

MORZĄ

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.



NAD POLSKIEM MORZEM

Fot. J. Stopczyk.

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie ładunki masowe:

węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.

Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” - 4200 ton DW.
S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków” po
3000 ton DW.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia” po 560 ton.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy

Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna

Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

J A N R A U E

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 5.

Warszawa, maj 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Nasza polityka — A. Uzlebło; 2. Organizacja polskich władz morskich — S-ka; 3. Wytyczne naszej ekspansji zamorskiej — Edmund Janowski; 4. Żegluga na wodach dalekich jako jeden z terenów przyszłej pracy polskiej floty handlowej — S. Kosko; 5. Holenderskie rybolówstwo śledziowe — Cz. II — Grzegorz Piotrowski; 6. W 4 dni z Ameryki Północnej do Europy — Inż. Z. Łokuciejewski; 7. Trzeci etap — A. Uzlebło; 8. Dzień marynarza angielskiego na okręcie wojennym — J. B.; 9. „Lacki bóg morza” — Radosław Krajewski; 10. Na pokładzie „Katowic” z Gdańska do Stockholmu — Z. J. Tyzeł; 11. Ku czci bohaterów „Princessy Malady” — Stanisław Odyntec; 12. Pod żaglami przez oceany — T. Stecht; 13. Żeglarstwo olimpijskie — K. M.; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — PJONIER KOLONJALNY; 14. Świadomie idziemy do celu — K. Gluchowski; 15. Kilka uwag u progu działalności — Janusz Makarczyk; 16. Angola jako ewentualny polski teren osadniczy — K. Gluchowski; 17. Przegląd kolonialny — Dr. J. Rozwadowski; 18. Kronika związku.

30 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

N A S Z A P O L I T Y K A

Czy jesteśmy mocarstwem? — Oto pytanie, które stawiamy sobie już od lat szeregu. Bierzymy pod uwagę rozciągłość terytorjalną Polski, jej zaludnienie, jej bogactwa naturalne, poziom cywilizacji, siły militarne i powiadamy — tak. Nie ulega też najmniejszej wątpliwości, że mamy wszystkie dane po temu, aby być mocarstwem. Ale i to musimy powiedzieć sobie z całym naciskiem — mocarstwem dziś jeszcze nie jesteśmy. Nie jesteśmy — g rzkie to będzie porównanie — tak samo, jak nie są niem Chiny, posiadające jeszcze większe terytorjum i bez porównania liczniejszą ludność, jak nie jest mocarstwem Brazylja, kraj o wiele od nas obszerniejszy, a i ludniejszy. Bo o stanowisku mocarstwem narodu stanowi jego udział realny w życiu świata.

Jakież jest tedy nasz udział? Obywatele polscy stanowią 1,5% mieszkańców kuli ziemskiej. Ale nasz udział w wymianie międzynarodowej wynosi zaledwie 1%. Stoiemy zatem pod tym względem poniżej przeciętności, manifestujemy mniej, niż możemy. Z całą słuszością odmawiają nam miejsca przy stole obrad nad ograniczeniem zbrojeń morskich, bo gdybyśmy wykonali cały swój program, jeszczebyśmy nie posiadali tyle floty, ile rocznie przybywa każdemu z

prawdziwych mocarstw. Zainteresowania nasze realne, oparte na posiadaniu, nie sięgają poza granice terytorjalne Rzeczypospolitej Polskiej. A mocarstwem jest państwo, zainteresowane w układzie stosunków na całym świecie. Nie jesteśmy mocarstwem — jeszcze. Jeszcze, powtarzamy, bo mamy wszystkie warunki po temu, aby mocarstwem zostać, by po zdobyciu roli mocarstwowej utrzymać ją na stałe. Trzeba tylko chcieć, trzeba tylko mieć wolę po temu.

Oczywiście, że zdobycie mocarstwowego stanowiska zależy u nas jedynie i niemal wyłącznie od postawienia sprawy morskiej, i więcej, od postawienia tej sprawy na odpowiednim poziomie już nie przez rząd, który zrobił niezmiernie wiele w tej dziedzinie, ale przez samo społeczeństwo. Budowa floty polskiej musi być prowadzona dalej przez sfery bezpośrednio w istnieniu tej floty zainteresowane.

Nie upraszamy sobie tych zagadnień. Floty potężnej nie stworzymy drogą składek publicznych. Ofiarność może wystarczyć na kilka niewielkich jednostek, a żegluga to przedsiębiorstwo, którego za groszaki nie ufundujemy. Ofiarność jest potrzebna po to, by umożliwić Państwu dokonanie pewnych doświadczeń morskich. Nie upraszamy sobie zagadnienia i w dal-

szym ciągu. Niech nikt nie sądzi, że po jednej lub kilku konferencjach, jakiś wielki posiadacz ziemski, fabrykant, czy bankier sprzeda swój warsztat pracy, aby zakupić kilka okrętów. Jednostkę tego rodzaju bodaj czy można byłoby uznać za całkowicie normalną. Bylibyśmy raczej za tem, aby poddać ją jaknajtroskliwszej kuratelii. Trudno bowiem wyobrazić sobie człowieka o zdrowych zmysłach, wyzbywającego się gotowego przedsiębiorstwa po to, aby się rzucić na eksperymenty na gruncie sobie nieznanym. Pójdziemy dalej. Nie przypuszczamy, aby dziś znalazło się w Polsce wielu kapitalistów, rozporządzających wolną gotówką, zdolnych do rzucenia jej na rzecz przedsiębiorstwa transportu morskiego. Przedewszystkiem dlatego, że nie jest to znany teren, że człowiek oddawałby to, co posiada w ręce cudze, których sam nawet porządnie kontrolować nie potrafi. A następnie — żegluga wcale nie jest tak złotem jabłkiem, żeby dochody jej stanowiły nieprzewyższoną pokusę. Ima się jej kapitał morski, kapitał obznajomiony z tem zagadnieniem, wypraktykowany odpowiednio w tej dziedzinie. Kapitał lądowy — nie lubi wody.

Sprawa nasza jest znacznie bardziej złożona, znacznie trudniejsza, ale bynajmniej nie beznadziejna.

Weźmy rzecz na przykładzie. Oto nasze przedsiębiorstwa płacą przeszło trzy miliony dolarów rocznie za to, że nie mają bezpośrednich stosunków ze źródłem zakupu bawełny, że sprowadzają ją przez Bremę, czy Liwepool. Jeżeli zważymy, że uzależnione są one od rynku Stanów Zjednoczonych, który jest i drogi i wskutek rosnącej konsumpcji tego surowca na miejscu, a równoległego kurczenia się obszaru plantacji do najwyższego stopnia niepewny i niebezpieczny, to zrozumimy, że ten tryb postępowania może w pewnej chwili doprowadzić nasz przemysł przedsiębiorczy do katastrofy. Jednoroczny haracz dziś za pośrednictwo zagraniczne wystarcza do stworzenia potężnego przedsiębiorstwa handlu bawełną i uruchomienia wcale poważnego tonażu, który przynajmniej w części uniezależni nas na tem polu. Przemysł nasz tekstylny nie objawia po temu żadnej inicjatywy. Czy nie może ujawnić? Czy nie powinniśmy dołożyć wszystkich starań, aby ujawnił?

Więcej niż trzy czwarte herbaty sprowadzamy przez pośredników angielskich i holenderskich, jak magnaci, którym nie zależy na tych „drobiazgach“, jakie za to płacimy. Czy wszystkie sklepy spożywcze, wszystkie miasta, wszystkie instytucje aprowizacyjne nie mogłyby się połączyć dla uregulowania sprawy dostawy herbaty? A czy to samo nie dzieje się z kawą, kakao i wszystkimi innymi towarami kolonialnymi?

Nasz cement narzeka na brak

zbytu, gdy literalnie czekają nań kraje południowo-amerykańskie.

Nasze wyroby drzewne, przedzielane, żelazne mogą zupełnie śmiało znaleźć rynki zbytu, gdybyśmy tylko zechcieli powołać do życia wielkie przedsiębiorstwa handlowo-przewozowe.

Te wszystkie sprawy powinna podnosić, oświeślać i uświadamiać wszystkim nasza propaganda morską. Otwierając widoki wielkiego rozwoju poszczególnym gałęziom naszego życia gospodarczego, musimy ukazywać żegluga nie jako cel sam w sobie, ale jako środek do przeprowadzenia gruntownej reformy naszych stosunków z zagranicą. Dopiero w tem oświeceniu stanie się ona nie czemś ponętym, stanie się ona nie nową, a wysoce niebezpieczną próbą, ale niezbędną inwestycją, na którą nie można żałować nawet dużego nakładu.

Warunki dla inwestycji tych już są. Posiadamy port, port wcale dobrze urządony, doskonale rozplanowany, port rosnący z dnia na dzień, który już dziś przerósł Kłajpedę i Królewiec — jutro stanie się największym portem Bałtyku. Ten port to poważna podstawa, o którą można i należy się oprzeć — a ten, kto będzie zwlekał — zapłaci opóźnienie bardzo drogo. Mniejsza o to. Wracamy do przerwanej myśli. Propaganda morską w Polsce nie może już dziś poprzestawać na szerzeniu wśród szerokich warstw publiczności elementarnych pojęć o znaczeniu morza dla Państwa. Nie może zamykać się w popularyzacji. Musimy śmiało sięgać po zagadnie-

nia dalsze, szersze — trudniejsze. Głębokie studia nad życiem gospodarczym kraju i jego poszczególnych części otworzą przed każdym z naszych oddziałów ogrom pracy nad związaniem każdej naszej miejsciny z morzem, z tą przeogromną drogą na świat. Niema zakątka w Rzeczypospolitej, w którymby nie było czegoś lub kogoś, związanego już z zagadnieniem morskiem. Trzeba to coś wyszukać, obudzić jego świadomość, podniecić do czynu, do ofiary na rzecz własnej przyszłości. Stolica kraju bynajmniej nie musi iść pod tym względem na czele. Szlachetna ambicja prowincji — niechaj ją dystansuje — gdy ma po temu warunki.

Nie przeczymy, że tak pojęta praca nastęrcza niezmiernie wiele trudności. Wymaga ona niewątpliwie od każdego oddziału Ligi jakiejś sekcji przynajmniej prac gospodarczo-morskich, wymaga głębokich studjów, wymaga wielkiej czujności, wymaga utrzymania jaknajszerszych stosunków z całym środowiskiem miejscowym i instruowania go na każdym kroku. Ale — przecie od samego początku istnienia Ligi Morskiej zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że niełatwego podjęliśmy się zadania. Celem naszym jest zdobycie dla Polski stanowiska mocarstwowego. Dziś, gdy wszystko po temu na lądzie jest zrobione — pozostało — uczynić stokroć więcej na morzu i za morzem. A trudności? — Trudności są po to, aby je zwalczać.

A. UZIEMBŁO

ORGANIZACJA POLSKICH WŁADZ MORSKICH

Gdy w r. 1920 na podstawie Traktatu Wersalskiego, Polska objęła w posiadanie przyznane jej wybrzeże morskie i dana jej była możność przystąpienia do organizowania floty i budowy własnego wyjścia na morze, powstała jednocześnie potrzeba prawnego unormowania zagadnień, dotyczących spraw żeglugowych, oraz zorganizowania morskich władz administracyjnych.

Pierwsze takie normy organizacyjne w zakresie żeglugi handlowej stworzył rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dn. 26 kwietnia 1920 r. o utworzeniu „Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskiem“ z siedzibą w Wejherowie, podlegającego Ministerstwu Spraw Wojskowych. Zadaniem Urzędu było spełnianie czynności niektórych byłych urzędów niemieckich. Trudno przyznać, aby rozkaz ministra, nieopublikowany nawet w sposób wymagany dla rozporządzeń rządowych, mógł być dostateczną podstawą dla

powołania do życia organu władzy państwowej. Ponadto akt ten nie ustalił ani dokładnej kompetencji utworzonego urzędu, ani jego charakteru i zakresu władzy. Pomimo tego Urząd Marynarki Handlowej przetrwał aż do roku bieżącego bez żadnych prawie zmian, jedynie na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 1 grudnia 1921 r. został podporządkowany Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Właściwe podstawy organizacyjne dało dopiero rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z mocą ustawy z dn. 22 marca r. b., opublikowane w „Dzienniku Ustaw“ z dnia 26 tegoż miesiąca. Rozporządzenie to nietylko usuwa wady wyżej wspomniane, lecz stwarza znacznie odmienną konstrukcję organizacyjną, przyczem, co należy podkreślić, nie czerpie wzorów z ustawodawstwa niemieckiego.

Zamiast dotychczasowego Urzędu Marynarki Handlowej zostały utwo-

rzony dwie instancje: kapitanaty portów, jako organy władzy miejscowej, oraz Urząd Morski, obejmujący całokształt spraw żeglugowych i portowych. Siedzibą Urzędu Morskiego jest Gdynia, natomiast ustalenie ilości i siedzib kapitanatów portu zostało powierzone Ministrowi Przemysłu i Handlu. Zarazem Minister Przemysłu i Handlu może poddać jednemu kapitanatowi dwa lub więcej portów, tak, że porty mniejsze, posiadające znaczenie przeważnie lokalne, jak porty rybackie w Helu i w Jastarni, mogą utworzyć wspólną jednostkę administracyjną. Zasady administracji są wspólne zarówno dla portów państwowych jak i prywatnych, czy gminnych (Tczew, Puck), z wyjątkiem oczywiście portów wojennych.

Jak wspomnieliśmy wyżej, instytucja kapitanatów nie była dotąd prawu polskiemu znana. Aczkolwiek niektóre porty taką organizację faktycznie

posiadały, jednakże, nie mając podstawy prawnej, nie mogły być uważane, jako samodzielne organy władzy, i czynności swe mogły pełnić tylko w imieniu Urzędu Marynarki, jedynej miejscowej jednostki administracyjnej dla spraw żeglugowych. Obecnie rozporządzenie w ścisły sposób ustala kompetencję kapitanatów i powierza im wykonywanie określonych czynności w obrębie portu, jak np. policji portowej i żeglugowej, pilotażu, zarządu znakami nawigacyjnymi i t. p.

Urząd Morski jest jednostką wyższej instancji, który poza nadzorem nad kapitanatami portu, sprawuje bezpośrednio szereg czynności, dokładnie w ustawie wyliczonych, a obejmujących całokształt spraw morskich, z wyjątkiem jedynie rybackich. Ponadto z pod właściwości tego Urzędu wyłączono tymczasowo sprawy budowy portu w Gdyni, prowadzone przez specjalne Biuro Budowy, kończące swoje funkcje z dniem 1 stycznia 1931 roku.

Specjalne uprawnienia uzyskał Dyrektor Urzędu Morskiego; ma on prawo wydawania rozporządzeń porządkowych w zakresie policji portowej i żeglugowej w wypadkach nieprzewidzianych ustawami. Przekroczenia jego rozporządzeń są karane grzywną do 200 zł. lub aresztem do dni 7, przy czym orzecznictwo należy z zachowaniem wszelkich przepisów postępowania karno-administracyjnego do Dyrektora Urzędu. W wypadkach mniejszej wagi (jeżeli przekroczenie zagrożone jest grzywną do 50 zł. lub aresztem do dni 3-ch), prawo karania może być przekazane również podległym organom, a więc kapitanom portów, a nawet poszczególnym funkcjonariuszom (np. policji), którzy mogą nakładać kary do wysokości 10 zł.

Jak z powyższego omówienia przepisów widzimy, rozporządzenie przeprowadza zasadę zogniskowania wszystkich spraw dotyczących zagadnień żeglugi handlowej, w jednym organie administracyjnym. W przeciwieństwie do prawa niemieckiego, które przeprowadza podział organizacyjny w zależności od poszczególnych rodzajów funkcji, prawo polskie całokształt spraw przekazuje Urzędowi Morskiemu, wydzielając pewien szczyt z resztą zakres działania, znaczenia lokalnego, organom niższym, kapitanatom, zależnym od tegoż Urzędu. Konstrukcja ta najzupełniej odpowiada naszym obecnym potrzebom. Tak np. utworzenie specjalnego Urzędu Żeglarskiego, przewidzianego, obowiązującą



Jedna z najsilniejszych latarni morskich na Bałtyku znajduje się w Rozewiu. Siła jej światła wynosi 5.500 świec. Fot. J. Stopczyk.

na terytorjum Rzeczypospolitej, niemiecką ustawą żeglarską, byłoby całkowicie zbędne, wobec małego w naszych warunkach zastosowania tej ustawy.

Poza omawianymi ramami organizacyjnymi pozostać musiała administracja w Gdańsku, gdzie nadal obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z 3

kwietnia 1922 r. o utworzeniu Polskiego Urzędu Marynarki Handlowej, wchodzącego w skład Komisarjatu Generalnego. Wobec szczególnych interesów, jakie Polska posiada na podstawie traktatów międzynarodowych, Urząd ten musiał otrzymać zarówno odrębny ustrój jak i specjalny zakres uprawnień. S-a.

WYTYCZNE NASZEJ EKSPANSJI ZAMORSKIEJ

Ostatnie lata okresu rozwojowego Polski stały się nawiedzane przez różne wstrząsy w jej ustroju wewnętrznym. Przyczyną tego są różne warunki, które złożyły się na organizację młodocianego i nowopowstającego naszego Państwa, w pojęciu nowoczesnym.

Wiekowa niewola i zespolenie trzech dzielnic o różnorodnym ustroju, jako spu-

ścizna państw zaborczych — wymagały specjalnego przygotowania i zmysłu pojedynczego, by w szybkim tempie dorównać państwowości w rzędzie krajów Zachodu i zająć to stanowisko, jakie nam słusznie się należy.

W tej walce o własne bytowanie ze wszelkimi przeciwnościami i przejawami inercji, oraz przesilen politycznych na-

szych prądów socjalnych i rządów — zostaliśmy w życiu gospodarczym naszego kraju i na rynku międzynarodowym poniekąd zdystansowani przez inne państwa powojennej struktury, jak np. Czechosłowację, Jugosławję i t. d. Całe połacie przejawów zewnętrznego naszego życia gospodarczego są dziś jeszcze eksperymentalną dziedziną w swym rozwoju i nie

zostały dostatecznie wykorzystane w kierunku dalszego dźwignia życia ekonomicznego Polski z upadku i rozstroju przesileniowego.

Dziś przechodzimy okres sanacji, jako okres ewolucji życia wewnętrznego, t. j. ustroju i rozwoju naszego Państwa. Hasło walki ze wszelką inercją, wzmoczenie produkcji i twórczości narodowej stało się żywiołem. Zagadnieniem podstawowym na dobre są kwestje tak ważne, jak: *rynek pracy, produkcja, zaspakajanie zapotrzebowania*, dookoła których ścierają się różne kierunki polityczne, które to są czynnikiami równowagi naszej państwowej, społecznej i ekonomicznej.

Podniecenie gorączkowe naszego organizmu gospodarczego, jakie przeżywalismy i które do dziś odczuwać się daje, było i jest stanem chorobliwym — jako, krótko mówiąc, wynik wojny światowej i zubożenia kraju w czasach powojennych oraz ogólnego wykołowania się. Tu przeżyliśmy długotrwały okres inflacji i wirów socjalno-politycznych, regulacji międzynarodowego naszego położenia, wzmoczonej śrubby podatkowej, które były potrzebne dla tworzenia fundamentów finansowych Państwa. W tym okresie przejściowym — główny szkopuł rządów stanowiło tworzenie koniecznych prawnych i socjalnych warunków do zlikwidowania anormalnego stanu, wywołanego z jednej strony *strajkami*, z drugiej problematem *bezrobocia*. Ciągłe strajki, przeważnie na tle ekonomicznym, wywołane przez pewne stronnictwa dla wzmoczenia swych wpływów wśród warstw pracujących w przemyśle i na roli, tamowały normalizację cen produkcji, rujnowały wytwórczość i pracodawców, stwarzając okresy zupełnego zastoju w przemyśle, a nawet i handlu, ubożąc ludność, wytwarzały groźny stan bezrobocia, który to już przez dłuższy czas nie jesteśmy w możności przesilić. Smutniejszym zjawiskiem jest tu jeszcze, że wśród szeregów bezrobotnych, znajduje się nie tylko robotnik fizyczny, z tych lub innych przyczyn pozbawiony pracy i zarobku, lecz i całe rzesze naszej inteligencji, niemogącej znaleźć zastosowania swej wiedzy i doświadczenia, i komplikującej tym bardziej jeszcze rozwiązanie tego problemu.

Przejawy te tłumaczono: zastoje w przemyśle i handlu, brakiem dostatecznego zapotrzebowania na pracę fizyczną, a nawet umysłową, przejściowym okresem krajowej gospodarki i t. p., nie dając właściwego rozwiązania sprawy środków radykalnych lub pośrednio choćby sposobu umożliwiającego zniwelowanie i zapobieżenie, t. j., wytworzenia ujęcia dla pozytywnej organizacji pracy.

Jeżeli się jednak przypatrzymy krajom o równej z nami kulturze gospodarczej — które też przechodziły fazy przesilenia powojennego — choćby tej samej Czechosłowacji — to tam zarysowuje się to bardziej łagodnie, niż u nas; a są to momenty zbyt charakterystyczne, by można było je tłumaczyć i uzasadniać tą lub inną dogodną koncepcją; fakt zostaje jasny, że zawsze musimy być gotowi na powtórzenie się podobnych przejawów. Abstrahując od przyczyn i przyjmując je jedynie jako swego rodzaju pouczenia — szukać musimy możliwości w ich zapobieganiu, w wyniku czego dojdziemy do rozwiązania zagadnień *rynku pracy, naszej produkcji i zaspokajania zapotrzebowania wewnętrznego*, — jako przeciwstawienie naszemu bezrobociu, wywozowi i wwozowi.

Tu powstają pytania, które wiążą się z najgłębszą treścią samego zagadnienia.

Przechodząc do pewnych szczegółów dla

wyjaśnienia mej przewodniej myśli, zastrzec się muszę, że nie będzie zadaniem tu mojem dać wyczerpujące przedstawienie określonego programu, gdyż przekraczałoby to siły i kompetencje jednostki. Chodzi mi o uzasadnienie tych danych i faktów, które najbardziej uważam dziś za niedostatecznie doceniane przez Rząd i społeczeństwo.

Spółczeństwo, które chce byt swego Państwa ugruntować, jeżeli chce stanąć do walki ekonomicznej — musi zdobyć się na wysiłek, pozwalający mu na *rozwoj faktyczny*, a co zatem idzie na *zaprowadzenie systematycznej i racjonalnej własnej gospodarki* — nie tylko wewnętrznej lecz również zewnętrznej przez, tak zw., *ekspansję ekonomiczną na zewnątrz kraju* przez zdobycie *własnymi siłami* rynków ujęcia, t. j. zbytu i popytu. W ten tylko sposób, zdaniem mojem, można wywrzeć odpowiedni wpływ na regulację naszego bilansu handlowego, wykorzystując to jako przesłanki dla zdobycia równowagi socjalnej w kraju i co za tem idzie unormowania *rynku pracy*, a więc i kwestji *bezrobocia*.

To jest zasadniczy motyw rozważań, który, piszącemu te słowa, daje asumpt do zwrócenia szczególnej uwagi czytelnika — na nieodczutą i niezgłębiaoną jeszcze przez opinię naszych warstw kierowniczych i Rządu sprawę rozwoju naszej ekspansji zamorskiej, oraz na trzy zagadnienia wpływające z niej, a mianowicie: kwestji *żeglugi morskiej, handlu zamorskiego i naszej emigracji*.

Te trzy gałęzie naszej ekspansji zamorskiej wiążą się ze sobą, splatając się wzajemnie, uzupełniając jedna drugą.

