton węgla, do 6 ton wody do kotła i do picia; 20 ton soli dla preparowania poławianego śledzia i przeszło 700 „kanties” t. j. beczek dla pakowania w nie preparowanego śledzia. Gdyby na każdy z tych ładunków przeznaczyć osobne miejsce — oczywiście, miejscaby nie wystarczyło. Sytuację ratuje ta okoliczność, że zapasy przygotowane do konsumpcji zaczynają się zmniejszać już w pierwszym dniu podróży. Daje to możność przechowywania tych zapasów w beczkach, które w miarę ich opróżniania służą swemu zasadniczemu przeznaczeniu. W ten sposób około 40 ton węgla załadowane jest w beczkach, gdy bunkry zawierają nie więcej jak 25 ton. Około 50 beczek zawiera wodę (każda beczka mieści 115 litrów wody). Około 150 beczek zawiera sól.

Jak więc widzimy z ilości przeszło 700 beczek, jakie loogger zabiera ze sobą na wyprawę śledziolówczą — prawie cała ilość jest załadowana różnorodnymi artykułami, konsumowanymi podczas wyprawy. Okoliczność ta pociąga za sobą konieczność częstego wyjmowania z trumu odpowiednio markowanych beczek, a więc przedewszystkiem odszukiwanie ich pośród masy pustych, względnie inaczej markowanych — oraz wkładania zpowrotem do trumu beczek opróżnionych. Manipulacja ta-

ka, powtarzająca się po kilkanaście razy dziennie byłaby nie do pomyślenia na statku tak „ciasnym”, jakim jest z natury rzeczy wszelki statek rybacki, i tem bardziej, na statku tak specjalnie opakowanym — jakim jest loogger holenderski — gdyby loogger ten nie był specjalnie przystosowany do tego rodzaju „manewrowania” beczkami.

Przystosowanie looggera do „manewrowania” beczkami polega na tem, że

zamiast jednego wspólnego luku i ogólnego trumu — jak to bywa normalnie — trum looggera jest przedzielony poprzecznymi w stosunku do linii długościowej statku przegródkami, tworzącymi w ten sposób szereg wąskich, korytarzowych, poprzecznych przedziałów, których szerokość odpowiada długości (wysokości) beczki (= 72 cm.); beczki zapełniają sobą każdy przedział leżąc bokiem jedna na drugiej tak, że w razie wyjęcia jednej lub

kilku beczek — pozostałe nie tracą oparcia jedna o drugą i dlatego nie są ruszane z miejsca nawet przy znacznym kołysaniu się statku na fali. Każdy przedział ma swój osobny luk na pokładzie, co daje możliwość wyjmowania i przekładania beczek, znajdujących się w danym przedziale, bez odkrywania całego trumu i nawet sąsiedniego przedziału.

GRZEGORZ PIOTROWSKI
C. d. n.

BUDOWA OKRĘTÓW W R. 1927

(WEDŁUG „LLOYD'S REGISTER ANNUAL SURVEY OF THE WORLD'S SHIPBUILDING)

W. BRYTANJA I IRLANDJA.

W ciągu 1927 r. spuszczone ze stoczni 371 statków handlowych o 1.225.873 ton. W tem na parowce wypadło 276 st. o 865.472 t., na motorowce 80 st. o 355.779 t. i na lichtugi — 15 st. o 4.622 t.

W r. 1927 zbudowano o 586.305 ton więcej, niż w r. 1926. Tonaż zbudowany na stocznjach W. Brytanji i Irlandji stanowi w r. 1927 — 53,6% takiegoż tonażu światowego, w porównaniu do 38,2% z r. 1926, 49,5% z r. 1925, 64,1% z 1924, 39,2% z 1923 i 58% z r. 1913.

Narodowość spuszczonego tonażu.

Z ogólnej ilości tonażu spuszczonego ze stoczni 958.154 ton jest przeznaczony dla właścicieli angielskich i irlandzkich, a 267.719 ton (21,8% całości) dla armatorów zagranicznych. Stosunek ten wynosił w r. 1926 — 14%, w 1925 — 16,5%, w 1924 — 15,5%, mniej niż 3% w 1923 i średnio 22% w ciągu pięciu lat przedwojennych od 1909—1913.

Z tonażu wybudowanego w r. 1927 w Anglii 113.254 ton jest przeznaczony dla zamorskich dominjów W. Brytanji.

Wielkość i typ statków.

Statków od 5.000 do 10.000 t. zbudowano 86.

Do największych statków, zbudowanych w r. 1927 należą parowce turbinowe „Duchess of Atholl” (21.500 ton), „Orford” (20.000 ton), „Laurentic” (18.724 ton), oraz statek motorowy „Bermuda” (19.086 ton).

Ze statków powyżej 1.000 ton, zbudowano 62 st. o 305.781 ton dla przewozu ropy, z czego 45 st. zbudowano według systemu wzdłużnego.

Tonaż parowców opalanych ropą wynosi prawie 300.000 ton, a st. tankowych blisko 25% ogólnego tonażu zbudowanego w 1927 r.

Dane obejmują statki przeznaczone dla żeglugi w kanale, żeglugi przybrzeżnej,

rybołówstwa, holowania, służby portowej etc.

Średni tonaż parowców i statków motorowych wynosi 3.430 t. Jeśli wyłączyć statki poniżej 500 t. — średni tonaż wzrosł do 4.193 t. w porównaniu do 4.486 w r. 1926, 4.439 t. w r. 1925, 3.777 t. w r. 1924, 3.805 t. w r. 1923 i 5.186 t. w r. 1922.

Statki turbinowe.

Zauważyć się daje dalszy wzrost w budowie statków turbinowych, których w r. 1927 spuszczone 13 o 137.628 ton. Średni tonaż tych statków wynosi 10.587 ton.

Statki motorowe.

Tonaż statków motorowych stale wzrasta. W r. 1919 wynosił on 32.936 ton, w r. 1925 wzrósł do 267.217 t., w r. 1926 stanowił 201.913 t. W r. 1927 zbudowano 80 motorowców o tonażu 355.779 t., co stanowi 41,1% zbudow. w Anglii tonażu parowego.

Postęp w przemyśle budowy okrętów w r. 1927.

Na początku ub. roku znajdowało się w budowie 760.084 tony, — 31 grudnia zaś 1.579.713 ton, czyli 819.629 ton więcej, niż przed dwunastu miesiącami.

Liczby dla końca r. ubiegłego są rekordowymi dla okresu po 1922 r., lecz wykazują jeszcze o 310 000 ton mniej, niż w ostatnim roku przedwojennym.

INNE KRAJE.

Poza W. Brytanją zostało zbudowanych w ciągu 1927 r. 431 statków handlowych o 1.059.806 tonach, z czego 204 parowców o 510.356 ton., 174 motorowców o 507.915 ton. i 53 żaglowców i lichtug o 41.535 ton. Liczby te wykazują wzrost o 24.397 ton w porównaniu do r. 1926, spadek zaś o całe 4.464.301 ton w porównaniu do r. 1919, który to rok był rekordowym, gdyż w związku z powojennym popytem na tonaż, armatorzy zaczęli w niepraktykowanym dotychczas stopniu rozbudowywać swe floty.

W porównaniu do r. 1919 — rekordowego dla lat przedwojennych, budownictwo z r. 1927 wykazuje o 340.923 ton mniej.

Wielkość i rodzaj statków.

Dane z r. 1927 wykazują 33 statki od 4.000 do 6.000 ton, 34 st. od 6.000 do 8.000 ton, 16 st. od 8.000 do 10.000 ton i 12 st. ponad 10.000 t. Największym statkiem był zbudowany w Hamburgu „Cap Arcona” o 27.561 ton.

Tonaż statków turbinowych wyniósł 198.635 t., z czego dwa statki o łącznym tonażu 30.806 ton zostały zaopatrzone w turbiny i motory elektryczne i 9 st. o 36.215 ton otrzymało kombinację parowych turbin z maszynami łożkowymi.

Pomijając statki poniżej 1.000 ton, 19 st. było zbudowanych według systemu wzdłużnego. Włączając 17 z powyższych statków dla przewozów ropy zbudowano 37 statków o poj. 237.000 ton. Z pośród statków tankowych 31 st. o poj. 212.000 zostało zaopatrzone w motory.

Statków motorowych zbudowano 174 o 509.915 ton w porównaniu do 169 st. o 502.093 ton z r. 1926.

Z pośród statków motorowych 59 liczyło ponad 4.000 ton, licząc w tem siedem statków o 10.000 t. i wyżej. Z większych motorowców 13 zbudowano w Niemczech, 10 w Szwecji, 9 w Holandji i 8 w Danji. Największe były: „C. O. Stilman” o około 16.000 ton, zbudowany w Niemczech oraz „Christiaan Huygens” o 15.636 ton zbudowany w Holandji. Dane dla motorowców obejmują również żaglowce wyposażone w motory.

Z tonażu parowego 170.000 ton zostało zaopatrzone w paleniska ropowe.

Tonaż statków, budowanych z drzewa, wynosi tylko 17.273 tony, w porównaniu do 14.753 ton z r. 1926 i 1.145.582 ton z r. 1918, kiedy drewniane statki wyniosły 28% całkowitego budowanego tonażu.

8-MIO KLASOWA

SZKOŁA MAZOWIECKA

(GIMNAZJUM SZKOŁY MAZOWIECKIEJ)

gimnazjum humanistyczne męskie z klasami wstępnymi (dla siedmioletnich, ośmioletnich i dziewięcioletnich). Szkoła posiada pełne prawa gimnazjów państwowych.

Warszawa, ul. Klonowa 16. Gmach Towarzystwa Szkoły Mazowieckiej. Tel. 80-03

Egzaminy wstępne przed wakacjami odbędą się w 2 terminach: w maju i czerwcu. Podania od dnia 17 kwietnia przyjmuje oraz wszelkich informacji udziela kancelarja szkoły od godz. 8 rano do 2 pp.

Dyrektor STANISŁAW ŚWIETLIKI.



Przy budowie portu w Gdyni wre wytężona praca. Trzy drągi pogłębiają basen wewnętrzny portu, by umożliwić wielkim transportowcom dojazd do nadbrzeży, przy których stanął nowowzbudowany 5-piętrowy gmach łuszczeni ryżu (na lewo, oznaczony krzyżykiem).
Fot. E. Skrzypczak.

Z wyjątkiem statku szkolnego o 1.257 t. zbudowanego w Niemczech i szkunera o 102 tonach zbudowanego w Newfoundlandzie, całość żaglowców i lichtug (53 o 41.535 ton) stanowi tonaż, który nie może być liczony jako czyste żaglowce.

Krajami, na które wypadają największe ilości tonażu budowanego w ciągu 1927 roku, są Niemcy, Stany Zjednoczone Am. Półn., Holandia, Włochy, Danja i Szwecja. Razem w wymienionych krajach zbudowano 829.105 ton, co wynosi 78¹/₂% tonażu zbudowanego poza W. Brytanią.

NIEMCY.

Zbudowano 105 statków o 289.622 tonach. W porównaniu do roku 1926 ubiegły rok wykazuje znaczny wzrost, wynoszący 109.074 ton i stanowi 27¹/₂% tonażu zbudowanego wogóle. Stosunek ten w r. 1926 wynosił 17¹/₂%.

Dane obejmują 12 statków o 78.676 ton wyposażonych w parowe turbiny.

Między innymi zbudowano 4 st. tankowe o 35.097 tonach — wszystkie motorowe.

14 statków liczyło od 6.000 do 8.000 ton, 4 statki od 8.000 do 10.000 ton i 3 statki ponad 10.000 ton.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Tonaż zbud. w r. 1927 wynosi 179.218 ton i jest o 28.605 ton większy od r. 1926. Największym statkiem był statek „Ca-

ifornia” o około 22.000 ton, wyposażony w turbiny elektryczne, oraz motorowiec „Gulfpride” o 12.510 t. Co do wielkości 9 st. liczyło od 6.000—10.000 ton.

Parowców turbinowych zbudowano 6 o poj. ogólnej 54.916 ton (wliczając tu i „California”).

Tonaż motorowych statków wyniósł 39.282 t. Statków tankowych zbudowano pięć o 37.318 tonach.

HOLANDJA.

W r. 1927 zbudowano 119.790 ton, czyli o 26.119 ton więcej, niż w roku poprzednim. Jak zwykle, nie wliczono tu tonażu, przeznaczonego do żeglugi śródlądowej.

Siedem statków zbudowano ponad 6.000 ton. Między innymi 49 statków o 86.194 ton, wyposażono w motory. Największy statek motorowy „Christiaan Huygens” posiada 15.636 ton, drugi mniejszy „Sibajak” — 12.040 ton.

WŁOCHY.

Za rok ubiegły zbudowano tylko 101.076 ton, czyli o 118.945 ton mniej, niż w rekordowym dla Włoch 1926 roku.

Całość obejmuje trzy statki ponad 10.000 ton, z których największym jest parowiec turbinowy „Conte Grande” o około 22.800 ton, zbudowany w Trjeście i „Ausonia” o 13.500 ton zbudowany w Genui.

Statków motorowych zbudowano 15 o 49.698 tonach. Największym z nich jest „Virgilio”.

DANJA.

Całkowity tonaż spuszczonej w r. 1927—72.038 ton nie różni się zasadniczo od rezultatów roku poprzedniego i składa się w większości ze statków motorowych (63.690 ton).

Między innymi zbudowano 7 motorowców o tonażu od 5.000 do 9.150 ton, — z tych 6 (o tonażu łącznym 44.501 ton) jest przeznaczonych do przewozu towarów płynnych.

SZWECJA.

Wyniki za r. 1927 są o 13.843 t. wyższe od roku poprzedniego i stanowią rekord w budownictwie okrętowym Szwecji. Ponad 92¹/₂% składa się na tonaż motorowców, z których 8 liczy od 5.000 do 7.000 ton każdy. Statków cysternowych zbudowano 7, wszystkie motorowe, o łącznym tonażu 42.566 ton.

FRANCJA.

Z okresu powojennego rok 1927 był najmniej wydatnym pod względem produkcji w dziale budownictwa okrętowego, gdyż cyfra zbudowanego tonażu wynosi zaledwie 44.335 ton, czyli o 77.027 ton mniej, niż w r. 1926.

Zbudowano jeden parowiec o 9.950 ton, pięć motorowców o 17.076 ton i sześć trawlerów ponad 1.000 ton każdy.

ROSJA.

W ciągu r. 1927 zbudowano 18 st. o 43.917 tonach, z czego 10 st. motorowych o 25.414 t. Z pośród motorowców jeden, cysternowy, o 7.000 t. i dwa po 4.957 t.

JAPONJA.

Dane dla tego kraju wynoszą 42.359 t., czyli o 10.046 ton mniej, niż w r. 1926, będąc zarazem najniższymi od r. 1910. Zbudowano dwa statki motorowe po 5.612 ton i dwa parowce turbinowe po 4.280 ton.

DOMINJA BRYTYJSKIE.

We wszystkich zamorskich dominjach brytyjskich zbudow. w r. 1927 — 30.250 ton, czyli znacznie mniej, niż w roku poprzednim. Z powyższego 23.773 t. wypada na Kanadę (10.131 t. na Wielkich Jeziorach).

Większych statków zbudowano dwa, jeden o 6.000, drugi o 7.000 ton.

ROZWÓJ BUDOWNICTWA W R. 1927.

W początku 1927 r. w budowie było ogółem 1.933.000 ton. W ciągu roku ilość ta stale wzrastała i osiągnęła w końcu grudnia 3.118.721 t., czyli wzrosła o 1.186.000 t. w porównaniu ze stanem z przed 12 miesięcy. Wzrost ten w znacznej mierze przypada na W. Brytanię i Irlandję (820.000 t.) i Niemcy (261.000 t.).

Krajami mającymi największą ilość statków w budowie były: W. Brytania i Irlandja — 1.579.713 ton, Niemcy — 472.295 t., Włochy — 183.216 t., Holandia — 174.887 t., Francja — 115.029 ton i Szwecja — 100.700 ton.

Duży wzrost wykazuje Szwecja — (61.573 t.) i Danja (56.568 t.), podczas gdy znaczne zmniejszenie się ma miejsce we Włoszech (56.560 t.), Stanach Zj. Am. P. (54.265 t.) i Francji (28.039 t.).

Bardzo ciekawe jest porównanie stanu liczbowego światowej floty handlowej z r. 1914 z odpowiednimi danymi dla r. 1927. Tonaż żaglowców i statków drewnianych maleje ze względu na ich stosunkowo małe znaczenie w handlu międzynarodowym. Tonaż stalowych oraz żelaznych parowców i motorowców, który w czerwcu 1914 wynosił 42.514.000 ton — osiągnął w czerwcu 1927 r. liczbę 59.688.000 ton, czyli w ciągu lat trzynastu wzrósł o kolosalną sumę 17 milionów ton.

Znaczna zmiana zaszła w ilości statków o pewnych typach, naprzykład tonaż statków cysternowych wzrósł z 1.479.000 ton w r. 1914 do 5.916.000 t., a tonaż motorowców (włączając tu żaglowce z motorami) z 234.000 t. do 4.271.000 ton.

Zaszły również znaczne zmiany w stosowaniu jako paliwa węgla i ropy. W r. 1914 tonaż parowców opalanych ropą wynosił 1.310.000 ton, podczas gdy w r. 1927 osiągnął on 18¹/₂ milionów ton.

S. K.



Z życia portowego Gdyni. S/s „Virginie” zabral z Gdyni 12 marca r. b. 220 emigrantów. Fot. E. Skrzypczak.

K Ł A J P E D A

Sprawa litewska bynajmniej nie jest dla nas obojętna ze stanowiska polityki morskiej. Litwa posiada port najbliższy naszym ziem wschodnich, port położony nad ujściem najważniejszej ich arterji rzecznej, port jednym słowem, którego naturalnem zapleczem jest część naszego terytorjum. Otwarcie tego portu dla żeglugi polskiej, dla wywozu naszego drzewa przedewszystkiem, posiada niezmiernie dla Polski doniosłe znaczenie, a otwarcie spławu na Niemnie — to krok wstępny do poważniejszego zajęcia się ogromnie ważną rzeką, a z nią razem całym systemem kanałów, jaki tam mieć musimy.

To też ukazanie się książki St. Starzyńskiego o Litwie¹⁾ powitać musimy z prawdziwą radością. Po niezmiernie ciekawych, ale już mocno przestarzałych, dziełach Studnickiego na ten temat, praca Starzyńskiego jest pierwszą, która ujmuje całość zagadnienia gospodarczego Litwy, ujmuje je na podstawie cyfr i faktów, zebranych z właściwą temu wybitnemu ekonomistcie ścisłością, a podanych jasno, przejrzysto — planowo.

W danej chwili najbardziej interesować może naszych czytelników zagadnienie Kłajpedy. Port ten — mówi Starzyński — nie odgrywał poważniejszej roli przed wojną. Zarówno Niemcy, jak i Rosja zwracały uwagę na rozwój innych portów sąsiednich. Kłajpeda pozostawała w cieniu, utrzymując jednak w swym ręku poważną część handlu drzewnego. Francuskie władze okupacyjne, licząc się z możliwościami rozwoju miasta i portu przeprowadziły w nim poważne inwestycje, uporządkowanie i pogłębienie — tak że obecnie mogą doń zawijać statki o większej pojemności (do 4.000 tys. ton, gdy przedtem był on dostępny dla okrętów 2.000-tonowych). Nierozumna jednak

polityka Litwy nie tylko zaniedbała, ale zgoła uniemożliwiła ten rozwój przez odcięcie dowozu z Polski. Niezmiernie ciekawa jest zwłaszcza tabliczka porównawcza, ilustrująca wzajemny stosunek Gdańska, Gdyni, Królewca i Kłajpedy. Procentowy udział każdego z tych portów w tonażu zarejestrowanym przy wejściu do nich wygląda, jak następuje:

Rok	Gd.	Gdy.	Kr.	Kł.	Ogółem
1913	49,1	—	34,5	16,4	100,0
1921	65,5	—	25,4	9,1	100,0
1923	69,2	—	22,2	8,6	100,0
1924	65,9	0,6	22,2	10,7	100,0
1925	64,5	2,6	21,6	11,3	100,0
1926	72,4	4,4	15,9	7,3	100,0
1927	72,9	7,9	11,2	8,0	100,0

Z zestawienia tego widzimy, jak gwałtownie spada znaczenie Kłajpedy na Bałtyku, jak cofa się ona do rzędu trzeciorzędnych przystani i dziś już zostaje w tyle poza Gdynią, ledwie zapoczątkowując swe życie. Mówimy w tyle, bo Gdynia rośnie z miesiąca na miesiąc. Nie tajem jest dla nikogo, że inwestycje, czynione w naszych portach, nie nadążają za potrzebami gospodarczymi Państwa, że ciąsno nam będzie w nich pomimo wszystkich nakładów, jakie są tam czynione. Rzecz jasna, że, mając do wyboru Królewiec i Kłajpedę, raczej tej drugiej odstępowalibyśmy część swego tonażu, co w sposób zupełnie decydujący wpłynęłoby na jej przyszły rozwój i wydatnie podniosłoby jej znaczenie na Bałtyku. Cyfry, podane przez Starzyńskiego, są pod tym względem wyraźniejsze, niż najbardziej wymowne przekonywania. Niestety, nie możemy w tem miejscu omówić tej arcy-ciekawej książki w sposób taki, na jakiby ona zasługiwała — zwracamy jednak uwagę na nią wszystkich naszych czytelników. Szczególnie doniosłe ma ona znaczenie dla działaczy morskich na wschodnich ziemiach kraju, dla których kwestja litewska w związku z wszczętymi już rokowaniami nabiera wielkiej aktualności.

A. U

¹⁾ Stefan Starzyński: „Litwa. Zarys stosunków gospodarczych”. Nakładem tygodnika „Przemysł i Handel”. Warszawa, 1928, str. 122, tablic XLII.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORTACH POLSKICH W 1927 ROKU

Rok 1927 pozwala na zbilansowanie pracy trzech polskich portów: Gdańska, Gdyni oraz Tczewa, która wykazuje wszędzie znaczne ożywienie oraz zwiększenie ruchu statków w porównaniu do lat poprzednich.

W Gdańsku zwiększenie ruchu statków w porównaniu do okresu przedwojennego zaznaczyło się, jak następuje: (ob. tabl.).

Jak widać, nastąpiło znaczne zwiększenie w liczbie statków oraz tonażu w porównaniu do lat poprzednich, w szczególności do roku 1912, jednego z najpomyślniejszych lat dla rozwoju portu gdańskiego przed wojną.

Wyraźnie występuje również przeobrażenie się portu Gdańskiego z przyzwołego, jakim był przed wojną, na port wywozowy, organicznie związany z życiem gospodarczym Polski oraz całego ciągnącego doń obszaru gospodarczego, nie wyłączając sąsiednich państw.

Liczba statków, zawijających do portu gdańskiego oraz tonaż osiągnęły imponującą i rekordową cyfrę 6.950 statków i 3.899.854 N. R. T. Do powyższej liczby dodać należy ruch statków w portach gdyńskim i tczewskim, co daje łącznie w wymienionych portach polskich: Gdańsku, Gdyni i Tczewie liczbę statków wchodzących: 7.661, o tonażu 4.441.194

N. R. T., dla wychodzących — 7.644 statków oraz 4.464.774 N. R. T. tonażu. Łącznie obrót w portach polskich w 1927 r. wynosił 15.305 statków oraz 8.905.968 N. R. T. tonażu (bez ruchu pasażerskiego przybrzeżnego). Niemniej ważnym zjawiskiem z punktu widzenia rentowności dla statków oraz poszczególnych linii okrętowych jest sprawa nawiązywania bezpośredniego kontaktu państw zagranicznych, zwłaszcza zamorskich, z portami polskimi. Jak widać z przeciętnych liczb ładunku, w tonach (1.000 kg.) obliczonych, na 1 N. R. T. pojemności statku (tonażu), stosunek ten specjalnie wysoki (w porównaniu do sąsiadujących portów niemieckich) jest w wywozie, poczynając od 1924 roku. W 1926 roku osiąga rekordową cyfrę skutkiem pomyślniej konjunktury węglowej. W 1927 roku występuje natomiast pewne zmniejszenie (0,885 ton na 1 N. R. T.) w Gdańsku, co do pewnego stopnia nie pozostaje bez wpływu sąsiadujących portów polskich Gdyni i Tczewa, gdzie cyfry wykorzystania ładunkowego tonażu statków wychodzących, przedstawiają się jeszcze pomyślniej.

Przy badaniu przewidywania danych ruchu towarów w porcie gdańskim w latach 1920 i 1927 występuje na jaw zwiększenie w wywozie węgla i drewna, będące w związku z przystosowywaniem

portu drogą poważnych wkładów inwestycyjnych do jego zadań eksportowych. W przywozie pocieszającym objawem jest wzmocnienie przywozu nawozów sztucznych, które stanowiąc mogą poważny czynnik obniżenia frachtów, jako ładunek powrotny dla statków. Również ważnym objawem jest wzmagający się przywóz przez Gdańsk rud żelaza i piritów, kierowanych dotychczas w poważnym stopniu przez Szczecin. Także w ogólnej sumie pokaźnie wzmógł się wywóz węgla przez Gdańsk, Gdynię i Tczew, z 3.882 tys. ton w 1926 roku do 4598 tys. ton (dane tymczasowe) w 1927, t. j. + 716 tys. ton. Znaczny ten wzrost wywołany jest poważnym zwiększeniem obrotów nie tylko gdańskich, lecz również w Gdyni oraz Tczewie, które to porty w ciągu roku 1927 w dwójnasób powiększyły swój eksport.

Należy zatem przewidywać, że rozwój Gdyni oraz Tczewa będzie postępował i nadal we wzmożonym tempie. Ostatnio uchwalony kredyt dla stworzenia w Tczewie portu drzewnego rokuje dla tego portu poważną przyszłość. Podstawowym jednak zadaniem najbliższej przyszłości pozostanie sprawa skierowania bezpośredniego przywozu do polskich portów. Poważne widoki w tym kierunku wróży zacieśnienie bliższych węzłów łączności z

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM 1912 — 1927

L A T A	W e s z ł o					W y s z ł o				
	Statków	Tonaż N. R. T.	Ł a d u n k u		Na 1 N. R. T. ładunku ton	Statków	Tonaż N. R. T.	Ł a d u n k u		Na 1 N. R. T. ładunku ton
			ton	%				ton	%	
1912	2992	970653	1141455	100,0	1,176	2974	993152	1311757	100,0	1,320
1913	2910	924937	1233630	107,1	1,333	2885	936854	878471	66,9	0,936
1922	2712	1423129	466287	40,8	0,327	2697	1428820	504411	38,4	0,353
1923	2930	1722927	654929	57,3	0,380	2856	1689255	1062864	80,9	0,629
1924	3312	1635010	738072	64,7	0,541	3330	1648023	1636485	124,7	0,923
1925	3986	1869979	690779	60,5	0,369	3958	1864182	2031969	154,8	1,090
1926	5967	3432480	615586	53,9	0,180	5903	3395840	5410487	412,4	1,620
1927	6950	3899854	—	—	—	6942	3932577	3483839	265,5	0,885

Źródło: wg danych Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

RUCH STATKÓW W PORTACH GDYŃSKIM I TCZEWSKIM 1924—1927

P O R T L A T A	W e s z ł o					W y s z ł o					
	Statków	Tonaż N. R. T.	Ł a d u n k u		Na 1 N. R. T. ładunku tonn	Statków	Tonaż N. R. T.	Ł a d u n k u		W tem węgla tonn	Na 1 N. R. T. ładunku tonn
			tonn	%				tonn	%		
Gdynia											
1924	27	14352	631	100,0	0,044	27	14352	9086	100,0	—	0,643
1925	85	74707	1586	251,0	0,021	72	71419	50142	551,0	37229	0,700
1926	298	204767	179	28,3	0,001	303	208194	413826	4554,0	402246	1,987
1927	530	422939	6702	1062,1	0,015	519	416322	889439	9790,0	878183	0,987
Tczew											
1926 *)	90	58325	—	—	0,000	90	58325	56919	100,0	56919	0,975
1927	183	120400	—	—	0,000	183	120400	117086	975,8	117086	1,004

Źródło: Gdynia—Sprawozdania Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu Pomorskim w Gdyni i Min Przem. i Handlu; Tczew—Sprawozdania Tow. Żegluga Wisła—Bałtyk.

*) Ruch w porcie tczewskim rozpoczął się w maju 1926 r.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM WEDŁUG BANDERY

BANDERA STATKÓW	1 9 2 6					1 9 2 7					Zwiększenie (+) w por. do 1926 r.	
	Liczba statków	Netto reg. tonn	% liczby statków	% Netto reg. tonn	Tonaż przec. statku	Liczba statków	Netto reg. tonn	% liczby statków	% Netto reg. tonn	Tonaż przec. statku	Liczba statków	Netto reg. tonn
Ogółem weszło*)	5967	3432480	100,0	100,0	575,2	6950	3899854	100,0	100,0	561,1	+ 983	+ 467374
Amerykańska**)	4	12662	0,1	0,4	3165,0	5	12939	0,1	0,3	2587,8	+ 1	+ 277
Angielska . . .	281	332456	4,7	9,7	1183,1	340	405000	4,9	10,4	1191,2	+ 59	+ 72544
Austrjacka . . .	1	260	0,0	0,0	260,0	20	2664	0,3	0,1	133,2	+ 19	+ 2064
Belgijska . . .	15	509	0,3	0,2	353,9	33	4706	0,5	0,1	142,6	+ 18	+ 603
Brazylijska . .	—	—	—	—	—	1	586	0,0	0,0	586,0	+ 1	+ 586
Czechosłowacka	—	—	—	—	—	4	336	0,1	0,0	74,0	+ 4	+ 336
Duńska	942	695252	14,1	18,2	719,5	982	706587	14,9	20,3	843,8	+ 40	+ 11334
Estońska . . .	33	10323	0,6	0,3	312,8	37	14999	0,5	0,4	405,4	+ 4	+ 4676
Finlandzka . .	78	45272	1,3	1,3	580,4	62	62111	0,9	1,6	1001,8	+ 16	+ 16839
Francuska . . .	79	81710	1,3	2,4	1034,3	92	101950	1,3	2,6	1108,2	+ 13	+ 20240
Gdańska	478	103078	8,0	3,0	215,6	633	129559	9,1	3,38	195,4	+ 155	+ 26481
Grecka	7	13707	0,1	0,4	1958,1	11	10983	0,2	0,3	998,5	+ 4	+ 2724
Hiszpańska . .	2	3896	0,0	0,1	1948,0	3	4353	0,0	0,1	1451,0	+ 1	+ 457
Holenderska . .	74	37326	1,2	1,1	504,4	72	36928	1,0	0,9	512,9	+ 2	+ 398
Japońska . . .	—	—	—	—	—	1	4254	0,0	0,1	4254,0	+ 1	+ 4254
Jugosłowiańska	—	—	—	—	—	4	8179	0,1	0,2	2044,7	+ 4	+ 8179
Islandzka . . .	1	175	0,0	0,0	175,0	—	—	—	—	—	+ 1	+ 175
Litewska . . .	11	4375	0,2	0,1	397,7	9	3223	0,1	0,1	358,1	+ 2	+ 1152
Łotewska . . .	135	104580	2,3	3,1	774,7	195	158894	2,8	4,1	814,8	+ 60	+ 54314
Niemiecka . . .	2090	908206	35,0	26,5	434,6	2106	974428	30,3	25,0	462,7	+ 16	+ 66222
Norweska . . .	303	211652	5,5	6,0	615,2	383	235629	7,8	8,3	652,2	+ 80	+ 23977
Polska	80	41491	1,3	1,2	518,6	361	143679	5,2	3,7	398,0	+ 281	+ 93188
Portugalska . .	—	—	—	—	—	2	2861	0,0	0,1	1430,5	+ 2	+ 2862
Rosyjska . . .	5	8139	0,1	0,2	1628,1	4	7437	0,1	0,2	1859,5	+ 1	+ 702
Rumuńska . . .	—	—	—	—	—	3	306	0,0	0,0	102,0	+ 3	+ 306
Szwedzka . . .	1330	768527	22,5	20,8	520,8	1563	813926	23,6	22,5	589,8	+ 233	+ 45399
Turecka	1	2926	0,0	0,1	2926,0	2	48	0,0	0,0	24,0	+ 1	+ 2878
Włoska	17	41158	0,3	1,2	2421,1	22	53290	0,3	1,4	2422,3	+ 5	+ 12132

Źródło: Sprawozdania Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

*) Liczba statków, które weszły, nieznacznie różni się od liczby statków wychodzących, przyczem różnice te wyrównują się w ciągu dłuższego okresu czasu. **) St Zj. A. P.

WYWÓZ WĘGLA W TYS. TON PRZEZ PORTY GDAŃSKI, GDYŃSKI I TCZEWSKI 1926—1927

PAŃSTWA (przeznaczenia)	1 9 2 6		1 9 2 7		W t e m p o r t y			Zwiększenie w 1927 w porówna- niu do 1926
	Tys. ton	%	Tys. ton	%	Gdańsk	Gdynia	Tczew	
					T y s . t o n			
Ogółem	3863,7	100,0	4598,6	100,0	3603,3	878,2	117,1	+ 734,9
Anglia	160,6	4,2	73,5	1,6	73,2	0,3	—	+ 87,1
Algier	—	—	11,1	0,2	11,1	—	—	+ 11,1
Argentyna	—	—	2,2	0,0	2,2	—	—	+ 2,2
Belgia	9,8	0,2	48,5	1,1	10,3	36,9	1,3	+ 38,7
Brazylja	2,5	0,1	11,6	0,3	11,6	—	—	+ 9,1
Danja	641,9	16,6	1020,3	21,4	724,2	242,8	53,3	+ 378,4
Estonja	17,7	0,5	19,8	0,4	13,3	6,5	—	+ 2,1
Finlandja	135,8	3,5	125,0	2,8	78,8	43,1	3,1	+ 10,8
Grecja	—	—	5,7	0,1	5,7	—	—	+ 5,7
Hiszpanja	2,6	0,1	0,3	0,0	0,3	—	—	+ 2,3
Holandja	6,6	0,2	3,2	0,1	3,2	—	—	+ 3,4
Francja	—	—	177,8	3,9	177,8	—	—	+ 177,8
Indje Bryt. . . .	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	—	—	—
Japonja	—	—	0,8	0,0	0,8	—	—	+ 0,8
Litwa	28,8	0,7	19,7	0,4	16,3	3,4	—	+ 9,1
Łotwa	144,9	3,7	170,4	3,8	134,6	35,8	—	+ 25,5
Niemcy	36,1	0,9	41,6	0,9	38,6	3,0	—	+ 5,5
Norwegja	41,2	1,1	78,9	1,7	40,9	38,0	—	+ 37,7
Rosja	174,5	4,5	12,1	0,3	8,8	3,3	—	+ 162,4
Szwecja	2089,9	54,1	2622,0	57,7	2099,3	463,3	59,4	+ 532,1
Stany Zjedn. Ameryki Półn. . .	10,4	0,3	13,1	0,3	11,7	1,4	—	+ 2,7
Turcja	—	—	0,8	0,0	0,8	—	—	+ 0,8
Włochy	140,4	3,6	125,9	2,8	125,9	—	—	+ 14,5
Inne państwa . .	219,9	5,7	14,2	0,2	13,9	0,3	—	+ 205,7

Źródło: 1926 r. — Wiad. Statyst. Nr. 6 1927; 1927 — obliczenia własne.

RUCH TOWARÓW (NAJWAŻNIEJSZYCH) W PORCIE GDAŃSKIM 1926—1927 (w tys. tonn)

Wyszczególnienie	PRZECIĘTNIE KWARTALNIE								L A T A		Zwiększenie (+) w porównaniu do 1926 r.
	1 9 2 6				1 9 2 7				1926	1927	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV *)			
W y w ó z:											
Węgla	185	244	362	350	296	349	331	226	3423	3603	+ 180
Drzewa	82	112	146	116	133	151	153	128	1368	1699	+ 327
Przetw. dest. ropy	6,7	15,1	19,8	11,4	2,0	5,1	10,6	—	159	—	—
Zbóż	30,0	23,0	29,0	15,0	6,6	1,7	2,5	4,8	290	47	- 243
Cukru	19,5	12,8	5,4	22,5	14,4	5,7	1,5	—	181	—	—
P r z y w ó z:											
Śledzi	6,8	1,8	10,8	6,2	5,8	2,0	3,7	12,2	76,8	71,1	- 5,7
Nawozów	10,2	8,5	8,1	6,6	20,6	25,3	21,8	13,6	100	244	+ 144
Rud i pirytów . .	3,7	15,0	29,5	18,5	14,5	24,8	35,8	28,2	200	310	+ 110

Źródło: w-g Danziger Statistische Mitteilungen. Dane przybliżone. *) Przeciętna z dwóch miesięcy.

państwami obcymi, których bandera coraz częściej zawią do portów polskich. Obraz ten widoczny był w ruchu statków w/g bander w porcie gdańskim (ob. „Morsze” Nr. 2 1928 r.). W 1927 r. w porcie Gdańskim w porównaniu do 1926 r. poważny przyrost statków wykazały następujące bandery: 1) polska, 2) szwedzka, 3) gdańska, 4) norweska, 5) łotewska, 6) angielska, 7) duńska, zaś pod względem tonażu: 1) polska, 2) angielska, 3) niemiecka, 4) łotewska, 5) szwedzka, 6)

gdańska, 7) norweska oraz 8) francuska. Zaznaczyć też należy zwiększenie się przeciętnego tonażu statków, zawijających do Gdańska, zwłaszcza dla państw zamorskich. Szczególnie interesującym objawem nadto było pojawienie się w porcie gdańskim kilku nowych bander państw sąsiadujących z Polską, a pozbawionych bezpośrednio lub wogóle dostępu do morza. Wymienić należy zatem bandery: czechosłowacką, austriacką i rumuńską. Pojemność statków jest wpraw-

dzie nieznaczna, jednak fakt zjawienia się tych bander w portach polskich, świadczy dobitnie, jak wielkim może być praktycznie obszar ciężenia gospodarczego do wymienionych portów ze strony sąsiadujących z Polską państw, zainteresowanych w realizowaniu przez Polskę dostępu do morza, zabezpieczającego należyty i wszechstronny rozwój gospodarczy nie tylko Polski, ale i państw z Nią przyjaźnionych.

WOJCIECH STOPCZYK

C O R A Z S Z Y B C I E J !

Włochy przygotowują już od pewnego czasu nowy typ statków transatlantycznych, rekordowych pod względem szybkości, które — jak zapowiada „L'Italia Marinara”, organ oficjalny włoskiej Ligi Żeglugi — będą mogły odbywać drogę z Neapolu do Nowego Yorku w ciągu pięciu dni i z Genui do Buenos Aires w ciągu dni sześciu, podczas gdy ich tonaż nie będzie przekraczał 42.000 ton. Statki te, jako nowy typ, otrzymać mają ogólną nazwę „strzał morskich” — „Freccie del mare”.

Z okazji bliskiego już podobno spuszczenia na morze pierwszej z takich „strzał”, w interesującym artykule podaje „L'Italia Marinara” historyczny zarys rozwoju szybkości na morzu. Postępy w tym zakresie należy uważać, w ciągu ubiegłego, a szczególnie w początku bieżącego stulecia, za wręcz zdumiewające. W pierwszym dziesięcioleciu XIX wieku najlepszym i najszybszym okrętem jest angielski „Clermont”. Długość jego wynosi 155 stóp (jedna stopa równa się mniej więcej trzydziestu i pół centymetrom), a szybkość zaledwie cztery i pół węzła, t. j. osiem kilometrów i 433 metry na godzinę (jeden węzeł odpowiada 1.852 metrom). W r. 1812 jest jeszcze gorzej. Najlepszy ówczesny parowy okręt pasażerski „Comet”, posiada szybkość, wynoszącą tylko cztery węzły.

Między r. 1812 i 1832 żadnych nowych zdobyczy. Dopiero w r. 1832 Anglja spuszcza na wodę dwa okręty, otwierające nowy etap w rozwoju szybkości. Jest to „Sirius” o długości 208 stóp i o szybkości siedmiu i pół węzłów na godzinę, oraz „Great-Western” o tonażu

1.340, o długości 236 stóp i o szybkości dziesięciu węzłów, t. j. przeszło szesnastu i pół kilometrów. „Great Western” zużywa przeciętnie 28 ton paliwa dziennie. Wszystkie te okręty budowane są z drzewa i poruszane kołami. Pierwszy statek z żelaza i poruszany śrubą pochodzi z roku 1843. Jest to „Great Britain”. Okazuje się on jednak bardzo niepraktyczny, tak, że jeszcze na okres lat dwunastu, następuje powrót do okrętów z drzewa i poruszanych kołami. W okresie tym dalsze postępy szybkości zrealizowane zostają dzięki okrętom „America” i „Asia”. Okręt „America” posiada tonaż 1825, długość 251 stóp i szybkość dziesięciu i jednej czwartej węzła. Okręt „Asia” — tonaż 2.226, długość 262 stóp i szybkość dwunastu i pół węzłów. Okręt „America” zużywa już jednak 60 ton paliwa dziennie. W roku 1855 rekord szybkości w stosunku do pierwszej połowy stulecia osiągnięty zostaje dzięki statkowi „Persia”, pierwszemu statkowi z żelaza, nadającemu się dobrze do praktycznego użytku. „Persia” o tonażu 3.300 i o długości 376 stóp posiada szybkość 13,8 węzłów, lecz zużywa dziennie przeciętnie 150 ton paliwa. W trzy lata potem „Great Eastern” reprezentuje eksperyment jednoczesnego zastosowania kół i śruby. Długość wynosi 680 stóp, lecz szybkość tylko 13 i pół węzła, zaś przeciętne zużycie paliwa — 280 ton.

Eksperyment z „Great Eastern” skłania do poruszania statków już tylko przy pomocy śruby. W tym nowym okresie rozwoju angielski okręt „Russia” w roku 1867 osiąga szybkość czter-

nastu i pół węzłów, przy długości statku 358 stóp i przy dziennym przeciętnym zużyciu paliwa tylko 90 ton. Następuje kilka lat zastoju. W r. 1871 „Oceanic” reprezentuje zaledwie nieznaczny postęp szybkości w stosunku do „Russia”, — o jedną czwartą węzła na godzinę. W latach 1874 i 1875 „Britannic” i „City of Berlin” osiągają szybkość 16 węzłów na godzinę. Pierwszy z nich, o tonażu 5.004, zużywa 75 ton paliwa dziennie; drugi, o tonażu 5490—120 ton dziennie.

Rok 1881 oznacza początek stosowania stali do budowy okrętów. W tym roku „Servia” o tonażu 7.391 i o długości 515 stóp posiada szybkość szesnastu i pół węzłów, lecz zużywa przeciętnie 200 ton paliwa dziennie. Wielki sukces uzyskany zostaje w r. 1884 dzięki „Umbrii” o przeciętnej szybkości dziewiętnastu i pół węzłów, t. zn. przeszło 36 km. na godzinę. „Umbria” w ten sposób posiada szybkość o pół węzła większą niż pierwszy statek o podwójnej śrubie — „City of Paris”. Tonaż statku „Umbria” wynosi przytem zaledwie 8.127, długość zaś 500 stóp, podczas gdy tonaż „City of Paris” wynosił 10.669, zaś długość — 527 i pół stopy. Rekord szybkości w XIX stuleciu reprezentują „Teutonic” i „Campania”. „Teutonic” osiąga szybkość 21, — „Campania” — szybkość 22 węzłów na godzinę. „Teutonic” posiada tonaż 9984, długość — 565,7 stóp, „Campania” — tonaż 12.500, długość — 600 stóp i przeciętne zużycie 485 ton węgla.

W XX stuleciu odrazu zaznacza się postęp wręcz zdumiewający. Do światowe-

go konkursu szybkości na morzu stają Niemcy i narazie biją rekordy angielskie. W r. 1901 „Kaiser Wilhelm II” o tonażu 19.364 i długości 678 stóp osiąga przeciętną szybkość 23 i pół węzłów, t. zn. przeszło 43 km. na godzinę. Zużywa przeciętnie 600 ton paliwa dziennie. Jeszcze lepsze rezultaty reprezentują „Leviathan” i „Bismarck”. Lecz nieprzewyższony dotychczas rekord szybkości w transatlantycznej nawigacji osiąga znowu angielski statek „Mauretania”. Zbudowany jeszcze w roku 1907 posiada cztery śruby, tonaż—32.000, dłu-

gość 762 stóp. Gdy w pierwszych latach istnienia „Mauretania” stosowano węgiel jako jej paliwo zużywała „Mauretania” przeciętnie tysiąc ton paliwa dziennie i posiadała szybkość 25 węzłów (przeszło 46 km.). Obecnie, gdy stosuje się paliwo płynne, osiąga szybkość 26 węzłów, t. j. przeszło 48 km. Jest to punkt najwyższy rozwoju do dnia dzisiejszego. Zaznaczyć przytem należy, że „Mauretania” posiada mniejsze zużycie paliwa niż jej zwyciężeni rywale „Leviathan” i „Bismarck”. „Leviathan” o tonażu 54.282 zużywa prze-

ciennie 1.500 ton dziennie; „Bismarck” zaś, — największy statek świata o tonażu 56.000 ton i o długości 912 stóp — zużywa przeciętnie 1.200 ton węgla dziennie.

W ten sposób w ciągu niewiele więcej, niż jednego stulecia osiągnięto zwiększone szybkości o 21 i pół węzłów na godzinę. Dlaczego nie należałoby się spodziewać — zapytuje „L'Italia Marinara”, że w ciągu stulecia bieżącego osiągnięte zostaną przynajmniej takie same rezultaty w dalszym technicznym rozwoju żeglugi?

PRZEZ OCEAN KU POŁUDNIOWEJ PÓŁKULI

„FIDES BAPTISMI AEQUATORIALIS”

Dnia 25 listopada opuściliśmy port Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich.

Znaleźliśmy się na pełnym Oceanie, mając przed sobą siedem dni podróży do Rio de Janeiro.

Przez cały ten czas towarzyszy nam pogoda pochmurna. Nierzadko pada deszcz. Oficerowie objaśniają, że na tych szerokościach na Oceanie i w Ameryce Południowej obecna pora roku, t. j. lato bywa zawsze wilgotne o wielkiej ilości opadów atmosferycznych, ale przytem panują upały. Przeciwnie zimą jest względnie chłodno, ale zarazem sucho.

Zbliżamy się do równika. Temperatura stale się podnosi, codzień o 2—4 stopnie C. Wyjeżdżając z Las Palmas po odplynięciu z załozon górskich portu, odczuwalimy dotkliwie zimno.

Dopiero w dwa dni po odbiciu z Las Palmas zrobiło się ciepło, w dzień później gorąco, a potem już nieznośnie gorąco.

I nie dlatego *nieznośnie*, żeby termometr stał wysoko, lecz z powodu przesycaenia powietrza wilgocią. Znosiłem na Kaukazie znacznie większe upały, ale przy suchej atmosferze. Tutaj nie było więcej nad 30° C., a poprostu dusiłem się i ociekałem potem.

Przy obiedzie do wina podawano lód. Na zimnych kieliszkach osiadała rosa. Była to skraplająca się niewidzialna para wodna, nasycająca powietrze. Koło podstaw kieliszków na obrusie formowały się

całe kałuże, spływającej z ich powierzchni wody.

Podróż mijala szybko. Owe siedem dni „pełnego Oceanu” dosłownie mignęły. Na pokładzie „Saturnji” nie było ani czasu ani miejsca na nudę.

Wstawałem o 7-ej rano; kąpiel, toaleta, śniadanie — do 8-ej; partja tenisa — do 9-ej; potem pół godziny spaceru i godzina werandowania z książką. W tym czasie o godz. 10-ej lekka przekąska. Od pół do jedenastej do pół do dwunastej — pobyt w sali gimnastycznej — konna jazda (na wspaniałym, elektrycznym ruma-ku), wiosłowanie, przejażdżka na nieruchomym rowerze, etc. oraz kwadrans kąpeli morskiej i pływania w basenie, będącym jedną z osobliwości „Saturnji”.

O godz. 12-ej do 1-ej lunch, przedtem pół godziny na miłej pogawędce w barze okrętowym przy cocktail'u.

Po lunchu czarna kawa i pół godziny wesołej rozmowy w towarzystwie pań, w górnych salonach „Saturnji”, poczem rozjeżdżają się do „prywatnych apartamentów”, t. j. do kabin na spoczynek.

O godz. 3-ej wyrzuciłem się z objęć Morfeusza i szedłem na godzinę rozmów z emigrantami do klasy trzeciej. O czwartej herbata i godzina koncertu do piątej, poczem kwadrans przechadzki i lektura do szóstej, w trakcie czego otrzymywało się niecierpliwie oczekiwany „Corriere Oceanico”, drukowany codziennie „a bor-

do di Motonave” *), a zawierający najciekawsze wydarzenia świata, odbierane przez radjostację okrętową.

Do pół do siódmej kąpiel i przebranie się do obiadu. Od pół do siódmej do pół od ósmej obiad. Następnie znów czarna kawa w górnych salonach, a od godz. 8-ej do 9-ej kinematograf. Od 9-ej do 10-ej koncert symfoniczny, zaś od dziesiątej do pół do dwunastej dancing.

Oto mniej więcej zwykły program dnia na „Saturnji”, urozmaicony ponadto wstawkami okolicznościowymi i indywidualnymi.

A więc w niedzielę o godz. 10-ej rano uroczysta suma, z orkiestrą symfoniczną, odprawiana przez okrętowego kapelana, w wielkiej sali balowej.

Dla osób nabożnych codzienna cicha msza o godz. 9-ej rano w kaplicy okrętowej.