Jako podwalinę tej pracy nazewnazw kraju należy uważać inicjatywę powstania i tworzenia własnej *żeglugi handlowej i pasażerskiej*.

Drugim etapem będzie nasz *handel zamorski* przez jego ustosunkowanie się do potrzeb kraju z jednej strony, a z drugiej, jako siła wzrastająca przy własnej *żegludzie* i pracy samoistnej, t. j. przez rozwój i powstanie polskich firm eksportowo-importhowych, różnych biur, agencji pomocniczych i t. p.

Zagadnienia tak zw. „równowagi gospodarczej” są tematem dzisiejszych rozważań Międzynarodowej Konferencji Ekonomicznej, która stawia za swą pierwszą wytyczną zniesienie wszelkich przeszkód, tamujących swobodne zwiększenie i dostęp *dla wszystkich* do międzyświatowych rynków zbytu i produkcji. Tem samem więc nic nie stoi na przeszkodzie dla rozwoju naszej ekspansji na rynkach międzynarodowych.

Jeżeli pojemność wewnętrznego rynku kraju nie wystarcza, wskutek nadprodukcji rolnej i fabrycznej, to należy szukać ujęcia na zewnątrz. t. j. nowych rynków zbytu, poza własnym krajem, by nie tamować życia gospodarczego wewnątrz, a odwrotnie wzmagać wzrost naturalnych sił rodzimych i twórczych.

Lecz do tego konieczna jest *stała praca*, celem poznawania warunków, jakie przedstawiają koniunkturę światową dla wyzyskania sobie najlepszych możliwości. Taka praca, nigdy nieustająca, uzależniona od naszej gospodarki krajowej, t. j. od rozwoju handlu i potrzeb przemysłu, faktycznie nie została dotychczas należycie rozpoczęta, poza pracą Izby Handlowych, i to w stosunku tylko do niektórych krajów. Dla zorganizowania jej, nie wystarczy ten drobny wysiłek, jak też praca informacyjno-prasowa naszych konsulatów, gdyż i one nie posiadają żadnych wytycznych. Wszelkie dane i informacje, niezbędne dla handlu naszego zamorskiego,

do dziś przeważnie czerpiemy ze źródeł obcych, nic przeto dziwnego, iż nie mogą być one zbyt dla nas zadowalające i odpowiadać naszym wymogom. Tak samo właściwie nie znamy podstaw, w praktyce, handlu zamorskiego. To, co dziś łączymy z tą nazwą jest tylko wysiłek sporadycznych i luźnych wydarzeń z dziedziny naszego „handlu z zagranicą”.

Jako trzeci etap rozwojowy, *żegluga* winna być traktowana jako najbliższy współczynnik naszej ekspansji nie tylko przy zwalczaniu bezrobocia w kraju, lecz i *organizacji pracy na obczyźnie wśród naszej emigracji*.

„Znaczenie ekspansji zamorskiej, jest ściśle związane z zagadnieniem emigracji”. Jest to teza, którą winniśmy sobie dobrze uświadomić. Zagadnienie to w doniosłości dość trudne, gdyż nie jest przez opinię publiczną przemysłane, a przez sfery rządzące ściśle przeprowadzane. Przyczynowo jednak łączy się zbyt prosto: cała praca nasza poza krajem, lecz dla kraju i w jego interesie, winna być, o ile możliwym, prowadzona *własnymi siłami* naszego wychodźstwa. Stworzyć sprężysty mechanizm twórczej pracy naszej emigracji dla swej Macierzy, jest zagadnieniem pierwszej wagi. Kraj nasz może dać tem zatrudnienie i zarobek dziesiątkom tysięcy rodaków, zarówno w kraju, a jeszcze więcej na obczyźnie, wykorzystując do tego miejscowe siły naszego wychodźstwa, gdzie tylko znajdziemy możliwość i potrzebę we własnym interesie tworzyć placówki handlowe i pośredniczo-przemysłowe, biura, agencje oraz oddziały przeróżnych przedsiębiorstw i instytucji dobra publicznego.

Te okoliczności dostatecznie stwierdzają, iż należy zwrócić specjalną uwagę na kwestję naszej ekspansji zamorskiej, a przede wszystkim na organizację i eksploatację *żeglugi*, nie szczeniście inwestycji niezbędnych w tym kierunku, tworzyć racjonalny program dla wykorzystania wychodźstwa, a co zatem, rozgałęzić i rozszerzać swoisty handel zamorski, co ma pierwszorzędne gospodarcze znaczenie i jedynie mogłoby poważnie zaważyć na bilansie dochodowym kraju.

Patrząc z tego stanowiska na kwestję ekspansji zamorskiej, jako dziedziny podstawowej i niezbędnej w rozwoju każdego kraju, gdzie na bilansie handlowym — na tej równowadze gospodarczej oparta jest *to be or not to be* egzystencji i przyszłość naszego dobrobytu — my sami — o ile nie potrafimy wykorzystać celów i wytycznych dobrze pomyślanej naszej polityki ekonomicznej staniemy się dla siebie samych państwem pasywnym, trutniami swego dorobku, nieumiejącymi wyzyskać *własnych sił* i tych ogromnych korzyści, jakie przez naszą krótkowzroczność, brak organizacji, lub nieumiejętność (jak się komu podoba), ciągną za nas i z nas inni. W dziedzinie ogólnej sanacji, w dziedzinie konsolidacji i organizacji pracy twórczej, wszelka wstrzeźliwość, lub strata czasu, każdy zmarnowany dzień, zadrogo nas kosztuje i płacimy daninę bezcelową, marnotrawiąc kapitał, za który dawno już mielibyśmy ogromną własną flotę, zorganizowany własny personel i instytucje użyteczności publicznej zagranicą, podstawę do wszelkich naszych poczynań, nie szukając obcej pomocy i cudzych bogów, lub nie korzystając z cudzego nam dorobku, za który szczerze musimy dopłacać.

Dzielna myśl zapoczątkowania tej akcji przez Rząd i pewien odłam społeczeństwa bardziej uświadomionego w celowości stworzenia pierwszych zaczątków floty handlowej dla łączności rynków i krajów z naszym pierwszym portem mor-

skim — Gdynią — jest zapoczątkowaniem naszej ekspansji i zawiązkiem właściwego kierunku handlu zamorskiego. Lecz ku realizacji jej potrzeba będzie odzucia i zrozumienia doniosłości tego zadania nie tylko przez nasz Rząd, ale i przez wysiłek naszych sfer gospodarczych, a co ważniejsze, planowego ujęcia przygotowawczej pracy, by stopniowo stworzyć całość wielką i godną naszej kultury. Polska ma już swoją chlubną stronę w dziedzinie handlu zamorskiego i marynarki handlowej, trzeba tylko wznowić ją i do tej pracy zaprząć ludzi czynu: fachowych i przedsiębiorczych.

Miejmy nadzieję, że dobry początek rozszerzy zakres i rozwój naszej żeglugi i prędko bandera polska handlowa zawita już w swym stałym kursie i do krajów Ameryki, Afryki i Australii, nie mówiąc już o Azji i Dalekim Wschodzie, z którymi to krajami i przed wojną łączyły nas zawsze interesy handlowe.

Może potrzeba będzie setek milionów złotych na urzeczywistnienie przedsięwzięcia o takiej skali, ale będzie to stopniowy plan do wykonania — a wysiłek minimalny w porównaniu z tem, co kosztuje nas obecnie co roku nasz dotychczasowy „handel z zagranicą”, a nawet w porównaniu i z tem, ile kraj nasz traci bezowocnie, marnując siły ludzkie i swój dobytek, gubiąc w tem zyski przez anormalną własną gospodarkę. Wzrastająca siła z każdym rokiem wzmóże horoskopy pewniejszej i lepszej jutrzemki, nie tylko dla całych rzesz naszej emigracji, ale i tych ludzi czynu, którzy gnani losem już pracowali i pracują na obczyźnie nie dla siebie i dla swego kraju. Bo któż przeliczy tych naszych rodaków, zatrudnionych na obcych placówkach zagranicą, lub marnujących swój dobytek i fachowość wśród bezrobotnych umysłowych pracowników na niepokrewnych im stanowiskach w kraju.

Imię polskie wszędzie jest znane i nie rzadko przynosiło chlubę Ojczyźnie w postaci dorobku pracy lub kultury, jaką rodacy nasi tam po sobie zostawiali.

Lecz brak było w tem zawsze jednolitego kierunku i organizacji, gdyż brak było wyraźnej polityki Rządu, w tej choćby części, jaką szczyć się może dziś Anglija i Niemcy, lub dzięki której zjednało sobie pierwszeństwo handlowe wszechświatowe, tak maleńkie państewko — jakim jest Holandia.

Czas już najwyższy i nam przeistoczyć zamiary w czyn i mrówczą, a celową, pracę zataczać coraz szersze koła, by stworzyć świecąca potęgę żeglugi morskiej i handlu zamorskiego, do jakich mamy prawo równe z innymi narodami.

Jest to obowiązek naszego pokolenia.

Faktycznie błędne jest mniemanie, że sprawa naszej ekspansji zamorskiej już dawno jest nam znana i normalnie się rozwija. Powiem odwrotnie — nic pozytywnego w tym kierunku nie zrobiono. Jedyne Targi nasze — Poznańskie i Wschodnie, poniekąd realniejszym są przejawem tej chęci dążenia ku odzwrotnieniu naszej ekspansji. Impreza wystawy Konstantynopolańskiej skończyła się zupełnym fiaskiem i o ile miała w założeniu swym jaki cel, to prędzej polityczny, niż handlowy. Wykazała ona niezbitą nieznaną nam tamtejszego, gdzie kupca-lewantynczyka nietylko interesuje wytwórczość, bo jej on ma ze wszystkich krajów aż za dużo — ile warunki jej nabycia i zastosowanie praktycznego współdziałania.

Smutnym dowodem również tego jest choćby niedawny fakt, jakie straty odnie-



W dniu 10.IV 1928 zawitał do Gdyni pierwszy statek z Indyj. Był to statek angielski „Keats”, który przywiózł z Rangoon'u 6.000 ton surowego ryżu dla gdyńskiej łuszcarni.

śliśmy w Turcji z powodu pseudo bankructwa monopolu spirytusowego. Jest to wynik prędzej bankructwa moralnego dla nas samych przez niewłaściwe i nieumiejętne załatwienie tak doniosłej dla nas sprawy. Lecz i to, a może i dużo innych podobnych niefortunnych posunięć na terenach obcych, nie powinny zrażać nas do dalszej pracy, gdyż niema drogi bez cierni, a tym więcej przy rywalizacji sił.

System Targów i Wystaw może być traktowany tylko jako sposób do wywołania chwilowego efektu w płaszczyźnie pokazu krajowej wytwórczości lub załatwienia zadania przygotowawczego dla przyszłej naszej ekspansji handlowo-przemysłowej, ale nic niemającego wspólnego z samą sprawą handlu zamorskiego.

Siła narodu tkwi w jego samowystarczalności i uzależnieniu się od podboju narodów słabszych ekonomicznie. A więc bez specjalnych pomocy *sami sobie* musimy stworzyć wielki obrót międzynarodowy, zasilając naszą wytwórczością narody słabsze, wykorzystując ich naturalne bogactwa i sami sobie wyszukując, co nam konieczne.

Są kraje, które bezwzględnie dziś jeszcze nie są dla nas dostępne. Z Zachodem, ani Ameryką Północną konkurować i mierzyć się wzajemnie nie możemy; pracując chyba tylko obok tych narodów, (gdź i tam jednak ciężą nasze interesy ekonomiczne) stopniowo rozwijać naszą siłę zdawczo-odbiorczą, by dojść do dodatnich wyników i na tych rynkach handlowych. W innych znów krajach szanse nasze są już większe (Ameryka południowa i podzwrotnikowa. Bliski i Daleki Wschód, t. j., niemal cała Azja i części kontynentu afrykańskiego, wreszcie Japonia). Tam przedewszystkiem dążyć winna nasza ekspansja, gdyż są to niewyzyskane tereny i pola dla pracy, oraz wszelkich możliwości. Wszystkie te kraje, rynki i egzotyczne obszary posiadają ogromne skarby dla przedsiębiorczości — a rywalizacja z innymi narodami nie jest tak trudna i zawsze znaleźć można nie jeden interes, który stanowić będzie poważną dziedzinę w naszym gospodarczym rozwoju. Tereny te naszemu wychodźtwa nie są obce i wszędzie spotkać można utarte ścieżki stopami naszych rodaków, a dziś jeszcze znajdziemy dziesiątki i setki rąk polskich tam osiadłych, które, byle ja wprząść do realnej pracy organizacyjnej, okażą niejedną swą zaletą. I tu

zażądanie naszej ekspansji zamorskiej stoi przed nami otworem, a jako kwestja sine qua non ku jej realizacji — konieczności powstania naszej Żeglugi morskiej.

Na zakończenie poruszę jeszcze kwestję emigracji. Jak już niejednokrotnie zaznaczałem dla celów naszej ekspansji zamorskiej winna być jaknajszerszej wykorzystana nasza siła emigracji, w interesie gospodarczym swej Macierzy — w tworzeniu polskich placówek produkcji, handlu i pośrednictwa.

Jeżeli wziąć teraz stan organizacji wychodźstwa na obczyźnie, to wyraźnie, (z wyjątkiem może Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie nasi rodacy sami już zdołali się zorganizować) określić go można jednym słowem — „nijaki”.

Twierdzenie to nie jest pozbawione słuszności, gdyż poza urzędową opieką konsularną zostawieni są nasi rodacy na pastwę losu i na wyzysk każdego. Tam, gdzie koncentruje się nasza emigracja skupieniowo silniej — przeciwstawienie i odporność zakusom wszelkim jest łatwiejsza — odwrotnie — pozbawiony oparcia uchodźca marnuje się i ginie. Biorąc pod uwagę, że po wojnie emigruje przeważnie biedota i warstwa ludzi niedostatecznie uświadomiona i nieprzygotowana do nowych warunków bytu, ludzi zrezygnowanych lub spragnionych poprawy swego stanu, należy punkt ciężkości opierać na samozachowawczej tylko sile i wytrzymałości tego żywiołu. Rezygnacja, z jaką opuszczają swój kraj, i walka życiowa, jaka ich oczekuje na obczyźnie przy niezorganizowanej naszej pomocy, jakiej mogliby oczekiwać od swego Rządu i społeczeństwa — stwarza i tak skutek nadzwyczajny: odsetek tych ludzi po przewyciężeniu wszelkich sprzeczności, o ile nie zginęli lub nie wynarodowili się, staje się ostoją naszej kultury i cywilizacji. W przeciwnym wypadku, będąc rozproszkowanymi i sami bezsilni, zdają się na łaskę zaciężników pracy dla krajów obcych. Zważywszy, że emigruje przeważnie element najlepszy, najzdrowszy i przedsiębiorczy, — staje się tem już dla kraju ujmą nie do powetowania. Należałoby więc przynajmniej sumienniejsz zaopiekować się nimi na obczyźnie.

Objaw wychodźstwa bynajmniej nie świadczy o przeludnianiu się kraju, lecz o *niezrównoważonych warunkach pracy*. Tym zjawiskiem będzie i wychodźtwa sezonowych robotników, oraz emigracja na

stały lub dłuższy pobyt poza krajem. Właściwym probierzem socjalnym tych obydwóch rodzajów wychodźstwa są niedostateczne zarobki lub brak stałej pracy, uzależniane od przeróżnych faz, przez jakie kraj nasz przechodził. W życiu jednostki, żyjącej wyłącznie z dziennego zarobku stan taki jest zbyt uciążliwy; stwarza to rozgorzyczenie warstw pracujących i przymus do ucieczki z kraju.

Zadaniem więc naszej polityki emigracyjnej w stosunku do wyjeżdżających i osiadłych już na stałe na obczyźnie byłoby wyzyskać ich energię, doświadczenie i znajomość handlu lub produkcji w tych krajach, które już zamieszkuje, dostosowując ich siły fizyczne i fachowość do tych zadań, jakie ma przed sobą nasza Ojczyzna. Indywidualne wysiłki, nieorganizowanych jednostek, rwących się do tej łączności z Macierzą i współpracy dla rozwoju korzyści materialnych, jakie przynieść może handel, prowadzony własnymi siłami z krajami zamorskimi przez polskie placówki i firmy — lub produkcja i wywóz niezbędnych dla kraju surowców z miejsc ich pochodzenia, winien

być problemem bardziej palącym i nieodzownym. Z drugiej strony — możliwość zbytu krajowej produkcji bez pośrednictwa osób trzecich, a nam obcych, ale przez naszych rodaków, docierających do rynków zbytu i do pierwoodbiorców podnosi produktywność i wyzyskanie najlepszych konjunktur.

Nauczmy nasze społeczeństwo i pokolenie żyć trybem Anglików, gdzie brak zastosowania swych sił i fachowości — umiejętnie wykorzystywany jest w pracy młodego pokolenia na obczyźnie. Młody Anglik po ukończeniu studiów z przyjemnością wędruje z pod rodzinnej strzechy w dalekie kraje, gdzie praktykuje i pracuje u swoich, w różnych kolonjach i firmach angielskich na obczyźnie lub w obcym kraju przez lat kilka i decyduje tem swój los: albo wraca do kraju z pewnym doświadczeniem życiowym — albo, przystosowawszy swój zawód do nowych warunków — osiada wśród swoich na obczyźnie — lub zakłada nowe ognisko na obczyźnie kultury swego narodu. Jest to związane z przyjemnością zwiedzania krajów, szukania pola pracy dla swego

fachu i przystosowywania swej wiedzy, lecz zawsze z myślą o swej Macierzy. Dla tego też we właściwej Anglii, o stosunkowo niewielkim terytorjum, niema tak groźnej kwestji przeludnienia się lub konieczności przymusowej emigracji — a tylko praktyczne, konieczne wyjazdy dla polepszenia swego bytu, gdyż każdy wyjeżdżający wie, iż choć znajduje się na obczyźnie, *zawsze jest pod opieką swego państwa* i gdzieby się nie znajdował wszędzie znajdzie łatwe zastosowanie dla swego fachu i pracy, gdy tylko tego zechce. Po latach zdobywa majątek i stwarza sobie dobytek, nie będąc ciężarem, odwrotnie, przysparzając swemu państwu korzyści materialne i chlubę.

Szczytne to posłannictwo winno stworzyć sobie samo i nasze społeczeństwo, z myślą o przyszłości i kulturze narodowej, zaś Rząd w swej polityce musi kierować się jedynie dobrze zrozumianym interesem tych rzesz naszego wychodźstwa, by zachować i zdobyć sobie ich wdzięczność przez okazanie swego zainteresowania się ich losem.

EDMUND JANOWSKI

ŻEGLUGA NA WODACH DALEKICH JAKO JEDEN Z TERENÓW PRZYSZŁEJ PRACY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Kwestja powołania do życia własnej floty handlowej powstała z chwilą odzyskania dostępu do morza. Poprzez szereg poczyniń i prób, mających swe źródło w inicjatywie prywatnej, poprzez kilkuletni następujący potem okres zniechęcenia do tych naogół nieudanych prób, doszliśmy wreszcie do stanu obecnego z dość poważnym saldem na naszą korzyść. Na saldo to składają się z jednej strony znaczna doza nabytego na własnej skórze, a więc bardzo cennego, doświadczenia, z drugiej strony — fakt istnienia dwóch większych i jednego mniejszego przedsiębiorstw żeglugowych. Charakter wymienionych przedsiębiorstw różni się od siebie dość znacznie. Gdy jedno bowiem jest przedsiębiorstwem czysto prywatnym, posiadającym własny, dość liczny, specjalny tabor holowniczy rzecznomorski (Two. „Żegluga Wisła-Bałtyk” w Tczewie), — to drugie jest autonomicznym skomercjalizowanym przedsiębiorstwem państwowym, a flota, jaką dysponuje stanowi własność skarbu Państwa (P. P. „Żegluga Polska” — Gdynia). Trzecie wreszcie przedsiębiorstwo, będące dopiero w pierwszym stadium zakreślonego rozwoju, dysponuje narazie dwoma statkami, będącymi własnością prywatną („Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” — Gdynia).

Co do „Żeglugi Polskiej” to należy tu wyjaśnić, że w intencji jej twórców nie leży, zdaje się, zamiar pozostawienia tego przedsiębiorstwa na stałe w obecnej formie organizacji. Możliwe jest, że po okresie należytego okrzepnięcia zostanie ono przekształcone na prywatną spółkę akcyjną, być może, z udziałem kapitału rządowego. Obecna forma organizacyjna okazała się jednak koniecznością, a to z trzech głównych przyczyn. Trudne naogół warunki pracy w dziedzinie komunikacji morskiej, zbyt małe zainteresowanie się szerszego ogółu kupiectwa polskiego sprawami morskimi oraz nieufność po niefortunnych próbach początkujących przedsiębiorców, sprawiły, że jesienią r. 1926 nie mieliśmy właściwie żadnej floty handlowej. Rząd w zrozumieniu niebezpieczeństwa podobnej sytuacji interwenjował i powołał do życia P. P. „Żegluga Pol-

ska”. Forma organizacji tego przedsiębiorstwa jest niewątpliwie formą przejściową, podyktowaną przez konieczność. Naogół bowiem przykłady Francji, Belgii oraz paru innych krajów, które posiadały flotę państwową dowiodły, że flota taka nie wytrzymuje konkurencji flot prywatnych i w końcowym rezultacie daje zawsze mniej lub więcej dotkliwie straty.

Każdy, kto się naszymi sprawami morskimi interesuje, wie, że na najbliższe lata zakreśliłmy już własny program morski. Po wytkniętej linii idziemy konsekwentnie, przyczem nie możemy bynajmniej skarżyć się na niepowodzenie w dotychczasowym okresie pracy. To nam pozwala śmiało spoglądać w przyszłość, która powinna powiększyć nasze atuty o argument nadzwyczaj doniosłej wagi, jakim jest doświadczenie.

Czas jednak szybko ucieka i dlatego nie będzie bynajmniej przedwczesne, gdy już obecnie zastanowimy się nad dalszemi drogami i możliwościami rozwoju naszej floty handlowej.

Zależnie od kierunków i charakteru żeglugi morskiej możemy podzielić na dwa rodzaje: 1) żeglugę przybrzeżną i 2) żeglugę zagraniczną.

W żegludze zagranicznej musimy rozróżnić dwie odrębne grupy staków, a mianowicie: a) takich, które utrzymują komunikację z krajem ojczystym i b) statków, które przeważnie lub wyłącznie pracują pomiędzy portami obcemi.

Zastanowimy się bliżej nad grupą ostatnią.

Rozwój żeglugi przyrządowej można przy naszych warunkach (137 klm. linii morskiego wybrzeża) uważać za sprawę już obecnie załatwioną. To, co posiadamy (par. pas. „Gdynia”, „Gdańsk”, „Wanda”, „Jadwiga” i „Hanka”, oraz szereg większych motorówek), uzupełnione w miarę rozwoju wybrzeża i rzeczywistej potrzeby jednostkami towarowymi lub mieszanymi, rozwiązuje sprawę w stopniu zadawalniającym i specjalnie trudnego zagadnienia nie stanowi. Zresztą o należyty rozwój tej gałęzi żeglugi dbać będziemy stale, zarówno ze względów pre-

stizowych, jak i w interesie gospodarczego rozwoju wybrzeża.

Co się zaś tyczy żeglugi, którą nazwałem zagraniczną, to grupa „a” (statków utrzymujących komunikację z krajem ojczystym) jest dla nas obecnie tym benjaminskim, dokoła którego grupują się wszystkie nasze zainteresowania i wysiłki, nasze nadzieje i plany. Jest to zresztą rzecz zupełnie zrozumiała, celowa i słuszna i wyjaśnienie nie wymaga. Na grupie tej jednak nie będzie można poprzestać. Z chwilą, gdy egzystencja naszych przedsiębiorstw żeglugowych oprze się na dostatecznie mocnej podstawie, w co wątpić nie możemy, nie mając żadnych powodów ku temu, musimy śladem doświadczonego narodu żeglarskiego, dajmy na to Anglii, rozwinąć swą żeglugę zagraniczną o typie „b.” (statków, które pracują przeważnie lub wyłącznie pomiędzy portami obcemi). Statki, które na bliższym rynku frachtowym, na Bałtyku i m. Północnym nie będą już mogły znaleźć dostatecznej ilości towarów, względnie w wypadku, gdyby w pewnym okresie stawki frachtowe kształtowały się niekorzystnie, winny wyjść na dalsze morza, morza całego świata i tam między obcemi portami pod polską banderą zająć się transportem towarów. Rzecz jasna, że w danym wypadku może być mowa tylko o statkach większych rozmiarów.

Zadanie to nie należy do łatwych, nie da się też zrealizować w krótkim czasie. Do korzystnej pracy w tej dziedzinie musimy posiadać dostatecznie rozgałęziony i fachowo przygotowany personel maklerski, rozrzucony po wszystkich większych portach świata. Personel taki niekoniecznie musi być polski, — maklerzy obcy, pozostający z nami w dobrych stosunkach, chętnie zaofiarują swe usługi, gdyż leży to i w ich interesie.

Jednak „nastawienie się” już dziś w tym kierunku jest dla nas konieczne. Żeby za lat kilka lub kilkanaście rozpocząć pracę na obcych wodach i między obcemi portami, już dziś musimy rozpocząć badanie konjunktur i rynków światowych. Już dziś musimy gromadzić potrzebny materiał i zapoznawać się z charakterem swej pracy, dziś musimy przyzwyczajać się do

tego wyjścia poza kontynent europejski, a to tembardziej, że ta przedwstępna praca nie wymaga narazie nic, prócz dobrej woli i minimalnych środków pieniężnych.

Cóż nam to może przynieść? Czy rzeczywiście istnieje potrzeba zwiększenia polskiego tonażu morskiego tak dalece, by aż „musiał” pójść pracować do obcych i może na obcych?

Tak, potrzeba taka istnieje, ponieważ żadne państwo, żaden naród niema prawa

Całkowita wartość przywozu i wywozu do i z głównych krajów świata — w milj. £.
Całkowita wartość ładunków, przewiezionych na statkach angielskich — w milj. £.
Wartość ładunków przewiezionych tylko na st. angielskiej, żeglujących wyłącznie między obcemi portami — w milj. £.

Już pierwszy rzut oka na tabelkę wykazuje, że połowa (co do wartości) wszystkich towarów przewiezionych morzem przypadła w udziale banderze angielskiej, połowa zaś tego — statkom żeglującym wyłącznie na wodach dalekich, pomiędzy portami obcemi.

Dane dla lat ostatnich uzupełniają ten obraz, świadcząc jednocześnie o tem, że

- I. Przewyżka przywozu
Przewyżka wydatków państwowych
- II. Przewyżka dochodów państwowych
Dochody państwa z żeglugi
Dochody netto z udziału w zamorskiej żegludze
Dochody netto z proc. i komisijn.
Inne dochody

Kredyt lub debet

Dochody brutto z żeglugi wynosiły w r. 1924 — około 155.000.000 £. i w r. 1923 — około 138.000.000 £. Jedną szóstą tych kwot zabierały obce porty.

Wyżej przytoczone liczby dowodzą, że dzięki żegludze morskiej, a w wielkiej

wyrzekać się jakichkolwiek osiągalnych korzyści.

Jakież tedy korzyści możemy osiągnąć z owej żeglugi na dalekich wodach? Takie, jak każdy z narodów umiejętnie kierujący swemi sprawami morskimi, jak Norwegja, Niemcy, Ameryka, Anglja i in.

Weźmy dla przykładu Angliję, zatrudniającą większość swych statków w żegludze wyłącznie pomiędzy portami obcemi i rozpatrzmy poniższą tabelkę¹⁾.

1901 r.	1906 r.	1909 r.	1912 r.
4.808	6.304	6.987	8.464
2.404	3.152	3.493	4.232
1.100	1.550	1.852	2.217

niema tu mowy o jakiejś przypadkowości, że przeciwnie — istnieje pomyślna ciągłość.

Za czasopismem „Fairplay” podajemy następujące zestawienie opracowane przez Board of Trade, a dotyczące wartości angielskiego „invisible export’u” w milionach funtów szterlingów.

1925 r.	1926 r.	1927 r.
384	475	392
11	—	—
395	475	392
—	3	—
124	120	140
250	270	270
60	60	63
15	15	15
449	468	488
+54	-7	+96

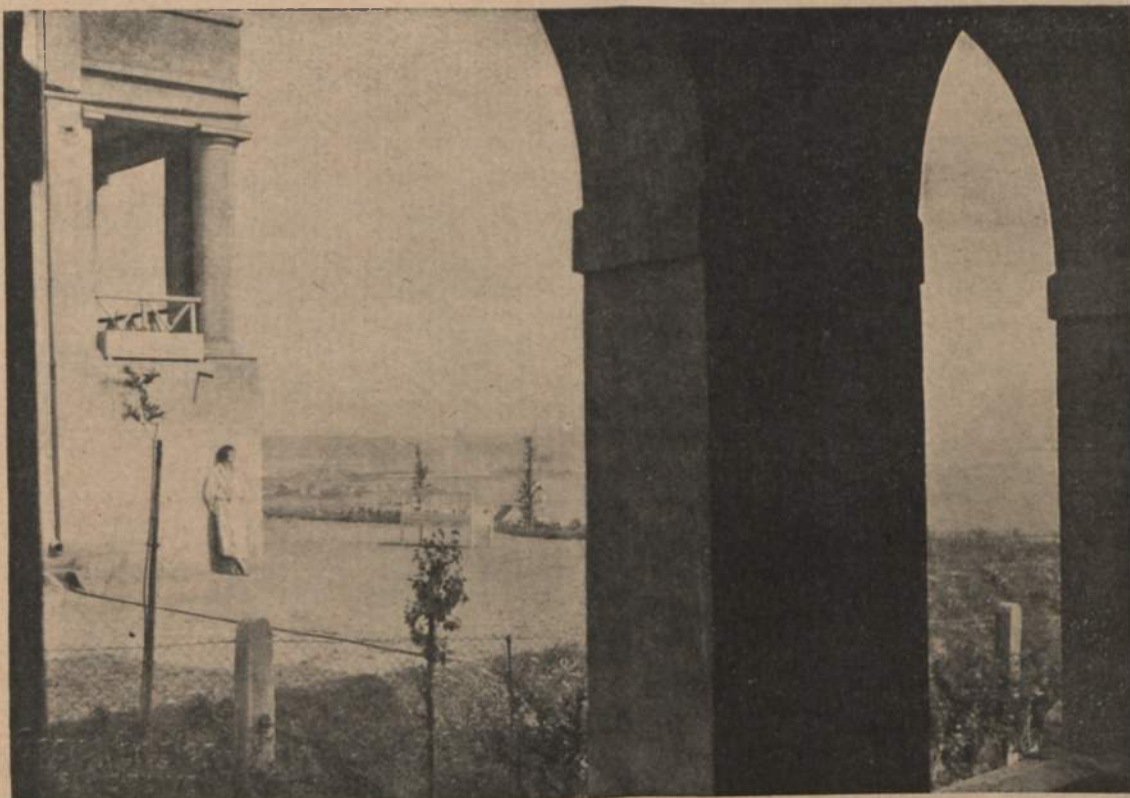
¹⁾ Numer Brytyjski „Kurjera Porannego”, z 11 lutego 1927 r. art. p. t. „Przemysł żeglugowy W. Brytanji”.

mierze żegludze, uprawianej pomiędzy portami obcemi (w r. 1924 — 91% statków angielskich pracowało w żegludze zagranicznej), Anglja jest w stanie równoważyć swój budżet państwowy.

Wiemy, że każdy kraj może czynić zakupy zagranicą tylko na taką sumę, za jaką może sprzedać własne towary. Inaczej jest źle. To też w przytoczonych latach 1925 i 1927 bilans handlowy Anglji powinienby wypaść ujemnie. Tymczasem?... Dzięki zyskom, jakie przyniosły statki angielskie, pracujące w żegludze zagranicznej, bilans de facto został wyrównany a nawet uzyskano pewną nadwyżkę!

Gdyby nie pomoc żeglugi, znaczna część towarów, jakie importuje Wielka Brytanja, nie mogłaby przybić do jej brzegów, gdyż nie byłoby za nie czem płacić, — a odpowiednio do tego i stopa życiowa mieszkańców musiałaby się obniżyć. Ten „niewidzialny eksport” odgrywa przeto bardzo doniosłą rolę w życiu Wielkiej Brytanji, a niewątpliwie niemniejszą rolę mógłby odegrać w życiu gospodarczem Polski.

Jest rzeczą wysoce charakterystyczną, że cały ten kolosalny przemysł żeglugowy brytyjski został stworzony jedynie przez inicjatywę prywatną bez pomocy państwa, czy to w gotówce, czy w postaci ustaw protekcyjnych (Akt nawigacyjny cofnięto w połowie ubiegłego stulecia). Wskazuje to na fakt, że przy odpowiedniej znajomości rynków, sumiennej i konsekwentnej pracy oraz pewnem poparciu ze strony państwa w postaci przyznania żegludze pewnych ulg, — moglibyśmy i my za lat kilkanaście, a chociażby nawet i później, liczyć na pomoc tego „niewidzialnego eksportu”. Nie należy się tylko lękać, lub traktować tę sprawę zbyt „trzeźwo”, gdyż wiemy z doświadczenia, że bardzo często doniosłe plany, śmielej nieco zakreślone, traktuje się u nas, jako mrzonki, jako rzeczy nierealne. Dzięki temu właśnie niejednokrotnie odnieśliśmy



Perła polskiego wybrzeża — Gdynia. Widok z Kamiennej Góry na morze.

porażki tam, gdzie inni przy zupełnie równych szansach — wygrywali.

Jesteśmy narodem, który choć niema kolonii, to ma jednak kolonistów. I to dużo. Nawet obecnie, kiedy szereg krajów imigracyjnych wprowadził różne przepisy restrykcyjne, rok rocznie około 150.000 Polaków szuka chleba za morzami. Dotychczasowa nasza bierna polityka emigracyjna musi wyjść raz wreszcie z tego stadium. Życie samo, ten najbardziej ważki argument zmusi ją do tego. A pierwszym krokiem polityki aktywnej na temu polu będzie wynalezienie terenu, gdzie polski wychodźca mógłby zacząć budować dobrobyt własny.

Zadaniem naszej floty handlowej, tej „dalszej”, będzie podtrzymanie łączności między wychodźstwem, a niejednokrotnie daniem wychodźcy zarobku, — emigrant zaś czasem może się stać tym polskim maklerem okrętowym na terenie obcym.

Wreszcie fakt istnienia licznej polskiej floty handlowej bezwarunkowo wzmocni mocarstwowe stanowisko Polski, zaświadczy najdobitniej o Jej prawie do morza i o sile żywotnej kraju, którego bandera spotyka się na wszystkich morskich szlakach świata.

Małeńki przykład. Finlandja. Kraj o prawie pięciokrotnie mniejszej ludności, niż Polska. Prawda, że linja wybrzeża morskiego dłuższa, ale w porównaniu z nami, kraj ubogi. Wprawdzie nie posiada imponującej rozmiarami floty, ale 75% jej tonażu pracuje na odległych morzach, docierając do Australji, Zachodnich Wybrzeży Afryki i dalej, a zachodząc do kraju ojczystego tylko w długich odstępach czasu.

Podobnie dzieje się w Norwegji, w Niemczech i gdzieindziej.

A u nas?

Tu również znajdziemy ciekawy i niepozbawiony znaczenia przykład, być może na mniejszą skalę, jednak świadczący o tem, że siła finansowa przedsiębiorstwa żeglugowego opiera się nietylko na przewozach dokonywanych do i z portów ojczystych.

Niżej podane zestawienie wykazuje charakter żeglugi i ilość towarów przewiezionych statkami Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” od początku jej istnienia do dnia 1 kwietnia roku 1928, czyli za 15 miesięcy.

I. W przywozie do Polski	53.027 ton
II. W wywozie z Polski	293.402 „
III. W przewozie między portami obcemi	56.557 „
Razem	402.986 ton.

Jak widać z powyższego przewieziono między portami obcemi więcej towarów, niż przywieziono ich do kraju, — wogóle zaś przewozy te stanowiły prawie 15% ogólnej sumy.

Fatalny stan stawek frachtowych na Bałtyku i Morzu Północnem, datujący się od połowy 1927 r. wpłynął na to, że „Żegluga Polska” część swych statków wycofała z tych wód, skierowując je na Morze Śródziemne, gdzie rynek frachtowy trzyma się nieco lepiej.

Jest to zatem jakby pierwszy krok, zmierzający do wyjścia na wody dalsze, krok, który może mieć duże znaczenie zarówno w kierunku przełamania niewiary, co do naszych możliwości i sił, jak też w kierunku poznania nowych warunków pracy.

Reasumując, podkreślam, że bez przesądzenia sprawy, co do czasu, rozmiarów i form stworzenia floty, któraby wyszła na szersze wody świata, kierując się jedynie chęcią zwrócenia uwagi na jedną z możliwych i przypuszczalnych dróg dalszego rozwoju naszej marynarki.

S. KOSKO

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”.

(Ciąg dalszy).

Po przybyciu na teren połowu każdy statek śledziółwoczy przedewszystkiem czyni pomiary głębokości w miejscu, w którym ma stawiać swą sieć. W wypadku dryftera holenderskiego, czyli loogra, oraz w okresie letnim i jesiennym, gdy połowy odbywają się na mielznach Fladen, Dogger i przyległych, o piaszczystym dnie, a także w cieśninie La-Manche — głębokość wody powinna być mniejsza, niż 15 sążni (sążeń=1.80 metra), gdyż wówczas jest stosowana normalnie zmontowana sieć holenderska („standard fleet”) o wysokości 15 sążni. Chodzi o to, aby dolny brzeg sieci nie dotykał dna, gdyż mogło by to spowodować jej uszkodzenie przy wyciąganiu. Potem — dotykając dna czyni sieć mniej elastyczną, co ułatwia śledziom wydobycie się z oczek sieci, o które śledź zawadza oskrzelami: jeżeli bo-

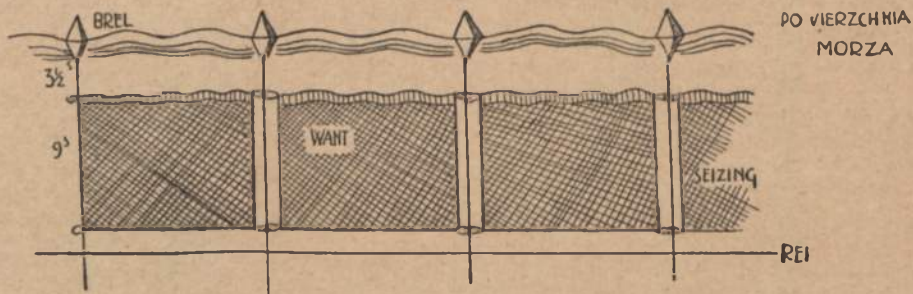
wiem śledź, starając się wydostać z sieci — cofa się w tył — to wolno związająca sieć „cofa się” również i tem automatycznie paraliżuje wysiłek śledzia; w wypadku natomiast, kiedy dolny brzeg sieci „ciężko” leży na dnie a, zwłaszcza, jeśli zaczepia o jaki kamień lub konchę i staje się przez to napięta, więc nieruchomą — manewry śledzia mają większe szanse powodzenia.

Jak widać na rysunku — na wysokość normalnie zmontowanej sieci holenderskiej składa się: długość „brel-repu” czyli linki, łączącej buj („brel”) z liną główną („rep’em”); długość „sei-

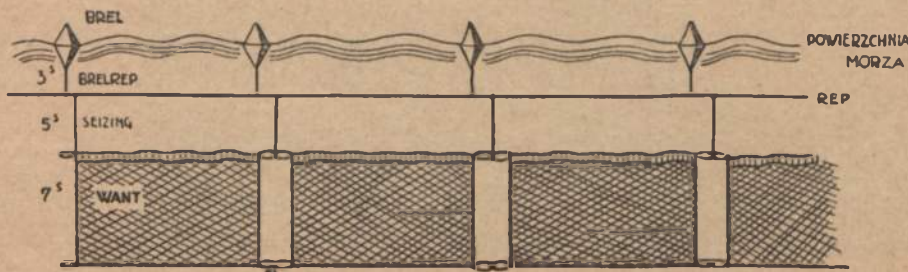
zing’a”, czyli linki łączącej „rep” z siecią właściwą („want”) i — wreszcie — szerokość sieci właściwej (3 s.+5s.+7 s.=15 s.).

Wiosną, gdy połowy odbywają się na wysokości północnej Szkocji, a więc na terenach nieraz płytszych, o dnie przeważnie nierównem i kamienistem — holendrzy montują swą sieć na wzór szkocki.

Jak widać na rysunku — zasadniczą różnicą pomiędzy szkockim, a normalnym holenderskim montowaniem sieci pławnej polega na tem, że główna lina („rep”) opuszczona jest poniżej



Sieć holenderska zmontowana na wzór szkockiego „drive net”.



Normalnie zmontowana sieć holenderska.

sieci właściwej („want”) i sieć właściwa jest podniesiona i połączona z bujami bezpośrednio. W ten sposób na terenach płytszych nie sieć właściwa, a rep wlecze się po dnie przy wyciąganiu. „Brelrepy” w tym systemie są zwykle nieco dłuższe (3 1/2 sążni) a „seizingi” również dłuższe (9 sążni). Te ostatnie są wiązane do wierzchniego brzegu sieci właściwej wobec czego cała wysokość „fleet’u”, zwanego w tym wypadku z angielską „drive net’em” — wynosi 3 1/2 s.+9 s.=12 1/2 sąż-

ni (zamiast 15 sążni — jak w wypadku normalnego montażu) ¹⁾).

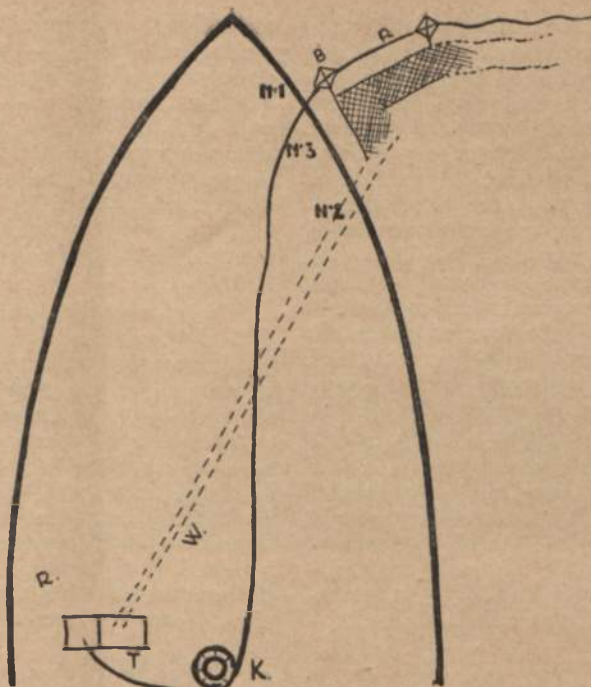
Umieszczenie właściwej sieci bliżej powierzchni morza ma i ten sens, że śledź na wiosnę migruje, trzymając się bliżej powierzchni. Podobno jednak niezawsze tak się dzieje. Naukowe badania wykazują, że śledź trzyma się pewnej temperatury wody (8° — 9°). Wielka rozmaitość prądów morskich, a więc i temperatur w wodach szkockich, spowodowana tem, że tam właśnie odbywa się mieszanie się cieplejszej wody atlantyckiej z zimniejszą wodą morza Północnego — utrudnia wyjaśnienie tej sprawy. Prawdopodobną ewentualnością jest, że w najbliższej przyszłości statki śledziolówcze będą mierzyły nie tylko głębokość wody, ale również i temperaturę różnych warstw wody i obydwie te czynniki będą decydowały o tem, w jaki sposób należy montować sieć w każdym poszczególnym wypadku.

Coraz częściej się zdarza, że holendrzy, zamiast montować sieć swą na sposób szkocki, używają oryginalnej sieci szkockiej. Sieć ta jest zrobiona z cieńszych nici bawełnianych; pozatem jest obramowana linkami ze wszystkich czterech stron, gdy holenderska sieć właściwa („want”) jest obramowana z trzech stron (dolny brzeg — nie jest obramowany). Oryginalna sieć szkocka ma reputację bardzo „łownej” sieci. Za to jest mniej trwała — łatwiej się rwie przy wyciąganiu, wymaga więc częstych reperacji, względnie zamiany, co jest łatwe do uskutecznienia dla szkota, który co drugi dzień wraca do swego portu — a trudno się łączy z procederem holenderskim t. j. z wyprawami, trwającymi przez kilka tygodni.

Montowanie sieci odbywa się jednocześnie z jej stawianiem t. j. w trakcie opuszczania do morza. Dzieje się to w sposób następujący (patrz rysunek):

Główna lina R. („rep”) zwinięta na pokładzie, względnie w odnośnym przedziale trumu, rozwijając się, przechodzi przez kapstan K. i skierowywana jest do rybaka Nr. 1 i dalej za burtę — do wody. W miarę przechodzenia liny głównej rybak Nr. 1 w pewnych odstępach przywiązuje do niej podawane mu przez chłopca okrętowego buje B. („brels”) i przerzuca je przez burtę. Jednocześnie przez luk L wyjmowana jest sieć właściwa W. („want”) złożona z poszczególnych, zawczasu połączonych ze sobą siatek i podawana rybakowi Nr. 2, który dolny brzeg sieci przerzuca przez burty, a wierzchni brzeg — „prowadzi” wzdłuż burty i podaje rybakowi Nr. 3. Ten ostatni wiąże „seizingi” do liny głów-

¹⁾ Wymary te nie należy brać dosłownie. Sieci robione są nie tylko w specjalnych fabrykach, które ze względów konkurencyjnych nie „standaryzują” swoich wyrobów, ale i przez poszczególne firmy armatorskie we własnym zakresie. Występuje tu nieraz indywidualizm majstra bardzo wypukłe. Niezależnie od powyższego seizing lub brelrep już podczas montowania sieci na statku może być wiązany krócej lub dłużej, w zależności od potrzeby.