Dla wielbicieli radja instalacja, pozwalająca na chwytanie, początkowo europejskich, a potem południowo amerykańskich koncertów.

Dla młodzieży gry towarzyskie i specjalne pokładowe zabawy. Dla osób starszych bridge, poker, szachy czy domino.

Ja osobiście wynalazłem sobie miłe zajęcie z emigrantami. Z rozmów okazało się, że olbrzymia ich większość jedzie do Argentyny, nie mając najmniejszego wyobrażenia o tym kraju, bez zapewnionej roboty, bez zupełnej znajomości języka hiszpańskiego, a nawet bez posiadania w Argentynie nietylko znajomych osobistych, lecz i jakichkolwiek polskich adresów.

Jeden z emigrantów miał na kartce wypisane: *Carmen de Patagonas*, był trochę inteligentniejszy, więc był przekonany, że jest to nazwisko osoby w Buenos Aires, która będzie mogła dać mu pracę. Jakież jednak było jego zdziwienie i jak się zmartwił biedak, gdy mu wyjaśnił, że *Carmen de Patagonas* — to małe miasteczko w Patagonji, przy ujściu Rio Negro, w odległości około tysiąca kilometrów od Buenos Aires.

Tak mniej więcej był przygotowany ogół naszych emigrantów do ciężkiej walki o byt za Oceanem.

Pragnąc im choć w drobnej części dać możność radzenia sobie w obcym kraju wśród ludzi obcych, urządziłem dla nich kurs języka hiszpańskiego. Uczęszczali pilnie codzień od 3-ej do 4-ej; było ich około 40, w tem kilka kobiet.

Szło trochę to ciężko, lecz niemniej po dziesięciu dniach wykuli kilka niezbędnych, potocznych zdań i umieli mniej



Święto równika na „Saturnji”. Bal maskowy w wielkiej sali balowej na statku.

*) Na statku motorowym.

więcej trafnie odpowiadać: „Si, senor” i „no, senor”.

Zbliżanie się do równika sprawiło poruszenie wśród pasażerów.

Zawczasu utworzyły się rozmaite komitety: loterii fantowej, balowy a przede wszystkim Gran commissione delle Feste Equatoriali, z honorowym Protektorem, Komitetem Honorowym, Komitetem Wykonawczym i Jury etc.

Uroczystości równikowe trwały aż dwa dni.

Dn. 30 listopada nad ranem, t. j. w cztery dni po opuszczeniu Las Palmas przecięliśmy równik, a kilka godzin przedtem minęliśmy, samotnie sterczące z wody skały „Sw. Pawła”. Jest ich kilka, lecz są tak małe, iż mowy niema o najmniejszym na nich osiedlu.

Niemniej jednak stanowią one niestety ważny punkt dla celów lotnictwa, znajdują się bowiem na połowie drogi lotniczej pomiędzy Brazylią, a Zachodnią Afryką, wiążącej Południową Amerykę przez Marokko z Europą.

Skały „Sw. Pawła” należą do Brazylii; rząd brazylijski w r. ub. wyasygnował już odpowiednie sumy na budowę na nich portu lotniczego.

Niedaleka zatem jest chwila, gdy do Rio de Janeiro będziemy lecieli aeroplanem, przecinając Ocean w ciągu doby, na co dzisiaj zużywamy aż 7 dni.

O godz. 4 pp. owego pamiętnego dnia przejścia przez równik odbył się na statku komiczno-uroczysty chrzest „neofitów”, t. j. osób, które poraz pierwszy w życiu przepływają przez równik.

Przy dźwięku fanfar wszedł na podjum bóg Mór i Oceanów Neptun, w towarzystwie Dostożnej Małżonki i w orszaku arcykapłanów.

Neofici, kolejno wywoływani podług nazwisk, zbliżali się do tronu, przyklękali przed Majestatem, otrzymywali z boskich rąk Jego do posmakowania łyżeczkę soli, a jednocześnie chluśnięcie z kropidła w twarz szampanem.

W tym czasie arcykapłan, stojący z tytułu za nieszczęsną ofiarą, wylewał jej znienacka za kołnierz łyżeczkę wody morskiej, a kogo chciał specjalnie uczcić, wychylał mu na kark cały jej kubek, wywołując tem wybuchy śmiechu wśród tłumnie przyglądającej się publiczności.

Ze mną, zarówno Majestatem, jak i jego arcykapłan, obeszli się względnie łagodnie. Wprawdzie miałem w ustach całą czubatą łyżeczkę soli, ale zato „błogosławieństwo” arcykapłana ograniczyło się do lekkiego pokropienia głowy. Gorzej było z poduszką, na której musiałem klęknąć: tak była nasiąknięta wodą, iż zdawało mi się, że klękam na gąbkę przed chwilą wyjętą z morza.

Po zakończeniu ceremoniału, każdy z neofitów stawał się pełnoprawnym obywatelem Państwa Neptunowego, na dowód czego otrzymywał piękny, na pergaminowym papierze, dokument treści następującej:

FIDES BAPTISMI AEQUATORIALIS.

(My Neptun, bóg Oceanów i alg morskich, Pan ryb świeżych i wędzonych, opiekun żeglarzy i syren, pozdrawiamy Cię (idzie imię i nazwisko neofity) przy wnijsciu do Naszego Królestwa i udzielamy Ci chrztu wodą słoną, ogłaszając cię naszym poddanym i nadając ci imię (tu następuje komiczne przewisko od imienia jakiejś ryby, czy wogóle stworzenia morskiego).“

Chrzest „aequatorialis” był wstępem do



Metryka „chrztu równikowego”. Otrzymuje ją każdy pasażer, który po raz pierwszy przebywa równik.

zabaw, które trwały tego dnia do późnej nocy i tak samo nazajutrz.

Na początku były zabawy i gry dla dzieci, potem dla dorosłych pań, panien i panów. A więc najrozmaitsze rodzaje ghykhany, dające powód do przekomicznych sytuacji. Nawlekanie igły; walca poduszkami (dla panów); wyścig z papierosem; przeciąganie liny (kawalerowie przeciw żonatym, a potem panny przeciw mężatkom); wreszcie wyścig w wózkach.

Na pokładzie żywiołowa wesołość. Przeważają włosy, więc wesołość objawia się

głośno: głośne dowcipy, głośny śmiech, oklaski, śpiewy.

Wieczorem obiad galowy, a po nim bal maskowy z deszczem konfetti, serpentyn, piłeczek papierowych, poczem konkurs pięknych kostymów, urody etc.

Najgorzej było z konfetti; to świństwo wciska się wszędzie, w najbardziej intymne szczegóły tualety. Przedostaje się do powierzchni ciała, a jesteśmy przecież na równiku, gorąco, człowiek kompletnie mokry od potu, skrawki konfetti lepią się do skóry, puszczają barwę i w sposób przekomiczny tatuują kolorowymi centkami.

„Święto równika” obchodzi się uroczystie na „Saturnji” we wszystkich klasach. Nietylko pasażerowie pierwszej i drugiej, lecz również i w trzeciej klasie nasi poczciwi emigranci, przechodzą „chrzest ekwatorialny”, bawiąc się ochoczo z tego powodu.

Różne są tylko ramy, beztroska na wszystkich pokładach jednakowa.

„Święto równika” głęboko wyryło się w pamięci wszystkich, którzy je poraz pierwszy w życiu obchodzili.

STANISŁAW ODYNEC

Buenos Aires, w grudniu.



Neptun wśród pasażerów klasy III.

WYBUCH WULKANU PODMORSKIEGO W INDJACH HOLENDERSKICH

Zdjęcie fotograficzne, przesłane do paryskiej „L'illustration” przez dr. J. H. F. Umbgrove ze służby geologicznej Indji Holenderskich, które reprodukuje obok, przedstawia wybuch podmorskiego wulkanu w cieśninie Sundzkiej— pomiędzy Jawą a Sumatrą. Fotografija uchwycona w chwili wybuchu, jest bardzo cennym dokumentem.

Indje Holenderskie są pochodzenia wulkanicznego; żeby zcharakteryzować tylko część wysp malezyjskich, należy wspomnieć o najbardziej ożywionej działalności wulkanicznej naszej planety.

Sumatra sama posiada 60 kraterów czynnych, z których 8 zawsze dymi. Jawa liczy około 120 kraterów (również czynnych).

Do tych dwóch grup wulkanicznych przybywa obecnie trzecia, również groźna — w cieśninie Sundzkiej, która powo-

duje wielkie trzęsienia ziemi i żywiołowe katastrofy.

Podług badań geologów, za czasów przedhistorycznych, archipelag Krakatau stanowił jedną wielką wyspę, uwieńczoną wspaniałym wulkanem. Naskutek gwałtownych wybuchów stożkowata ta wyspa rozpadła się tak, że większość jej pochłonięta została przez morze, pozostały zaledwie trzy odłamki, które są obecnie małymi wysepkami. Krakatau, Lang i Verlaten. W ciągu następnych stuleci nowe wstrząsy podziemne powiększyły powierzchnię Krakatau.

W roku 1883 po dwuwiekowej ciszy nastąpił nowy kataklizm. Część wyspy Krakatau, wysadzona w powietrze, ginie w morzu. Ten kolosalny wybuch powoduje przyplływ morza, który stopniowo zalewa wyspę. Fale dochodzą do 15 i 30 metrów, zalewając Jawę i Sumatrę, wci-

skają się w głąb lądu na 3 do 4 kilometrów. Podczas tego wybuchu zginęło 30.000-40.000 ludzi. Wybuch ten był potężniejszy, niż eksplozja w roku 1902 na Martynice. Od chwili tej strasznej katastrofy okolice Krakatau pozostawały w zupełnym spokoju.

Dopiero w grudniu roku ubiegłego zauważono w cieśninie koło wyspy Verlaten unoszące się wysoko białe dymy. Widok ten szybko wywołał w mieszkańcach wspomnienie z roku 1883 i nasuwał pytanie: Co dalej będzie?

Dnia 3 stycznia b. r. służba geologiczna Indji Holenderskich postanowiła na statku „Vega” wysłać komisję, składającą się z dyrektora, dr. Ch. Stehna, dr. J. H. F. Umbgrove i M. E. Ecoma Verstghe na miejsce wybuchów dla przeprowadzenia badań. Wybuchy powtarzały się, co minuta, a nawet co 30 sekund, wyrzucając gaz i fontanny lawy, która, opadając na morze, tworzyła obłoki, dochodzące do wysokości 250 metrów. W ciągu miesiąca stycznia czynność nowego wulkanu stale wzrastała. Podług depechy, otrzymanej z Batawji i umieszczonej w jednym z pism codziennych Amsterdamu dowiadujemy się, że 22 stycznia utworzyły się trzy centra wybuchów, a siła ich wciąż się powiększa. W przeciągu 4 godzin dziennie notowano 300 wybuchów.

Dnia 21 stycznia siła wulkanu była tak potężna, że wyrzucał on kamienie na wysokość 1.200 m. W krótkich przerwach spokoju morze formalnie się gotowało. To wielkie ilości gazu wydzielają się z dna morza.

Panika, wywołana wybuchami, powstała tak wielka, że całe wybrzeże opustoszało, ludność uciekła w góry i w głąb kraju, bojąc się powtórzenia katastrofy z przed czterdziestu lat. Ciekawe jest, że po raz pierwszy został użyty telegraf bez drutu dla obserwowania zjawisk wulkanicznych.

W styczniu zostały wybudowane dwie stacje radjotelegraficzne, jedna na wyspie Lang, druga — na brzegach wyspy Jawy i połączone z siecią telefoniczną tejże wyspy.

W lutym wybuchy były coraz słabsze, pomiędzy 5 a 11 zupełnie ustały. Przy odpływie morza ukazywała się mała wysepka, powstała z zastygłej lawy.

Wiadomości, otrzymane 21 lutego, doniosły o kompletnym spokoju na morzu, ale natomiast były notowane b. częste wstrząsy sejsmiczne. Czy już niebezpieczeństwo minęło, czy też to jest wstęp zaledwie do silniejszych wybuchów, na to jedynie przyszłość może dać odpowiedź. W roku 1883 Krakatau zaczął działać w maju — a kataklizm nastąpił dopiero w trzy miesiące później..

Tłum. z francuskiego
według „L'illustration”—Zeter.



Niezwykle ciekawe zdjęcie wybuchu wulkanu podmorskiego w archipelagu Krakatau.

POLSKO-DUŃSKIE
TOWARZYSTWO
PRALŃ PAROWYCH
„DUNKA”

SP. Z O. O.

Warszawa, ul. Tarczyńska 4.

TEL. 80-20 i 141-41

881.IV

MARYNARKA WOJENNA

ODŚWIEŻANIE POWIETRZA NA ŁODZIACH PODWODNYCH

Kwestją bardzo ważną na łodzi podwodnej jest dostarczanie możliwie czystego powietrza załodze w czasie jej zanurzenia, t. j., gdy wszelka łączność z powietrzem zewnętrznym jest przerwana. Na pierwszy rzut oka sprawa przedstawia się bardzo zawiąkanie, co też sprawiało wielkie trudności w początkach nawigacji podwodnej. Dłuższe przebywanie pod wodą było niemożliwe. W dobie dzisiejszej, kiedy genjusz ludzki wszystko ogarnął i znalazł środki na zaradzenie trudnościom i ta sprawa znalazła też swoje rozwiązanie. Dzisiaj już dostarczanie powietrza czystego do łodzi podwodnej nie jest kwestją tak trudną.

Jak wiemy, każdy człowiek, oddychając, wydziela na godzinę około 20 litrów bezwodnika kwasu węglowego ze swych płuc, jednak już 1% bezwodnika kwasu węglowego czyni powietrze ciężkiem i trudnem do oddychania. Biorąc za przykład łódź francuską 500-tonową „Pluviôse”, która posiada 250 mtr.³ objętości powietrza dla 23-ch ludzi załogi, to płuca tych 23-ch marynarzy już po godzinie zanurzenia się pod wodą, wytworzą 460 litrów bezwodnika węglowego, a po 5-ciu godzinach około 2500 litrów. Powietrze w łodzi podwodnej będzie nasycone już 1%-em bezwodnika węglowego (gdyż 250 mtr.³ równa się 250000 litrów, a 2500 litrów bezwodnika węglowego będzie się równało 1% od poprzedniej sumy). Wiemy jednak, że marynarze są o wiele wytrwalsi i odznaczają się dobrem zdrowiem i sil-

nyimi płucami, to też wytrzymują oni, gdy powietrze jest nasycone około 5%-mi bezwodnika węglowego. Przynajmniej wykazała to praktyka i życie. Ta sama łódź francuska „Pluviôse” przebywała 26 godzin pod wodą bez zmiany powietrza. Jednak był to wypadek sporadyczny.

W czasie wojny łodzie podwodne przebywały 12 — 15 godzin w stanie zanurzenia bez zmiany powietrza i tak np. w czasie blokady Adryatyku francuskie łodzie dużej pojemności, wychodząc na pozycję do kanału Otranté i około Cattaro znajdowały się około doby pod wodą, aby nie być zauważone przez nieprzyjaciela.

Były wypadki pozostawania pod wodą i więcej godzin, kiedy po wynurzeniu okazywało się, że już ani metra sześciennego czystego powietrza nie znajdowało się wewnątrz łodzi. Pozostawanie jednak w podobnych warunkach nie należy do sytuacji zbyt przyjemnych. Technika wyszła z tego zwycięsko. Dzisiaj buduje się łodzie, gdzie system zamiany powietrza zepsutego odbywa się drogą odświeżania powietrza, t. j. regeneracji. Odświeżanie powietrza — regeneracja — polega na pochłanianiu dwutlenku węgla przez specjalne środki chemiczne, przeważnie roztwory soli alkalicznych. Stosowane są tu takie środki jak np. tlenek sody, który przez działanie na niego wody tworzy wodorotlenek, ten zaś pochłania bezwodnik kwasu węglowego, znajdujący się na łodzi, a wytworzony drogą oddychania i innych

przemian organicznych. Stosowany też bywa sposób odświeżania zepsutego powietrza sprężonym tlenem w butlach, których pewną ilość posiada każda nowoczesna łódź podwodna. Najlepszym odświeżaniem jest jednak, o ile to jest oczywiście możebne, przewietrzanie naturalne, t. j. wynurzenie się łodzi na powierzchnię i użycie wentylatorów.

Sprężone powietrze, które stosujemy do odświeżania, ma też i inne zastosowanie na łodzi, między innymi do wyrzucania torped i opróżniania balastów wodnych.

Dzisiaj stosuje się odświeżanie powietrza już po 5 — 6 godzinach, jednak zależy to w dużej mierze od wielkości łodzi — na dużych łodziach kwestja ta jest mniej utrudniona. Zato małe łodzie 300 — 400 ton o małym rejonie pływania (brzegowe), gdzie mała ilość powietrza przypada na 1 człowieka z załogi, odczuwają najwięcej, że tak powiem, „głód powietrza”.

Technika jednak nie ustaje w wynajdywaniu nowych środków zaradczych i ciągle robi postępy; trudno powiedzieć, co przyszłość przyniesie. Dziś już stosunki zdrowotne na nowoczesnych łodziach podwodnych stoją częściowo na wysokości zadania.

Wszystkie mniej więcej środki, które omówiłem, będą zastosowane i na naszych łodziach podwodnych: „Wilki”, „Zbik” i „Ryś”, które są budowane obecnie na stocznjach francuskich.

I. KUCZKOWSKI

KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

WŁOCHY.

Manewry floty włoskiej. Począwszy od 1924 r. flota włoska co roku odbywa manewry, zakrojone na szeroką skalę. Mają one na celu oświetlenie pewnych problemów strategicznych oraz taktycznych. Wiadome jest, że główne zadanie floty włoskiej polega na zabezpieczeniu własnych linii komunikacyjnych we wschodniej części morza Śródziemnego, oraz ochrona wybrzeży przed bombardowaniem ze strony nieprzyjaciela od zachodu. Tym zadaniom były poświęcone manewry 1924, 1925 i 1926 roku. Manewry zaś odbyte w lecie 1927 roku, były poświęcone głównie obronie wybrzeży włoskich oraz wyjaśnieniu możliwości współdziałania floty nadwodnej, podwodnej oraz lotnictwa morskiego. Głównym teatrem manewrów było morze Tyreńskie.

Założenie manewrów było następujące: Włochy już od pewnego czasu znajdują się w stanie wojny z przeciwnikiem z zachodu (należy przypuszczać Francję). Dowódca nieprzyjacielskiej (czerwonej) floty otrzymał rozkaz przy sprzyjających warunkach wszystkimi siłami udać się na morze Tyreńskie, zwalczyć znajdu-

jące się tam włoskie (niebieskie) siły morskie oraz zbombardować wybrzeże przeciwnika i przez to moralnie i materialnie osłabić nieprzyjaciela.

Niebieska strona, licząc się z możliwością podobnych zamierzeń czerwonych, miała za zadanie nie dopuścić czerwonych do obstrzału swych wybrzeży; gdyby zaś przeciwnikowi udało się przejść do morza Tyreńskiego, w tym wypadku — przeciąć czerwonym drogę odwrotu, naprowadzić ich na pola minowe oraz pozycje własnych łodzi podwodnych i w rezultacie „flotę nieprzyjacielską” zniszczyć.

Skład sił przedstawiał się następująco: Strona czerwona podzielona była na pewne grupy i zawierała w sobie 2 okręty linjowe („Andrea Doria” i „Caio Doilio”), 2 krążowniki typu waszyngtońskiego (warunkowo oznaczone „Ancona” i „Bari”), 3 lekkie krążowniki (warunkowo oznaczają lidersy typu „Tigre”), 1 lider („Mirabella”), 16 kontrtorpedowców, 1 awiomatka, 8 łodzi podwodnych oraz lotnictwo morskie.

Stroną czerwoną dowodził admirał Bonaldi, który był zaokrętowany na krążowniku „Ancona”.

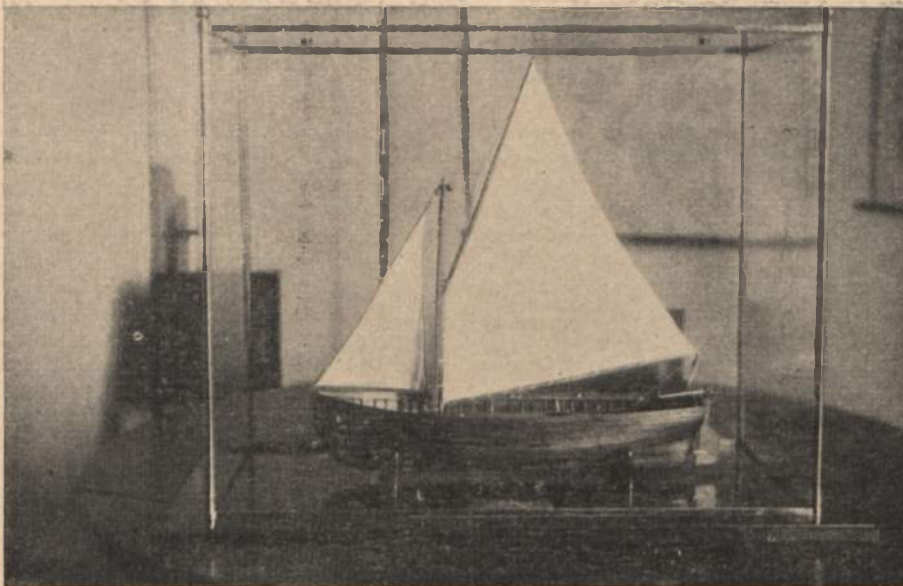
Strona niebieska składała się z 2 okrętów linjowych („Dante Alighieri” i „Conte di Cavour”), z 2 krążowników typu waszyngtońskiego (warunkowo oznaczają „Quarto” i „Venezia”) z 3 krążowników lekkich po 5000 ton (warunkowo oznaczają kr. „Brindisi” i lidersy „Premuda” i „Riboti”), z 14 kontrtorpedowców, 15 łodzi podwodnych oraz 48 samolotów i sterowca „Esperia”.

Siłami strony niebieskiej dowodził admirał Cuturi.

Manewry trwały trzy dni, a pomyślne warunki atmosferyczne umożliwiły dokonanie operacji w całej rozciągłości.

Pomimo zastosowania przez niebieskich wszelkich możliwych środków obrony oraz zachowania ostrożności, strona czerwona przeszła linję dozoru niebieskich i zdążyła zbombardować, kosztem straty swych 2-ch krążowników, wybrzeże niebieskich (okolice Neapolu), unikając walki z głównymi siłami przeciwnika.

Manewry te wykazały, że wybrzeża włoskie nie są należycie zabezpieczone od nieprzyjaciela, a część prasy włoskiej przy tej okazji podniosła kwestję zwiększenia budżetu na flotę.



Model łodzi żaglowej z okrętu wojennego, ofiarowany w dniu Imienin Pierwszemu Marszałkowi Polski, Józefowi Piłsudskiemu, przez Dowództwo Floty. Model wykonany został w warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni.

Pod względem taktycznym przebieg manewrów wykazał, że: 1) współdziałanie łodzi podwodnych z lotnictwem nie stało na wysokości zadania; 2) użycie sterowca „Esperia” dało bardzo dobre wyniki (co należy przypisać zasługom znajdującego się na sterowcu dobrego obserwatora morskiego); 3) lotnictwo morskie okazało ogromną przysługę flocie w dokonaniu wywiadów, dozoru i bombardowania nieprzyjaciela. Specjalnie podkreślono doskonałą łączność radiotelegraficzną samolotów z okrętami podczas całego przebiegu manewrów.

Naogół sprawozdanie morskich rzeczoznawców włoskich podkreśla znaczenie użycia lotnictwa przy operacjach na morzu i wskazuje na dodatnie rezultaty tego współdziałania.

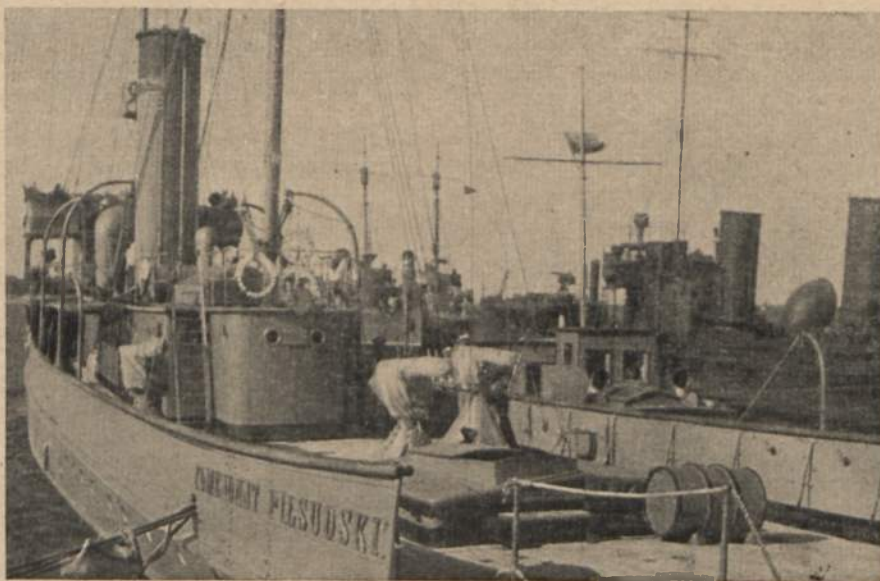
STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.

Samoloty na okrętach. Prawie wszystkie okręty wojenne Stanów Zjednoczonych posiadają na swym pokładzie samoloty. Każdy okręt linjowy (Stany Zjednoczone posiadają ich 18) posiada po 3 aeroplany i do startowania ich po 2 katapulty. Wywiadowcze krążowniki

typu „Omaha” posiadają po 2 samoloty. Osiemnaście kontrtorpedowców i 9 łodzi podwodnych posiadają po jednym wodnopławcu. Dla łodzi podwodnych, skonstruowano specjalny typ wodnopławca o niedużych wymiarach, lecz posiadający silny motor. Wodnopławiec ulokowany jest w skrzyni w kształcie cylindra, umieszczonej na rufie łodzi podwodnej. W razie potrzeby użycia aparatu, montują go w kilka minut, łódź podwodna zanurza rufę do momentu, kiedy wodnopławiec może pływać, a aparat, mając motor w ruchu, może swobodnie podnieść się z wody.

Kontrtorpedowce opuszczają swe samoloty na wodę zapomocą kranów, co jest niewygodne, wobec czego obecnie pracują nad urządzeniem katapult nie dużych rozmiarów, któreby można było ustawić na małych okrętach.

Oprócz bojowych okrętów posiadają wodnopławce również i okręty pomocnicze, gdyż kierownicze władze morskie dążą do zaopatrzenia floty w jaknajwiększą ilość samolotów, pomijając awiomatki. (Awiomatki „Lixington” i „Saratoğa” posiadają pierwsza 111, a druga 120 samolotów).



Kanонерka „Komendant Piłsudski” na postoju w porcie wojennym w Gdyni.

Ogólna ilość samolotów, znajdujących się na usługach floty Stanów Zjednoczonych, równa się obecnie 376.

BRAZYLJA.

Rozbudowa floty. Jeszcze w 1926 r. ministerstwo marynarki opracowało program rozbudowy floty, który przewidywał budowę 1 krążownika typu „waszyngtońskiego” — 10.000 ton, 5 kontrtorpedowców, 5 łodzi podwodnych, kilka stawiaczy min oraz pewną ilość okrętów pomocniczych.

W rzeczywistości program ten nie był przeprowadzony. Obstalowano zaledwie 1 łódź podwodną we Włoszech oraz wyasygnowano 2¹/₂ miliona funt. sterlingów na rozpoczęcie budowy 6 kontrtorpedowców po 100 — 1200 ton. Obstalowana łódź podwodna otrzymała nazwę „Hamayt” i została już w roku ubiegłym spuszczonej na wodę. Elementy tej łodzi są następujące: pojemność — 1.300 ton nad — i 2323 tony pod wodą; szybkość — 18,5 węzłów nad i 10 węzłów pod wodą, długość — 86 metr., szerokość — 7,6 mtr. i zanurzenie — 4,3 mt. Jako siła popędu nad wodą służą 2 motory po 2000 HP., zaś pod wodą 2 elektromotory po 1000 HP.

Rejon pływania łodzi będzie wynosił do 9000 mil morskich, 1 działo 10,2 cm. oraz 6 aparatów torpedowych, będą stanowiły uzbrojenie łodzi, która oprócz tego będzie posiadała możliwość stawiania min morskich. W ciągu 30 sekund łódź podwodna będzie mogła się zanurzyć — maksymalna zaś głębokość, na której łódź będzie mogła się znajdować sięga do 100 metrów.

CHILE.

Reorganizacja marynarki. Dzięki wpływowi angielskiego eksperta w dziedzinie marynarki komandora Jacksona, chilijska flota dokonała szeregu zmian w dotychczasowej swej organizacji. Według nowej organizacji na czele morskich sił stoi minister marynarki (poprzednio był generał oraz rada morska). Natomiast dowództwo nad flotą sprawuje inspektorat marynarki, którego szef podczas wojny staje się głównodowodzącym morskimi siłami. Kierownicze organy marynarki zawierają: główny sztab, biuro spraw personalnych oraz służby.

Wybrzeże morskie stosownie do tej organizacji zostało podzielone na 5 okręgów.

Szkoły morska i inżynierska zostały połączone razem.

J. B.

POLSKI AKCYJNY BANK KOMERCYJNY

SP. AKC.

WARSZAWA,

ALEJE JEROZOLIMSKIE 36

TEL. 78-01, 66-06, 66-18

Wykonywa wszelkie transakcje bankowe na dogodnych warunkach.

557-IV.

KRONIKA

WYCIECZKI PO BAŁTYKU.

P.p. „Żegluga Polska” opracowała program wycieczek morskich na statku pasażerskim „Gdynia”, który, jak wiadomo znajduje się obecnie w przebudowie na stoczni gdańskiej.

Pierwsza wycieczka ma opuścić Gdynię 24-go maja i na Zielone Świątki będzie w Kopenhadze. 31 rozpoczyna się następna wycieczka — Bornholm — Kopenhaga; dalej idzie wycieczka do Stockholmu. 16-go czerwca s/s. „Gdynia” wyrusza na dalszą wycieczkę 10-dniową do państw bałtyckich celem odwiedzenia portów Tallnu (Rewla), Rygi, Helsinki (Helsingforsu), Hangö, przyczem Noc Świętojańską spędzi w malowniczych szherach fińskich. Dalej idą dwie wycieczki do Kopenhagi i Stockholmu, 12-go lipca powtórzenie wycieczki do Finlandji, Łotwy i Estonji, później znowu wycieczki do Danji i Szwecji. 7-go sierpnia wyrusza wycieczka do Göteborgu (Szwecja) i Oslo (Norwegja).

Następne wycieczki mają za cel swój Szwecję i Danję, przyczem ostatnia wycieczka powraca do Gdyni 26-go września.

Pomiędzy dłuższymi wycieczkami s.s. „Gdynia” zrobi kilka krótszych podróży na nader malowniczą, z interesującymi zabytkami starożytnymi granitową wyspę Bornholm.

Ceny biletów razem z wyżywieniem i usługą od 295 złotych za wycieczkę do Kopenhagi.

S/s „Gdynia” będzie mógł zabrać do 100 podróżnych, przyczem będzie miał pewną ilość dwuosobowych kabin na górnym pokładzie.

Ministerstwo Komunikacji wyraziło zgodę na udzielenie ulg kolejowych specjalnych dla uczestników wycieczek urządzanych przez „Żeglugę Polską”, a

mianowicie: za okazaniem zaświadczenia pasażerowie będą płacili tylko 33% biletu powrotnego do domu.

I POLSKI ZJAZD HYDROTECHNICZNY.

Wydział dróg lądowych i wodnych przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie wyłonił komitet, który organizuje zjazd hydrotechników, mający się odbyć w Warszawie w październiku r. b.

Zadaniem zjazdu będzie omówienie całego szeregu spraw związanych z portami morskimi, techniką eksploatacji statków morskich, zagadnień w dziedzinie budowy sieci dróg wodnych w Polsce i t. p.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.II DO 20.III. 1928 R.

W okresie od 20 lutego do 20 marca r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań” dnia 20.II kończył w Kopenhadze wyładunek koksu, przywiezionego z Rotterdamu. Dnia 22.II przybył próżny z Kopenhagi do Gdańska. Dnia 28.II odpłynął z Gdańska do Naksok z ładunkiem 2510 ton węgla. Do Naksok przybył dnia 29.II. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął dnia 5.III próżny z powrotem do Gdańska, dokąd przybył dnia 7.III. i rozpoczął naładunek cukru z przeznaczeniem do Włoch. Z ładunkiem tym (2.724 ton cukru) odpłynął z Gdańska do Wenecji dnia 13.III. Dnia 20.III. znajdował się w drodze do Wenecji.

S/s „Wilno” w dniu 20.II znajdował się w Szczecinie, gdzie uzupełniał ładunek cukru, przeznaczony do Genui. Po załadowaniu 2.200 ton cukru (łączył ładunek 2.700 ton) wyszedł ze Szczecina na morze dnia 23.II. Dnie 5.III. minął Gibraltar. Dnia 7.III. zawinął do Oranu w Algierze celem załadowania węgla bunkrowego, poczem tego samego dnia odpłynął w dalszą drogę do Genui, dokąd przybył dnia 11.III. Dnia 19.III. skończył wyładunek przywiezionego z Polski cukru i odpłynął próżny z Genui do Sousse (Tunis), skąd zabierze ładunek fosfatów do Gdańska. Dnia 20.III. znajdował się na morzu w drodze z Genui do Sousse.

S/s „Kraków” dnia 20.II odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem węgla. Do Stockholmu przybył dnia 22.II. Dnia 24.II odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 26.II. Dnia 3.III. odpłynął z Gdyni z nowym ładunkiem węgla, przeznaczonym do Stockholmu (2.647,5 ton). Do Stockholmu zawinął 5.III. Dnia 9.III. odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 11.III. Dnia 14.III. odpłynął z Gdyni z ładunkiem 2.755 ton węgla ponownie do Stockholmu, dokąd przybył dnia 16.III. Po wyładowaniu przywiezionego węgla odpłynął dnia 19.III. próżny z powrotem do Gdyni. Dnia 20.III. znajdował się na morzu.

S/s „Katowice” dnia 20.II. po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął próżny z Norrköping do Gdyni, dokąd przybył dnia 22.II. Dnia 28.II. odpłynął z Gdyni z nowym ładunkiem węgla do Norrköping (2.630 ton). Do Norrköping zawinął dnia 1.III. Dnia 8.III. odpłynął z Norrköping do Gdańska z ładunkiem 100 ton papieru. Do Gdańska przybył dnia 10.III. Dnia 14.III. odpłynął z Gdańska do Stockholmu z ładunkiem 2.777,5 ton węgla. Do Stockholmu przybył dnia 16.III. Dnia 20.III. kończył w Stockholmie wyładunek przywiezionego węgla.

S/s „Toruń” dnia 20.II. znajdował się w Stockholmie, gdzie wyładowywał przywieziony z Gdańska węgiel. Dnia 22.II. odpłynął do Gdyni, dokąd przybył dnia 23.II. wieczorem. Dnia 28.II. odpłynął z Gdyni do Limhamn z pełnym ładunkiem węgla (2.735 ton). Do Limhamn przybył dnia 29.II. Dnia 2.III. odpłynął próżny z Limhamn do Gdańska, dokąd przybył dnia 4.III. Dnia 6.III. wszedł do doku w stoczni gdańskiej celem odbycia dorocznej rewizji części podwodnej statku i ma-



Najlepszą rozrywką domową jest obecnie „PARLOPHON” szafkowy lub walizkowy, który gra dźwięcznie i czysto, i w cenie dostępny, bo od 85 zł. Wielki wybór tych aparatów oraz wszelkie nowoczesne płyty najkorzystniej w firmie

M. LEWIN SENATORSKA 22
TEL. 219-52

P. S. Wszelkie instrumenty muzyczne i struny po cenach dostępnych. 896.VI

DOM
HANDLOWY

A. GEPNER

WARSZAWA,
Grzybowska 27.

TELEFON 90-27 | 55-25.

Blacha cynkowa, pocynkowana, miedziana do krycia dachów.

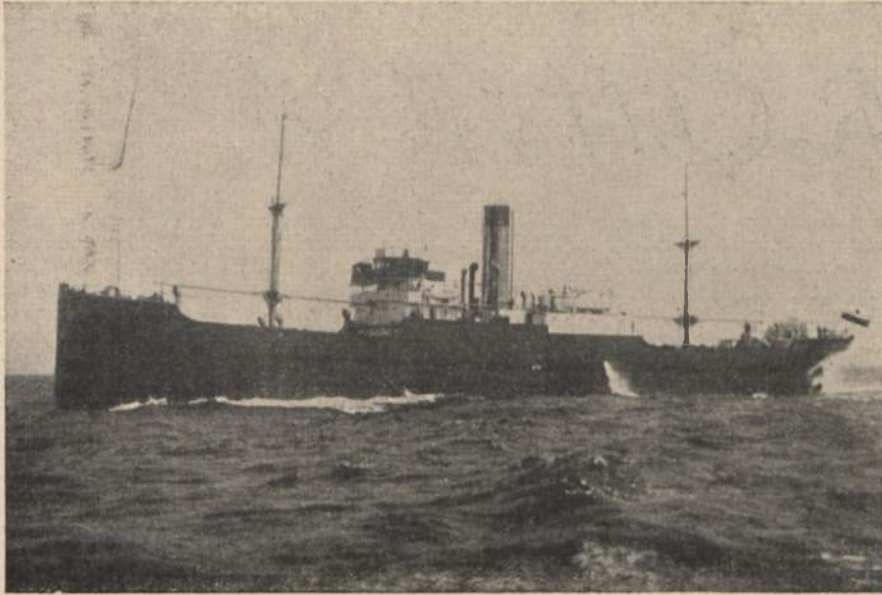
Zakup starej blachy cynkowej i zamiana na nową.

Cyna, cynk, ołów, antymon, aluminium, miedź, mosiądz. Blachy, rury, pręty mosiężne, miedziane, ołowiane, aluminiowe.

Rury żelazne obciążane mosiądzem.

Kupno i sprzedaż starych metali.

887-IV.



Tak będą wyglądały dwa nowe parowce towarowe „Niemen” i „Wisła”, zakupione przez rząd w Anglii.

lowania dna. Dnia 10.III. opuścił dok i tegoż dnia przeszedł z Gdańska do Gdyni, gdzie rozpoczął naładunek węgla do Oxelösund. Dnia 15.III. z ładunkiem 2.780 ton węgla wyszedł z Gdyni na morze. Do Oxelösund przybył dnia 17.III. Dnia 20.III. znajdował się w Oxelösund, gdzie kończył wyładunek przywiezionego z Gdyni węgla.

S/s „Warta” dnia 20.II. znajdował się na morzu w drodze powrotnej z Afryki do Gdańska. Dnia 23.II. minął kanał kilonński. Dnia 25.II. zawinął do Gdyni, gdzie wyładował ca 100 ton trawy morskiej i dnia 26.II. przeszedł do Gdańska. W kanale wejściowym do portu gdańskiego stał się z parowcem duńskim „Niels Ebbesen”, o czym mowa na innym miejscu. Ze starcia tego wyszedł z lekkimi tylko uszkodzeniami tak, że już od rana 27.II. rozpoczął wyładunek przywiezionych z Afryki: 2.950 ton fosfatów, 253 ton tytoniu, 350 ton trawy morskiej i 42 ton korku. Po zakończeniu wyładunku przeszedł do stoczni Gdańskiej, gdzie uskuteczono naprawę drobnych uszkodzeń, poniesionych w czasie kolizji z parowcem „Niels Ebbesen”. Od nia 12.III. rozpoczął w Gdańsku naładunek węgla z przeznaczeniem do Genui. Dnia 20.III. znajdował się jeszcze w porcie gdańskim.

S/s „Tczew” dnia 20.II. znajdował się w Antwerpii, dokąd przybył z Rot-

terdamu po ładunek tomasówki do Gdańska. W nia 22.II. odpłynął z Antwerpii do Gdańska z ładunkiem: 650 ton tomasówki, 52 ton tytoniu, 52 ton krochmalu i 17 ton innej drobnicy. Do Gdańska przybył dnia 27.II. Dnia 7.III. odpłynął z Gdańska do Antwerpii z ładunkiem drzewa tartego. Do Antwerpii przybył dnia 11.III. Dnia 20.III. znajdował się jeszcze w Antwerpii, gdzie, po wyładowaniu przywiezionego z Gdańska drzewa tartego, ładował tomasówkę i siemię lniane z przeznaczeniem do Hadersleben w Danji i do Gdańska.

NASZE NOWE PAROWCE.

Z pośród zamówionych dla P. P. „Żegluga Polska” w Anglii 2 parowców towarowych, S/s „Niemen” został w dn. 7 marca pomyślnie spuszczonej na wodę i obecnie dokonywane są na nim prace związanych z ustawieniem kotłów, maszyn oraz instalacji ogrzewania i oświetlenia. Statek ten zostanie przejęty przez „Żegluga Polska” już w drugiej połowie kwietnia, poczem uda się z Gdyni lub Gdańska w swą pierwszą podróż na morze Śródziemne.

Załączone fotografie ilustrują stan robót w dniu spuszczenia. Na jednej z nich widzimy „Niemen” na stoczni, na drugiej mostek kapitański „Niema” po spuszczeniu statku na wodę.

W dniu 7 marca odbył się również chrzest tego statku i nadanie mu nazwy „Niemen”. Na uroczystości byli obecni przedstawiciele poselstwa polskiego w Londynie.

Drugi bliźniaczy parowiec, mający otrzymać nazwę „Wisła”, zostanie wykończony za parę miesięcy.

Nośność każdego z wymienionych statków liczy 5020 ton dead weight.

ŻEGLARSTWO NA POLSKIM WYBRZEŻU.

Yacht-Klub Polski, dążący wytrwale do możliwie szerokiego rozwoju żeglarstwa polskiego na morzu, z dniem 1 marca r. b. powołał do życia, przewidziany statutem, Oddział Morski z siedzibą w Gdyni.

Do Zarządu Oddziałem zostali powołani: p. Witold Butkis, jako p. o. kapitana oddziału, p. Wacław Listopad, jako sekretarz i skarbnik, oraz p. Wincenty Bartosiak, jako p. o. kapitana portu.

Powołanie do życia Oddziału Morskiego w Gdyni, w tym centrum polskiej ekspansji morskiej, należy powitać z najwyższym uznaniem, gdyż niewątpliwie w ośrodku tym skupią się miłośnicy yachtingu, osiedli dziś na wybrzeżu, a niemający łączącej ich w jedną zżyłą rodzinę, organizacji.

Zyska na tem tylko sport żeglarski.

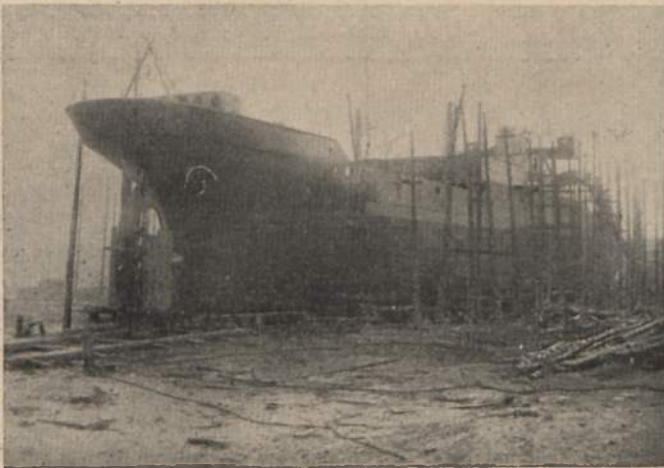
ROZKŁAD STATKÓW PASAZERSKICH, ODCHODZĄCYCH Z GDYNI.

s/s „Virginie”	odchodzi z Gdyni	6.IV 1928
s/s „Pologne”	„	12.IV 1928
s/s „Virginie”	„	20.IV 1928
s/s „Pologne”	„	26.IV 1928
s/s „Virginie”	„	4.V 1928
s/s „Pologne”	„	11.V 1928

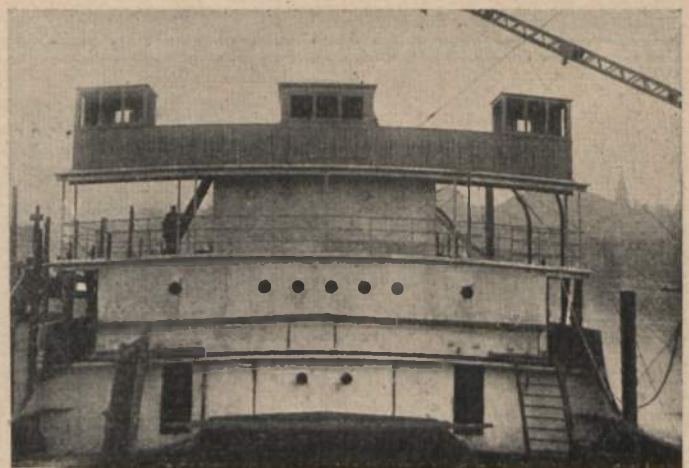
RUCH PORTOWY W GDYNI W LUTYM.

W omawianym miesiącu przybyły do Gdyni 63 statki morskie o pojemności 55.971 netto ton rej., przywożąc 7.023 ton ładunku i 7 pasażerów (w styczniu — 61 st. o 49.207 n. t. r., 2.793 t. ładunku i 5 pasażerów).

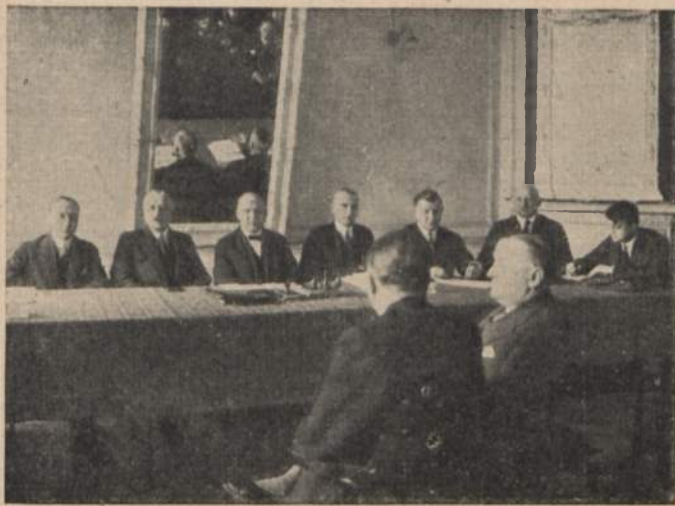
Wyszły 63 statki o pojemności 55.265 netto ton rejestrowych. Wywieziono węgla eksportowego 101.658,5 ton, węgla paliwnego (na użytek statków) 5.115,5 ton, amunicji 205 ton, drobnicy 18 ton i pasażerów 756. (W styczniu — 66 st. o 49.912 n. t. r., węgla eksp. 99.869 t., węgla paliwnego 4.702 t., cementu 1.000 ton i pasażerów 305). Wywóz w lutym wynosił 106.997 ton, obrót ogólny zaś 114.020 ton. Wywóz w styczniu — 105.571 ton, obrót ogólny 108.364 ton.



Kadłub s/s „Niemen” przed spuszczeniem na wodę.



Mostek kapitański na s/s „Niemen”.



W dniach 18 i 19.II.1928 odbył się w Warszawie — jak pisaliśmy w poprzednim numerze — pierwszy ogólnopolski zjazd towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych. Zdjęcie pierwsze przedstawia prezydium zjazdu z przewodniczącym p. Tomczyckim i przewodniczącym komitetu organizacyjnego zjazdu p. E. Krzyżanowskim, prezesem Zarządu Centralnego Ligi M. i R., na czele. Na drugim zdjęciu widoczni są uczestnicy zjazdu.

Jak z powyższego wynika obrót ogólny Gdyni w lutym wzrósł dość znacznie, szczególnie jeśli się uwzględni, że miesiąc ten liczył o 2 dni robocze mniej, niż miesiąc poprzedni.

Według bandery weszło: 1 statek angielski, 7 duńskich, 3 francuskie, 7 łotewskich, 8 niemieckich, 5 norweskich, 7 polskich i 28 szwedzkich.

Wyszło: 1 statek angielski, 7 duńskich, 3 francuskie, 5 łotewskich, 7 niemieckich, 5 norweskich, 7 polskich, 28 szwedzkich.

W przywozie było: 3676 t. saletry, 3000 ton tomasyny, 250 t. ryżu, 90 t. trawy morskiej i 7 t. drobnicy.

W wywozie poza węglem, który był przeznaczony do: Belgii (3900 t.), Danii (22.547 t.), Francji (5.338 t.), Łotwy (4.472,5 t.), Norwegii (12.157,5 t.), Szwecji (53.243,5 t.) — wywieziono 205 ton amunicji z przeznaczeniem do Durazzo (Albania).

TRZYMASZTOWY SZKUNER SZKOLNY „ISKRA” SZYKUJE SIĘ DO DALSZEJ DROGI.

Zakupiony w r. ub. przez marynarkę wojenną szkuner „Iskra” po gruntownej przebudowie na stoczni gdańskiej odbędzie w r. b. podróż szkolną na m. Śródziemne. Przedtem „Iskra” wyjdzie na Bałtyk dla dokonania próbnej podróży.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW ZWIĄZKU OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

W najbliższym czasie odbędzie się walne zebranie członków związku oficerów polskiej marynarki handlowej. Na porządku dziennym znajdzie się m. in. wybór nowych władz Związku oraz ustalenie programu działania.