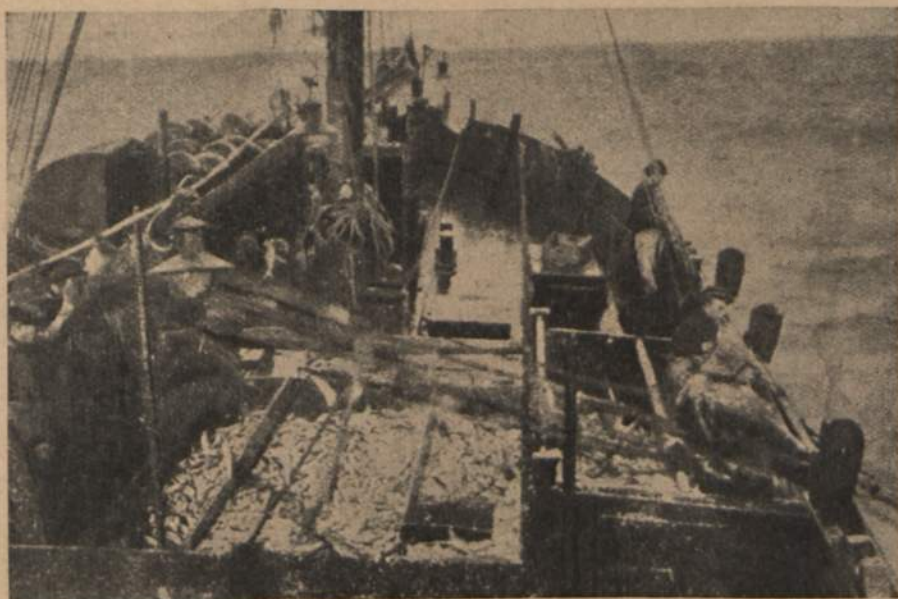
Stawianie sieci z jednoczesnym jej montowaniem.

nej i przerzuca przez burtę wierzchni brzeg sieci. Czynności Nr. 1 i Nr. 3 są synchronizowane w ten sposób, że wyrzucenie danego buja jest dokonywane prawie jednocześnie z wyrzuceniem odpowiedniej „porcji” sieci właściwej, wobec czego cały system z chwilą znalezienia się w wodzie odrazu jest w stanie zrównoważonym. Statek wciąż się cofa powoli w tył, tem samem wyciągając linę główną, a w miarę jej przechodzenia za burtę proceder wiązania i przerzucania przez burtę dalszych bujów i dalszych „porcji” sieci powtarza się regularnie.

Każda poszczególna siatka mierzy 84 stopy na długość, a licząc po 1 stopie z każdej strony na połączenia siatek pomiędzy sobą — t. j. dodając jeszcze 2 stopy — 86 stóp. Cały system posiada teoretycznie 180 siatek (2 „kwartały” po 90 siatek); faktycznie

jednak „kwartały” nigdy nie są pełne; pozatem, już po pierwszym nieraz ciągnięciu sieci niektóre siatki są uszkodzone i przy następnym stawianiu sieci — wykluczane z systemu — wobec czego 150 siatek należy liczyć jako przeciętną ilość siatek w systemie, co na długość wynosi około 4 1/2 kilometrów. Na taką też długość obliczony jest „rep” (lina główna). Grubość tej liny nie jest jednakowa na całej długości: im dalej od statku — tem lina główna staje się cieńszą — od 6” do 3”.

Aby zmontować i postawić sieć, potrzeba 2 do 3 godzin czasu. A że śledź się łowi jedynie — jak twierdzą rybacy „wielkiej floty” — pomiędzy 7 wieczór a 12 w nocy, to montowanie i stawianie sieci rozpoczyna się o 4—5 po południu z tem, aby praca ta była zakończona koniecznie przed 7 wieczorem.



Wyciąganie sieci.

Sieć pozostaje w wodzie do 2 w nocy. Wówczas rozpoczyna się wyciąganie sieci przy świetle lampy karbitowej. W miarę wyciągania — sieć jest demontowana. Właściwa sieć przytem jest składana do odnośnego przedziału trumu, jak również główna lina. Buje — jak to widać na fotografii — są składane prowizorycznie przy lewej burcie — tuż przy dziobie statku. Powiadam — „prowizorycznie” — gdyż właściwym miejscem bujów są specjalne jaszczce, nadbudowane na pokładzie z prawej i lewej burty. Na fotografii jest widoczny tylko jeden — prawy jaszcz, nad którym właśnie przechodzi sieć wyciągana z wody.

Demontowanie sieci odbywa się w sposób analogiczny, ale w porządku odwrotnym, niż montowanie: zamiast się cofać w tył — statek w tym wypadku posuwa się naprzód przyciągany automatycznie ku sieci w miarę tego, jak lina główna nawija się na kap-

stan. Gdy „podchodzi” buj do burty statku (właściwie — gdy statek jest dociągnięty do buja) rybak Nr. 1 odwiązuje „brelrep” a — Nr. 3 odwiązuje „seizing”, wobec czego właściwa sieć odłączona od głównej liny, w miarę postępowania statku naprzód, cofa się wzdłuż burty w tył i „staje” pod kątem prawie prostym do burty. Taki moment jest właśnie uchwycony na fotografii.

Wyciąganie właściwej sieci jest bardzo ciężką pracą, dokonywaną przez 6 najsprawniejszych rybaków: 2 — stoi w samym jaszczu przy burcie i zadaniem ich jest, prócz ciągnięcia sieci, zapobieganie zbyt silnemu ocieraniu się sieci o burte; 4 — stoi za przegródkami zapełniającymi się połowionym śledziem i zadaniem ich jest, prócz ciągnięcia sieci, „wymłacanie” śledzia z sieci t. j. potrząsanie siecią i kilkakrotne uderzanie nią o pokład względnie o jaszcz i wspomniane przegródki.

Fotografia przedstawia właśnie moment, gdy rybacy podnieśli sieć, aby uderzyć nią o pokład.

Na jaszczu widzimy 2 rolki równoległe do burty. Mają one zmniejszać tarcie sieci o wierzchni brzeg ściany jaszczu. Tuż przy jaszczu widzimy otwór w pokładzie: jest to luk, prowadzący do jednego z przedziałów trumu, dokąd się stacza względnie jest zgarniany nadmiar śledzia z pokładu (w przegródkach).

Wyciąganie i jednocześnie demontowanie i układanie sieci trwa od 5 do 6 godzin, w zależności od stanu morza. Rozpoczęta o 2 w nocy praca ta kończy się więc o 7—8 rano. Wówczas to, po krótkim śniadaniu, cała załoga, nie wykluczając i kapitana, przystępuje do „kakowania” i pakowania śledzia do beczek.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

(C. d. n.).

W 4 DNI Z AMERYKI PÓŁNOCNEJ DO EUROPY

Podana w prasie przed kilku miesiącami wiadomość, że w Stanach Zjednoczonych powstaje towarzystwo żeglugowe, które ma zamiar połączyć New York z Europą parostatkami, przebywającymi Atlantyk w przeciągu 4 dni, wkrótce urzeczywistni się. W styczniu r. b. w New Yorku towarzystwo takie zostało już założone pod firmą „Transoceanic Co of the United States”. Założycielami jego są nowojorscy kapitaliści z pośród kół żeglugowych północnej Ameryki, przy udziale Tow. Amerykańskiego „Brown Boveri Electric Corporation” z kapitałem 50 milionów dolarów.

Pierwotne plany przewidywały budowę 10 parowców o rozmiarach 245 m. długości na 24,5 m. szerokości, o zanurzeniu 7,6 m, które wyżej wskazaną podróż odbywać miały w 4 dni z szybkością 30 do 35 węzłów na godzinę. Przeprowadzone obliczenia przez stocznię „Shipbuilding and Shipping Record” wyjaśniły jednak, że stocznia nie może się podjąć tego zadania przy wskazanych wymiarach.

Lecz nietylko technicznie spełnienie tego zadania okazało się niewykonalne, ale i pod względem gospodarczych planów napotyka na duże trudności, gdyż budowa 10 tego typu parowców wymaga kapitału 150 milionów dolarów, oprócz tego pożyczki od „Shipping Board” w wysokości około 120 milj. dol. i rocznej opłaty za przewóz poczty około 36 milj. Pozatem obliczono, że każdy statek musi zabierać

nie mniej, niż 400 pasażerów i 500 ton wysokowartościowego ładunku.

Postanowiono jednak nie odstępować od tego projektu. Planowane wymiary 33 węzłowych statków obecnie są: długość 300 m., szerokość 24 i zanurzenie 10,5 m. Odległość od Montank Point, portu położonego na północno-wschodnim końcu wybrzeża Long Island, albo od Nowego Londynu do Southampton (Anglja) powinny przebywać statki w 96 godzin, do Hawru w 101 godz., a przy pomocy samolotów, które będą w bliskości lądu odlatywały ze statku, zabierając pocztę i część pasażerów, podróż cała skróci się jeszcze o jeden dzień. W projekcie uwzględnia się nowy sposób budowania korpusu statku, jako też najlżejszą instalację turbin parowych, przez co zyskuje się zmniejszenie martwej wagi i daje możliwość otrzymania żądanej szybkości. Zresztą stocznia Parsons'a uważa budowę takich kolosów za zupełnie możliwą i podejmuje się tego zadania. Wszystkie urządzenia luksusowe będą możliwe ograniczone, gdyż nie będą one tak potrzebne, jak przy ruchu statków, budowanych dla podtrzymania normalnej komunikacji międzykontynentalnej. Wpłyne to na zmniejszenie do minimum martwej wagi, a za to uzyskać można będzie najkrótszy czas przejazdu i cały powab tak szybkiej jazdy.

Gospodarcza strona przedsięwzięcia przedstawia się dodatnio, jeżeli żeglugowe Towarzystwo będzie mogło zapomocą

10 parowców przewieźć rocznie w obie strony 200,000 pasażerów, a nawet gdy statki będą zapełnione w $\frac{2}{3}$ tej cyfry przy 300 podwójnych rejsach rocznie. Koszta budowy jednego statku, rachowane hojnie, wynoszą 16 milionów dolarów. Rządowe subsydjum, jako pożyczka, 125 milj. dol. jest już zapewnione; to jednak pokryje wydatek budowy w $\frac{3}{4}$ części. Ta suma zwiększona o kapitał akcyjny 50 milj. dol. da możliwość zbudować i eksploatować 6 statków. Pożyczka zaciągnięta przez towarzystwo w wysokości 90 milj. dol. da możliwość wybudowania jeszcze 4 statków, co umożliwi wypuszczenie codziennie w drogę po jednym statku z każdej strony.

W New Yorku liczą, że ze względu na dane statystyczne, które wskazują stałe zwiększenie się ruchu pasażerskiego między Europą i Stanami Zjednoczonymi finansowo sprawa Towarzystwa jest zapewniona.

Statystyczne cyfry ruchu pasażerskiego między Europą i Stanami Zjednoczonymi i odwrotnie są następujące:

Rok:	Pasażerów:		
	na wachód:	na zachód:	razem:
1924	367.430	334.511	701.941
1925	458.854	366.993	825.847
1926	582.054	357.649	939.703
1927—I p.	268.070	200.774	468.844

Drugie półrocze 1927 r. dało powiększenie liczby pasażerów na wschód o 15% na Zachód o 8%.

Zawiązanie się tego towarzystwa pa-



KAWA — HERBATA — KAKAO

WINO

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO DOMU
Schröder & Schyler & Co, w Bordeaux.

POLECA

L. B. JANKIEWICZ

Rok założenia 1877

WARSZAWA

799-V

rowców-ekspresów w Stanach Zjednoczonych, wywołało krytyczne głosy ze strony fachowców prasy europejskiej, szczególnie niemieckiej, która wręcz twierdzi, iż choćby ta kwestja dała się rozwiązać technicznie, to jednak Towarzystwo bardzo prędko zawiesi wypłaty, nie mogąc gospodarczo rozwiązać zagadnienia, i nie będzie w stanie osiągnąć tych dochodów, jakie są potrzebne dla prowadzenia interesu. Eksploatacja przedsięwzięcia — twierdzą te głosy — nie znajdzie poparcia odpowiedniego ze strony pasażerów, gdyż bilety pasażerskie muszą być bardzo drogie ze względu na wysokie koszty przejazdu.

W tych jednak, pełnych krytyki i pesymizmu zapatrywaniach, najwięcej przebiega się troska o konkurencję, jaka powstanie przy otwarciu działania nowego towarzystwa. Z tem bowiem trzeba się zgodzić, że przy milionowym ruchu pasażerów, który okazał się w 1927 r., znajdzie się chyba piąta część tej ilości, która zechce w przeciągu roku zapłacić parowce Towarzystwa. Oprócz tego dzisiejszy kolosalny dobrobyt i bogactwo ludności Stanów Zjednoczonych potrafi utworzyć kontyngent pasażerów, konieczny dla podtrzymania istnienia Towarzystwa. Takie same głosy odzywały się przy tworzeniu się Towarzystwa pociągów luksusowych, które ze względu na koszty i wysokie ceny biletów niedługo miały istnieć. A jednak praktyka pokazała co innego. Oprócz konkurencji w samym ruchu, musi nastąpić i



Postrach północnego Atlantyku — olbrzymie góry lodowe. Od czasu tragicznej katastrofy „Titanica”, który zatonął wskutek zderzenia z górą lodową, specjalne statki patrolowe pełnią straż w niebezpiecznej strefie, ostrzegając przez radio inne okręty o zauważonych kolosach lodowych.

konkurencja w budowie parowców i ta dla Europy długo jeszcze będzie nie do pokonania, gdyż takich środków materialnych, jakie może rzucić w każdej chwili Ameryka, nie jest w stanie wyłożyć zubożala po wojnie Europa.

I dlatego, moim zdaniem, myśl założenia tego nowego Towarzystwa jest na czasie i najzupełniej żywotna. Daje ona zarazem jeszcze raz dowód sprytu busznesmanów amerykańskich.

INŻ. Z. ŁOKUCIEJEWSKI

T R Z E C I E T A P

Dwa etapy przebyła, jak dotąd, myśl polska w stosunku do emigracji. Pierwszy — to był pierwszy odruch samoobronny. Tępił nas najeźdźca, tępił gospodarczo, politycznie, etnograficznie. Byliśmy w całkowitej defensywie. Jedyna obrona to siedzieć na ziemi, z której starają się nas wyrzucić wrogowie. Emigracja szła na pomoc tym wrogom — a więc przeciwdziałanie jej stawało się jakgdyby obowiązkiem narodowym. Życie było silniejsze. Mimo wszystko emigracja trwała. Tysiące, dziesiątki i setki tysięcy ludności uchodziło z kraju. Objawiły się niebawem i dodatnie skutki owej wędrówki. Prawda, pewna część ludzi ginęła bezpowrotnie, inna przechodziła istną gehennę udręczeń. Ale znaczna ilość też wracała z oszczędnościami, które pozwalały im zagospodarować się w kraju — jeszcze większa zasilala swemi zarobkami Polskę, a wpływy od nich stanowiły niemałą pozycję w naszym bilansie płatniczym.

Pod wpływem tych faktów, jakoteż pod wpływem ciągle wzmagającego się ruchu wychodźczego przyszedł drugi etap naszego myślenia w tej sprawie. Emigracja jest koniecznością. Trzeba ją „jakoś” wyzyskać. Trzeba dołożyć starań, aby wychodźca polski znalazł istotnie zarobek, którego szuka, aby nie stał się pastwą wyzysku ze strony niesumiennej przedsiębiorców i pośredników — trzeba podtrzymać jego łączność z krajem, zachować jego polskość. Zapewne niejedno w tej dziedzinie uczyniono. Obecnie emigrant polski chroniony jest przez szereg konwencji. Czuwa nad nim Urząd Emigracyjny i Towarzystwo Emigracyjne. Nie jest on tak opuszczony, jak dawniej, ale pomimo wszystko pozostaliśmy jeszcze wciąż w defensywie.

Bronimy naszego emigranta. Bronimy przed wyzyskiem i wynarodowieniem — ale ta obrona niezawsze jest skuteczna, niezawsze skuteczna być może. Ostatnie

ustawy imigracyjne Stanów Zjednoczonych zahamowały masowy dopływ ludności naszej na ten teren, gdzie najczęściej się polaków skupiło — powiedzmy dokładniej rozproszyło. Już nikt nie ma złudzeń, że młyn amerykański zmiele tam ziarno polskie na mąkę miejscową, a że ustawodawstwo uprzywilejowujące krewnym imigrantów już pozostających w Ameryce, przetnie ich łączność z krajem i napływy oszczędności emigranckich do Polski zatrzyma.

To też od chwili odzyskania niepodległości z różnych stron poczęły padać głosy, że nie dość jest bronić emigranta polskiego — trzeba ten ruch wyzyskać dla celów państwowych, trzeba uczynić zeń narzędzie naszej ekspansji. W jaki sposób? Na czem mamy się oprzeć? Jakie środki są do tego potrzebne? Miljon pytań staje przed nami z tą chwilą. A każdemu, który zajmie się tą sprawą, przedewszystkiem staje przed oczy kardynalne pytanie, czy my, polacy posiadamy jakiegokolwiek doświadczenie w tej dziedzinie, czy jesteśmy skazani na korzystanie z tego, czego nauczyły się inne narody? I nie ulega wątpliwości, że wtedy do wszystkich wniosków przez nie wysnutych będziemy musieli dodać pewne poprawki, wychodząc z różnicy, jaka istnieje niezawodnie pomiędzy materiałem ludzkim, z jakiego korzystały inne państwa, a naszym.

Otóż na to kardynalne pytanie, dotyczącące naszego doświadczenia osiedleńczego daje odpowiedź Głuchowski¹⁾ w swej świetnej książce. Omawia on dzieje i wyniki naszego ruchu osiedleńczego w Paranie. Autor jest skromny, na każdym kroku podnosi, że opisuje tylko i jedynie fakty, ale w istocie książka jego jest pełna wskazań programowych, tem cenniejszych, że podyktowanych nie przez rozważania teoretyczne, ale przez fakty i wydarzenia — przez samo życie.

Książka ta jest poprostu niezbędnym podręcznikiem do sprawy emigracji, jak niezbędnym podręcznikiem strategii są pamiętniki Prądyńskiego.

Nie będziemy tu streszczać pracy Głuchowskiego — każdy powinien je sam przeczytać, już jeżeli nie dla zaznajomienia się z teoretyczną stroną zagadnienia, to „dla pokrzepienia serc”, dla zrozumienia, jak cenny jest ten człowiek polski, jak niewyczerpana jest jego moc i wytrwałość, jak niezmierną jest siła i odporność na wszystkie przeciwności. Raczciej wypada nam zająć się temi wnioskami, jakie zeń płyną — nauką w niem zawartą.

¹⁾ Kazimierz Głuchowski (b. konsul w Kurytybie) „Wśród pionierów polskich na Antypodach” — Warszawa 1927.—Nakład Instytutu Naukowego do Badań Emigr. i Kolonizacji.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH
H. PRYLIŃSKIEGO
Warszawa, Al. Jerozolimskie 27.

Kursy zawodowe i dżentelmeńskie.

Dogodne warunki spłaty.

574.V

W opisie Głuchowskiego naszej kolonii w Paranie uderza jedno. Oto, że chłop polski, tam rzucony, pomimo braku jakiegokolwiek pomocy, sam, własnymi siłami potrafił wgrzyźć się w ziemię o tyle mocno, że nie tylko utrzymał w swym ręku to co dostał od rządu, gdy przychodził na kolonję, ale znakomicie rozszerzył swój stan posiadania, zagarnął obszar większy od Górnego Śląska — i na tym obszarze wytworzył wykończoną już, zgrubsza przynajmniej, strukturę, na którą składa się warstwa rolnicza, rzemieślnicza, przemysłowa, handlowa, inteligentka — wszystko jednym słowem, co jest potrzebne do normalnego funkcjonowania aparatu społecznego.

Społeczeństwo to posiada ogromną siłę rozrodczą i dużą moc ekspansywną. Kulturą, pracowitością i wytrwałością, góruje ono nad otoczeniem — to też nie poddaje się tak łatwo wpływowi asymilacyjnym i rozwija pod każdym względem. Stoimy wobec samorzutnego tworzenia czegoś w rodzaju Nowej Polski za oceanem — nowego naszego ośrodka narodowego, którego istnienie w żadnym razie nie może być dla nas obojętne. Z jednej strony ośrodek ten powinien stać się podstawą dla naszej ekspansji gospodarczej, powinien umożliwić dla naszego przemysłu przenikanie na ten ład daleki — z drugiej może on się stać źródłem niezmiernego bogactwa moralnego, podnosząc nasze samopoczucie, kształcąc w nas zrozumienie tego, że mamy siły wystarczające po temu, aby stać się narodem światowym, posiadającym interesy na całej kuli ziemskiej, równorzędnym z narodami łacińskimi i germańskimi, zdolnym do walki o lepsze z największymi potęgami świata.

To też utrzymanie kontaktu z naszym wychodźstwem brazylijskim jest rzeczą pierwszorzędnego znaczenia. Stosunki gospodarcze z Południową Ameryką, dziś słabe, ledwie zapoczątkowane, powinny być ożywione. Warunki po temu są. Brazylija wywozi szereg surowców, których przemysł nasz potrzebuje (kaczuk, kawa, kakao, bawełna, skóry, tłuszcze zwierzęce, garbniki i t. p.). Brazylija z drugiej strony nabywa chętnie nasze towary, jak cement, może sprowadzać nasze wyroby włókniste, może korzystać z naszych wyrobów metalurgicznych — obiektywne warunki, jednym słowem, ożywienia stosunków wymiennych pomiędzy tym terytorjalnym kolosem Południowej części Nowego Świata a nami istnieją, a osadnicy polscy w Paranie mogą to nam znakomicie ułatwić, mogą podjąć się poprostu roli pośrednika, którego pośrednictwo to znacznie wzmoże na siłach. Głuchowski kilkakrotnie z dużym naci-

skiem podnosi konieczność zużytkowania właśnie w tym kierunku naszego wychodźstwa, podnosząc, że związanie go interesem gospodarczym z Polską znaczy tyle, co zachowanie jego polskości, której nie można hodować jedynie na podstawie sentymentu i wspomnień o kraju ojczystym, wspomnień zupełnie już obcych pokoleniu, które się tam urodziło i wychowało. Linja morska polsko-brazylijska jest jednym z tych postulatów, od których urzeczywistnienia zależy przyszłość mocarstwa Polski i dlatego jest sprawą więcej, niż pilną.

Wnioski, które można snuć z dzieła Głuchowskiego, nie dotyczą jednak samej Brazylii. Uczymy się zeń znacznie więcej. Racjonalna kolonizacja musi mieć u podstaw zagarnięcie ziemi — początek jej — to kolonizacja rolnicza. Na tym fundamencie poczyna się dopiero coś wytworzać. Warstwy inne, które z pierwszą falą rolniczą przybywają na ziemię nową — są płynne, ruchliwe. Częstość nie umieją się przystosować do warunków i marnieją lub uciekają. Ci, co znajdują pole do pracy na miejscu, skoro tylko się opierzą — wracają do europejskiej ojczyzny. Miejsce ich zajmują nowi ludzie, równie słabo, jak tamci, związani z gruntem. Rolnik zostaje. Potrzeba robi zeń kupca, rzemieślnika, przemysłowca, który z biegiem czasu specjalizuje się w swoim nowym zawodzie. Powodzenie pozwala mu kształcić dzieci i wyrabiać z nich nowe warstwy społeczne, na miejscu wychowane i mocno związane z miejscowym społeczeństwem... Robotnik, emigrujący staje do gotowego warsztatu — oddaje swą pracę obcym — rolnik stwarza nowy stan posiadania polski i w rezultacie ośrodki, do których w przyszłości będzie mógł emigrować

i polski robotnik i inteligent i fachowiec — bez narażenia się na wynarodowienie. Dla nas, narodu, posiadającego miliony bezrolnych lub małorolnych chłopów, których żadna reforma rolna nie może obdzielić ziemią w sposób wystarczający — (co tu mówić o dostatnim!) — spostrzeżenie to jest niezmiernie ważne. Prowadząc dalej myśl rozpoznaną, dojdziemy do wniosku, że z pośród wszystkich narodów kontynentu, my, polacy, posiadamy największe szanse kolonizowania ziem, jeszcze niezagarniętych przez cywilizację.