Zgłoszenia przyjmuje sekretarz Związku inż. morski Ciecchanowski w Gdańsku, Neugarten 27, Urząd Marynarki Handlowej.

POWRÓT DO ZDROWIA STARSZEGO OFICERA S/S „TCZEW”.

Starszy oficer s/s „Tczew”, p. Leon Rusiecki, który w Londynie spadł do jamy węglowej na statku i odniósł ciężkie obrażenia ciała, po dłuższej kuracji w jednym ze szpitali londyńskich powrócił do zdrowia. W połowie marca przybył do Gdyni, poczem po uzyskaniu urlopu zdrowotnego wyjechał do rodziny do Białogostoku, gdzie przebywa obecnie na rekonwalescencji.

ZBUNTOWANA ZAŁOGA WŁOSKIEGO STATKU ARESZTOWANA W GDANSKU

Na żądanie konsulatu włoskiego w Gdańsku w dniu 22 lutego została aresztowana cała załoga włoskiego parowca „Maria Teresa”. Parowiec ten w pierwszych dniach lutego został rzucony na mieliznę na wybrzeżu Pomorza niemieckiego. Marynarze „Marji Teresy” w liczbie 21 wzbranieli się po uruchomieniu statku podjąć z powrotem pracę, uważając wypadek, któremu uległ okręt, za powód rozwiązujący kontrakt o najmie.

ZDERZENIE STATKU „WARTA” ZE STATKIEM „NIELS EBBESEN” W GDANSKU.

Podczas wprowadzania w dniu 26 lutego parowca „Warta” do portu gdańskiego, w zgięciu kanału portowego nastąpiło zderzenie z duńskim statkiem pasażersko-towarowym „Niels Ebbesen”, który wyruszał do Kopenhagi.

Skutkiem zderzenia została rozpruta burta „Niels Ebbesena”, przyczem na długości 8 metrów zostały zdarte arkusze poszycia tak, że ukazało się wnętrze statku. „Warta” z kolizji wyszła prawie bez szwanku i już bez dalszych przeszkód dotarła do przystani, gdzie miała wylądować przywiezione z Afryki towary.

Wypadek zaszedł na skutek mylnego manewru parowca duńskiego. „Warta” w chwili wypadku pozostawała pod rozkazami pilota portu gdańskiego i była prowadzona przez 2 holowniki.

KATASTROFA WŁOSKIEGO STATKU „ALCANTARA” PO ZDERZENIU Z SOWIECKIM „TOWARISZCZEM”.

W nocy z 25 na 26 lutego na wysokości Dungeness w Kanale Angielskim nastąpiło zderzenie sowieckiego szkolnego żaglowca „Towariszcz” z włoskim parowcem „Alcantara”, skutkiem czego ostatni zatonał. Szczegóły tej katastrofy według słów jedyne uratowanego z „Alcantary”, mechanika, Giovanni Pavani, przedstawiają się w następujący sposób.

„Alcantara” posuwała się z szybkością 7,5 węzłów. Dał dość silny wiatr, a chociaż świecił księżyc, dzięki mglistej pogodzie było ciemno. O godzinie 19 min. 55 do przedziału maszynowego zaszedł starszy mechanik, który z niepokojem oświadczył, że warunki żeglugi są b. nie-

pomyślne i że nie trudno o zderzenie. Zanim zdążyłem mu coś odpowiedzieć, poczułem nagle wstrząśnięcie statkiem i usłyszałem zgóry rozkaz: „Wszyscy na pokład!”. Po wyjściu na górę zobaczyłem „Towariszcza”, który uderzył „Alcantarę” z prawej burty. Do otworu zaczęła się wdzierać woda i wkrótce usłyszałem dwie silne eksplozje. Ekspłodowały nasze kotły. Uchwyciłem się zwisającego z „Towariszcza” końca jakiegoś łańcucha i poczułem w tym momencie, że pokład mego statku, usuwa mi się z pod nóg. „Alcantara” tonęła w szybkim tempie. Po upływie trzech minut na jej miejscu pozostał tylko ogromny wir wodny. Przy pomocy marynarza z „Towariszcza” dostałem się na pokład tego statku i przypominam sobie, że załoga sowieckiego statku natychmiast reflektorami przeszukała miejsce katastrofy i spuściła trzy czy cztery szalupy ratunkowe. Potem otrzymałem jeść i położyłem się spać”.

„Towariszcz” po katastrofie, ciężko uszkodzony zawiął do Southampton.

Angielski statek „Moldavia”, który przybył na miejsce katastrofy po odpłynięciu „Towariszcza”, krążył przez 1½ godziny, poszukując rozbitków, wyłowił jednak tylko jednego z załogi, który już nie żył. Załoga „Alcantary” składała się z 23 osób, z których 22 zginęło zatem w katastrofie.

Podczas katastrofy i bezpośrednio po niej z „Towariszcza” były podawane sygnały wzywające o pomoc „S. O. S.”, na co z kilku statków napłynęły zapytania, z jakiego powodu wzywa się pomocy. Ponieważ kapitan „Towariszcza” uważał, że „Alcantarze” już w niczym pomóc nie było można, na zapytania wysłał uspakajającą odpowiedź: — „Wszystko w porządku”. — To spowodowało wersję o umyślnym nieudzieleniu pomocy tonącej „Alcantarze”, co zresztą nie należy do rzeczy prawdopodobnych, gdyż co dziś spotkało jedną załogę, to jutro może spotkać drugą.

KATASTROFA NORWESKIEGO STATKU WIELORYBNICZEGO.

Największy statek handlowy norweskiej marynarki handlowej „C. A. Larsen”, liczący 17.000 ton, wpadł w okolicy wyspy Stewarda na skałę i zatonał. Załoga wyratowała się. Statek wracał z połowu i posiadał w ładowniach 78.000 beczek wielorybiego tranu.

RUCH PORTOWY AMSTERDAMU W R. 1927.

W roku 1927 przybyło do Amsterdamu 3318 statków o łącznej pojemności — 21.977.676 ton brutto w porównaniu do 19.792.53 t. i 3199 statków w r. 1926.

ŻEGLUGOWY BANK KREDYTOWY W GRECJI.

W Atenach powstaje założone przez greckich armatorów towarzystwo asekuuracyjne, z którym równoległe powstać ma również żeglugowy bank kredytowy.

RUCH PORTOWY KOPENHAGI W 1927 R.

Na wejściu zanotowano 18.648 statków o łącznej ładowności 5.534.776 ton rej. czyli o 258 st. i 330.000 ton więcej, niż w r. 1926. W ruchu tym nie liczone 625 statków o ładowności 380.000 ton, które zawinęły do portu tylko na zlecenie lub po węgiel paliwowy. Natomiast dane obejmują ruch statków żeglugi przybrzeżnej, co powoduje wyolbrzymienie ogólnego ruchu.

RUCH PORTOWY ANTWERPJI W 1927 R.

Zawinęło do portu 11.418 statków morskich o ładowności 23.490.300 ton, w porównaniu do 11.599 st. o 22.794.896 ton w r. 1926.

Zaznaczyć należy, że w r. 1927 zwiększył się średni tonaż statku na wyjściu z 1965 t. na 2049 t. przez co mimo, że liczba statków przybyłych do Antwerpji w r. 1927 zmalała, ogólny tonaż przewyższał cyfrę z r. 1926 o 695.404 ton.

Wśród statków zanotowano 7 polskich.

NOWE PAROWCE ESTONSKIE.

Związek żeglugowy w Tallinie nabył we Francji parowce „Limoges” o ładowności 1.191 netto ton rej. Prócz tego armator O. Tiedelman & Co nabył w Niemczech parowiec o 671 netto ton rej. Parowiec ten, który otrzymał nazwę „Linda”, niedawno był po ładunek w Gdyni.

SZKOŁY NAWIGACYJNE ESTONJI.

Estonia posiada obecnie trzy szkoły nawigacyjne. Ogólna ilość uczniów w roku 1926/27 wynosiła 79. Nauczycieli, licząc w tem siły nie całkowicie zajęte w szko-

łach, było 26. Koszt utrzymania tych szkół wynosi około 160.000 złotych.

ESTONSKA LINJA ŻEGLUGOWA DO ANGLJI.

W Estonii prowadzona jest usilna propaganda w kierunku stworzenia linii okrętowej do Anglii, głównie dla wywozu mięsa. Projektowana linia ma powstać, jako spółka akcyjna przy udziale kapitału rządowego. Na linię ma stanąć 2 lub 3 parowce z urządzeniami chłodniczymi, przyczem państwo ponosiłoby połowę kosztu budowy wymienionych okrętów. Podobno w budżecie na bieżący rok ma być uwzględniona kwota 50.000 koron na cele rządowej subwencji dla tej linii.

JUGOSŁOWIAŃSKIE LINJE OKRĘTOWE ŻĄDAJĄ ZWIĘKSZENIA SUBWENCJI.

Jugosłowiańskie towarzystwa okrętowe zwróciły się do ministra komunikacji z prośbą o podwyższenie dotychczasowych subwencji w r. 1928/29 o 7,5 milionów dinarów.

Z SOWIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według „Industrie- und Handels-Zeitung, Berlin”, od dnia 1 października 1926 r. do dnia 1 października 1927 r. zostały spuszczone na stocznjach sowieckich 4 nowe statki o ogólnym tonażu 25.000 ton. Całkowity tonaż floty handlowej S. S. R. na 1 października 1927 r. wynosił 262.000 ton metrycznych.

W latach 1928 i 1929 projektuje się budowa 39 statków handlowych, z czego na stocznjach sowieckich ma być wykonane 35 statków i zagranicą 4. Ze statków, które mają być budowane w Rosji — 26 parowców ma być spuszczone w roku bieżącym.

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADESŁANE.

- „Żeglarz Polski” — Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8. — Tczew.
- „Przemysł i Handel” — Nr. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i 13. — Warszawa.
- „Wiadomości Statystyczne” — Nr. 3, 4, 5. — Warszawa.
- „Kupiec” — Nr. 5, 6, 7, 8, 9. Poznań.
- „Kobieta Współczesna” — Nr. 10, 11, 12. — Warszawa.

„Harczerz” — Nr. 2. — Warszawa.

„Miesięcznik Ilustrowany — Mazowsze, Płockie i Kujawy” — Nr. 1 — Płock.

„Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” — Nr. 1-2. — Warszawa.

„Wiadomości Geograficzne” — Nr. 2, 3. — Kraków.

„Wszelchświat” — Nr. 7, 8, 9. — Warszawa.

„Przewodnik Kółek Rolniczych” — Nr. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12. — Kraków.

„Sport Wodny” — Nr. 3, 4. — Warszawa.

„Życie Włocławka i okolicy” — Nr. 1. — Włocławek.

„Głos Nauczycielski” — Nr. 6, 7, 8, 9, 10, 11. — Warszawa.

„Szkoła” — Nr. 3. — Warszawa.

„Nauczyciel Polski” — Nr. 3. — Warszawa.

„Siew” — Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11. — Warszawa.

„Strażnica Zachodnia” — Nr. 5. — Poznań.

„Wychodźca” — Nr. 7. — Warszawa.

„Wiadomości Rzemieślnicze” — Nr. 10, 11. — Kraków.

„Pogotowie” — Nr. 8, 9, 10, 11 i 12. — Starogard.

„Żołnierz Wielkopolski” — Nr. 6, 7. — Poznań.

„Płomyk” — Nr. 10, 11. — Warszawa.

„Kartuski Kalendarz Marjański” — na rok 1928. — Kartuszy. Wydawnictwo „Gazety Kartuskiej”.

„Tygodnik Polski” — Nr. 302, 305, 306, 307. — Charbin (Mandzurja).

„Nauka” — Nr. 2, 7-8, 9-10, 12. — Lwów.

„Norsk Tidsskrift for Sjøvesen” — Nr. 1. — Horten.

„More Slovanum!” — Nr. 7. — Praga Czeska.

„Armée, Marine, Colonies” — Février 1928. — Paris.

„Revue Economique de Suède” — Nr. 1. — Stockholm.

„Jadranska Straža” — Nr. 3. — Split.

„Sea Breezes” — March 1928. — Liverpool.

„Listy Polskie z Dalekiego Wschodu Azji” Nr. 4/39 wyszły w Harbinie, w Chinach. Pismo, poświęcone sprawom kulturalnym i ekonomicznym kolonji polskiej we Wschodniej Azji, zawiera artykuły inż. Kazimierza Grochowskiego p. t.: „Potrzeby kolonji polskiej na Dalekim Wschodzie Azji”, „Widoki ekspansji przemysłu polskiego w Chinach”, „Z życia naukowego w Harbinie”. Wiadomości z Polski i miejscowe z Chin i Japonji. Kurs giełdy w Harbinie. Ogłoszenia i t. d. Pismo potrzebne niezbędnie tym wszystkim, którzy interesują się rozwojem stosunków ekonomicznych pomiędzy Polską i Chinami oraz Japonją. Adres czasopisma: Chinese Post Box. Harbin, Chiny. Prenumeratę w Polsce można wnosić do P. K. O. Konto Nr. 191.180.

„Moieni Nzadi” Tadeusza Dębickiego, autora „Z dziennika marynarza”, jest nader ciekawym opowiadaniem o podróży morskiej i w głąb lądu, rzeką Kongo, na belgijskim statku handlowym. Autor umie obserwować i spostrzeżenia swe, dotyczące zarówno marynarzy, ich prac, trosk i radości, jako też życia biednych murzynów, tego „bydła” roboczego, niemiłosiernie wyzyskiwanego przez „kompanje” — w zajmującej formie podaje czytelnikowi w swej książce. Na uwagę zasługuje też wytworny wygląd zewnętrzny wydawnictwa, ozdobionego pięknymi rysunkami Kamila Mackiewicza. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 10).



Zarząd nowopowstałego Oddziału Ligi M. i R. w Malej Dąbrowce (Górny Śląsk): prezes — Teodor Staszek (1), wiceprezes — August Bartella (2), sekretarz — Paweł Skrzypietz (3), skarbnik — Herman Staszek (4), oraz członkowie Zarządu: Wilhelm Grajcarek (5), Jan Flak (6), Józef Mikosz (7), Wilhelm Szewczyk (8), Józef Chromik (9), Alojzy Majusz (10), Paweł Zogala (11).

Ukazał się I-szy tom „Burzy dziejowej”, pamiętnika z wojny światowej (1914—1917) gen. Eugenjusza de Henning-Michaelisa.

Rafał Malczewski, którego utalentowane pióro znane jest już czytającej publiczności z feljetonów czasopism, zebrał w książce p. t. „Narkotyk gór” cykl nowel górskich, specjalnie zaś tatrzańskich. Oto treść zbioru: „Narkotyk gór”; „Ostatni figiel Alojzego Torbiela”; „Przekupień problematów”; „Sumienie gór”; „Dziwna

przygoda Ksawerego Czulka”; „Zbyteczna rozmowa”; „Z pamiętnika początkującego narciarza (Humoreska)”. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 5).

Komedja romantyczna Stanisława Miłszewskiego: „Farys”, grana z wielkim sukcesem na deskach Teatru Narodowego w Warszawie, wyszła w wydaniu książkowym. Utwór ten, niedoścignięty tłumacza „Don Juana” Zorilli, owiany jest duchem czystej i prawdziwej poezji, tej, do któ-

rej się wraca raz po raz, jak do ożywczej krynicy. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 5).

„Synowie kłeski” Stanisława Szpotkańskiego — to powieść o Emigracji z r. 1831, opuszczającej kraj po walce, prowadzonej „Bez słońca”, którą z takim talentem odmalował autor w powieści pod tymże tytułem. Nowa ta książka, jak i poprzednia, zniwala do siebie najciekawszych przeciwników romansu historycznego. (Nakł. Gebethnera i Wolffa. Cena zł. 7).

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Dn. 26 lutego b. r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Ligi

Morskiej i Rzecznej. Zebranie powyższe zaigaił urzędujący wiceprezes inż. Jerzy Decjusz.

Przewodniczył p. Stanisław Sasorski,

do przyzjdum wesłi p.p.: major Henryk Gąsiorowski z Grudziądza, prof. Niemczycki ze Lwowa, Boryn Robert i Zawisza Klemens z Chorzowa, Ludwika Wójcikówna i dyr. Feliks Ingersleben z Łodzi. Sekretarżował p. Witold Bublewski. Walne zebranie w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu powitał p. naczelnik inż. Łęgowski.

Zebranie uchwaliło jednogłośnie wyrazić podziękowanie p. Ministrowi za jego inicjatywę morską i za stałą opiekę nad Ligą Morską i Rzeczną, następnie Walne zebranie członków L. M. i R. uchwaliło zmienić statut L. M. i R. jak następuje: „Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej jest najwyższą władzą Towarzystwa. Na Walny Zjazd Delegatów wysyłają wszystkie Oddziały po 1 delegacie od każdych rozpoczynających się 50 członków, z tym, że każdy delegat może rozporządzać najwyżej 20 głosami.

Delegaci winni mieć legitymacje Zarządów swoich Oddziałów ze wskazaniem ilości głosów.

Przyjęto ponadto, że we wszystkich ustępach statutu, gdzie mowa o Walnym Zebraniu słowa te będą zastąpione przez Walny Zjazd Delegatów”.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW.

Zarząd Centralny zatwierdził następujące Oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej: w Częstochowie, w Nowogrodku, w Sokółce, w Kopalni Gieschego, w Siedlcach, w Brzeżanach, 2 Oddziały w Warszawie



„Bal morski” w Radomsku, urządzony w dniu 11.II.1928 przez miejscowy oddział Ligi M. i R. Zdjęcie nasze przedstawia grupę uczestników ohoczej zabawy. Pośrodku siedzi prezes oddziału L. M. i R. w Radomsku p. Dębski (1), obok członek Zarządu p. J. Chomierówna (4)



Z oddziału Ligi M. i R. w Łodzi. Ruchliwy ten oddział przejawia nader ożywioną działalność. Zdjęcie pierwsze przedstawia fragment reduty p. n. „Na pełne morze”, urządzonej w dniu 7.II.1928 przez oddział łódzki, która zgromadziła około 1.500 osób. Na zdjęciu widzimy: wojewodę łódzkiego, p. W. Jaszczolta, protektora reduty (I), prezesa łódzkiego oddziału L. M. i R. p. M. Dienstl-Dąbrowę (II), kpt. W. Wange, komendanta plutonu reprezentacyjnego L. M. i R. (III), prezesa łódzkiej izby skarbowej p. Towarnickiego (IV) oraz część komitetu organizacyjnego. Zdjęcie drugie przedstawia absolwentów Szkoły Pływania i Wiosłowania przy Lidze M. i R. w Łodzi z dyrektorem kpt. M. Szenbergiem (I) i kpt. W. Wangem (II) na czele. Fot. A. Meyer.

(im. Jana z Kolna i Pracowników żeglugi śródlądowej).

Do Zarządu Oddziału w Częstochowie weszli p. p.: inż. Głuszcak — prezes, prof. Chmura — zastępca prezesa, Popczyk — sekretarz, Dmochowski — z. sekretarza, inż. Wasilewski — skarbnik, dr. Kakl — z. skarbnika. Do Komisji Rewizyjnej p. p.: Morawski, kap. de' Chramtenenko, inż. Grodniakowski.

Do zarządu Oddziału w Sokółce weszli p. p.: Panciewiczówna, Popławska, Dunin-Markiewicz, Pawłowski, Ławiński, Gawroński i p. Smirza.

KOŁO L. M. i R. PRZY GIMNAZJUM IM. PADEREWSKIEGO W POZNANIU.

Koło Ligi Morskiej i Rzecznej przy gimnazjum im. Paderewskiego w Poznaniu, liczy 39 członków. Liczba ta stale wzrasta. Praca Koła ogniskuje się w trzech sekcjach: historyczno-geograficznej, artystyczno-literackiej i propagandy. Sekcje rozwijają ożywioną działalność. Każda sekcja odbywa co miesiąc zebrania z porządkiem dziennym, przewidującym: odczyty p. p. profesorów i referaty uczniów zakładu.

Odbyło się — w czasie od 26 listopada 1927 r. do 14 marca 1928 r. — 6 zebrań plenarnych, przy udziale członków i gości. Znaczące zainteresowanie wzbudził odczyt p. prof. dr. Kowaleńki p. t. „Zmiana dziejowej roli Bałtyku w XVI w.” (sekcja historyczno-geograficzna), oraz p. prof. dr. Kolbuszewskiego — „Morze w dramacie greckim” (sekcja artystyczno-literacka).

Kuratorem Koła jest p. prof. Kowaleńko.

Powstała przy Lidze Morskiej i Rzecznej Sekcja zagospodarowania wybrzeża morskiego, której celem jest rozłożenie jaknajszerszej opieki nad ludnością wybrzeża przez prowadzenie akcji oświatowo-kulturalnej, zakładanie bibliotek, racjonalną budowę schronisk dla turystów i t.d. Sekcja ta urządza w dniu 28 kwietnia koncert-bal w pięknie odnowionych salach Rady Miejskiej.

Protectorat przyjęli JWPP: Minister Przemysłu i Handlu Inż. E. Kwiatkowski, Prezydent Miasta Inż. Z. Słomiński i Prezes Rady Miejskiej R. Jaworowski.

W części koncertowej wezmą udział najwybitniejsze siły artystyczne stolicy. Niewątpliwie impreza ta zainteresuje szeroki ogół społeczeństwa.

Bilety nabywać można w sekretarjacie Zarządu Centralnego Ligi Morskiej i Rzecznej — Warszawa, Elektoralna 2 (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), tel. 15-63.

.....

SWIEŻA



JEST WSZĘDZIE W SPRZEDAŻY

888.IV

.....

SPIS ODDZIAŁÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

	MIEJSCOWOŚĆ	A D R E S
1	Augustów	p. Fr. Przyrowski, Inspektor Szkolny.
2	Baranowicze	ul. Szeptyckiego 34.
3	Bór	pocz. Jastarnia, p. Barlasz, Sołtys.
4	Brześć n/B.	p. Rychłowski, Okręgowy Urząd Ziemi.
5	Bydgoszcz	p. Dyr. Masiak, Zw. Tow. Kupiec., ul. Jagiellońska 25.
6	Ciechanów	p. Inż. Kwiatkowski, Gimnazjum.
7	Chorzów	p. Inż. E. Fryczkowski, kopalnia węgla „Hrabina Laura” pocz. Królewska Huta, G/S.
8	Chorzów	Oddział L. M. i R. przy Państwowej Fabryce Związków Azotowych, p. Dyr. F. Stattler.
9	Chełm Lubelski	Ks. Chróścik, ul. Narutowicza 4.
10	Częstochowa	Inż. Głuszcak, III Aleja 67 m. 2.
11	Dąbrowa Górnicza	p. A. Englert, ul. Królowej Jadwigi 2.
12	Dąbrówka Mała	p. T. Staszek, ul. Dąbrowskiego 24.
13	Gdynia	p. Dyr. J. Rummel, Żegluga Polska.
14	Gdańsk	Neugarten 27, pokój 24.
15	Gniew	p. Dr. Lemańczyk, Starosta. Starostwo.
16	Grodno	Urząd Akcyzowy, ul. Orzeszkowej.
17	Grodzisk Mazow.	p. Światowicz, ul. Kościuszki, Wydział Powiatowy.
18	Gwoździec	p. Świtalski, Szkoła Powszechna.
19	Grudziądz	p. Dyr. Krupski, Lipowa 31.
20	Huta Schellera	p. Wełnowiec, pow. Katowice, p. F. Dubiel.
21	Janikowo	p. J. Wojciechowski, pow. Inowrocław.
22	Jastarnia	p. J. Hermann II.
23	Katowice	Słowackiego 22.
24	Kraków	Rynek, Krzysztofor II p.
25	Kopalnia Gieschego	p. Janów Śląski, p. J. Przystolik.
26	Kościerzyna	p. Burmistrz, Magistrat.
27	Kosów Poleski	ul. Wesoła 7.
28	Królewska Huta	ul. Moniuszki 1.
29	Kielce	p. Langus, Starostwo, ul. Mickiewicza 2.
30	Kuźnica	pocz. Jastarnia, p. Budda.
31	Lwów	Gmach Województwa.
32	Łódź	ul. Piotrkowska 92.
33	Łomża	Szosowa 15 m. 1.
34	Łowicz	p. Zieliński, Gimnazjum Żeńskie.
35	Lublin	p. J. Sasorska, Zmigród 3.
36	Łągowicze Śląskie	pow. Świętochłowicki, p. K. Markiton, Nacz. Gminy.
37	Milejów	p. Dyr. E. Znatowicz, Cukrownia, woj. Lubelskie.
38	Mysłowice	p. Dyr. Majcherski, Rzeźnia Miejska.
39	Nowa Wieś	koło Królew. Huty, G. Śląsk, ul. 3 Maja, Urząd Gminy I.
40	Niewiadom Dolny	Pow. Rybnik, p. Marczyk, Kol. Beata, Śląsk.
41	Nowogródek	Województwo, ul. Góra Zamkowa 20, Świetl. Policyjna.
42	Ostrowiec Kielecki	Województwo Kieleckie.
43	Poznań	p. L. Hermel, pl. Stawny 7.
44	Pruszków	p. S. Skass, ul. Stalowa 20.
45	Puławy	Zarząd Dróg Wodnych, p. Inż. Korsak.
46	Prużany	p. Inż. Czarnocki.
47	Płock	ul. Kolegjalna 8.
48	Pińsk	p. Sarankiewicz, Bank Rolny, ul. Łahiczyńska 38.
49	Radom	Lokal Stow. Inż. i Techników, ul. Lubelska 41.
50	Radomsko	p. St. Kaliszczuk, Rynek 14.
51	Równe	p. W. Winober, Szkoła 18.
52	Rydultowy Dolne	p. E. Tomas, pow. Rybnicki.
53	Swiecie n/Wisłą	p. A. Burkiet, ul. Dworcowa 23.
54	Stanisławów	p. K. Lityński, ul. 3 Maja 27.
55	Słomim	lokal Zarządu Dróg Wodnych, ul. Damba 3.
56	Siemianowice Śląskie	p. E. Popek, Burmistrz, Magistrat.
57	Skarżysko	p. Inż. M. Tyszko, Państw. Wytwórnia Amunicji.
58	Stromiec	Ks. Prob. J. Naulewicz, pocz. Białobrzegi, woj. Kielec.
59	Sosnowiec	p. R. Gruner, Kollątaja 17.
60	Sokółka	p. Smrza.
61	Siedlce	p. Brzósiewicz, Starostwo.
62	Toruń	p. J. Kolanowski, ul. Bydgoska 90.
63	Tczew	p. Starosta Dytkiewicz, Starostwo.
64	Tomaszów Mazow.	Browarna 13.
65	Troki	p. W. Budrewicz, Burmistrz.
66	Wilno	Święto-Michalska 5, Kuratorjum Okr. Szkolnego.
67	Wielkie Hajduki	(przez Oddział Katowicki).
68	Wejherowo	p. St. Dzieciolowski, Dworcowa 4.
69	Warta	p. Leszkiewicz, star. Sieradzkie, Skład Apteczny.
70	Warszawa	Złota 23 m. 5.
71	Warszawa	Oddział L. M. i R. Pracowników i Sympatyków Żeglugi Śródlądowej — Nowy Świat 35, III p.
72	Warszawa	Oddział im. Jana z Kolna, ul. Bracka 13 m. 1.
73	Wełnowiec	p. F. Szymański, ul. Józefa Bedera 79.
74	Wilejka	p. Kazimierz Dokurno, Starostwo.
75	Włodzisław	Kop. Emy, Śl., p. Mangold, Insp. Szk. Okr. Rybnik III.
76	Włocławek	Bank Handlowy.
77	Wałówka	Gm. Rajce, pow. Nowogródzki, p. Jarkowski.
78	Zamość	Zw. Inwalidów Wojennych, Ratusz.
79	Zakopane	p. Inż. Musiał, ul. Kościeliska 51.



O „NOWĄ POLSKĘ“

Związek Pionierów Kolonialnych idzie w życie z hasłem „Nowej Polski“.

Tak bowiem, jednym słowem, krótko a mocno można określić jedyny cel Związku — zdobycia dla Państwa, względnie dla narodu polskiego możliwie największego terenu dla kolonizacji, na którym moglibyśmy stworzyć nowe, kolonialne społeczeństwo polskie.

„Nowa Polska!“

Hasło potężne, a równocześnie nie nowe. Związek Pionierów Kolonialnych wchodzi na drogę, po której nie jeden wielki umysł, nie jeden dzielny mąż kroczył.

Już po upadku powstania listopadowego, grono wybitnych emigrantów, z jednym z generałów na czele, planowało przeniesienie armji polskiej do Patagonji, celem skolonizowania tego kraju.

Książe Adam Czartoryski wraz z Michałem Czajkowskim (późniejszym Sadyk Paszą), myślał o kolonizacji Anatolji, zakładając po dziś dzień istniejący Adampol. Jenerał Bem przemysliwał o skupieniu żywołu polskiego w Algierze.

W roku 1864, podczas wojny domowej w Stanach Zjednoczonych, wojskowi polscy: Józef Smoliński, Majewski, Bujnicki i Aleksander Lenkiewicz wystąpili do konfederatów z podaniem o jeden z południowych stanów pod polską kolonję. W roku następnym jen. Waligórski, Leon Mazurkiewicz, F. Leonard, Franciszek Bogusławski i Aleksander Rylski, utworzyli Komitet kolonizacji polskiej w

środkowej Ameryce, głównie w Costarica.

W roku 1874 Konrad Branicki wydał w Paryżu odezwę, zachęcającą polaków do skupienia się na jednym terytorjum, wskazując na niezajęte jeszcze przez żadne państwo wyspy Oceanji. Ofiaruje nawet przyszłej kolonji 240 tys. franków i wspaniałą bibliotekę.

W tym samym mniej więcej czasie w Paranie z inicjatywy Ed. D. Saporskiego, skupia się wychodźstwo polskie do Brazylii, by stać się fundamentem i podstawą całej ideologii „Nowej Polski“ na tym terenie.

W 1882 roku rusza na podbój Kamerunu Rogoziński.

Idea „Nowej Polski“ nie zamiera ani na chwilę

W 1892 roku powstaje we Lwowie „Przegląd Emigracyjny“, wydawany później pod nazwą „Gazeta Handlowo-Geograficzna“. Skupiają się przy niej wszyscy ideologowie „Nowej Polski“, ś. p. Józef Okołowicz i Stanisław Kłobukowski, żyjący po dziś dzień prof. Józef Siemiradzki i wielu innych.

W 1894 powstaje wreszcie z inicjatywy tych samych ludzi, „Towarzystwo Handlowo - Geograficzne“ — poprzednik Związku Pionierów Kolonialnych.

Wynikiem świadomej i konsekwentnej pracy ludzi, zgrupowanych około Towarzystwa Handlowo - Geograficznego i organu tegoż powstaje nakoniec również we Lwowie w roku 1899 zawiązana spółka pod firmą „Towarzystwo Kolonizacyjno - Handlowe“ z pewnym programem racjonalnej i celowej kolonizacji ludu naszego.

U schyłku więc 20-go wieku powstaje poraz pierwszy instytucja polska, która zakreśliła swej działalności nowe horyzonty, wytycza nowe ramy, wskazuje nowe tereny, przekraczające granice, jakie historia dotąd przyznawała plemieniu polskiemu.

Bezimienny autor broszurki p. t. „Polska kolonizacja zamorska“, wydanej staraniem Towarzystwa Kolonizacyjno - Handlowego, a nakładem „Gazety Handlowo - Geograficznej“ w roku 1899, we Lwowie, zakończył swe słowo wstępne apelem:

„Oby wschód XX wieku — był zarazem wschodzącym słońcem „Nowej Polski“.

Minęło ćwierć wieku.

Polska weszła znowu do rodziny samodzielných, wolnych narodów. Krzepnie i rozbudowuje się nasza państwowość, rośnie w nas z dniem każdym poczucie siły i dumy narodowej. Idziemy coraz śmieiej i pewniej ku Polsce Potężnej.

I oto po latach zapomnienia grono ludzi, wpatrzonych w świetlaną ideę „Nowej Polski“, staje znowu w szeregach Związku Pionierów Kolonialnych, by podźwignąć sztandar, wzniesiony przez Towarzystwo Handlowo-Geograficzne, sztandar „Nowej Polski“.

Stają w lepszych warunkach, możliwszych koniunkturach, stają w wolnej, silnej Ojczyźnie.

Stają, by zgodnie z apelem swych prekursorów, utorować zwycięsko drogę wschodzącej znowu idei „Nowej Polski“, by ideę tę zrealizować.

K. GŁUCHOWSKI

KOLONIZACJA A WYPRAWY NAUKOWE

Posiadłości europejskie w krajach zamorskich rozwijały się w związku z postęпами ekspedycji i odkryć geograficznych, a pionierami kolonizacji byli podróżnicy i misjonarze, których prace się uzupełniały. Oczywiście, na-przód trzeba było kraj odkryć, wykonać jego jaką taką mapę, poznać właściwości naturalne, aby w ten sposób zdobyć go niejako dla kultury. Takie zdobycze naukowe były zazwyczaj równocześnie zdobycami terytorjalnymi dla państw, wysyłających ekspedycje, tembardziej, że odkrywcy mieli przywilej zatykania ojczystych sztandarów na ziemiach nowoodkrytych. Znaczenie misyj chrześcijańskich było niemniej ważne. Czestokroć misjonarze w celach propagandy religijnej wykonywali większe podróże, dostarczając materiałów naukowych o krajach, przez nich zwiedzanych, a roczniki starszych wydawnictw geograficznych i etnograficznych pełne są, wykonanych w ten sposób, rozpraw. Spokojna, pełna poświęcenia praca misjonarzy, ukulturalniała krajowców, obla-skawiała ich w stosunku do europejczyków, ułatwiając nawiązywanie stosunków handlowych.

Handel pociągał za sobą pewne inwestycje budownicze, jak również ochronę wojskową osiedli białych, co w dalszym rozwoju stosunków prowadziło do aneksji. Nic więc dziwnego, że prześladowano misjonarzy, że lepiej zorganizowane państewka tamtejsze przeciwstawiały się wyprawom naukowym, jak tego mieliśmy jeszcze przykład w ostatnich latach z powodu wyprawy na Mt. Everest. Źródła tej niechęci tkwiły nietylko w braku kultury, ale i w tem, że tubylcy zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie płynęło tą drogą dla ich niepodległości. Naszkicowany schemat podbojów kolonialnych jest o tyle typowy, że już odawna ujęto go w słowa: „najpierw występują podróżnik z teodolitem i ksiądz z krzyżem, a za nimi idzie kupiec z łokciem, a wreszcie żołnierz z karabinem”.

Parcelacja świata ukończona została zaledwie w końcu ubiegłego stulecia. Polska w niej udziału nie brała. Mieliśmy wprawdzie znakomitych podróżników, ale z różnych powodów zdobycze ich poszły na korzyść tych, co im dali możność działania. Tytułem przykładu wymienię tu, z pośród wielu, p. E. Strzeleckiego, odkrywcę złota w Australji, filaretę wileńską — I. Domeykę — wybitnego badacza Chili, oraz niedawno zmarłego gen. Br. Grąbczewskiego. Ten ostatni, jako oficer rosyjski, odbywał podróże po Azji Środkowej w latach 1885 — 1890, t. j. w czasach, gdy z jednej strony Rosja, a z drugiej — Anglja, zabiegały o t. zw. sferę wpływów na wolnych dotychczas terytorjach. Tereny zabiegów były zupełnie nieznanne i trzeba było sporządzić mapę choćby marszrutową, zdobyć wia-

domości o mieszkańcach, ich trybie życia, produkcji, jednym słowem zdobyć wiadomości geograficzne. Podróż Grąbczewskiego, odbyte pod egidą Rosyjskiego Towarzystwa Geograficznego, wzbogaciły wiedzę o Azji, a równocześnie miały doniosłe znaczenie polityczne.

Ale i w naszych dziejach mamy do zanotowania jedną wyprawę naprawdę polską, odbytą w XIX wieku. Zorganizowana przez młodego oficera marynarki rosyjskiej, Stefana Rogozińskiego, zamierzona była może nietylko w rozmiarach, ile w stylu wypraw europejskich. Oto Rogoziński zapragnął zbadać kraje, leżące na wschód od Kamerunu, a dodać tu należy, że Kamerun był jeszcze wtedy wolny, bowiem Niemcy usadowiły się w nim dopiero w roku 1884. Ambicje Rogozińskiego zmierzały do tego, aby ekspedycja odbyła się siłami polskimi, zarówno osobowymi, jak materjalnymi. W każdym razie zorganizowanie i wyposażenie wyprawy odbyło się dzięki niepospolitemu talentowi bohaterskiego jej kierownika, który całe swoje życie oddał umiłowanemu celowi. Wyprawa rozporządzała własnym statkiem, ofiarowanym przez króla belgijskiego, ale zdobywanie środków drogą odczytów i składek miało ten rezultat, że Rogoziński wyruszył z Havru za późno, bo dopiero w r. 1882, wskutek czego spotkał się na miejscu z zabiegami kolonizacyjnymi Niemców. Zatonięcie łodzi z instrumentami naukowymi, śmierć jednego ze współtowarzyszy, febra, rany poniesione w bitwach — wszystko to wypadki dość pospolite w tego rodzaju wyprawach, zdecydowały jednak o niepowodzeniu dwuletniej, ale słabo wyposażonej ekspedycji Rogozińskiego. Owocem jej była mapa okolic badanych, zbiory etnograficzne, oraz pewna ilość materiałów naukowych, no i... zaszczyt wyprawy polskiej, odbytej jedynie siłą entuzjazmu.

Dzisiaj ekspedycje nie są już bezpośrednio podróżami zdobywczymi, a zemia jest już jako tako znana; tem nie mniej jednak odbywają się, a za ich naukowym znaczeniem ciągną zawsze walory polityczne. Państwa, posiadające kolonie, muszą znać swe terytorja, lub rozwijać ekspansję naukową na kraje mało znane, aby w ten sposób kłaść podwaliny podboju kulturalnego. Niemcy, dążące do podboju świata, zabierały się do tego poprzez wyprawy naukowe, kierowane ustawicznie do różnych zakątków ziemi. Nawet w czasie ostatniej wojny — organizowały komisje geograficzne do badań krajów okupowanych. Francuski podbój Sahary i Afryki Zachodniej odbywał się drogą ekspedycji. Pionierami ekspansji politycznej byli geodeci i geografowie, dopiero na ich obronę występowało wojsko.

Świat cywilizowany w odniesieniu do zagadnień terytorjalnych, liczy się

też z dorobkiem geograficznym krajów zainteresowanych. Nadmienię jako przykład, że mała Serbia, którą nie stać było na przeprowadzenie należytych badań wewnątrz własnych granic, cały wysiłek w tych sprawach skierowywała do obszarów irredenty, konkurując na tem polu w Bośni i ówczesnej Turcji z Niemcami i Austrią.

Zastanawiając się nad sprawami kolonialnymi Polski, winniśmy pamiętać o tem, że studja terenowe na obszarach, w których jesteśmy zainteresowani, potrzebne są nietylko na nasz wewnętrzny użytek, ale i po to, aby wśród przedsięwzięć, wykonanych przez inne narody, znalazły się i takie, na których będzie piętno myśli i pracy polskiej. Tymczasem do tych celów słabo jeszcze jesteśmy przygotowani; nie mamy odpowiednich bibliotek, a co gorsza ludzi. Nieliczni starsi, którzy brali udział w wyprawach cudzoziemskich, wymierają, młodzi — nie mają okazji do kształcenia się. Trzeba myśleć o pracy od podstaw.

I tu Związek Pionierów Kolonialnych, którego ideologja nawiązuje do poczynań nielicznych wprawdzie w naszej historii jednostek przedsiębiorczych, może wespół z Towarzystwem Geograficznym, rozporządzającym nietylko fachowym aparatem, ale i zasłużonem w dziedzinie badań terenowych — stworzyć dla Polski te możliwości, o jakich dzisiaj po „rozparcelowaniu globu ziemskiego” zdawałoby się trudno już marzyć.

prof. STANISŁAW LENCEWICZ



Z życia portowego Gdyni. Statek pasażerski „Baltara” przy molo portowym.

O SAMOWYSTARCZALNOŚĆ WYCHODŹTWA

Życie narodu, zrzeszonego w państwo, podobne jest do życia organizmu, który, aby funkcjonował normalnie, musi posiadać wszystkie organy, właściwe skomplikowanemu potrzebom samowystarczalnego bytowania. Jeżeli któregokolwiek z kompletu tych organów mu zabraknie, życie to staje się wegetacją inwalidy, skazanego na wynaturzenie, a w rezultacie przeznaczanego na mniej lub więcej szybką zagładę. Losowi temu podlega również i naród pod względem państwowym nieczynny, chociażby nawet nie został oderwany od kolebki swojej. Oderwana natomiast w okresie bezpaństwowym częśćka jego, niby woda wychełnięta niebacznie ze szklanki, — żyje tylko jeszcze przez pewien czas siłą inercji, tradycji, powoli tracąc charakterystyczne oblicze swej przeszłości na rzecz otaczających ją obcych wpływów.

To też z chwilą, kiedy część narodu samorzutnie opuszcza przyrodzone podłoże swej wegetacji, przenosząc się na obcą glebę, zakres jej przejawów życiowych kurczy się i to w zależności od braku w oderwanej bezplanowo masie tych lub innych współczynników, składających się na dotychczasowy całościowy kształt tego życia. Że zaś trudno jest wymagać od narodu skłonnego, lub zmuszonego do stałego wychodźstwa, by wychodźstwo jego było w każdej swojej grupie tem, czem jest zróżniczkowany pod względem funkcjonowania organizmów wydzielałacy, przeto wśród mas, kolonizujących obce tereny, widzimy najczęściej skłonności, fachowości, czy zdolności ograniczone w jednym kierunku.

Tak, np., w polskim wychodźstwie przeważa element rolniczy, względnie robotniczy, a więc element o najniższym poziomie kulturalnym, element prostaczkowaty, najślabiej uświadomiony narodowo. Jest to zjawisko, niestety, niełatwo dające się u nas, jak dotychczas, zmienić, zjawisko o cechach niezdrowych, bo ułatwiających szybkie wynarodowienie. Luźno związana wspólnością wyłącznie żołądkowego interesu grupa emigrantów, niewyposażona w całościowy kształt komórek organizacji społecznej, mających służyć jej do dalszego normalnego rozwoju na obczyźnie — rozpada się tam na drobne zbiorowiska, rodziny, lub zgółta w pojedynkę zdąża przedewszystkiem ku zabezpieczeniu sobie bytu w warunkach stepowych, cofa się w cywilizacji i kulturze, dziczeje i zaczyna się przystosowywać do wymagań zdobywanego terenu. Nałogi, tradycja, czy cywilizacja, a już najmniej kultura w walce z nową przyrodą u tych prymitywów ludzkich słaby znajdują dla siebie wyraz. Nowe bowiem życie nie tyle wymaga inwencji w zastosowaniu przyswojonych metod, ile ordynarnej wytrwałości mięśni, uporu i niezmożonej siły życiowej, rozumianej czysto po zwierzęcemu.

Siłą więc rzeczy decydują tu czyniki niejako fizyczne, które biorą udział w najprymitywniejszej walce o byt, a, decydując o wygranej, przerażają słabiej zakorzenione walory intelektualne i sprowadzają je, jako nieużyteczne, przynajmniej narazie, do szybkiego zaniku.

Najważniejszym efektywnym atutem w walce o byt jest u prymitywów ludzkich stan posiadania materialnego. Atut ten, u narodów osiadłych, wyraża się w potrzebie posiadania ziemi, rozparcia się na niej, czy też oparcia się o nią. Jest to objaw skądinąd cenny dla kolonizacji, o ile nie staje się jednostronnym, czyli pochłaniającym wszystkie siły życiowe — a więc zarówno fizyczne, jak i duchowe — wychodźcy.

Niestety, w chłopie polskim, który najpoważniej zasiła nasze wychodźstwo, ta cecha dominuje ponad wszystkim, szczególnie tam, gdzie znajduje ona pole do urzeczywistnienia, w najlepszym wypadku objawia się jako żądza zdobycia pieniędzy, nigdy jednak nie przeradza się masowo w formę intelektualnego przewożenia otoczeniu autochtonów.

Pod osłepiającym działaniem tej żądzy ściśle osobistego posiadania ginie częstokroć poczucie więzi narodowej, a co najważniejsze — zacierają się oddalone kształty opuszczonej Ojczyzny. Objaw ten tem prędzej urasta już do stanu normalnego, im bardziej nowy, podbity teren, poddaje się sile władania oraz im silniej wraz z tem władaniem poczynają oddziaływać na wychodźcę wpływy ułatwiające, czy sankcjonujące to posiadanie. Więż narodo- wa kurczy się wtedy do nikłej niteczki sentymentu, który, niehodowany pieczołowicie dla braku podnieć zewnętrznych, w drugim już pokoleniu staje się tylko legendą, częstokroć zaśługującą na pobłażanie, co gorsza, na lekceważenie ze strony realnie powstającego, nowego życia.

Charakterystyczna owa słabość rdzenia narodowego, a częstokroć brak jego zupełny, da się wytłumaczyć niedorozwojem kulturalnym naszego prymitywu wychodźcy z okresu lat niewoli politycznej, kiedy to właściwie tylko warstwy oświecone dźwigały na sobie całą odpowiedzialność historycznej przynależności i to najczęściej w formie romantyczno-obrzędowej. Chłop i robotnik z konieczności byli tylko słabo uświadomionym materiałem tych romantycznych operacji mózgowców, byli tylko tematem papierowego sentymentu, byli masą inertną narodowo, słabo zwartą społecznie, pozostawioną przeważnie samej sobie — w tem usypiającem przekonaniu, że przywiązanie do ziemi i wiary nie zdoła tej masy wynarodowić. Ile stan ten znamienity dla najszerszych mas naszej ludności zaważył na szali naszego politycznego odrodzenia się orzeknie historia. Że jednak był on

wielkim brakiem w okresie t. zw. wychodźczej gorączki brazylijskiej w latach dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia i bezpośrednio prowadził do zagłady tego wychodźstwa w Ameryce, świadczą najwyraźniej o tem statystyki naszego na zaoceanicznym kontynencie utrwalania się w ogniska o wyrażnej tendencji narodowej. Szczęściem tej nieuniknionej katastrofie ostatecznego wynarodowienia przeschodziło uzyskanie niepodległości przez Polskę, a wraz z tem nieprzerwana już osmoza do naszych ośrodków amerykańskich hasła propagandowych, zdążających do zorganizowania się tych mas w Nową Polskę.

Chłop-wychodźca, który dziś chętnie poddaje się tej propagandzie uświadomienia narodowego najmniej jednak może być osądzany za utratę polskości na kolonizowanych przez siebie terenach w okresie naszej niewoli politycznej. Ściskany w granicach kilku, lub kilkunastu morgów posiadania w swej Ojczyźnie daje na obcym terenie folgę temu przyrodzonemu łakomstwu ziemi, zapominając o wszystkich innych, słabo w nim ukultywowanych walorach, które stanowić by mogły o jego niepodległościowym bycie na przyszłość. Nasycony zaś ziemią przechodzi w niebezpieczną fazę kwietyzmu, która już ułatwia wynarodowienie ostateczne. Masa wychodźcza w tym bowiem stanie jest najbardziej podatnym podłożem dla bujnego wyrastania na niej plonu obcej państwowości, a wraz z nią przyjmowania się i obcej kultury. Kultura bowiem zawsze w pewnym czasie do takich prymitywnych mas przyjść musi, chociażby tylko, jako wyraz właściwych każdej jednostce ludzkiej dążeń postępowych. Przyjęcie zaś kultury obcej występuje tu jako pewna ugoda z tym, który daje największą gwarancję zabezpieczenia już bardziej skomplikowanych potrzeb życiowych. I tem łatwiej znajduje ona dla siebie grunt podatny, że, zanim do takiej masy walczących latami o ustalenie swego bytu osiedleńców dotrze, w masie tej zdąży już wygasnąć jakietakie wyniesione z Ojczyzny reminiscencje i przywiązania do przeszłości, zwłaszcza, jeżeli kultura ta energicznym narzucaniem się potrafi przytłumić resztki sentymentu, jeżeli użyje metod najbardziej radykalnych, najwięcej obiecujących, a najmniej zmuszających do ofiar materialnych. A nad wypracowaniem takich kulturalno-wynaradawiających metod, jak wiadomo, pracują najcięższe umysły we wszystkich państwach, którym chodzi o ten zastrzyk w postaci obcego zarybku dla wzmocnienia własnych fundamentów państwowych.

Kultura taka utrwała się wraz z nauką języka, który jest w danym wypadku językiem państwowym, a więc najpożyteczniejszym, wraz z wsiąkaniem w siebie obyczajów obcych, które są znów najdogodniejsze w danych wa-

runkach, wreszcie wraz z codziennym, przytłaczającym obrazem i kolorytem otaczającego życia, zlanie się z którym całkowite i bezapelacyjne zabezpieczenia największe korzyści, podczas gdy wyodrębnianie się staje się często-króć przyczyną przykrych upokorzeń, a nawet prześladowań ze strony pojedynczych autochtonów, względnie oficjalnych czynników państwowych.

Nic też dziwnego, że w tych warunkach chłop polski już w drugim, a najdalej w trzecim pokoleniu, wynaradawia się prawie całkowicie, szczególnie tam, gdzie trafia na otoczenie bardziej kulturalne, a chociażby tylko bardziej wojownicze.

W tem więc zjawisku typowego przesłania w nasze wychodźstwo elementów obcych leży największy jego tragizm — nietylko może groźny dla samego słabo uświadomionego wychodźcy, ile dla Polski, która ze szkoda dla swego rozwoju, systematycznie zmuszona była dotychczas tę falę wychodźstwa zasilać, zawsze tylko elementem jednostronnym, a najbardziej podatnym dla wynarodowienia się.