I jeszcze jedno. Zdobycie terenów w Paranie okupiliśmy kolosalnymi ofiarami. Wiemy o tem. Martyrologia naszego osadnika w Brazylii dała temat do przepięknych strof „Pana Balcera” Konopnickiej. Musiała ona mocno wstrząsnąć sumieniem narodu, jeżeli druga po Panu Tadeuszu epopeja jej właśnie jest poświęcona. Płaciliśmy tak strasznie drogo dlatego, że nikt nie myślał o... bodaj nauczeniu emigranta polskiego, w jaki sposób ma stawać do walki z nieznaną mu przyrodą. Wtedy nie mieliśmy możliwości po temu. Dziś czasy się zmieniły. Dziś mamy środki, aby nie wysyłać ludzi na stracenie. Dziś nowy ośrodek życia polskiego nie może nas tyle kosztować i nie będzie — ale pod warunkiem, że do sprawy emigracji zastosujemy się zupełnie inaczej. Że będziemy ją traktowali, nie jako zło, z którym trzeba walczyć, nie jako zło konieczne, którego skutki należy paraliżować, ale jako pewne zjawisko biologiczne, które powinno zapewnić narodowi polskiemu posiadanie wielkich obszarów na kuli ziemskiej i mocarstwowego stanowiska na świecie.

To jest trzeci etap naszej myśli emigracyjnej. A. UZIEMBŁO

Rok założenia 1871
TOW. AKC. FABRYKI WYROBÓW ŻELAZNYCH
WŁ. GOSTYŃSKI i S^{KA}
W WARSZAWIE

Fabryka: Mokotowska 3, telefon 14-84.

Skład fabryczny: Wierzbowa 3, tel. 14-85.

Łózka typu angielskiego: żelazne lakierowane, mosiężne i niklowane. Łózka dla seminarjów i burs, dla koszar i szpitali, oraz dla hoteli, pensjonatów, zakładów zdrojowych. Umywalnie, szafki, lodownie pokojowe, meble ogrodowe.

Dział konstrukcji żelaznych: Wiązania dachowe, hangary, słupy, okna, schody, nowoczesne urządzenia mechaniczne rzeźni.

Dział kolejnictwa: Wagoni wążkotorowe i dla tramwajów elektrycznych, wagoniki do celów przemysłowych, rozjazdy dla kolei normalnych i wążkotorowych, narzędzia do budowy i eksploatacji kolei, wózki bagażowe

Odlewnia żelaza i innych metalli: wszelkie odlewy z własnych i nadesłanych modeli.

Sprzedaż łóżek gotowych nowych fasonów po cenach fabrycznych. 425-V.



POCHTÓWKI ARTYSTYCZNE

wydawnictwa Pol. Tow. Księg. Kol. „RUCH”

z widokami wybrzeża morskiego,

miast polskich, pejzaże

i rodzajowe

do nabycia w Kioskach T-wa „RUCH”

na dworcach kolejowych

oraz we wszystkich sklepach i składach

578-V

MARYNARKA WOJENNA

DZIEŃ MARYNARZA ANGIELSKIEGO NA OKRĘCIE WOJENNYM

Służba w marynarce wojennej jest dla każdego Anglika służbą zaszczytną. Są rodziny, których członkowie z pokolenia w pokolenie służą w marynarce wojennej i to właśnie stanowi ich dumę. Jakaż jest tego przyczyna? Odpowiedź prosta. — Każdy Anglik doskonale zdaje sobie sprawę ze znaczenia, jakie posiada flota dla Anglii, rozumie dobrze, że tylko flocie zawdzięcza Anglja swą potęgę morską i to stanowisko, jakie obecnie posiada na kuli ziemskiej.

To też nic dziwnego, że do służby w marynarce wojennej zgłasza się rokrocznie tylu ochotników, iż nie można wszystkich przyjąć; każdy Anglik chce swą osobą przyczynić się do utrzymania potęgi Wielkiej Brytanji.

Młody Anglik, wstępując do służby w marynarce wojennej, nie idzie od razu na okręt. Pływanie poprzedza półroczna służba w kadrze, gdzie przyszły otrzymuje odpowiednie przygotowanie teoretyczne. W kadrze prowadzone jest życie koszarowe. Po przejściu służby w kadrze ochotnik przechodzi na okręt.

Zobaczymy, jaka praca go tam czeka, i jak jest rozłożony dzień na okręcie.

O ile okręt stoi w porcie, dzień dla załogi rozpoczyna się o godz. 5 m. 30 rano. O tej godzinie podoficerowie urządzają pobudkę. Kto spóźni się ze wstawaniem, tego od razu odsyłają do naczelnika wachty (oficer dyżurny), który zazwyczaj winnego karze wstawaniem w ciągu kilku dni o pół godziny wcześniej.

O g. 5 m. 45 hamaki (pościel z materacem korkowym) są sprzątnięte, twarze i szyje są umyte, załoga zaś pije kakao (kucharze wstają o 3 g. 30 m. rano).

O g. 6 gwizdki wywołują załogę na pokład. Pewne grupy rozprowadzane są na roboty, reszta zaś zabiera się do czyszczenia i mycia pokładu pod nadzorem podoficerów.

O g. 7 pokład jest całkowicie wymyty i działa artyleryjskie wyczyszczone.

O g. 7 m. 25 na dany sygnał załoga opuszcza się wdół do pomieszczeń i rozpoczyna pierwsze śniadanie, które jest bardzo sute i pożywne. Na jedzenie, mycie się, palenie tytoniu i przebieranie daje się całą godzinę.

O g. 8 m. 25 znowu zbiórka załogi na pokładzie celem dokonania różnych robót, a o godzinie 9-ej następuje ceremonjał podniesienia bandery, połączony zazwyczaj z modlitwami i przeglądem.

O g. 9 m. 20 modlitwa się kończy i w ciągu 15 minut załoga gimnastykuje się pod nadzorem swoich oficerów. Po gimnastyce następuje podział na dzienne roboty i ćwiczenia.

O g. 10 m. 30 załoga otrzymuje przerwę dla wypalenia tytoniu w ciągu 10 minut, poczem zajęcia trwają do g. 11 m. 45, a o g. 12 wydawany jest obiad. W pół godziny później załoga otrzymuje grog (rum z gorącą wodą). Grog wydaje marynarzom dyżurny podoficer, nalewając do naczynia każdemu wymierzoną akuratanie porcję. Marynarz, mający mniej, niż 20 lat, grogu nie otrzymuje. Ci, którzy nie mogą pić grogu otrzymują pieniądze wzamian za swoje porcje.

O g. 1 m. 40 oczyszczanie pokładu i o g. 2 m. 30 znowu rozpoczynają się roboty i ćwiczenia. O g. 3 m. 45 roboty dzienne i ćwiczenia kończą się, a o godz. 4-ej odbywa się wieczorny przegląd. Po przeglądzie załodze wydaje

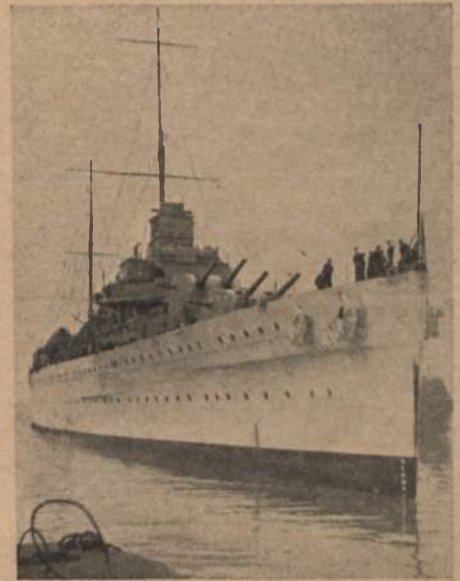
się herbatę i następuje zwolnienie na brzeg. Każdy marynarz, o ile nienaganie zachowuje się, otrzymuje zwolnienie na brzeg, co drugi dzień.

Kolacja podawana jest o g. 7 m. 50 wieczorem, poczem załoga przygotowuje hamaki na noc. O g. 9-ej wiecz. starszy oficer obchodzi okręt, patrząc, czy wszystko jest w porządku.

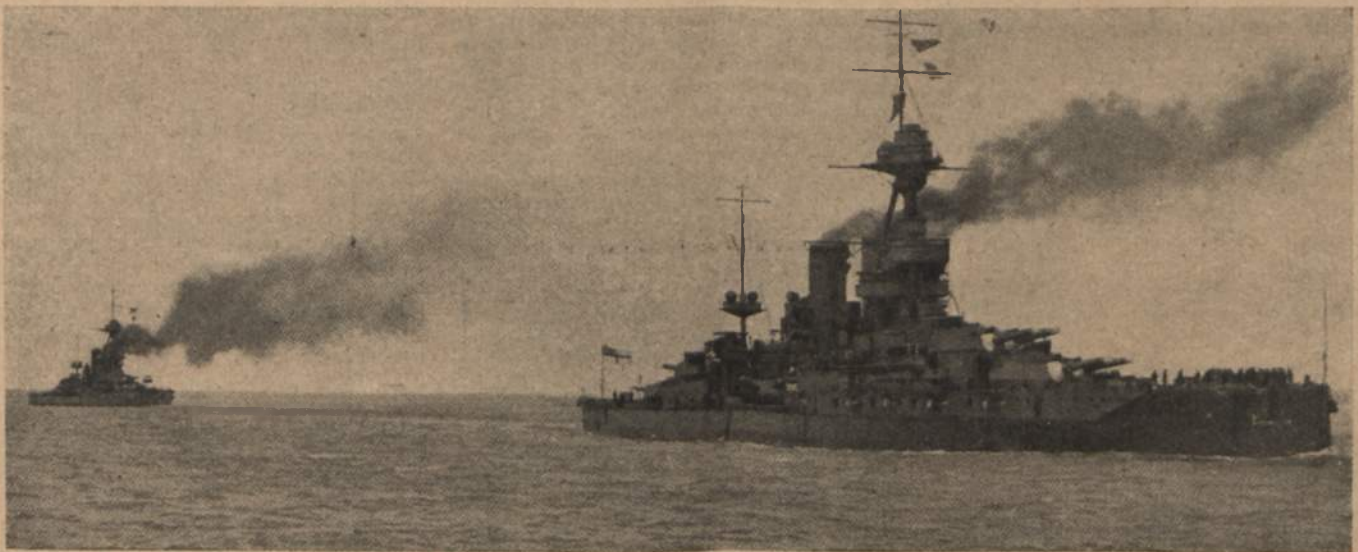
O godz. 10 podoficerowie gwizdka mi nawołują marynarzy do snu.

Tak kończy się dzień marynarzy angielskich na okręcie wojennym.

J. B.



Nowy krążownik angielski „Cumberland”. Zwraca uwagę piękna sylweta tego okrętu, i jego wdzięczne linje, przypominające raczej statek pasażerski, niż nowoczesny okręt bojowy.



Angielskie okręty wojenne „Iron Duke” i „Benbow” opuszczają port w Portlandzie, udając się na wiosenne manewry na Morzu Śródziemnym.

„LACKI BÓG MORZA”

(STRZĘPY DUMY O BAŁTYKU)

Otom jest Światowit,
Ojców - praociców waszych bóg.
Z Arkony wróg
W Bałtyk mnie zwłókt,
W duny - laguny upowit
Leżałem w charszczach - tram
Słuchałem o was tam,
Dziś niecham morski szlam,
Aby o morzu mówić wam.
Słowian nadmorskie szczepy
Miłowały dale mórz.
Okrety ich przez tal czerepy,
Przez morza idą rumaki przez stępy
W bursztynowych złóż wertępy.
Nieraz pioruny drą niebios sklepy,
W mórz ubóstwieniu nie straszysz
się burz.

Stąd też Bałtyk zielonobrody
Na brzegach widzi słowiańskie
niewody,

Zagrody, grody, słobody.
Na wyspie Rugji w Arkonie
Rzą słoneczne moje konie,
Lśni barwione moje szczyty,
Harewity, Rugiewity,
Wysłuchane w szum morskich sonat
Patrzą ponad
Nieobjęte morza tonie.
Nad morzem dzierżyłem patronat,
Skarby Bałtyku szły w wasze dłonie.
Ale o morza ingi
Walczą: kuningi — wikingi,
Czynią skrzydlatemi floty
Z Gotlandu wyloty,
Więc im grają mórz formingi
Więc im nie skąpi morze swej
szczodroty.

Nagle, jak zgrzyt we stu orkiestrach
Po miastach to nieci przestrach.
Wiele miast z ponad Bałtyku
W związek potężny się zrasta,
Bije wikingów w zbrojnym szyku.
I Bałtykiem rządzą miasta.
Hej! słyszy, zasluszy Bałtyku zew
Konrad, Mazowiecki Książę,
Marzy dale mórz i rew.
O książę, książę,
Przec sam nie idziesz nad morski
brzeg.

Z Zakonem Krzyżackim się wiążesz,
By Zakon brzegu dla Polski strzegł...
To też nie minął wiek,
A w listopadową noc,
Gdy z najdalszej okolicy
Zjechali polscy rolnicy
Do Gdańska bez broni,
Gdy chce z miasta wracać wieś,
Otoczą Gdańsk Teutoni,
Czynią polskości rzeź.
Ow błąd Konrada naprawił Jagiełło.
Gdy Polsko - Czeskie wojsko
tu stanęło

Tak ich zachwyca widok Bałtyku,
Ze z burty się rzuca w morskie nurty,
Jako rybitwy czynią gonitwy.
Śród waszych serc i głów
Słyszycie znów
Zew morza.

Pada potęga hanzejskich miast.
Król Kazimierz czyni do Gdańska
wjazd.
Czuć zaczynacie, że w Polsce wam
za ciasno.

Więc Zygmunt Waza sprowadza
okrety,
Więc w Pucku stocznię budujecie
własną.

Więc morskie twierdze wzmacniają
Hel,
W Władysławowie, Kazimierzowie.
Więc coraz częściej wasi królowie
Z mierzei patrzą na morza ściel.
Więc biel
I karmazyn polskiej bandery
Ponad Bałtykiem przenoszą Kaprowie.
Patrz, płyną floty szwedzkiej eskadry,
A każda zbrojna, anibyś się spodział
W pancerne kadry,
I z każdej patrzy k'naszym brzegom
sto dział.

Chcą waszej floty zniszczyć mocny
zaród.

O dziwo!
Wy zbrojni jeno w męstwo i samodziół
Szwedom niesiecie kleskę
przestraszliwą.

Zwycięstwo śpiewa naród,
Swey pierwszej morskiej bitwy
pod Oliwą...

Już w wasze żagle wichrowice dmą
Już z portów waszych wy bierzecie
cło,

Już woła miliard morskich dziwożon:

Polacy i dla was Bałtyk został
stworzon.

I cóż wtedy? Wtedy wy, nagle
Nie chcecie słuchać zewu mórz.
Próżno za Władysława wicher wieje
W odarte z białych skrzydeł reje.
Banderę polską z masztu zdejm.
Sejm odmawia wsparć na żagle,
Nie chce słyszeć morza Sejm.
I w szyd, we zgrzyt, we wstydy
Rozpada się wielki o wielkiej Polsce
mit.

Polsko,
Gdy ci najeżdżcy nakładają pęta,
Odcięta od mórz
Próżno ku światu wyciągasz rączęta.
Tam, tam ktoś inny wodzi okrety,
Łączy i dzieli wraz kontynenta,
W rękę ma rządy dusz
I tonnaż.
Ty konasz
Naksztalt wątlego łęta.
Mocą dziejowych spraw i praw
Znów masz morskiego brzegu skraw
Znów na przestworza zwie cię dal
morza.

Nie sen, to jaw.
Nuże na morza wplaw!

RADOSŁAW KRAJEWSKI

NA POKŁADZIE „KATOWIC” Z GDAŃSKA DO STOCKHOLMU

Mając w perspektywie podróż do Szwecji, trudno jest wyrzec się przyjemności odbycia jej na ojcystym statku pod ojczystą banderą. Dlatego też poczyniłem odpowiednie starania, by móc odbyć swą podróż na pokładzie statku handlowego Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”, co udało mi się całkowicie, dzięki wielkiej uprzejmości i daleko idącej uczynności Dyrektora „Żeglugi Polskiej”, p. Rumla.

W Gdyni dowiaduję się, że podróż odbyć mam na pokładzie s/s „Katowice”, co dla mnie, jako mieszkańca stolicy województwa śląskiego, stanowiło przyjemność podwójną. Zaopatrzony w odpowiedni list Dyrekcji „Żeglugi Polskiej” do kapitana s/s „Katowice”, jadę do Gdańska, gdyż tam statek ładuje węgiel, oczywiście ślaski, przeznaczony do Stockholmu. O godz. 1 popoł. wstępuję na pokład „Katowice”, które stoją na kotwicy w t. zw. Wolnym Porcie. Pytam o kapitana statku. Za chwilę sprowadzają mnie do kabiny salonowej, gdzie urzęduje kapitan s/s „Katowice” em. kom. mar. woj., p. Panasewicz, któremu oddaję list Dyrekcji „Żeglugi Polskiej”.

— To pan z nami pojedzie do Stockholmu?

— Tak jest, panie kapitanie.

— No dobrze, bardzo prosimy, — ale u nas, panie, statek węglowy, wygod żadnych niema. A ma pan poduszkę, koc i prześcieradło?

— Wszystko jest, panie kapitanie. Proszę tylko wskazać mi miejsce i... wcale mną nie kłopotać się.

— No to niech pan sprowadzi rzeczy, bo o 7-ej wieczorem odpływamy. Tam na górze w messie są oficerowie, niech się pan z nimi pozna, a starszy oficer wskaże panu kajutę.

— Dziękuję panu kapitanowi, — mam nadzieję, że nie przyczynię panom kłopotów.

Pożegnałem kapitana Panasewicza i wyszedłem na pokład, udając się do messy. Tam oczekuje mnie bardzo miła niespodzianka. Spotykam swego dawnego towarzysza broni, por. Meisnera. Uściliśmy się serdecznie, poczem przedstawiony zostałem obecnym w messie oficerom. Poznałem więc I-go oficera kpt. Mikułowskiego, starego wilka morskiego, który, jako marynarz, brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej, II-go oficera—por. Zielińskiego i innych.

— To pan naprawdę z nami jedzie?

— A jakże...

— A wie pan, że ma być sztorm?

WARSZTATY MECHANICZNE—specjalność: frezowanie kół zębatach, czołowych prostych, ukośnych i ślimakowych, struganych kół stożkowych prostych i ukośnych

B-ci J. i K. OLESIŃSKICH

W WARSZAWIE, LESZNO 89. TELEFON 296-91

757-V

— Mówili mi już w Gdyni o tem, ale wcale na to nie zanoszę się, bo słonko przygrzewa, a niebo czyściutkie...

— Ale barometr opada...

— Jakoś to będzie, więc do rychłego zobaczenia, panowie.

— Tylko niech się pan nie spóźnia, bo „Katowice” nie będą czekały.

O godz. 5 jestem już z powrotem na pokładzie. Po ulokowaniu bagaży w swej kajucie wychodzę na pokład. Ładowanie ukończone. Nieprzyjemne zgrzyty kranów, wysypujących tysiące kg. węgla do luków pokładowych, ustały. Na molu długie szeregi naładowanych węglem wagonów z napisem „Górny Śląsk”. Wokoło kilka kranów, ładujących węgiel do otaczających nas z przodu i z tyłu statków różnych państw.

Od strony lewej burty znajdują się magazyny żywnościowe, do których wyladują też ze stojących przy molu statków rozmaite worki, paki, beczki i t. p.

Ostatni promień słońca skrył się za wierzchołkami dachów, wieżyczek i kominów. Szary zmierzch z wolna poczyna opadać z masztów na pokład. Zajaśniały na molu lampy elektryczne. Zbliży się godzina naszego wyjazdu, który miał nastąpić o 7-mej wieczorem.

„Katowice” mają w swych lukach pokładowych około 3000 ton węgla, przeznaczonego do Stockholmu. Około g. 6 rozpoczyna się na pokładzie wielki ruch: zamykanie luków, przykrywanie brezentami, rozgrzewanie rur, ściąganie lin, różne smarowania i t. p. Cała załoga, jak jeden mąż, pracuje w pocie czoła, — nawet oficerowie ciągną liny, świecąc dobrym przykładem.

Punktualnie o godz. 7-ej wstępuje na pokład pilot portowy, a jednocześnie przybija do burty niewielki holownik który zostaje „przycumowany” do dzioba „Katowic”. Trzykrotnie, nieco ochryply (zamarznięta rura) świst syreny, konwencjonalne świstki pilota i syreny na holowniku, — i „Katowice” powoli oddalają się od mola. Małutki holownik ciągnie nas bardzo wolno: manewrowanie w wąskim kanale portu gdańskiego jest dosyć uciążliwe. Holownik co parę minut przechodzi z rufy na dziób i odwrotnie, bo statek nie może w tak wąskim przejściu obrócić się. Po półgodzinem manewrowaniu „Katowice” otrzymują właściwy kierunek w stronę pełnego morza. Wyszadzamy na holownik pilota i rzucamy swego małego przewodnika. Rozpoczyna się praca o własnych siłach.

Wychodzimy na pełne morze. Tu rozpoczyna się właściwa przyjemność (oczywiście dla beczynnego obserwatora) nocnego pływania. Ponieważ obiecałem, że będę towarzyszył oficerom podczas wachty, udaję się na mostek nawigacyjny. Służbę pełni 2-gi oficer, por. Zieliński; przy sterze stoi, jak murowany, bosman i ani na chwilę nie odrywa oczu od strzałki sterowej. Poczynam wzrok swój przyzwyczajając do egipskich ciemności (ani jednej gwiazdeczki na firmamencie) i rozglądam się wokoło. Teraz dopiero byłem zupełnie zadowolony, że ruszyliśmy w drogę wieczorem. Z tyłu, daleko za rufą, migotały tysiące światełek Gdańska; z lewej burty oświetlone Zoppoty, a za niemi Gdynia... Cudowna gra światła na horyzoncie i na powierzchni wód... Teraz rozpoczynam „naukę” nocnego pływania. A więc spostrzegam na wysokości Gdyni co kilkanaście sekund 4 błyski świetlne. Dowiaduję się, że w ten sposób sygnalizuje latarnia morska w Gdyni na Oksywiu. Nieco dalej ukazuje się silne i jasne światło latarni morskiej na Helu, które co 15



Oficerowie s/s „Katowice. Stoją od lewej do prawej: por. Zieliński, por. Meissner, kpt. Panasewicz, kpt. Mikułowski, i 2-gi mechanik Grabowski.

sek. gaśnie, by znów zabłysnąć jasnym i długim promieniem, wskazującym drogę statkom i łodziom rybackim. Za Helem od strony pełnego morza znów ukazują się światelka: po 2 wybliski co 15 sek. latarni w Jastarni, a dalej krótkie wybliski, podobne do błyskawicy, śle co 3 sek. latarnia morska w Rozewiu. Nie żałowałem już, że opuściliśmy port gdański wieczorem. Ale tę błyskotliwą mowę latarni zrozumieć może tylko wilk morski, dla którego nieraz jeden taki błysk jest kwestją życia lub śmierci. Dla szczerów ładowych światelka te stanowią tylko przyjemność optyczną i to wtedy, gdy się pierwszy raz w życiu widzi te świetlne drogowskazy. Gdy przez mgłę okręt nie może dojrzeć światła latarni, wydaje ona odpowiednie sygnały słuchowe przez buczenie, zastosowane w czasie i ciągłości do odnośnych sygnałów świetlnych.

Z tyłu daleko za nami zobaczyłem małe czerwone światelko; por. Zieliński wyjaśnił, że to okręt, idący za nami, pokazuje nam lewą burzę, t. j. idzie równoległe do naszego kursu. Z prawej burty świeci okręt zielone światło, od przodu zaś pokazuje 2 białe światła na masztach, a z tyłu 1 białe światło na rufie.