Wobec tych, zupełnie skądinąd zrozumiałych, a dla nas wysoce szkodliwych warunków zabezpieczenia się państw potrzebujących zasiłku wychodźczego — zadaniem naszej zdrowej a przewidującej polityki emigracyjnej powinno być zdobycie przedewszystkiem własnych, niezależnych politycznie terenów kolonialnych, terenów, na które po zajęciu ich przez wychodźców mógłby promieniować stale zasiłek swoistej kultury, w najgorszym zaś razie takie ustosunkowanie się do tymczasowych, istniejących już terenów, jakie dawałoby możliwość zabez-

pieczenia się przeciwko wynarodowieniu — drogą prawnego roztoczenia autonomicznej opieki kulturalnej, drogą takiego zcementowania naszej masy wychodźczej, żeby nie mogły już w nią przenikać rozszepiające kliny obcych wpływów.

Z tego wysuwa się pierwszy wniosek: wychodźstwo nasze nie powinno się rozpraszać, przeciwnie — należy je zgarniać raczej na jeden teren. W ten bowiem sposób osiągniemy poważny atut przeciwko wynarodowieniu, atut wygrywający jednocześnie samowystarczalność: zróżniczkowanie się masy wychodźczej pod względem fachowości, skłonności twórczych i walorów intelektualnych, zcalenie się jej w organizm quasi społeczno-państwowy.

Nie będzie to jednak jeszcze stan idealny, zważywszy na wielką przewagę w tym zespole elementu duchowo niedociągniętego do poziomu, ponad którym zaczyna się dopiero wyrastanie świadomej pracy narodowej. Wszelki bowiem, chociażby najbardziej genialny w tym zakresie prymityw, nie będzie jeszcze w stanie masy naszego wychodźstwa uszlachetnić społecznie i utrwalić narodowo.

Takie środowisko będzie tylko obrazem naszego istnienia z przed wieków gdzieś na Mazowszu. W dzisiejszych warunkach przyspieszonego tempa rozwoju kulturalnego, czy chociażby tylko cywilizacyjnego, narodów — będzie to anachronizm, który szybko może ulec zalewowi z triumfem szukającej takich terenów ekspansji obcej.

Dążeniem dzisiejszej Polski w zakresie polityki kolonialnej, po zdobyciu kolonii własnych, winna być za-

tem ochrona takich zorganizowanych, czy organizujących się na czas przejściowy terenów naszego wychodźstwa przed zalewem obcej kultury.

I tu się wysuwa na czoło drugi, donioślejszy jeszcze wniosek.

Zasadniczą wadę naszej kolonizacji dotychczasowej trzeba usunąć, a błędy stąd powstałe jaknajrychlej naprawić. Nie możemy wysyłać wyłącznie mas, pragnących nasycić się ziemią za wszelką cenę, chociażby za cenę utraty, powiedzmy już, swej wewnętrznej formy narodowej. Wraz z tą masą trzeba wysyłać jej opiekunów — masy oświecone, a więc: techników, nauczycieli, księży, instruktorów rolnych, przemysłowców, handlowców, urzędników, a przedewszystkiem przedstawicieli sztuki i prasy oświatowej. Należy wysyłać całą komórkę życia narodowego, zdolną do samodzielnej, niezależnej wegetacji i rozmnażania się, a tam, gdzie takiej właśnie komórki niema, usiłować ją powołać do życia nawet w tym wypadku, gdyby to miało pociągnąć za sobą znaczne koszty.

Chłop polski, czy polski robotnik jest bowiem t. zw. dobrym polakiem, dopóki siedzi u siebie w nadwiślanej zagrodzie, tu mówi po polsku, korzysta z przysługujących mu praw polskich i wsiąka polską kulturę we wszelkich jej przejawach. Jest on wtedy patriotą, bo nie być nim nie może. Na obczyźnie staje się tylko znów wielkim dzieckiem, podatnym na wszystko. I o tem musimy dziś przede wszystkim te masy, które wyemigrowały już bezpowrotnie.

MIECZYŚŁAW JAROSŁAWSKI

CHŁOP - ZDOBYWCA

(Z WĘDRÓWEK PO PARANIE)

Guarapuawa, królowa stepów, drzemiała sennie. Pewnie o dawnej przeszłości chwylała pełnej dumą, o czasach, kiedy aż tu do niej potężnego państwa Jezuitów dochodziły granice, kiedy panowie tych okolic, potężni „fazendeirzy” w całym kraju niepodzielnie rządili, kiedy ich panowaniu żadne nie groziło niebezpieczeństwo i tam z dolów z za Gór Nadziei nie szedł jeszcze ten obcy im kolonista polski, coraz szerzej tu już swoje rozpuszczający zagony. O dawnych beztroskich sniła czasach, których koniec zdawał się oto nadchodzić.

Słońce stało na zenicie, tak, że cienia prawie nie rzucało. Nawet wyniosłe wieżyce kościoła w kwadracie niskich domostw z kamienia, o płaskich niental dachach, stojącego nie znaczyły się za ziemi.

Nic też sennego nie przerywało nastroju. Upał wypłoszył przechodniów, w drogę się też o tej porze ani żadna nie wybierała karosa, ani jeździec nie ryzykował na skwar siebie i konia wystawiać. Z za zapuszczonych żaluzji i zamkniętych szczelnie okiennic domów przysadzistych żaden nie dobiegał gwar. Nawet w wendach ruchu nie było znać najdrobniejszego. Miasteczko było jak wymarłe.

Jeno w hoteliku, z którego mieliśmy

wyruszyć, ruch jaki taki panował. Gospodarz, grubawy rusin, silnie zbrzydliwiony, kończył nasze rachunki, służący pakował skromne pakuiki na Forda, a pod Fordem grzebał coś pilnie szofer, nie mogący ani rusz puścić motoru. A choć kłął serdecznie pod wozem, tak, że od tych wszystkich „porcarii” winien był już Ford ruszyć, sprawa nie posuwała się ani o krok naprzód. Chodziłem zniecierpliwiony po chodniku przed hotelikiem, pocąc się, jak w łaźni tureckiej, a tymczasem szofer nie przestawał się gimnastykować koło motoru, istne sztuki akrobatyczne wyprawiając. A rusin sam z siebie apatyczny i cierpliwy, na brazylijskiem zaś gruncie jeszcze bardziej „pancencją” przepojony, pocieszać mnie nie przestawał, że i tak na czas przed wieczorem do fazendy Augusta dojedziemy. Nareszcie zawarczało, coś puknęło parę razy nierówno, potem coraz miarowiej począł grać motor i szofer z dumą zwrócił się do mnie: „Entao, senhor, esta prompto. Agora vamos”. Jakoż ruszyliśmy.

Załomotało rozgłosnie echo motoru o ściany domostw, zerwał się tu i owdzie się tuman kurzu, długo jeszcze po nas kłębiąc się nad ziemią. Rwaliśmy po prostych uliczkach jak oparzeni. Zaraz nie-

mal droga opadała szybko wdół. Za kwadratem starych domów brazylijskiego, kolonialnego jeszcze typu, im dalej ku granicy mieściny, tem więcej mnożyło się domów drewnianych. Sporo wśród nich nowych było. To nowe życie poczyniło się tu krzewić, od starych jakby uciekając ruin. Mimo niedbałej administracji, mimo niechęci dla przybyszów, mimo tego, że kolonista na stepie nie osiada, a najbliższe lasy o parę od Guarapuawy dopiero zaczynają się mil, mimo to każdy dzień zaludnia coraz bardziej płaskowyz, idą pracowici pionierzy, a z nimi przybywa życie, zdąża kupiec, odbudowują się handel i przemysł, nowe powstają warsztaty pracy. I poczyna rosnąć nowa Guarapuawa na peryferjach starej, drewniana w przeciwieństwie do dawnej z kamienia polnego i gliny lepionej.

Motor warczał, jak na popisie. Ford rwał ostro, rehabilitując się gorąco. Moment, a już dobry kawał za nami na górze pozostała mieścina, zapadła w śnie południowym. Poza wałem kaboklerskich domów sterczał kościół, a poniżej wzdłuż uliczek, w dół spadających, wyciągały się języki zabudowań w różne rozłazących się strony.

Wokoło nas, jak okiem sięgnąć, morze falującego stepu, na którym od czasu do

czasu wyspa gaiku się znaczy, ciemniejszą od rudziejących już traw odbijając zielenią. Wdali za nami majaczej bory Gór Nadziei, od północy S. Pedro, Marrecas aż hen do Ivahy czernieje lasami, ku południowi poprzez stepy widnieją wzgórza nad Iguassu. Przed nami step, step, step.

Czasami przemknijemy koło jakiegoś domostwa, zaraz też poznać, że nie kolonista tam siedzi. Dom kwadratowy, z kamienia polnego murowany, dach staroświecką kryty dachówką. Koło domu kaktus jakiś pokrzywiony i jedna, druga anemiczna pomarańczarnia, poodmrażanymi sterczy gałęziami. Uprawnego też pola nie widać, zato portery wszędzie przestronne, bo bydło tu tylko hodują, na stepie je wolno puszczając.

— To kolonja trędowatych — objaśnia mnie towarzysz podróży. — W tych kilku marnych budach gnieździ się kilkanaście rodzin tych nieszczęśników. Rząd odgraża się już od Bóg wie jak dawna, że ich przeniesie do specjalnej kolonji, ale „verbas” (po tutejszemu budżety) na ten cel przepadają zawsze w kieszeniach polityków przeróżnych, co starą wespazjańską wyznają maksymę, że „pecunia non olet”, a trędowaci siedzą na wolności. Niby to się nazywa, że są oni pod kontrolą, ale Panie Boże ratuj, jaka to tam i kontrola. Łazi to wszystko, gdzie chce i jak chce. Mniej więcej jeden obserwują obyczaj, że kiedy jadą po datki, czy zakupy do miasta, to nigdy nie zsiadają z konia. Po tem się ich też i poznaje, bowiem trąd naogół występuje tu niezbyt ostro i gdyby nie to, niktby i nie wiedział, że to trędowaty. Ot porządki, panie.

Wiadomo, że porządku w tej dziedzinie niema. Trędowaci w Paranie znaleźli się na początku XIX wieku, kiedy trędowatych powypędzano z S. Paulo. W ten sposób rozleźli się oni po północnej i zachodniej połaci stanu, chociaż i koło Kurytyby ich nie brak. Na Arakaryjskiem był kowal trędowaty, przez lata wśród kolonistów prowadzący swój proceder. Nie brak trędowatych zwłaszcza w lasach koło Lapy. Głośna swego czasu była w Kurytybie samej afera z chłopakiem, który przez długi czas sprzedawał gazety na ulicach miasta, zanim się wykryło, że jest on trędowaty, który zbiegł z zakładu. W Paranie jest zresztą tylko jedna leproserja, zupełnie niewystarczająca. To też przyjmuje się tam tylko bardziej zaawansowanych, a lżej chorzy waleśają się swobodnie po kraju. W leproserji jest nawet paru polaków. Jeden dostał się tam już za moich czasów. Pochodził nawet ze stanu Sta Catharina, ale z samego pogranicza Parany. Swoją drogą taki to już dziwny kraj ta Brazylja, że z chorób, które przeciętnego Europejczyka o paniczny przysparwiają strach, nikt sobie nic nie robi. Ot i tu koło okropnych, jak strup ohydny do zieleni stepu przyrosłych bud, w których kilka dziesiątków trędowatych się gnieździ, jeżdżą traktem tysiące ludzi i ani słowo protestu z ust ich nie padnie. Protestują zdala stąd ci, których drogi tędy nie prowadzą. Protestują w imię zasad. Cóż to jednakże obchodzi tych żywych ludzi, którzy tędy dzień po dniu przemijają się. Dla nich ta sprawa nie istnieje.

Przemknęliśmy i my wśród dwu rzędów marnych drewnianych „rancho”, przed którymi dzieciśka tych nieszczęśników pospół z psami w kurzu się tarzały. Mięgnęło też kilka sylwet dorosłych ludzi, jedna i druga kobieta w łachmanach i już to gniazdo nędzy, ten tragiczny kąt był za nami.



Kolonistki polskie przy budowie drogi do kolonji.

Jakby dla kontrastu opodal rozsiadła się okazała Wenda. Równie wspaniałej i bogato zaopatrzonej i w samej niema Guarapuawie. To też tłumy karośników tu nocują, bo i taniej i wygodniej dla koni. Pasza na miejscu i woda bieżąca w pobliżu. Wendziarz jednocześnie już niezgorszym jest fazenderem. Spore stado bydła pasło się opodal na stepie, niedaleko koło gaiku przy stawku bielala gromada owiec.

W dolince przewijała się rzeczulka, przemyskająca wśród traw stepowych i chaszczki gaików typowych, „caponsinhów”¹⁾, jak ów grzechotnik zjadliwy często w tych występujący stronach. Rzeczulka też nazwę „Cascavel” od tego groźnego płaza nosiła. Głucho zagrały deski mostku i już rwaliśmy dalej.

Krajobraz ciągle był jednak, rozlewny, acz monotony. Falujący step, jak okiem sięgnąć, na wsze strony. Jednostajność aż nużąca przerywała jedynie zieleń kęp mniejszych i większych lasków po stepie rozsianych. Dołem zwarty w nich czerniał zwal chaszczki, nad tem grupka jakowych mizernych pogiętych drzew, górą pinjor marny lub smutna palma. Strumienie po dołach się wiją, oku do ostatniej niedostępnej chwili. Trawa na stepie pożółkła, od żaru słonecznego zrudziała. Gdzieś tam gdzie jeno większa płaszczyna świeżej runi, jak szczołka twardo stojącej. To spalony odrasta step. Bo tu w Brazylji i step pod wiosnę się pali dla odświeżenia. Pasza na tym stepie marna i mało pożywna. To nie ukraińskie strony. Jeno tu i owdzie ponad strugami i rzeczkami trafi się od czasu do czasu kawał lepszego „gramando”²⁾, coś nasze przypominające pastwiska.

Po stepie coraz częściej stada bydła się dostrzeżę. Błąka się to wszystko rok cały światami, niepilnowane, mnoży się samo i samo chroni. Od czasu do czasu podsypuje fazender na stepie soli nieco, aby do tego miejsca wabić stado, by apetytu mu do marnej paszy dodawać, by w ten sposób wprowadzać do organizmu trochę odczynników przeciw robactwu, które za życia wprost zjada bydło, aż krwią żywą zwłaszcza na karku ocieka.

¹⁾ capon, caponsinho — gaj gaik.

²⁾ grama — trawa gramando — paśnik.

Jako że z zimy to zazwyczaj nakształt szkieletów wychodzi, to i o tej porze jeszcze niezbyt okazałe wyglądało. Mieszannina też pożał się Boże. Gospodarka hodowlana stoi bowiem bardzo nisko. Najlepszy fazender potrafi w roku zmieniać rasę stadników, przerzucając się od niemieckich Oldenburgów czy angielskich Bull Durhamów do indyjskiego garbatego Zebu. Jak przy takich metodach wygląda stado można sobie łatwo wyobrazić.

Osiedli niemal nie widać. Czasem gdzieś pod laskiem na wzgórzu jakaś zamajaczej fazenda, ale przy drodze całe długie kilometry ani śladu ludzkiego nie ujrzy się domostwa.

Samochód rwie po rzemieiennej drodze stepowej, jak po stole. Drogi takie czasu pogody świetne są, a i w czasie deszczowej pory tę mają wyższość nad leśniami, że, dzięki przewiewowi i dostępowi słońca, szybko wysychają. Dziś samochód sunął jak po torze wycieczkowym. To brał „bandę” na zakręcie, dodając przedniego gazu, aż grało po stepie, to zamykał motor — górki i mknął jak duch bez najmniejszego odgłosu. Jeno wtyle za nami wił się daleko gęsty kłęb kurzu, jak jakiś przedpotopowy potwór, połyskujący żółtawymi przegubami.

Minęliśmy „Coutinho”, wygrawszy na dylach długiego krzywego mostu odpowiednią „jaz-bandową” melodię. (Ale i tu w zagajnikach nad rzeczką nikogo jeszcze nie spotkaliśmy. Zapóźno już było na obiad, za wcześniej na nocleg, karosy były jeszcze wszystkie w drodze. A droga ciągle się wila wśród rozlewnego stepu. Jeno przed nami w ostrem świetle pochylającego się ku zachodowi słońca sinieć poczynały bory nad Cavernoso.

Tuż koło „Campo Real” wyprzedziliśmy dwu kabokli „telepijących” się rytmicznie na koniach, jak dwa donkichotowskie widziadła. Spłoszone koniska poderwały się wcał, zabrzmiały krzyki gardlane jeźdźców, zaświstały bity i wszystko przepało w kurzawie. Moment znowu i na wzgórkach na tle nieba zarosły się monstrialne budy ogromnych karos ciężarowych. Za chwilę przesuwaliśmy się koło ich sznura długiego przy akompanjamentcie krzyków, rzów bity i brzęku niesamowitego.



Wenda polska koło Thereziny.

Nad rzeczką wcale okazała, tocząca swe wody ku południowi do Jordao i dalej z nią do Iguassu, trafiliśmy już na postój bryk. Dopiero co śnać się zatrzymały. Wyprężane konie i muły po zdjęciu z nich uprzęży tarzały się w kurzu przydrożnym lub na murawie, poczem szły skubać trawę. Karońnicy zbierali chrust w zagajniku na ognisko, szykowali obrok dla koni. Szły zwyczajne przygotowania do koczowniczego noclegu. Przystaliśmy i my na chwilę, by dolać wody do samochodu, bo motor grzał się aż para buchała z radiatora. I znowu dalej.

Świetna to rzecz samochód i wielce praktyczna. O ile to prędzej odwała człek te długie i nudne nieraz „leguy”. Ale o ile romantyczniej podróżuje się zato karosą czy konno, o ile się bardziej czuje zespolonym z otoczeniem, z przyrodą i krajem, który się przemierza.

Za Campo Real skręca jakaś odnoga traktu na południe ku Iguassu. Na Palmas wiedzie odległe. Tędy to, jak powiedział mi jeden z fazenderów, murzyni ojca jego nie tak dawno temu jeszcze jakieś 50 zgórą lat dźwigał na barkach swych fortepian, jedyny w tych borach odludnych. Aż hen z samego portu, z Paranaguy. Nie było wtedy jeszcze kolei, samochody ciężarowe jeszcze nie istniały, a na żadną karosę takiego potwora nie wpakował. Cóż było robić? Pani Karolina zapragnęła fortepianu i nieśli biedni niewolnicy tę piekielną w ich pojęciu maszynę w pocie i męce kilkaset kilometrów przez stępy i bory. Dziś jeszcze można ten ciekawy instrument oglądać na fazendzie Wirmondów nad Iguassu.

Sygnaly uporczywe samochodu przerywały me rozmyślenia. Trąbka ryczała i darła się przeraźliwie, a jednocześnie pęd wolniał aż nareszcie prawie, że przystaliśmy. Przed nami trakt zalegał największy wróg automobilu — stado bydła. Pod wieczór, po całodziennej wędrówce na stepie, rozłożyło się ono na trawie na spoczynek. W ciepłym kurzu drogi leżały stare krówska, zalotne jałowice i młodzież i cielaki drobne i żując skromny żer dnia, oganiały się leniwie od much dokuczliwych. Zwolna apatycznie podnosiła się sztuka po sztuce w ostatniej niemal chwili, kiedy już ją samochód trącał kołami. Szofer kłął w żywe kamienie, trąbił jak szalony i huczac motorem hałas robił nistychany. Ale było,

wiadomo, jak było i to jeszcze było brazylijskie, niewiele co sobie z tego wszystkiego robiło i z „pacjencją”, krajowi temu właściwą, zwolna jeno ustępowało z drogi. Tylko jedno i drugie ciele przysło ostrzej z przed automobilu, przystając zaraz u drogi i gapiąc się na widowisko. Dobra minęła chwila, zanim minęliśmy ostatni ogon i mogliśmy ruszyć ostrzej.

Od borów dalekich poczynał już pociągając miły chłodek. Słonko chyliło się coraz niżej, mrugając filuternie i skrząc się w lakierze auta.

Przy drodze stało jakieś potężne wolisko, o rogach rozwartych, szerokich jak rogatka. Patrzył z głupią miną na nas, cierpliwie pozwalając pracować na sobie jastrząbkowi, który wybierał zeń robactwo, wcale się naszego nie płosząc turkotu.

Mieliśmy nocować coprawda u fazendera Augusta na Lagoa, ale przed tem pragnąłem jeszcze na chwilę odwiedzić zacnego pułkownika Queiroza, najbogatszego posiadacza ziemskiego w Paranie

i największego w niej hodowcę. Nie żałowaliśmy przeto motoru i za chwilę już mieliśmy przed sobą kępę drzew, za którą się kryła pułkownikowa fazenda. W widłach traktu i odnogi, na południe idącej rozłożyło się to osiedle. Pułkownik to Krezus parański. W czterech stepowych fazendach około 50 tysięcy ma akrów. Sama leśna Amolafaka między Polaków parcelowana 15 zgórą liczy tysięcy akrów. Bydła nie dorachuje się swego. Kragło stan jego na 20 tysięcy szacuje sztuk. A przytem sam osobiście człek kulturalny, kiedy w polityce stanowę wzięty, przecież godność wiceprezidenta stanu piastował. Człek, co do posagu żony znacznie dorobił majątku. Człek pracy żelaznej, rzadko u brazylijan spotykanej. Niemiecką podobno w swych żyłach miał mieć krwi domieszkę. I oto obejście jego przed nami. Parę walących się bud i szerokie przestronne portery samotne stały przy drodze. Ni drzewa przy nich, ni pola uprawnego łąn. Z drugiej strony w ogrodzie, który dumą napawał właściciela, a naprawdę niczem specjalnym nie odznaczał się, na tle zieleni sadu za skromnym parkanem bieląła „rezydencja”. Niedawno ona stoi, bo jak data na froncie wskazuje, w 1910 powstała roku. Domostwo zczerniałe, rozrosłe, kantami murów bez ganku czy werandy znaczące się. Dach płaski jeszcze je bardziej ku ziemi przyginał. A obok stoi jeszcze skromne czerniałe już od starości drewniane domisko bez szyb, które póki nowa nie stanęła „rezydencja”, służyło pułkownikowi za sadybę, kiedy już był finansowym potentatem. Zdumienie człeka ogarnia kiedy na to patrzy. Inny kraj, inni ludzie. Toż na Kandydzie biedny kolonista polski, co w całym majątku 2 akry liczy ziemi, lepiej mieszka, niż ten „król stepu” niedawno jeszcze rezydował.

Inna rzecz, że pułkownik sam miłe i sympatyczne czyni wrażenie. Elegancki stary już pan, swobodny, pełen godności w obejściu, czytany, o szerokim encyklopedycznym wykształceniu, dziwnie odbijał od tego prymitywnego tła. Znać na nim starą kulturę zdobywców morza, tradycją z niego bije bohaterów Luizjiady.

W rezydencji skromniutko. Salon recepcyjny malutki, dwa tanie portrety rodzinne na ścianie, mebelki trzciniowe, a na ziemi wydeptana skóra pumy. Nic, coby



„Rancho” kabokla.

świadczyło, żeśmy w gościnie u pana sektek tysięcy morgów stepu i boru.

Przy nieodstępnej na każdej wizycie filiżaneczce kawy czarnej rozmowa skacze z tematu na temat. Zatrąciliśmy coś o politykę i porządku. Pułkownik nie lubi tego tematu. Od polityki się usunął zupełnie i obserwuje jeno zdala nowe czasy i nowych ludzi. To też kostyczny uśmiech określił dumne usta starca, kiedy z lekceważącym ruchem ramion począł o obecnych rządach czynić uwagi.

„Biedna ta Brazylja. Ma w swym herbie motto „ład i postęp”. Gdzie tu u nas w rzeczywistości ład i gdzie postęp. Poznał pan już kawał kraju, to się pan ładowi przypatrzyl, a postęp?” — zachnął się staruszek. „Wie pan, Brazylja postępuje tylko po nocy”. A na moją zdziwioną minę, dodał zirytowany: „To przecież jasne. Rząd w nocy śpi, to jej nie przeszkadza”. Zaiste trafny kalambur pod adresem niejednego rządu na świecie.

A potem przeszliśmy na temat kolonizacji tych stron. Pułkownik się ożywił. Z ogniem w przyćmionych wiekiem oczach jął mówić o tem, jak to nasi chłopci po jego leśnej fazendzie Amolafaka się zagospodarowują, jak z dnia na dzień rośnie tam ośrodek pracy twórczej, jak powstaje centrum produkcji. „Spokojny umrę” kończył, „że mi się udało to wielkie umożliwić dzieło. Oni, ci pańscy rodacy, będą spadkobiercami mych marzeń, aby kraj ten piękny i bogaty podźwignąć przez pracę. Do nich, a nie do moich synów, należy to jutro. Oni nową zbudują Parane, a nie nasi politykujący synowie. Teraz trzeba bory i naszych leśnych braci z nich wypierają, ale nie długo przyjdzie czas, że ich synowie moich wnuków i stąd i z tego stepu narazie omijanego wyprą. Trudno. Silni są i kochają ziemię. A nasi lubują się jeno w blichtrze miasta i polityce”.

Cicho się zrobiło w pokoju. Słowa pułkownika zapadły nam w duszę. Zaprawdę ten człowiek najlepiej rozumiał wartość naszego pioniera, ocenił jego zdolności, przewidział jego rolę w tym kraju.

Za oknami zadzwoniły kołatki na koniach. Śnać jakaś karoska nadjechała. Tak i było. Na podwórzu przystanąła powózka kolonisty. Z pod budy wygramoliła się jakaś postać okazała i u furtki z jednym z synów gospodarza podjęła rozmowę. Na tle zachodzącego słońca ostro znaczyły się potężne bary przybyłego z pod szerokiego runda kapelusza widniało w auroli światła wąsate oblicze. Nasz to był jakiś napewno. Pułkownik powstał. Wyszliśmy do furtki. Stał przed nią osadnik z Amofalaki, rosły, młody mężczyzna i o pozwolenie prosił na podwórzu. Do dalekiej zdążył Guarapuawy, pełną karoskę wioząc produktów. Zboża nieco i jarzyn trochę i kur parę i jajek kilka tuzinów. Pierwsze to produkty — rezultat trudu naszego pioniera w tych borach odległych. Tam, gdzie niedawno jeszcze „anta”¹⁾ leśne deptała gęstwiny, a ludzka nie trafiła stopa, siedzi już nasz kmięć i nowe buduje życie, chleba przysparza, kraj wzbogaca.

„No — widzi pan”, mruzczał zadowolony pułkownik. „No, widzi pan, tam gdzie jeszcze rok temu głusza była bezludna i dziki „bugier”²⁾ za zwierzem się jeno uganiał, stamtąd już chleb poczyna jeść Guarapuawa. Tędy to ludzie ci pańscy rodacy. Robią dużo, a mało mówią”.

Ale trzeba się było w dalszą zbierać drogę. Cienie poczynały się już kłaść w ogródku, w sadzie cichym jeno jakiś pta-

¹⁾ tapir.

²⁾ dziki indjanin.



Młoda kolonja polska Iraty.

szek kwilił, w portere zganiano bydło, porykujące żałośnie. Kolonista koło wypręgania koni się krzątał, a u furty biała się głowa pułkownika z uśmiechem serdecznym ręką nas żegnającego.

Do Augusta było tylko parę kilometrów. Ciemno już jednak było, kiedy ku jego fazendzie się zbliżaliśmy. Smuga światła naszego samochodu spłoszyła kilkakrotnie przed autem lelka, fruwającego leciuchno, jak mara. Na skrętach raz po raz w oświetleniu elektrycznym Forda krzewy przydrożne i gaik pobliski i obejście Augusta jak jakie dekoracje teatralne do sztuki egzotycznej wystąpiły i zapadły w cień. Przy domostwie na tle wyiskrzzonego nieba rysował się cudaczniemi kształtami kaktus olbrzymi, nad inne wystrzelający drzewa. Od pomarańczowego sadu szła duszna opajająca woń. Wszystko nęciło do spoczynku.

Zwolna zamierało życie. Z portery jeno

sapanie bydła dochodziło, z wnętrza domostwa odgłosy krzątań koło wieczerzy. Gdzieś w dali dało się słyszeć nerwowe, charkotliwe szczekanie „graxai”³⁾. Opodal od obejścia nad strugą połyskiwało ognisko. Przy jego blaskach majaczyły sylwety ludzi, pożywających posiłek wieczorny. Gwar cichej dolatał rozmowy. Po polsku mówiono. I znowu nasi. W bory szli za Cavernese, na Amofalakę dążyli po ziemię. Posłannictwo swe spełniają.

A nad stepem szeroko rozlanym migotały gwiazdy, cichy wietrzyk szemrał w liściach zarośli i noc na wszystko kładła swe kojące ręce.

Jeno przy ognisku jeszcze gwarzono o ziemi.

Guarapuawa, 1923 rok.

K. GLUCHOWSKI.

³⁾ rodzaj lisa.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ZESTAWIONY PRZEZ DRA J. ROZWADOWSKIEGO

U w a g a: Dział ten wprowadzamy do „Pioniera Kolonjalnego”, by zwrócić uwagę na szereg znamiennych faktów, jak np., że Niemcy nie myślą o rezygnacji z kolonii, że w ramach istniejących posiadłości kolonjalnych odbywają się przesunięcia na korzyść wzajemną narodów i państw, że istnieją państwa, które potrzebują do kolonii osadników i t. d.

REDAKCJA.

NIEMCY MARZĄ CIĄGLE O KOLONJACH.

Art. 119 Traktatu Wersalskiego stanowi, że „Niemcy zrzekają się na korzyść Głównych Mocarstw Sprzymierzonych i Stowarzyszonych wszelkich praw i tytułów do posiadłości zamorskich”.

Na mocy art. 22 Traktatu kolonie niemieckie zostały oddane pod zarząd pozostałych mocarstw kolonjalnych i mocarstwa te występują przed Ligą Narodów, jako mandatarjusze, jeżeli chodzi o przydzielone im terytoria.

W łonie Ligi powstała Komisja Mandatowa, która przyjmuje i ocenia składane

jej corocznie przez mandatarjuszków sprawozdania i raporty ze sprawowanego nad daną kolonją mandatu. Niemcy, stawszy się członkiem Ligi Narodów i uzyskawszy stałe miejsce w Radzie Ligi — weszły również do Komisji Mandatowej.

W ten sposób wytworzył się dość dziwny i niezrozumiały fakt w europejskiej polityce kolonjalnej.

Niemcy pozbawione przymusowo swoich kolonii, w dalszym ciągu jednak sprawują nadzór nad swymi byłymi posiadłościami zamorskimi. Nie dosyć tego. Niemcy, które nie posiadają ani jednego kilometra kwadratowego ze swych przedwojennych posiadłości kolonjalnych, utrzymują trzy wielkie organizacje społeczne, mające na celu uprawianie polityki kolonjalnej. Organizacje te liczą razem kilkadziesiąt tysięcy członków.

Infiltracja kolonistów niemieckich do Tanganyiki (Wschodnia Afryka), dawnej kolonii niemieckiej, nad którą obecnie sprawuje mandat Anglja, jest już dzisiaj zjawiskiem tak groźnym, że wywołuje żywy niepokój sfer angielskich, a w niedalekiej przyszłości może poddać w wątpliwość celowość dalszego sprawowania

mandatu nad temi obszarami przez Wielką Brytanię.

Kiedy londyński Downing Street celem przeprowadzenia anglikanizacji Tanganyiki czynił wysiłki w kierunku połączenia tego obszaru z Kenią, właściwą, sąsiednią kolonią angielską, dr. Stresemann zaprotestował przeciwko temu energicznie w Komisji Mandatowej Ligi.

Ten fakt jest znamieny.

Niemcy w dalszym ciągu uważają swoje dawne kolonie za integralną część Rzeszy.

PRASA FRANCUSKA DEMENTUJE POGŁOSKI O SPRZEDAŻY KOLONJI.

Gazeta „France de l'Est”, wychodząca w Mulhouse gwałtownie powstaje przeciwko szerzonym przez ludzi złej woli pogłoskom, jakoby Francja miała zamiar sprzedać niektóre ze swych posiadłości kolonialnych. „France de l'Est” dowodzi, że kolonie zupełnie nie obciążają budżetu metropolii i są gospodarczo samowystarczalne.

Pozatem kolonie produkują takie surowce, bez których przemysł francuski nie potrafiłby się obejść.

Bawełna i wełna, dostarczane z kolonii, stanowią podstawę rozwoju francuskiego przemysłu tekstylnego, a fosfaty z Afryki Północnej pomagają znakomicie rolnictwu w metropolii.

Dziennik ten kończy: „nietylko w czasie wojny, były one (kolonie) nam pomocne, ale i podczas pokoju służą one (kolonie) wydatnie Francji, zaspakajając jej potrzeby codzienne oraz przyczyniając się znakomicie do ożywienia finansowego życia kraju”.

POKOJOWA WALKA ŻYWIŁU FRANCUSKIEGO Z ANGIELSKIM O WPŁYWY GOSPODARCZE I CYWILIZACYJNE NA NOWYCH HEBRYDACH.

Brytyjska kolonia Nowe Hebrydy posiada zaledwie 15.000 klm. kw. ziemi, nadającej się do eksploatacji. Jest to jednak ziemia nadzwyczajnie urodzajna, dostarczająca w obfitości kakao, kawę, wanilię, a nawet bawełnę.

Hebrydy są dzisiaj terenem zmagania się wpływów francuskich z angielskimi. Same wyspy są zaludnione w połowie przez kolonistów francuskich, w połowie zaś przez angielskich. Już dzisiaj element francuski odnosi całkowite zwycięstwo nad angielskim.

Ten zwycięski pochód francuskiego kolonisty uwidacznia poniżej tablica eksportu w r. 1926 w tonach.

	Francuzi	Anglicy
Kakao	1851	98
Bawełna	837	28
Kawa	273	0

Kolonistów francuskich na Hebrydach jest 750, angielskich zaś tylko 350.

Wobec takiej hegemonii ekonomicznej Francja już dzisiaj myśli o możliwościach objęcia w posiadanie Hebryd, a „Journé

Industrielle” zastanawia się nad tem, jakiej kompensaty należałoby udzielić Anglii wzamian za Hebrydy.

KOLONIZACJA EUROPEJSKA BELGIJSKIEGO KONGA.

Kwestja zainstalowania kolonistów europejskich w Kongo jest obecnie jednym z najważniejszych zadań belgijskiej polityki kolonialnej. Na łamach miesięcznika „La Belgique maritime, coloniale et économique” p. Jaspas, prezes ministrów i minister kolonii, zwraca uwagę opinii publicznej, że „kwestja kolonizacji europejskiej winna być naczelnem zadaniem belgijskiej polityki kolonialnej w Kongo”. Pan Jaspas proponuje zainstalowanie w

Kongo kolonistów europejskich, rolników i plantatorów, którzy zdolni będą należycie wykorzystywać bogactwa kraju, by je następnie eksportować do państw europejskich.

Prasa francuska komentuje szeroko artykuł belgijskiego premiera i wzywa swój rząd do zastosowania inicjatywy p. Jaspasa w kolonjach francuskich.

Polska posiada pierwszorzędną element kolonizacyjny i zapewne najlepszy w świecie.

Jeżeli kraj nasz skazany jest na wysyłanie rok rocznie tysięcy ludzi zagranicę — czy nie należałoby zbadać warunków kolonizacji w Kongo, tembardziej, że są tam już polacy?

KRONIKA ZWIĄZKU

Pan prof. dr. Tadeusz Hilarowicz został dokooptowany w charakterze członka Zarządu Pionierów Kolonialnych jako przedstawiciel Komitetu Organizacyjnego Twa Polskiej Stacji Tropikalnej dla Badań Doświadczalnych.

W dn. 9 marca r. b. w auli Uniwersytetu Warszawskiego odbył się uroczysty obchód dziesięciolecia Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Przemówienie powitalne wygłosił między innymi prezes Z. P. K. p. K. Głuchowski, precyzując wspólnotę zadań obydwóch instytucji w dziedzinie naukowych badań terenowych oraz wyszukiwania nowych dróg dla ekspansji narodowej.

W dn. 20 lutego r. b. w mieszkaniu prywatnym p. Głuchowskiego odbyło się posiedzenie sekcji propagandowej Z. P. K. Obecnych było 10 osób. Na zebraniu omawiane były sprawy związane z akcją prasową, jaką Związek rozpoczął na łamach swego organu „Pionier Kolonialny”. Omawiana była również sprawa publicznego odczytu p. Głuchowskiego o Angoli, który odbędzie się 26 marca 1928 r.

Akcja Związku Pionierów Kolonialnych napotyka żywe zainteresowanie wśród społeczeństwa. Do Związku wstępują z dniem każdym coraz nowi członkowie, przedstawiciele nauki, jak znany pionier na tem polu prof. J. Siemiradzki ze Lwowa, działacze emigracyjni, np. dr. Wł. Rogowski, pierwszy instruktor szkolny w Paranie, pułk. St. Wężyk, który prowadził w Batumie stację kultur tropikalnych i wielu innych.

Apel Związku spotkał się z odzewem także z zagranicy. I tak z Genewy zwrócił się do Zarządu polak, z dawnej P. Zachodniej Afryki Niemieckiej, kpt. Lange, z Konstantynopola zaś p. D. Rogoyski.

Dnia 27 lutego odbyło się posiedzenie informacyjno-organizacyjne Sekcji Parańskiej, na którym prezes Z. P. K. p. Kazimierz Głuchowski przedstawił program działalności.

Zadaniem Sekcji byłoby ugruntowanie i pomnożenie polskiego stanu posiadania oraz liczebne wzmocnienie ilości kolonistów polskich, zorganizowanie ich pod względem gospodarczym, spojenie pod względem narodowym i wytworzenie społeczeństwa Nowej Polski przysparzającej Macierzy nowych wartości.

W zebraniu wzięło udział kilkanaście zainteresowanych tą sprawą osób, które po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji zgłosiły się do pracy w poszczególnych dziedzinach gospodarczych i naukowo-oświatowych.

Kwestja ekspedycji do Angoli i zapoczątkowania na tym terenie prac naukowych i akcji osadniczej, posuwa się naprzód. W tych dniach z inicjatywy Związku Pionierów Kolonialnych odbędzie się konferencja przedstawicieli Związku Pionierów Kolonialnych, Twa Polskiej Stacji Badań Tropikalnych, Twa Geograficznego i Towarzystw Kolonizacyjnych, na której plan ekspedycji będzie poddany szczegółowemu omówieniu.

W poniedziałek, dnia 26 marca r. b. o godz. 8 wiecz., w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu wygłosił odczyt o Angoli prezes Związku Pionierów Kolonialnych, p. Kazimierz Głuchowski. Odczyt, który wygłoszony został przy wypełnionej szczerze słuchaczami sali, spotkał się z ogólnym aplauzem. Prasa stołeczna zajęła wobec zamierzeń Związku nader przychylną stanowisko. Szereg pism wydrukowało obszernie sprawozdania z odczytu.

Związek Pionierów Kolonialnych, pragnąc nawiązać kontakt z polakami, osiadłymi w kolonjach, specjalnie zaś w kolonjach afrykańskich, prosi wszystkich rodaków o zgłaszanie się do Związku z dokładnym podaniem swego adresu i warunków swego życia. Także rodziny polaków, przebywających w kolonjach, zamieszkałe w kraju, proszone są o adresy swych krewnych, abyśmy mogli posłać im nasze czasopismo.

Równocześnie zwracamy się z prośbą do rodaków z b. zaboru pruskiego, którzy żyli, przebywali, lub służyli wojskowo czy w administracji w dawnych kolonjach afrykańskich Niemiec—o nawiązanie łączności ze Związkiem.

Adres Związku Pionierów Kolonialnych: Warszawa, Bracka 13, m. 1, lub Liga Morska i Rzeczna — Warszawa, Elektoralna 2.

POWIATOWA KASA CHORYCH W WARSZAWIE

Oddziały, Ambulatorja, Punkty Lekarskie i Gabinety Dentystyczne.

Oddział I w Nowym Dworze.

Nowy Dwór — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Modlin — Twierdza — ambulatorjum.
" — Port — punkt lekarski.
Zakroczym — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Kazuń Polski — punkt lekarski.

Oddział II w Pruszkowie.

Pruszków — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Piastów — punkt lekarski i gabinet dentystyczny

Oddział III w Markach.

Marki — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Pustelnik — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Zielonka — punkt lekarski.

Oddział IV w Międzyzlesiu

Międzyzlesie — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Falenica — punkt lekarski
Miłosna (Stara) — ambulatorjum.

Oddział V w Jeziornie.

Jeziorna — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Konstancin — punkt lekarski.
Wilanów — punkt lekarski

Oddział VI w Rembertowie.

Rembertów — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Gocławek — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Miłosna (Nowa) — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Kawęczyn — ambulatorjum.

Oddział VII w Piasecznie.

Piaseczno — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Dąbrówka Wil — punkt felcz.
543-IV.

Oddział VIII w Otwocku.

Otwock — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Karczew — punkt lekarski.

Oddział IX w Henrykowie.

Henryków — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
Jabłonna Legj. — ambulatorjum i gabinet dentystyczny.
" Stara — ambulatorjum.

Oddział X. Centrala — Warszawa, Puławska 26.

Włochy — ambulatorjum (dentystyka).
Czechowice (Ursus) — ambulatorjum (dentystyka w projekcie).
Ożarów — ambulatorjum (dentystyka).
Zdobycz Robotnicza — ambulatorjum (dentyst.).
Łomianki — punkt lekarski.
Okęcie — punkt lekarski.
Dedale — punkt lekarski.
Babice — punkt lekarski (w projekcie).
Palmiry — punkt lekarski i dentystyka (w projekcie).

ZAKŁADY

Laboratorium Chem. - Farmaceut.

ul. Grójecka 41, tel. 527-38.

PRACOWNIA ROZPOZNAWCZA

ul. Grójecka 41, tel. 527-38.

NOWOCZESNE METODY LECZNICZE

Teoria i praktyka stwierdziły dostatecznie wartości leków roślinnych. Prof. Muszyński pisze (Lekarz Wojsk. Nr. 2. 1927): „stabilizowane preparaty roślinne stanowią ostatni wyraz postępu w dziedzinie racjonalnego przyrządzania leków w rozmaitych postaciach i są początkiem nowej epoki w dziejach lecznictwa”.

Zbadany klinicznie preparat przeciwko katarom kiszek, biegunkom i nerwicy narządów trawiennych „Mutabor-Rawski” uprawnia do wniosków dodatkowych. Polska Gaz. Lek. (Nr. 51. 1927) pisze: „... do pierwszych udanych prób na tem polu w Polsce należy wytwarzanie przetworów stabilizowanych przez mag. Rawskiego...” „przeciwbiegunkowe działanie „Mutaboru” nie ustępowało działaniu nalewki makowca (opium)”.

Przyrządzone tą samą metodą stabilizacji „Hemoroidol-Rawski” w postaci kropeł i czopków — środek przeciwko guzom krwawnicowym i żylakom, oraz „Danutol-Rawski” w postaci kropeł — przeciwko kokluszowi i nieżytom dróg oddechowych posiadają te same specyficzne własności lecznicze.

STABILIZOWANE PRZETWORY ROŚLINNE MAGISTRA RAWSKIEGO NAGRODZONE BYŁY:
NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE HIGIENICZNO - SANITARNEJ (WARSZAWA 1927)
WIELKIM SREBRNYM MEDALEM

NA PRZEMYSŁOWEJ WYSTAWIE (PARYŻ 1927)
GRAND PRIX WRAZ ZE ZŁOTYM MEDALEM

DO NABYCIA W APTEKACH. — SKŁAD GŁÓWNY:

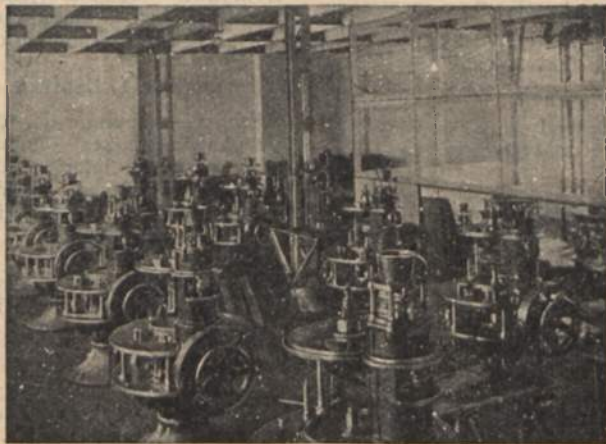
Magister J. Rawski, apteka w Warszawie, Marjańska (róg Twardej) tel.: 18-82 i 302-48

„PIONIER” FABRYKA OBRABIAREK Sp. z o. o. — WARSZAWA.

Firma „PIONIER”, Fabryka Obrabiarek, powstała w połowie 1922 r., jako S-ka z o. o. Zasadniczym założeniem produkcyjnym Spółki była fabrykacja narazie ograniczonej ilości typów, przy zastosowaniu najnowszych metod organizacji i racjonalizacji produkcji. Firma „PIONIER” rozrastała się szybko wyłącznie własną żywą i wyteżoną pracą i w krótkim przeciągu czasu stanęła na bardzo wysokim poziomie przemysłowym.

Wojskowych, wywiązała się pierwszorzędnie, dostarczając duże serie najtrudniejszych w tej gałęzi maszyn o najwyższej precyzji wykonania i działania.

Zdając sobie jasno sprawę z zadań społecznych, zwraca „PIONIER” szczególną uwagę na kształcenie rzemieślnika i corocznie wypuszcza zastęp wyzwolonych uczniów; następnie zwraca się uwagę na higieniczne i bezpieczne warunki pracy i przy-

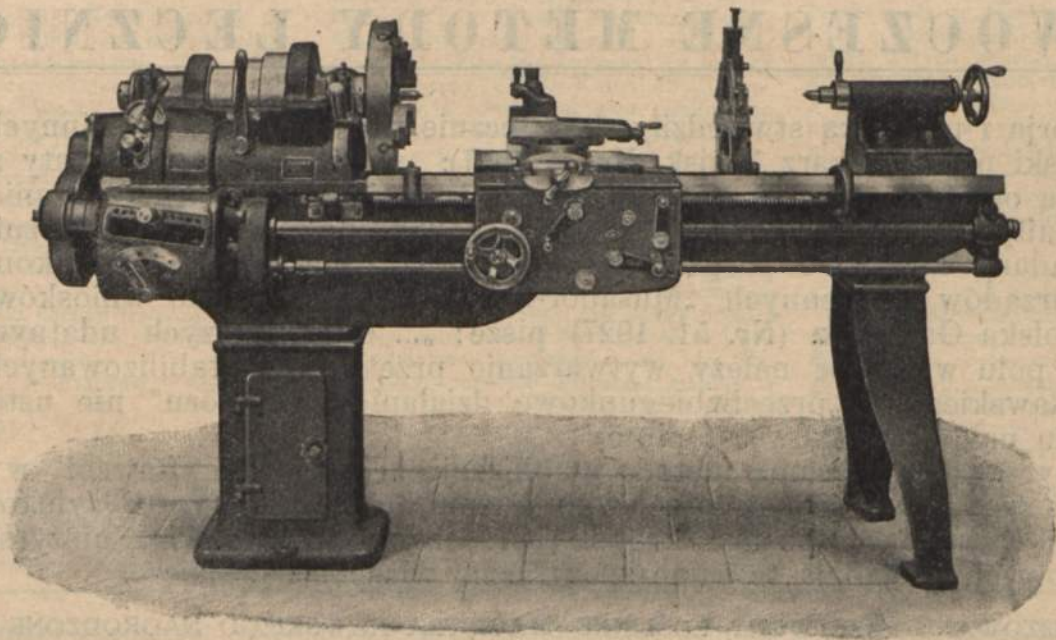


Montaż maszyn elaboracyjnych.

Wszystkie obrabiarki fabrykowane są serjami nie mniejszymi jak 10 sztuk, dochodząc do liczby 50 sztuk. Poszczególne części obrabiane są na najnowszych maszynach z szerokim zastosowaniem przyrządów szablonów i sprawdzianów różnicowych. Od pierwszej chwili wprowadzono konsekwentnie normalizację elementów konstrukcyjnych, narzędzi i norm biurowych.

zwyczajają do czystości, ładu i poszanowania dla miejsca wyteżonej pracy zawodowej.

Fabryka posiada bogatą bibliotekę fachową i abonuje szereg pism fachowych krajowych i zagranicznych, poświęcając każdą wolną chwilę na studia fachowe, celem zastosowywania ostatnich zdobyczy wiedzy i techniki w praktyce.



Serjowa tokarka — model TE.

Produkcja jest stale wszechstronnie kontrolowana, aż do ostatecznej kontroli produktu na stacji prób, przez którą przechodzi każda bez wyjątku maszyna.

Idąc po linii dalszego zmniejszenia importu i dzięki wysokiemu poziomowi technicznemu, podjęła firma „PIONIER” od roku 1924 produkcję obrabiarek do fabrykacji amunicji karabinowej. Z zadań postawionych jej przez Ministerstwo Spraw

Firma cieszy się zaufaniem i uznaniem wszystkich bez wyjątku odbiorców i idzie szybkim krokiem w kierunku realizowania dalszych zadań, jakie spoczywają w pierwszej linii na kierującym przemysłu obrabiarkowym.

Wkońcu zaznaczyć należy, że firma „PIONIER” poświęca szczególną uwagę sprawie eksportu swoich wyrobów zagranicę i jest jedną z założycieli „Koncernu eksportowego maszyn specjalnych”.