Po ominięciu Helu fala staje się coraz większa, a okręt poczyna „podnosić dziób i opadać na rufie”. Skacząc z fali na falę, mkną „Katowice” naprzód. Światelka latarni morskich giną w oddali i wkrótce otaczają nas zupełnie ciemności, ale takie, jakie bywają tylko na pełnym morzu w noc bezgwiezdną i chmurną. Z szybkością 9 mil na godzinę prują „Ka-



Kpt. Panasewicz wydaje instrukcje oficerowi wachtowemu.

towice” fale Bałtyku w kierunku na gwiazdę polarną, która się przed nami ukazała.

— Szstorm djabli wzięli, — rzekłem do por. Zielińskiego, — niebo przed nami rozjaśnia się, gwiazdeczki do nas oko robią.

— Zanoszę się na pogodę, bo barometr idzie w górę — przytakuje por. Zieliński.

— No to można iść spokojnie spać.

— Ależ, panie „pasażerski”, jeszcze 1 1/2 godz. do zmiany wachty, a przecież obiecał pan dotrzymać towarzystwa.

— Odzwyczałem się od „kołyski”, która mię nieco zmęczyła, — usprawiedliwiam się z żenadą, — chyba już jutro wachty dokończę.

— No, no, a może tak do jakiego portu chce pan zawitać?

— Wolalbym nie i dlatego pójdę lepiej położyć się. Znadto mię rozkołysało.

— No, jak tak, to dobranoc — ale jutro wachtujemy...

— To się wie... — potwierdzam i, uścisnąwszy dłoń wachtowego, schodzę do kajuty. Zmęczony kilkągodzinną obserwacją, schłostany dość mroźnym wiatrem, ukołysany miarowym ruchem statku, — w 5 minut spałem już, — jak zabity.

O 7-ej rano zbudzono mię na śniadanie. Siadam na łóżku i wyglądam przez okienko lukowe na świat boży... Musiałem oczy zmrużyć, tak jasno było na świecie. Dużo, bardzo dużo słońca, niebo czyściutkie, jak kryształ, a przedemną lśniąca tafla wód, stykających się hen tam, gdzie bardzo daleko z jasno-błękitnym horyzontem. Ubrałem się pośpiesznie i wybiegłem na pokład. Wchodzę na mostek nawigacyjny. Uśmiecha się do mnie por. Zieliński, który znów jest na wachcie.

— No, jakże się spało „pasażerskiemu?” — pyta mię, ściskając dłoń.

— Wspaniale...

— A jakże tam było z portami? Nie zawitał pan na Łotwę?

— Jakoś się obeszło...

— No to dobrze. Bo to dość przykre, wie pan, kiedy człowiek jest głodny, a jeść nie może. Niech-że więc pan idzie na śniadanie, a potem będziemy wachtowali.

Po herbacie, wracam na mostek, by „dokończyć wachty”. Suniemy naprzód z niezmienną szybkością, t. j. 9 mil na godzinę; wiatr mamy kierunkowy, a warunki atmosferyczne wyjątkowo, jak na tę porę roku, sprzyjające. Około godz. 10-ej ukazuje się na horyzoncie z lewej burty mały dymek. Przez lornetkę dostrzegam dość okazały parowiec, którego bandery nie można jeszcze rozpoznać. Idzie na przecięcie naszego kursu. W godzinę później przecina nasz kurs, ale dość daleko w tyle za nami, statek, jak się okazało, duński w kierunku na Łotwę.

— Panie „pasażerski” — zagaduje mnie wachtowy, — pójdziemy sondować...

— Sondować? A cóż to takiego? — pytam.

— Mierzenie głębokości morza.

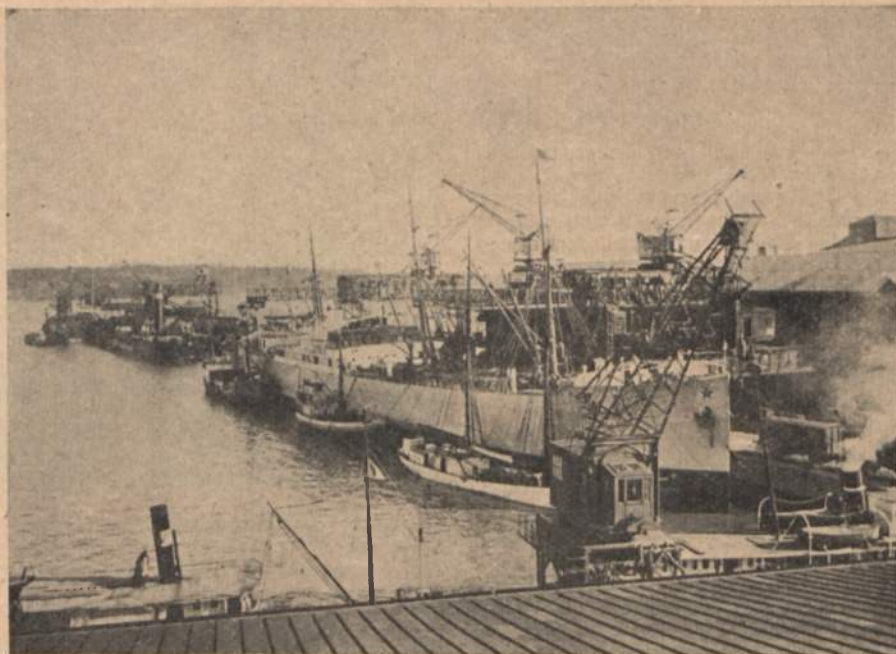
— Idziemy. Nauczę się mierzyć...

Por. Zieliński bierze jakąś metalową rurkę dość masywną i idziemy na rufę. Operacja taka, t. j. sondowanie, jest bardzo proste: przywiązuje się tę dość skomplikowaną rurkę do linki stalowej i puszcza się do wody. Gdy rurka dosięgnie dna, co poznaje się po rozluźnieniu linki, wyciąga się ją, t. j. rurkę, rozkręca, wyjmując się ze środka, znajdującą się tam, inną rurkę, która jest tak misternie skonstruowana, że bez żadnych skomplikowanych obliczeń wskazuje głębokość, na której znajdowała się... Mieliśmy 26 mtr. głębokości. Po sprawdzeniu na mapie tej cyfry, stwierdziliśmy prawdziwość kursu

„Katowice”. Według obliczeń wachtowego powinniśmy za dwie godziny ujrzeć brzegi Gotlandu. Rzeczywiście, gdy wyszedłem na pokład po obiedzie, około godziny 2-ej ujrzałem bardzo jeszcze słabe kontury poł.-zach. wybrzeża Gotlandu. Jesteśmy już więc na wodach szwedzkich. Wchodzę na mostek nawigacyjny, gdzie pełni teraz służbę mój dawny towarzysz broni, por. Meissner, i poczynam przez lornetkę obserwować wyspę. Spostrzegam na Gotlandzie małe czerwone domki, wysmukłą gotycką wieżyczkę kościelną, a na samym południowym cyplu przylądka Hoborg stoi wieża latarni morskiej, która jest tu pierwszym zwiastunem kultury szwedzkiej. Po okrążeniu przylądka Hoborg, ujrzałem obok zachodniego wybrzeża Gotlandu 2 małe wyspki: Stora Karlsö i Lilla Karlsö, rozdzielone bardzo wąziutką cieśniną. Na Stora Karlsö znajduje się niewielkie osiedle, kościół i latarnia morska. Lilla Karlsö jest małą skalistą wyspą prawie bezludną. To wszystko mieliśmy od strony prawej burty, a z lewej... bezmiar wód Bałtyku.

Zmorzony świeżym powietrzem morskim, obserwacją i całodzienną bieganiem po pokładzie, zeszedłem do kajuty na poobiednią drzemkę... Gdy się obudziłem, było już zupełnie ciemno. Po wyjściu na pokład ujrzałem od strony lewej burty daleko na horyzoncie tysiące światełek elektrycznych... Było to oświetlone Visby, piękne miasto róż i ruin, stolica Gotlandu, chluba narodu szwedzkiego, a szczególnie mieszkańców Gotlandu. Do Visby przyjeżdżają rok rocznie tysiące wycieczkowiczów nie tylko z kontynentu szwedzkiego, ale i z różnych stron Europy. Również z Polski w roku bież. przybędzie do Visby kilka wycieczek dla zwiedzenia tego pięknego miasta.

Nasyciwszy swoje oczy wspaniałym widokiem oświetlonej stolicy Gotlandu, udaję się do messy. Po spożyciu kolacji wracam na mostek nawigacyjny. Visby powoli znika z horyzontu i znów nas otacza noc, ale nieco przyjemniejsza, niż ubiegła, gdyż niebo skrzy się milionami gwiazd. „Katowice” płyną spokojnie i równo, nie odczuwa się najlżejszego kołtysania. Powietrze czyste, acz dosyć mroźne, ledwie odczuwalny wiaterek, prawie że noc wiosenna.



Wolny port w Stockholmie — „Lilla Wertan”. Tutaj statki polskie wyladowują śląski węgiel.

— Jutro o godz. 6 rano — mówi wachtowy — wplyniemy w okolice fjordów.

— A daleko jeszcze będzie do Stockholmu?

— Jeszcze ze sześć godzin. Mniej więcej około godz. 1-ej będziemy na miejscu o ile nie natrafimy na większe lody. Niech pan wcześniej położy się, by móc rano wstać, gdy wejdziemy do fjordów. Będzie to dla pana ciekawe.

— Dziękuję za dobrą radę, to powietrze morskie wcale dobrze usposabia do snu.

Ucisnąłem dłoń wachtowego i udałem się do swej kajuty. Już... aż była dopiero godz. 9... a poszedłem jeszcze odwiedzić por. Meissnera, którego kajuta sąsiadowała z kabiną stacji radiowej.

— Prosimy, panie „pasażerski”; może koncertu chcecie posłuchać?

— Z rozkoszą...

Założyłem sobie słuchawki i z przyjem-

nością słuchałem jakiegoś koncertu, nadawanego z Londynu.

— Czekajcie — rzecze por. Meissner, — wyszukamy Katowice; zobaczcie w programie co dziś nadają z Katowic?

— Szukam pod odnośną datą i znajduję: o godz. 22-ej koncert z kawiarni „Astorja”.

— Więc za 20 min. złapiemy Katowice. Bardzo często słuchamy koncertów z Katowic, — powiada por. Meissner. — Macie tam wspaniałą operę; słyszałem kilka razy „Aidę”, „Casanowę”, a ostatnio, zdaje się „Trubadura”.

— Tak, potwierdzam — operę mamy wcale dobrą.

Parę minut przed 10-tą poczyną mój towarzysz kręcić kółeczkami aparatu, aż wreszcie słyszę sympatyczny głosik naszej, t. j. katowickiej, speakerki: „Halo, halo!” Polskie Radio Katowice i t. d. Koncert z kawiarni „Astorja”. Wkrótce dochodzą do mych uszu dźwięki orkiestry. Zamieniam się cały w słuch... Jakaż to rozkosz słyszeć na pełnym morzu, już prawie u wybrzeży szwedzkich, dobrze znaną orkiestrę z dalekich Katowic. Cudowny wynalazek to radio. Nie potrafimy tego docenić na lądzie, w życiu codziennym, gdzie zbyt szybko wynalazek ten spowszedniał.

Następnego rana o godz. 6 m. 30 byłem już na mostku nawigacyjnym, gdzie o g. 7-ej przybiła do naszej burty motorówka, wysadzając na pokład „Katowice” pilota morskiego, oczywiście szweda, który okazał się wcale sympatycznym interlokutorem; naturalnie porozumieć się z nim można było jedynie w żargonie międzynarodowym, t. j. angielsko-niemiecko-francusko-szwedzkim, no i nieco na migi.

„Katowice”, jak się okazało, zniesione zostały o jakieś 8 mil na lewo, wskutek zaburzenia magnetycznego w kompasie i, zamiast na Almagrundet, dokąd prowadził kurs, wyszliśmy rano na Hufvudskär, co stwierdzono, dzięki statkowi latarniowemu Stenkyrkehuk (2 blyski co 30”). Z powodu tego „zniesienia” dostaliśmy pilota dopiero w Södergrundet.

Prowadzone przez pilota, „Katowice” szły teraz znacznie wolniej, prują lodową powłokę Bałtyku. O godz. 8-mej wplynęliśmy do pięknego, Karholmfjor-



Stockholm z lotu ptaka.

d'u, skąd poprzez bardzo wąskie przejście weszliśmy do Sandö-fjord'u.

Fjordy nawet w zimie są cudowne. Opisać je jest b. trudno. Trzeba zobaczyć te piękne skały, przez okrągły rok pokryte zielenią, by zrozumieć, dlaczego szwedi tak się szczyją pięknem swego kraju.

Z Sandö-fj. poprzez Grinda-fj. i Fräl-Hafvet wchodzimy do Solo-fj. przez zaledwie 5 metrowe przejście między dwiema bojami. Na wybrzeżu Solo-fj. spostrzegam mury forteczne Fredriksborg'u, gdzie na szczycie wieży powiewa chorągiew szwedzka. Przez Torsby-fj. wpływamy do Karlsud, gdzie napotykamy pierwszy szwedzki statek pasażerski. Mijając Askirke-fj. podchodzimy z wolna do Halvkoks Sund, gdzie znów przybija do naszej burty holownik, który wysadza na pokład „Katowice” pilota portowego, zabierając ze sobą poprzedniego.

W dwadzieścia minut potem wchodzimy do Lilla Wertan, gdzie dawniej doznaję... wielkiego rozczarowania, gdyż poza ol-

brzymiami kranami węglowymi nie spostrzegam żadnych cudowności „północnej Wenecji”. Jedyne od strony prawej burty, na przeciwległym brzegu ukazuje się mym oczom piękny widok malowniczego „zameczka”, który, jak się potem dowiedziałem, jest najwzyczajniejszą restauracją. Takich „zameczków” jest znacznie więcej w Stockholmie, jak i na prowincji.

Pomiędzy kranami, masztami, spostrzegam jeden komin okrętowy z czerwoną obwódką i dużym, białym „Z”, a na rufie statku powiewa polska bandera. Jest to, należący również do „Żegluga Polskiej”, s/s „Kraaków”, który przed nami przybył do Stockholmu z ładunkiem śląskiego węgla. Gdy podchodzimy do mola w Lilla Wertan spostrzegam drugą polską banderę, powiewającą na s/s „Robur II”, należącym do śląskiego koncernu węglowego „Robur”. Znajdują się więc razem w Stockholmie aż 3 statki polskie. Wcale budujący widok, jak na pierwszą rocznicę narodzin polskiej floty handlowej.

Około godz. 1 po poł. przybijamy do

mola, na które zostaje rzucony mostek, łączący „Katowice” ze Stockholmem. Na pokład nasz wkraczają królewscy urzędnicy celni, bardzo skrupulatni w swych poszukiwaniach, a to z powodu tego, że Szwecja jest krajem częściowej prohibicji. Po dość długich i uciążliwych formalnościach celnych, otrzymuję zezwolenie zejścia na ląd, z którego, oczywiście, korzystam skwapliwie. Podziękowawszy p. kapitanowi Panasewiczowi za serdeczną gościnę, żegnam się z sympatycznymi towarzyszami podróży, których zapraszam do Stockholmu na „lunch”.

— Panie „pasażerski”, a jakże będzie z powrotem?

— Oczywiście, że wrócę z wami, o ile mnie zabierzecie.

Jeszcze raz ściskam dłonie tych sympatycznych, młodych, polskich wilków morskich i... z żalem opuszczam pokład „Katowice”, na którym spędziłem niezapomniane trzy dni.

Z. J. TYSZEL

KU CZCI BOHATERÓW „PRINCIPESSY MAFALDY”

Dnia 2 grudnia r. 1927 o godz. 6 pp., płynąc „Saturnją” do Rio de Janeiro, znaleźliśmy się niedaleko brzegów Brazylii, w punkcie, leżącym na 16°58' szerokości poł. oraz 37°51' długości wsch.

Jest to miejsce tragicznej katastrofy „Principessy Mafaldy”, której zatonięcie, połączone z tyłoma ofiarami ludzkimi, tak żywo poruszyło świat cały. O ile jednak wspomnienie końca „Mafaldy” krzesi smutek i współczucie dla rodzin jej ofiar, o tyle zarazem heroiczna postawa kapitana i oficerów, ich śmierć chwalebna na posterunku, wzbudzają podziw i cześć dla bohaterów obowiązku.

Nikczemność ludzka w pogoni za bussennessem, nieprzebierająca w środkach konkurencji, nie oszczędziła jednak czystych wspomnień o nich, starając się z pobudek nieznanujących usprawiedliwienia, rzucić cień na ich imię.

W Buenos Aires kolportowano sobie pocichu z ust do ust wiadomość, jakoby załoga „Mafaldy” w chwili niebezpieczeństwa steroryzowała podróżnych i sama się ratowała, pozostawiając pasażerów na lasec żywiołu. Jest to podła insynuacja, albowiem „Principessa Mafalda” trzymała się na wodzie kilkanaście godzin; przez cały czas utrzymywała kontakt radiowy z innymi okrętami, a gdy wreszcie pogrzyła się w odmętach Oceanu, zginęli razem z nią kapitan Simone Guli, więcej niż połowa oficerów, a w ich liczbie obaj radjotelegrafiści — Luigi Reschia i Francesco Boldracchi.

Owego pamiętnego dnia 25 października 1927 r. „Saturnja” znajdowała się na Oceanie, odbywając swoją pierwszą powrotną podróż z Buenos Aires do Europy.

P. Tombesi, jej pierwszy oficer-radjotelegrafista, pochwyił za pomocą swego odbiornika rozpaczliwe sygnały SOS, wzywające ratunku. Pochodziły one z dużego okrętu transatlantyckiego „Principessa Mafalda”, należącego do włoskiej linii „Navigazione Generale Italiana”.

„Principessa Mafalda” jako okręt przestarzałego typu, miała być wycofana ze służby czynnej i właśnie odbywała swoją ostatnią podróż do Ameryki Południowej.

Cały szereg okrętów, znajdujących się w pobliżu miejsca katastrofy, pośpieszył jej na ratunek.

W najwyższym napięciu i z głębokim wzruszeniem p. Tombesi przez całą noc śledził przebieg akcji ratunkowej, utrzymując kontakt z okrętami, przybyłymi na pomoc tonącemu statkowi.

„Saturnja” znajdowała się zadaleko, bo w odległości 900 mil morskich, czyli dwóch dni drogi, nie mogła więc sama czynnie z nimi współdziałać, poprzestać zatem musiała na roli biernego świadka katastrofy. Była to rola dla ludzi czynu i dla ludzi serca, tragicznie smutna.

Pasywne przysłuchiwanie się odgłosom agonji „Mafaldy” wprawiło załogę radjostacji „Saturnji” w stan niezwykłego wzruszenia.

P. Tombesi opowiadał mi te szczegóły po upływie przeszło miesiąca, a jednak drżał mu głos, gdy mówił o nich.

Ostatnia depeza, którą odcyfrował z „Mafaldy” brzmiała:

„Nic nie wiem, co się stało, lecz otrzymałem rozkaz kapitana, pozostać na moim posterunku do końca, i nie porzucić go, aż mi kapitan osobiście powie, abym opuścił moją kabinę. Lecz czuję, że okręt tonie. Woda jest w mej kabynie...”

Czy rozumiesz czytelniku, co znaczą te słowa: „woda jest w mej kabynie”?

Kabina radjotelegrafisty znajduje się

na najwyższej nadbudowie pokładu. Nad tą kabiną niema już nic — dach!

Jeżeli więc tam się woda dostała, to znaczy, że cały kadłub okrętu był już pod wodą.

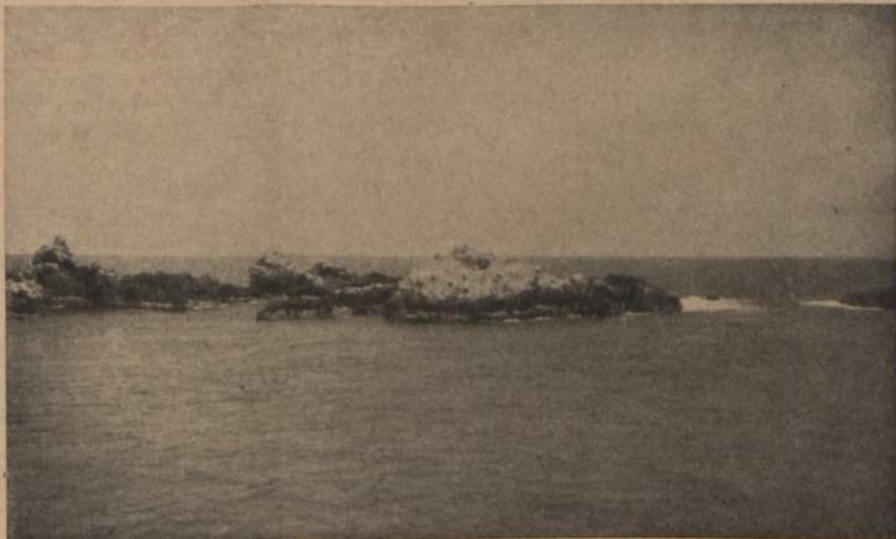
I pomimo to radjotelegrafista Luigi Reschia i jego towarzysz Francesco Boldracchi, nie zeszli z posterunku, nie ulegli depresji psychicznej, czekając na rozkaz kapitana. Ale rozkaz ten nie przyszedł, bo po chwili nieszczęsna „Mafalda” zapadła się cała pod powierzchnię Oceanu.

A razem z nią zginęli jej dzielni obrońcy.

Dnia 2 grudnia przepływaliśmy właśnie nad tem miejscem. Gdzieś na dnie głęboko pod nami, znajdowały się szczątki „Mafaldy”, a wśród nich ciała ofiar. O godz. 10-ej rano tego dnia za spokojny dusz ich, odprawiona została uroczysta msza żałobna.

Delegacje załogi oraz pasażerów wszystkich klas, ustawiły się z olbrzymimi wieńcami z żywych kwiatów, pośrodku wielkiej sali balowej, zamienionej na kaplicę. Właściwa uroczystość żałobna odbyła się o godz. 6 pp.

Na pokładzie umocowano pięć długich



Skały św. Pawła na Atlantyku.

żerdzi, wysuniętych przez burtę poziomo daleko nad wodą. Na końcu ich, na linkach, przewleczonych przez kółka, wisiały wieńce.

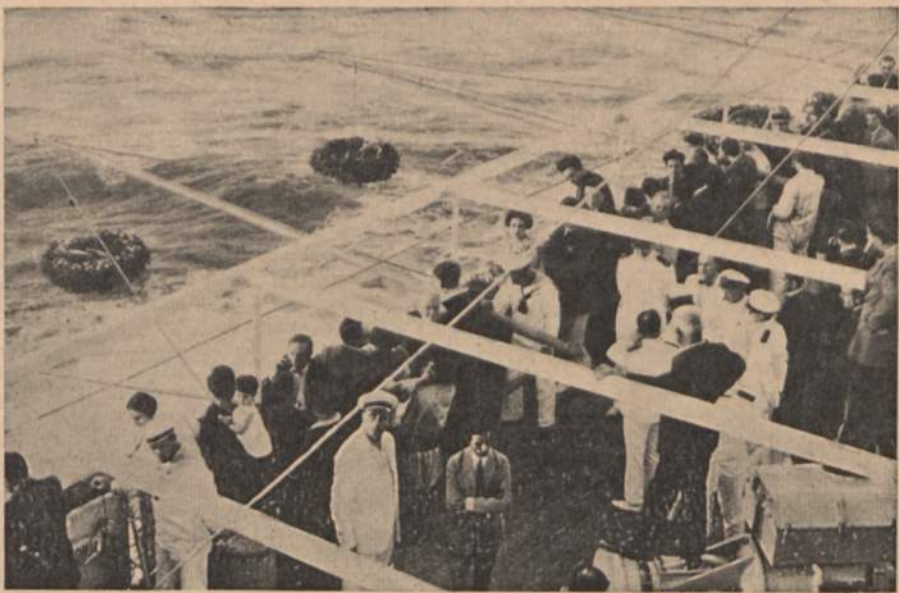
Załoga oraz pasażerowie zebrawi się obok. Trąbka zagrała na baczność. Zastępca kapitana wygłosił krótkie przemówienie, orkiestra odegrała marsza żałobnego, i w chwili gdy z mostku kapitańskiego padła komenda, bandera na maszcie opuściła się do połowy, syrena okrętowa odezwała się trzykrotnie ponurym, przeciągłym rykiem, wszyscy obecni odślonili głowy i wyciągnęli pochyło w górę prawe ramiona...

Zapanowała chwila głębokiego skupienia; w grobowej ciszy słychać było tylko łopot chlastanej wiatrem bandery.

Wieńce uwieszone na żerdziach powoli zaczęły się na linkach opuszczać w dół, dosięgły wody — zawadziły o jej powierzchnię, odcepiły się od uwięzi, i kołysząc się, poczęły się szybko oddalać, a właściwie to myśły od nich odpływały.

Długo czarne ich punkciki znaczyły miejsce żałobnej ceremonii, wreszcie jeden po drugim zniknęły.

Wśród obecnych na pokładzie — szczerze i głębokie wzruszenie. Oficerowie „Mafaldy”, to koledzy naszych oficerów, a wśród pasażerów wielu jest takich, których znajomi, a nawet krewni, zginęli na „Mafaldzie”.



Miejsce, w którym zatонуła „Principessa Mafalda”. M/s „Saturnia” opuszcza na fale wieńce ku czci ofiar katastrofy.

Nietylko jednak na nich, lecz wogóle na wszystkich uczestników obrzęd żałobny na pełnym Oceanie, hołd złożony bo-

haterskiej załodze „Mafaldy”, pozostawił głębokie, niezatarte wspomnienie.

STANISŁAW ODYNIC

POD ŻAGLAMI PRZEZ OCEANY

Rozwój techniki sprawił, że morski ruch pasażerski odbywa się obecnie na statkach parowych, a od niedawna i na motorowych, jako dających maksimum bezpieczeństwa i szybkości. Ogół interesuje się przeważnie tego rodzaju lokomocją, uważając podróże pod żaglami za sport i to na bliskich dystansach, na jachtach spacerowych. Wątpię, czy dużo znajdzie się u nas osób, któreby wiedziały, że jeszcze teraz budowane są wielkie żaglowce dla dalekich przeważnie podróży. Nie trzeba zapominać, że wiatr jest najtańszym silnikiem, passaty i panujące, mniej więcej, stałe wiatry w niektórych częściach świata, dają rękojmię, że żaglowce nieprędko wyjdą z użycia dla przewozu tanich, masowych ładunków i niestracających na swej jakości od dłuższego przebywania na morzu, chyba że znajdzie się tańszy silnik od wiatru.

Posiadamy szkolny statek żaglowy „Lwów”, który co roku odbywa dalsze podróże z uczniami szkoły morskiej w Tczewie. W latach 1923/4 statek „Lwów” odbył podróż do Brazylii tylko pod żaglami.

Prawdziwy marynarz, podróże pod żaglami będzie uważał zawsze za godne uwagi. Conrad (Korzeniowski) zalicza do

dzielnych marynarzy tylko tych, którzy przynajmniej część swojej służby na morzu odbyli na żaglowcach.

Służba na żaglowcach jest znacznie cięższa, niebezpieczniejsza, wymaga od kapitana więcej zimnej krwi, szybkiej orientacji i decyzji. Anglicy, którzy zawdzięczają morzu całą swoją potęgę, ze szczególnym pietyzmem odnoszą się do tego rodzaju żeglugi. Posiadała ona jeszcze sporą flotę żaglową. W Anglii wychodzi kilka pism, poświęconych specjalnie żaglowcom, między innymi miesięcznik „Sea Breezes”, wydawany przez T-wo „Pacific Steam Navigation Co”, z którego wziętem niżej przetłumaczony wyciąg z dziennika kapitana angielskiego żaglowca „Loch Tay's”, płynącego z Glasgow, do Adelaidy (Australja), aby dać naszym czytelnikom obrazek, z tego rodzaju ciężkiej służby, a jednak tak pięknej i pełnej niezapomnianych wrażeń.

„12-go maja roku opuściłem Glasgow na holownik „Flying-Hunter” — czytamy w dzienniku. — 13-go o 11-ej rano przeszedłem Skalmartin w 4-ch milach; odesłałem holownik. Wiatr W. 5, pogoda ładna. W szerokości 27° N i długości 19° W napotkałem NO passat, którym szedłem aż do szerokości 8° N

i długości 22° W. Od tego miejsca aż do szerokości 3° N słabe wiatry z różnych kierunków. Po przecięciu równika w długości 23° W i 27 dnia podróży spotkałem SO passat, którym szedłem aż do szerokości 26° S i długości 34° W. Pierwszy południk przeciąłem w szerokości 41° S 26.VI. Na tejsze szerokości okrążyłem Przylądek Dobrej Nadziei 30.VI.

Kierując się dalej na Wschód pomiędzy równoleżnikami 41 i 42° S, aż do dnia 8.VII miałem pogodę sprzyjającą. Dnia 9.VII w szerokości 41° 44' S i długości 61° 31' Ost napotkałem sztorm. Około 4-ej popołudniu, gdy statek szedł pod dolnymi for i grot marsłami, nadleciał gwałtowny szkwał z ulewnym deszczem. Morze silnie wzburzone, od czasu do czasu fale wdzierały się na pokład. Sztorm dał od NNW z odchyleniem się ku W. O 7-ej rano następnego dnia dodałem żagli, mając W. 9 przy stosunkowo łagodnym morzu. Wiatr tej samej siły trzymał się aż do 11-go rano, kiedy o 2-ej po południu zaczął przechodzić ku N z silnymi szkwałami, co zmusiło mnie do zmniejszenia żagli. O 4-ej po południu wiatr doszedł do siły sztormu, zmusił mnie do pozostania tylko pod dolnymi marsłami i nakoniec tylko pod dolnym grot mar-



slem. O 6-ej rano sztorm i szkwały doszły do furji, wiatr uderzał jak piorun, fale kolosalnej wielkości, bryzgi rozbijanych fal tworzyły zasłonę mgły, przez którą trudno było coś dojrzeć. Barometr 29.00, ciągle spadający. O godzinie 11-ej barometr 28.00. Nadleciał najsilniejszy szkwał. Statek tak się pochylił na prawą burzę, że reje kapały się w wodzie. Woda wdarła się do salonu, a stamtąd do mojej i oficerów kajut, niosąc kompletne zniszczenie. Drzwi od kajut i szaf powyrywane, szuflady dolne porozbijane, wszystko zmieszane razem, rzeczy nasze i instrumenty. Zluzowany przez starszego oficera, wszedłem do salonu pełnego wody. Gdy się znalazłem pośrodku, zostałem nagle rzucony o burzę, i parę chwil przerzucany byłem z burty na burzę, jak bela, przyczem porządnie się potłukłem. Zaraz po tym szkwałe, barometr zaczął się podnosić i o 4-ej po południu wskazywał 28.30. O 8-ej wieczorem wiatr i morze zaczęły się trochę uspakajać. Wiatr NW.

Południe 12.VII, silny wiatr w kierunku NNO i NO. Barometr szybko opada. O 6-ej dmie z siłą srogiego sztormu, morze nadzwyczaj wzburzone, taka pogoda trwała do 1 m. 30 po północy dnia 13-go, kiedy niespodziewanie wiatr zcichł. Barometr 28.40. Cisza ta trwała do 2-ej po północy. Statkiem rzucało w okropny sposób, pokład poen wody, niebezpiecznie było się poruszać. Około tego czasu słaby wiatr od NNW i NW. Chciałem skierować statek naprzeciw największej fali, lecz wiatr był za słaby, aby można było wykonać ten manewr. Teraz jasnym było, że znajduję się około centrum cyklonu. Morze było straszne, fale, jak piramidy, waliły się od czasu do czasu na statek, to z prawej burty, to z lewej, następnie przez rufę. Zdawało się, że statek leci w przepaść, pokład uciekał z pod nóg, minuta i zmiana pozycji, przed oczami wyrasta ściana, statek formalnie staje dęba, aby znów wrócić do pierwszej pozycji.

Trzeba się było szybko zdecydować; aby nie stracić masztów i nie być zmiecionym z pokładu, zaryzykowałem i skierowałem statek na N. Było bardzo zimno, statek tak się rzucał, że ludzie z wielką trudnością mogli się utrzymać na nogach. Załoga przemęczona do ostateczności. Sterując następnie na O i ONO, statek nabierał masę wody, a wiatr doszedł do siły huraganu. Wiatr uderzał jak piorun. Huragan, zrywając wierzchołki fal, pokrywał statek bryzgami, jakgdyby gęstą mgłą. W tym czasie podszedł do mnie jeden z uczniów silnie pokaleczony. Musiałem go sprowadzić do kajuty, obandażować i położyć do łóżka w tylnej kajucie. Następnie ukazał się jeden z marynarzy z potłuczonymi nogami i rozbitym twarzą. Tego musiałem również obandażować i położyć tamże do łóżka. Steward i marynarze zajęci byli usuwaniem wody z salonu, gdzie było jej po kolana. Mimo to musiałem tam robić opatrunki. Około 7-ej ogromna fala wwalila się na statek, wypełniając cały pokład i nawet część baku. Wpadając, zmiotła wszystko od baku do rufy, zalała kompletnie cały salon i oficerskie kajuty, niszcząc wszystko. Wietrznik żelazny o średnicy 3-ch stóp, został ścięty i woda dostała się do środka statku. Zwołałem wszystkich ludzi, aby zatkać ten otwór, a nie było to łatwe zadanie, woda na pokładzie, przelewając się z burty na burzę, niosła z sobą różne odłamki, grożąc pokaleczeniem ludzi. Jeden z marynarzy przyniósł swoją pościel dla zatkania otworu; wszystko co się znalazło pod ręką poszło na to uszczelnienie. Po zejściu wody z pokładu, załoga oczyszczała pokład od różnych odłamków, i otwór



Bezładny olbrzym. Wielki parowiec cysternowy, który w ujściu rzeki Mersey (poniżej Liverpoolu) osiadł na mieliźnie, ściągany jest przez 6 silnych holowników.

po zniesionym wietrzniku został lepiej uszczelniony. Teraz po morzu posuwały się formalne góry, lecz znacznie prawidłowsze. Statek zapadał przodem tak, że horyzont był w jednej płaszczyźnie lub stawał dęga, aby znów z rufy, można było spoglądać na wierzchołki kolosalnej fali.

Pozostałem bez niczego: książki, instrumenty, mapy i chronometr pochłonęło morze. Ubranie, tylko to, które miałem na sobie, nieprzemakalny płaszcz i morskie buty poszły na zatkanie luku, po rozbitym wietrzniku. Wieczorem jeden z marynarzy przyniósł mi kawałek suchego żagla, za co mu podziękowałem.

W ciągu nocy huragan zelżał, poszedłem do załogi na bak i tam się położyłem. Miałem jednak skrupuły, że zabieram im najlepsze miejsce które mi ustąpił. Kiedy morze poknęło mój salon, steward, ratując moje mienie, został rzucony do tylnej lewej kajuty i tam więziony przeszło godzinę; zaś cieśla, uszczelniający luk lazaretu, został rzucony do prawej tylnej kajuty i mocno poturbowany. Miałem dużo w zapasie patentowanych ogni Holmsa, które porozbijane zaczęły świecić silnym ogniem. Z początku załoga myślała, że pożar na statku. Duża skrzynka, zawierająca 48 pasów ratunkowych, oderwana i rzucona przez fale na pokładzie, siała postrach, grożąc rozbiciem ludzi.

Ze świtem następnego dnia zwołałem całą załogę dla uprzątnięcia odłamków z pokładu i załatwienia uszkodzeń, zadanych przez huragan. Uporawszy się z pokładem, wzięto się do kajut. Panował tam

chaos nadzwyczajny. Garnki, noże, widelce, kawałki sekstansa, chronometru, wszystko, rozbite w kawałki. Różne buty, kamasze, mapy, książki wszystko to zniszczone i zmieszane razem. Kiedy ludzie oczyszczali prawą łódź, znaleziono tam część mego odzienia i pudełko od meteorologicznych instrumentów, wtłoczone razem z innymi odłatkami. Nie mając innego pomieszczenia, ja i moi oficerowie, jadaliliśmy u załogi na baku.

Teraz musiałem zastanowić się nad moją pozycją. Jak odszukać Adelaidę? Oprócz kompasu nie posiadałem żadnych instrumentów. Instrumenty moje i oficerów zabrało morze. Wziąłem dwa zegarki od załogi, aby choć w przybliżeniu ustalić średni czas w Greenwich. Na szczęście jeden z marynarzy posiadał stary sekstans, który mi zaofiarował. Posiadał on również tablice Burdwoodsza.

Z takim zapasem instrumentów musiałem przebyć około 3000 mil. Wypatrywałem latarni Borda Head, którą ujrzeliśmy 28.VII o godzinie 10 m. 30 wieczorem. Byliśmy tylko o 15 mil na południe od przybliżonej naszej pozycji. Ponieważ wiatr był N, musiałem całą noc i następny dzień lawirować. O 8-ej wieczorem trzeciego dnia przeszedłem przylądek Borda a wyspami Althort. Z powodu ciemności i nieposiadania map, nie ryzykowałem iść dalej i postanowiłem przeczekać do rana.

W południe w sobotę, wszedłem do portu w 79 dni po opuszczeniu Glasgow".

T. STECKI



Piękno polskiego wybrzeża. Brzeg morza w Radłowie.

SPORT

ŻEGLARSTWO OLIMPIJSKIE

Żeglarstwo, beniaminek sportów modnych w Polsce, od lat paru znajduje się w ustawicznym postępie. Z radością obserwowany postęp ten idzie jednocześnie w dwóch kierunkach: ilościowym i jakościowym. Niewątpliwie lata najbliższe przyniosą w tej dziedzinie dalsze poważne sukcesy. Racjonalna propaganda żeglarstwa wzbudziła już częściowo i budzić będzie wciąż potężniej wśród licznych rzesz młodzieży polskiej tęsknotę za „przygodą”, o której nieustannie śpiewają wiatry od morza, dając pełny dech rozpiętym płótnom żagli.

Żeglarstwo jest niezawodnie najpiękniejszym sportem przyszłości. Życzyćby sobie należało, aby właśnie ono stało się kiedyś naszym sportem narodowym. Wolne od spotniałych wysiłków za rekordami specjalistycznymi, od rozżartych ambicji i wygórowanych pretensyj pseudo-wielkości, od teatralno-aktorskich popisów, posiada własne swoje drogi rozwoju, równie piękne i porywające, jak turystyka wysokogórska, równie naturalne i wolne od dziedzicznej pozy. Sport żeglarski wyzywa człowieka do walki z siłami natury, wyrabia w nim i hartuje najpiękniejsze cnoty moralne, kształtuje go fizycznie. Żaden inny sport nie współdziała w kształtowaniu tak pełnego człowieka, jak żeglarstwo, żaden nie daje mu tylu wspaniałych wrażeń. W przedziwne arabeski pomarszczone fale morza, tak nieodparcie wciąż piszą jedno magiczne słowo „przygoda”.

W roku bieżącym sport żeglarski w Polsce weźmie nowy, mocny rozpęd. Na półwyspie Helu, w Jastarni, powstaje ośrodek—baza żeglarstwa polskiego. Będzie to najdalej na morze wysunięta placówka naszego żeglarstwa, na której czujną straż trzymać winni żeglarze ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej. Ośrodek żeglarski w Jastarni stanie się niewątpliwie naturalnym, tłumnie uczęszczanym celem żeglarskich wycieczek na morze. Z niego, być może, początek wezmą wyprawy dalsze. Tutaj powstawać będzie tęsknota i ukochanie polskiego morza, tutaj kształtować się będzie typ odważnego żeglarza.

Żeglarstwo jest sportem, w którym niezwykle silnie wypowiadać się może natura i charakter polskiego sportowca, odważa, graniczaca z brawurą, śmiałość zamysłów i daleko wybiegająca inicjatywa — mają wspaniałe pole do popisu na żaglowej łodzi w zapasach z siłami morza i wiatrów.

Rok bieżący, rok igrzysk olimpijskich, stanowić będzie okres dużej wagi i w sporcie żeglarskim. Program igrzysk olimpijskich, rozgrywać się mających w Amsterdamie w dniach 28 lipca — 12-go sierpnia r. b., zawiera między innymi konkurencjami — również regaty żeglarskie, do których staną najdzielniejsi reprezentanci kilkudziesięciu narodów.

Wśród narodów, walczących o zwycięstwo na żeglarskich regatach olimpijskich, ujrzymy zapewne na starcie reprezentację polską. Zaszczycem jej zadaniem będzie reprezentować dorobek nasz w tej dziedzinie. Dołoży też ona wszystkich starań, aby z walk olimpijskich wyjść z honorem.

W historii nowoczesnych igrzysk olimpijskich polska reprezentacja żeglarska występowała dotychczas raz jeden. Było to przed czterema laty na VIII Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu. Sport polski stał wówczas na poziomie, znacznie niższym od dzisiejszego. Wystąpiliśmy do walki z małą rutyną i niewielkim doświadczeniem. Ponieśliśmy porażkę, zarazem jednak wynieśliśmy z Paryża dobrą lekcję.

Rozpoczynający się obecnie sezon żeglarski — będzie okresem ostatecznie przygotowującym do regat olimpijskich, a więc okresem wzmoczonej pracy klubów i jednostek. Pracując pod znakiem roku olimpijskiego, uprzytomnijmy sobie jakim warunkom odpowiadać ma żeglarstwo olimpijskie i jakie przepisy techniczne niem kierują.

Program olimpijski regat żeglarskich przewiduje trzy konkurencje; — rozgrywane się na typach yachtów następujących:

1. Yachty „monotypy”, kierowane przez jednego tylko żeglarza.

2. Yachty 6-metrowe, załoga z 3-ch żeglarzy.

3. Yachty 8-metrowe, załoga z 5-u żeglarzy.

W każdej z wymienionych trzech kategorii poszczególne państwa mogą być reprezentowane przez jeden yacht.

Pierwsze trzy miejsca, zajęte w każdej kategorii, uzyskują nagrody w formie żetonów i dyplomów. W punktacji olimpijskiej pod uwagę brane są pierwszych sześć miejsc. — Dalsze miejsca nie są punktowane.

Biegi żeglarskie odbywają się w serjach, których liczbę określa komisja sędziów na podstawie liczby zgłoszonych yachtów. W każdej serii liczba yachtów wynosi w zasadzie cztery, w wyjątkowych wypadkach — niektóre serie mogą liczyć trzy yachty. W każdej serii odbywają się dwukrotnie biegi eliminacyjne, w których udział brać winny wszystkie, do danej serii zaliczone załogi.

Pomiędzy yachtami, które z poszczególnych biegów eliminacyjnych zajmą pierwsze i drugie miejsce — rozegrane zostaną dwa półfinały. Jeżeli oba półfinały wygra jedna i ta sama załoga — zostaje ona uznana za zwycięzcę. W przeciwnym wypadku—odbędzie się bieg dodatkowy, decydujący o zwycięstwie pomiędzy obiema załogami, które zdobyły pierwsze miejsce w dwóch półfinałach.

Wrazie, jeśli komisja sędziów zdecyduje, iż regaty żeglarskie odbędą się w ramach jednego ogólnego biegu eliminacyjnego, wówczas musi bieg ten odbyć się trzykrotnie dla wszystkich startujących yachtów. Jeżeli we wszystkich trzech wypadkach pierwsze miejsce zajmie jedna i ta sama załoga — zostaje ona zwycięscą. W przeciwnym wypadku — zarządzane zostają rozgrywki dodatkowe w formie dwóch półfinałów, jak wyżej.

Jeżeli w danej serii na starcie zjawi się jeden tylko yacht — musi on przebyć oznaczoną trasę, poczem zdobywa pierwsze miejsce.

Trzecie miejsce (w ogólnej klasyfikacji poszczególnych biegów) zajmie załoga, która dostanie najmniej punktów za pierwszą i drugą.



Regaty yachtów na Dźwinie pod Rygą w r. 1911.

Załoga, która zajmie pierwsze miejsce, uzyska 1 punkt, za drugie miejsce — 2 punkty, za trzecie — 3 punkty i t. d.

Załoga zdyskwalifikowana w czasie biegu, lub załoga, która biegu nie ukończyła, otrzyma tyle punktów, ile było załóg zapisanych do danej konkurencji.

Deklaracje poszczególnych załóg, zgłaszających się do regat olimpijskich, winna zawierać:

a) dla yachtów 6-io i 8-mio metro- wych:

Nazwę yachtu, datę i miejsce jego zbudowania, przynależność państwową, imię, nazwisko i adres właściciela; imiona, nazwiska, adresy i zawód członków i ewentualnych zastępców załogi. Zastępca niezgłoszony w biegu olimpijskim udziału brać nie może.

b) dla yachtów „monotypów”:

imię, nazwisko, adres i zawód żeglarza oraz jego ew. zastępcy.

Ponadto w każdej deklaracji zgłaszanych żeglarzy i yachtów winno być wyraźnie stwierdzone, że wszyscy zgłoszeni żeglarze są amatorami.

Na zakończenie przytoczymy definicję amatora-żeglarza w brzmieniu ustalonym przez Międzynarodowy Związek Żeglarski:

„Żeglarzem-amatorem jest każdy członek klubu żeglarskiego, zarejestrowanego w państwowym związku żeglarskim, o ile nigdy nie ciągnął i nie ciągnie zysków materialnych z racji pełnionych przez siebie funkcji żeglarza.

Zastrzeżenie, zawarte w ostatnich słowach definicji powyższej, nie odnosi się do oficerów marynarki tak wojennej, jak handlowej”.

Żeglarskie regaty olimpijskie odbywać się będą w dniach 2 — 9 sierpnia r. b.

Na ubiegłych Igrzyskach Olimpijskich w roku 1924 w Paryżu turniej żeglarski

przedstawiał się co do wyników w sposób następujący:

Yachty-monotypy. Startowały yachty 16 państw. 1) Huybrecht (Belgia), 2) H. D. Robert (Norwegia), 3) Dittman (Finlandja), 4) Hiszpanja, 5) Szwecja, 6) Holandja.

Yachty 6-cio metrove. (3 żeglarzy, 10 mil morskich). 1) Norwegia (4 g. 28. 4 s.), 2) Danja (4 g. 30 m. 21 s), 3) Holandja, 4) Szwecja, 5) Włochy, 6) Belgja.

Yachty 8-mio metrove. (5 żeglarzy, 16 mil morskich). 1) Norwegia (3 g. 16 m. 11 s.), 2) Anglja (3 g. 17 m. 2 s.), 3) Francja, 4) Argentyna, 5) Belgja.

W ogólnej klasyfikacji turnieju żeglarskiego pierwsze miejsce zajęła Norwegia, drugie — Belgja, trzecie — Francja, dalej Anglja, Holandja i Danja.

K. M.

PRONIKA

ZMIANA OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI.

W „Dzienniku Ustaw R. P.” Nr. 28, poz. 264 zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 29/II 1928 r. w sprawie ustalenia opłat portowych od ładunku, postojów i pilotażu w porcie Gdyni.

Rozporządzenie to zmienia stawki, przewidziane w ustawie o morskich opłatach portowych z dnia 25.VII 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 79/1924, poz. 764), która została uchwalona w okresie waluty złotej i w czasie, kiedy roboty przy budowie portu w Gdyni były dopiero w pierwszym stadium.

Nowe rozporządzenie zwiększa nieco stawki za korzystanie z portu, jednak i obecnie wprowadzone opłaty nie przekraczają naogół połowy wysokości stawek gdańskich, Gdynia więc nadal pozostaje najtańszym portem na Bałtyku.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA.

W drugiej połowie kwietnia na stoczni gdyńskiej został ukończony remont oraz próba kotłów i maszyn pasażerskiego statku „Hanka” (250 ton nośn.), który będzie kursował w żegludze przybrzeżnej wespół z będącymi na ukończeniu w Anglii statkami „Jadwiga” i „Wanda”.

Ponieważ gmina Jastarnia—Bór odmówiła wybudowania drogi ze wsi do przystani „Żegluga Polska” została zmuszona do zaniechania wysyłania swych statków do Jastarni.

Program tegorocznych wycieczek zagranicznych został już przez Dyрекcję „Z. P.” opracowany i jest wysyłany na każde żądanie; wszelkich informacji udziela Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska”, — Gdynia, telefon 93.

SPUSZCZENIE ZE STOCZNI NOWEGO POLSKIEGO STATKU.

W dniu 20 kwietnia na stoczni Palmors Shipbuilding & Iron Co. Ltd. w Hebburn-on-Tyne (Anglja) został spuszczonej jeden z dwu mniejszych statków zamówionych dla P. P. „Żegluga Polska”. Przy uroczystości spuszczenia statku, który otrzymał imię „Jadwiga” byli obecni przedstawiciele poselstwa polskiego w Londynie.

NOWA POLSKA LINJA GDYNIA-HAMBURG?

„Żeglarz Polski” donosi, że według informacji, posiadanych przez polskiego korespondenta „Hansy”, — polska firma C. Hartwig Sp. Akc. organizuje regularną linię pomiędzy Gdynią a Hamburgiem.

PRZYGOTOWANIA DO PODRÓŻY STATKU SZK. „LWÓW”.

W dniu 11 kwietnia „Lwów” został odholowany z Gdyni do Gdańska na stocznię. Do Nowego Portu holował go „Ursus”, dalej zaś holownik gdański, gdyż „Ursus” z powodu dużego ruchu w Gdyni musiał wracać do portu.

Dnia 12 maja „Lwów” zakończy ostatnie przygotowania do podróży i wkrótce potem wyruszy z uczniami Szkoły Morskiej na morze Czarne.

WZROST ŚLONOŚCI POLSKIEGO MORZA.

Na zasadzie badań naukowych stwierdzono w ostatnich latach, że wody Bałtyku są coraz bardziej słone. Przyczyny tego zjawiska stwierdzić jeszcze nie zdołano. Skutkiem zaszłych zmian pojawiły się różne gatunki ryb, dotychczas nienapotykanych na wodach Bałtyku. Fachowcy są zdania, że pojawienie się tych ryb pozostaje w łączności z większą zawartością soli w wodzie. W ostatnim czasie złowiono w pobliżu wybrzeża polskiego rybę gadus poldachius, która żyje przeważnie w morzach północnych. Jednocześnie łosoś występuje gromadniej, niż dotychczas, co się również tem tłumaczy, że woda jest bardziej słona. Rybacy polscy złowili w ostatnich czasach stosunkowo dość dużo łososa, czego dotychczas nie obserwowano.

ŻEGLUGA NA WODACH ŚRÓDLADOWYCH.

„Dziennik Ustaw R. P.” Nr. 29 poz. 266 z dnia 14 marca r. b. przynosi rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6/III 1928 „o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych”.

Rozporządzenie obejmuje 26 artykułów i reguluje m. inn. sprawy patentu statkowego kierownictwa statkiem lub łodzią, rejestracji, miejsca postoju statku lub łodzi etc.

Z T-WA PROPAGANDY BUDOWY DRÓG I BUDOWLI WODNYCH W POLSCE.

Dnia 5 maja 1928 r., o godz. 5 popoł., w sali posiedzeń V Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie, ul. Czackiego 3/5 odbędzie się zwyczajne walne zgromadzenie T-wa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, według następującego porządku obrad: 1) Sprawozdanie z działalności za czas od 1924—1928 r. 2) Wybór nowego zarządu. 3) Wolne wnioski. Wrazie braku kompletu statutowego, odbędzie się w tym samym dniu i lokalu o godz. 6-ej popoł., następne zwyczajne walne zgromadzenie bez względu na ilość obecnych członków z uchwałami prawomocnymi.

ZAKOŃCZENIE KURSU ŻEGLARSKIEGO PRZY Y. K. P.

W dniu 26 marca r. b. wykładem p. komandora H. Pistla został zakończony kurs wiedzy żeglarskiej, zorganizowany przez Yacht Klub Polski. Na kurs ten uczęszczało dość liczne grono członków klubów i sekcji żeglarskich w Warszawie. Przez cały czas trwania wykładów, od 12.XII 1927, frekwencja słuchaczy była bardzo znaczna, co świadczy o rosnącym zainteresowaniu sportem żeglarskim.

POLSKIE SŁOWNICTWO MORSKIE.

W dniach 3, 4 i 5 kwietnia odbyły się w Warszawie kolejne obrady komisji słownictwa przy Lidze Morskiej i Rzecznej. Tym razem komisja miała za zadanie wypracować słownictwo dla trzymasztowego szkupa (maszty, olinowanie, żagle) w związku z pierwszą dalszą podróżą „Iskry”, statku szkolnego marynarki wojennej.

NOWE ŻÓRAWIE W PORCIE GDYŃSKIM.

Na stoczni gdańskiej zamówiono ostatnio 8 portalowych żórawi elektrycznych dla portu w Gdyni. Dwa z nich będą posiadały 2½ ton nośności, sześć zaś po 1½ tony. Dźwigi te zostaną uruchomione częściowo w roku bieżącym, częściowo z początkiem roku przyszłego.

Z YACHT KLUBU POLSKI.

W dniu 30 marca r. b. odbyło się doroczne walne zebranie członków Y. K. P., na którym postanowiono utworzyć jeszcze

w sezonie tegorocznym Oddział morski w Gdyni. Z pośród wielu spraw, poruszonych na zebraniu warto podkreślić fakt upoważnienia Zarządu do nabycia odpowiedniego terenu na wybrzeżu Wisły w celu wybudowania własnej siedziby. Swoją pomyślną rolę w tym celu odegrał wielki komandorowi, gen. M. Zaruskiemu, który, w uznaniu zasług, położonych dla yachtingu polskiego, został powołany na członka honorowego Y. K. P. W czerwcu r. b. gen. M. Zaruski wraz z kilkoma członkami klubu zamierza odbyć dalszą podróż na yachcie „Junak”, zakupionym w roku ubiegłym w Hawrze.

Z POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO.

Na ostatnim zebraniu Zarządu P. Z. Ż. została przyjęta w poczet członków Związku Sekcja Żeglarska „Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego”. Obecnie więc Zw. Żegl. posiada w Warszawie pięć klubów względnie sekcji, uprawiających żeglarstwo: 1) Yacht Klub Polski, 2) Wojskowy Yacht Klub, 3) A. Z. S., 4) Klub Wioślarski „Wisła”, 5) Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie.

GDĄSK NAJWIĘKSZYM PORTEM BAŁTYCKIM.

„Danziger Volkstimme” podaje dane porównawcze portu gdańskiego z portami niemieckimi. Według zestawienia tego przez port gdański przewieziono w r. 1927 — 6.280.000 ton towarów, gdy przez port szczeciński, który był jednym z większych portów bałtyckich, przewieziono zaledwie 1.049.000 ton. W ten sposób Gdańsk staje się największym portem bałtyckim i szybko zacznie konkurować z Hamburgiem w którym przewóz towarów równa się 8.000.000 ton.

RUCH PORTU GDYNI W MARCU R. B.

W marcu przybyło do Gdyni 73 statków morskich o pojemności 61.804 netto ton rej., przywożąc 5.208 ton ładunku i 25 pasażerów (w lutym — 63 st. o 55.971 n. t. r., 7.023 t. ładunku i 7 pasażerów). Wyszło 74 statki o pojemności 63.667 netto ton rej. Wywieziono: węgla eksportowego 113.211 ton, węgla paliwnego (na użytek statków) 4.998 ton, drobnicy 25 ton (do Havru) i pasażerów 1.339. (W lutym 63 st. o 55.265 n. t. r., węgla eksportowego 101.658,5 t., węgla paliwnego 5.115,5 ton, amunicji 205 t., drobnicy 18 ton i pasażerów 756).

Wywóz w marcu wynosił 118.234 ton, obrót ogólny zaś 123.342 t. Wywóz w lutym — 106.997 ton, obrót ogólny 114.020 ton.

Jak widać z powyższego obrót ogólny Gdyni wzrósł o dalsze 9.000 ton, przy czym należy liczyć, że w kwietniu pomimo świąt Wielkiej Nocy cyfra przyrostu podniesie się jeszcze wyżej. Wpłyne na to zarówno większa sprawność załadunku portu (przeciętna za III dekadę marca przekracza w stosunku dziennym 4.700 ton) jak i regularne transporty ryżu, które w większych ilościach zaczęły napływać już od początku kwietnia.

Ruch statków, według bandery, przedstawiał się następująco: Weszło — 1 st. angielski, 3 duńskie, 5 francuskich, 2 gdańskie, 1 holenderski, 9 łotewskich, 19 niemieckich, 6 norweskich, 5 polskich, 22 szwedzkie.

Wyszło: (w nawiasie procentowy udział tonażu w obrocie statków) — 3 duńskie (2,4), 5 francuskich (19,8), gdańskich 2 (1,5), holenderski 1 (0,1), łotewskich 11 (13,3), niemieckich 19 (19,7), norweskich 5 (8,4), polskich 6 (9,3), szwedzkich 22

(24,6), angielskich — (0,9% — 1 st. na wejściu).

Na przywiezione towary złożyło się 69 ton drobnicy z Havru, 513 t. ryżu z Hamburga, 1326 t. salety ze Skien i 3300 t. tomasyny z Rotterdamu. Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgji — 7915 ton, Danji — 15410 t., Finlandji 7190 t., Łotwy — 13621 t., Niemiec 850 ton, Norwegji 17.392,5 ton i Szwecji 50.832,5 ton.

DALSZA ROZBUDOWA PORTU W GDYNI.

Po stronie południowej port zostanie rozbudowany znacznie dalej, aniżeli pierwotnie projektowano. Największe prawdopodobieństwo realizacji ma projekt, przewidujący budowę dwu względnie trzech krótszych molo, zwanych też pirami, pomiędzy obecnym molo południowym a pomostem kuracyjnym. Intensywność robót portowych w ostatnim czasie znacznie wzrosła. Przybyły nowe dragi „Gorinchen” i „Varsovie”, które pracują już za południowym końcem falochronu. Praca ta ma przygotować stawnie kesonów w tym kierunku, już w części, pierwotnym projektem nieobjętej.

WYCIECZKI ZAGRANICZNE NA STATKACH „ŻEGLUGI POLSKIEJ”.

Chcąc uprzystępnić szerszym warstwom możliwość odbycia zagranicznych wycieczek na S. S. „Gdynia”, P. P. „Żegluga Polska” organizuje w okresie od 1 maja do 15 czerwca szereg wycieczek na warunkach ulgowych. Z ulg tych mogą korzystać towarzystwa, organizacje, instytucje i t. p., o ile zbierze się dostateczna ilość uczestników. Pierwszą taką wycieczkę odbędzie Państwowe Gimn. żeńskie w Płocku przy udziale uczenia starszych klas pod kierownictwem władz gimnazjum. Wycieczka ta potrwa od 29 kwietnia do 4 maja.

PRÓBNE JAZDY STATKU „NIEMEN”.

Na dzień 24 kwietnia zostały wyznaczone próby poprzedzające przyjęcie nowego-wybudowanego w Anglii statku „Niemen”, liczącego 5.020 t. D. W. Bezpośrednio po próbach statek ten zostanie przejęty przez P. P. „Żegluga Polska”, poczem uda się z ładunkiem na morze Śródziemne.

BUDŻET RZECZNY I MORSKI CZECHOSŁOWACJI.

Budżet Czechosłowacji na r. 1928/29 przewiduje kwotę 17 milj. koron na cele żeglugi rzecznej i morskiej, jak: subwencję dla towarzystw żeglugowych, budowę statków, utrzymanie międzynarodowej komisji rzecznej, urzędów żeglugowych etc. Na utrzymanie strefy czechosłowackiej w

porcie Hamburga przeznaczono 1 milion koron. Na regulację i utrzymanie rzek, budowę portów rzecznych etc. przewidziana jest kwota około 80 milj. koron.

Jak widać z powyższego, do spraw żeglugi zarówno śródlądowej jak i morskiej Czechosłowacja przywiązuje wielkie znaczenie.

S/S „MELNIK”

Czechosłowacki statek „Melnik” w drodze do Finlandji, z ładunkiem 70 000 litrów spirytusu, zawiązał do portu w Ystad, szukając schronienia przed burzą.

Jak widzimy, nasi sąsiedzi, chociaż wogóle morza nie posiadają, nie mniej jednak, korzystając z wolnej strefy w Hamburgu, zajmują się handlem morskim pod własną banderą.

NOWY STATEK FINSKI.

Flota handlowa Finlandji została ostatnio zwiększona przez kupno parowca „Herakles” budowy 1916 roku o 7600 ton. Nowy statek przeznaczony został dla linii Finlandja — Ameryka Południowa.

TOWARZYSTWO POLSKO-CHINSKIE.

Otrzymujemy odezwę następującą: Mocarstwowe stanowisko Polski oraz konieczność wszechstronnego jej rozwoju ekonomicznego, przemysłowego i handlowego, wymagaia szerzenia uświadczenia, tak w społeczeństwie własnym, iak i wśród społeczeństw obcych, że Polska, opierając się na swoim dorobku kulturalnym i na rozwijającym się życiu gospodarczym, może i powinna zabierać głos i znacząco swój udział w współżyciu wielkiej rodziny narodów. Ogromne zadania przyspieszenia biegu pracy organizacyjno-gospodarczej Polski pochłaniają tak znaczne siły i uwagę władz państwowych, że tylko w niewielkiej mierze mogły je poświęcić na szerzenie przekonań wśród narodów i państw w znacznej odległości od naszego kraju położonych, czem jest Polska obecnie w swoim rozwoju kulturalnym i ekonomicznym.

Tęczy się to zwłaszcza państw położonych na Dalekim Wschodzie w pierwszym rzędzie Chin Mandzurji i Mongolji, olbrzymich siedlisk narastającej kultury i niezmiernych rynków dla ekspansji gospodarczej, w których mamy znaczny odłamek naszego wychodźstwa, i wobec luźnych stosunków Polski z temi krajami, w których ono jedynie dotychczas znacząca nasza odrębność kulturalna i samoistność polityczna. Brak unormowanych stosunków między Polską i Chinami nieznamojomość krajów Dalekiego Wschodu w Polsce, oraz brak uświadczenia co do ich w tych krajach do roli wegetującego wychodźstwa.

PIERWSZA KRAJOWA WYTWÓRNIA SPRĘŻYN I WYROBÓW Z DRUTU

„SPIRAL”

Warszawa, ul. Żytnia 20. Telefon 36-39

Sprężyny do maszyn i silników, Wałki pedne elastyczne. Linki sprężynowe. Masowa produkcja części fasonowych z drutu.

889-V



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.IV.VI

Okazała się zatem potrzeba ujęcia przez inicjatywę społeczną pracy nad zbliżeniem Polski i Chin w zorganizowane ramy w celu przygotowania poznania obu narodów, związujących się traktatem przyjaźni. Pracę tę podjęło utworzone przy Instytucie Wschodnim w Warszawie (ul. Miodowa Nr. 7) Towarzystwo Polsko-Chińskie, które w myśl swego statutu będzie dążyło do zaznajomienia społeczeństwa polskiego i chińskiego z doniosłymi korzyściami zbliżenia się obu narodów pod względem kulturalnym, towarzyskim i ekonomicznym.

Traktat przyjaźni między Polską i Chinami musi dać impuls do prostowania mylnych pojęć, jakie wpoila w przekonanie obu narodowości, na szkodę Polski działająca, propaganda tych, którzy dążyli do opóźnienia tego zbliżenia się, musi on również znaleźć nasze sfery handlowe i przemysłowe przygotowaniem do zajęcia swego dawnego stanowiska na rynkach Dalekiego Wschodu.

Zarząd Towarzystwa Polsko-Chińskiego jest przekonany, że szerokie sfery społeczeństwa polskiego poprą zadania Towarzystwa, które swoją działalnością pragnie dążyć do rozwoju położenia gospodarczego Polski i podtrzymania żywiołu polskiego na Dalekim Wschodzie.

Prezes *Wacław Sieroszewski*.
Sekretarz *Kazimierz Liber*, pułk.

RUCH STATKÓW PAŃSTWOWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.III DO 15.IV 1928 R.

W okresie od 20 marca do 15 kwietnia r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań” dnia 20.III znajdował się w drodze z Gdańska do Wenecji z ładunkiem 2.724 ton cukru. Dnia 30.III wstąpił do portu Oran celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego, poczem tegoż samego dnia udał się w dalszą drogę do Wenecji. Dnia 5.IV minął Brindisi. Do Wenecji zawinął dnia 8.IV. Po wylądowaniu przywiezionego z Polski cukru odpłynął próżny dnia 14.IV z Wenecji do Tryestu, po ładunek 1.200 ton ryżu do Gdyni. Dnia 15.IV był w Tryeście.

S/s „Wilno” dnia 20.III znajdował się w drodze z Genui do Sousse, dokąd udał się próżny po ładunek fosfatów do Gdańska. Do Sousse przybył dnia 22.III. Po załadowaniu 2.540 ton fosfatów odpłynął dnia 23.III do Bone po dodatkowy ładunek tytoniu. Do Bone przybył dnia 25.III. Załadowawszy jeszcze 170 ton tytoniu, odpłynął z Bone do Gdańska dnia 28.III. Dnia 1.IV wstąpił do Oran celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego. Dnia 3.IV minął Gibraltar, a 9.IV—Quessant. Dnia 13.IV przeszedł przez kanał kiloński. Do Gdańska zawinął dnia 15.IV.

S/s „Kraków” dnia 20.III znajdował się na morzu w drodze ze Stockholmu do Gdyni. Do Gdyni przybył dnia 21.III. Dnia 26.III odpłynął z nowym ładunkiem węgla (2.693 ton) z Gdyni do Stockholmu, dokąd przybył dnia 28.III. Dnia 31.III odpłynął z powrotem próżny do Gdyni, gdzie zawinął dnia 1.IV. Dnia 6.IV wyszedł na morze z nowym ładunkiem węgla (2.760 ton) z przeznaczeniem do Stockholmu. Do Stockholmu przybył dnia 8.IV. Dnia 15.III był na wyjściu ze Stockholmu z powrotem do Gdyni.

S/s „Katowice” dnia 20.III kończył w Stockholmie wyladunek przywiezionego z Gdańska węgla. Tegoż samego dnia odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył dnia 23.III. Dnia 28.III odpłynął z

Gdyni do Norrköping z ładunkiem 2.710 ton węgla. Do Norrköping przybył dnia 30.III. Dnia 5.IV odpłynął próżny z Norrköping z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 6.IV. Dnia 14.IV odpłynął z nowym ładunkiem węgla (2.700 ton) z Gdyni do Göteborga. Dnia 15.IV znajdował się na morzu.

S/s „Toruń” dnia 20.III znajdował się w Oxelösund, gdzie kończył wyladunek przywiezionego z Gdyni węgla. Dnia 22.III odpłynął z Oxelösund próżny do Gdańska, dokąd przybył dnia 24.III. Dnia 28.III odpłynął z Gdańska do Stockholmu z ładunkiem węgla (2.637,5 ton). Do Stockholmu przybył dnia 30.III. Dnia 3.IV odpłynął próżny ze Stockholmu z powrotem do Gdańska, dokąd przybył dnia 4.IV. Dnia 1.IV odpłynął z Gdańska do Göteborga z ładunkiem węgla (2.705 ton). Do Göteborga przybył dnia 9.IV. Dnia 13.IV odpłynął próżny z Göteborga do Gdańska, dokąd przybył dnia 15.IV i rozpoczął naładunek węgla do Rouen.

S/s „Warta” po powrocie z Afryki dnia 20.III znajdował się w porcie gdańskim, gdzie kończył naładunek węgla, przeznaczonego do Genui. Tegoż dnia wyszedł na morze, zabierając ładunek 3.711 ton węgla. Dnia 23.III minął kanał kiloński, a dnia 26.III Quessant. Przez Gibraltar przeszedł dnia 2.IV. Dnia 3.IV wstąpił do portu Oran, aby uzupełnić węgiel bunkrowy. Do Genui przybył dnia 7.IV. Po wylądowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął dnia 13.IV próżny z Genui do Sfaxu po ładunek fosfatów do Gdańska. Dnia 15.IV znajdował się na morzu Śródziemnym.

S/s „Tczew” dnia 20.III odpłynął z Antwerpii do Haderslevn z ładunkiem 600 ton tomasówki i 300 ton siemienia lnianego. Do Haderslevn (Danja) przybył dnia 23.III. Po wylądowaniu 500 ton tomasówki. Z resztą ładunku odpłynął dnia 28.III do Gdańska, dokąd przybył dnia 30.III. Po wylądowaniu przywiezionych 100 ton tomasówki i 300 ton sie-

mienia lnianego, dnia 3.IV wszedł do doku w stoczni gdańskiej, celem dokonania oględzin części podwodnej statku. Z doku wyszedł dnia 12.IV. Dnia 14.IV odpłynął z ładunkiem D. B. B. z Gdańska do Rotterdamu. Dnia 15.IV był na morzu.



KSIĄŻKI NADEŚLANE.

W ostatnich dniach ukazała się, w wydaniu Tygodnika „Przemysł i Handel”, ciekawa i potrzebna dla naszych stosunków książka p. t. „Administracja Portu”. Jest to tłumaczenie dzieła angielskiego, którego autorem jest Brysson Cunningham. W stosunkach polskich książka ta jest do pewnego stopnia rewelacją, gdyż jest to pierwsza książka w języku polskim z zakresu administracji portowej. Zawiera ona ciekawy materiał informacyjny o organizacji portów w Zachodniej Europie i w Ameryce, ze szczególnem uwzględnieniem spraw portowych w Anglii.

Książka ta zapoczątkowywa w piśmiennictwie polskim literaturę morską, którą musimy tworzyć nie tylko w celach propagandy morskiej, ale również w celach praktycznych, aby szeroki ogół zainteresowanych czytelników mógł bogacić swoją wiedzę w zakresie technicznych rzeczowych informacji z tej nowej dla polskiego życia gospodarczego dziedziny.

Książka ta spotkać się winna z żywym zainteresowaniem naszych czytelników.



Ofiarny uczynek. Podoficerowie kadry marynarki wojennej w Świeciu nad Wisłą, którzy na wniosek st. bosmana Majbauma (XX) ofiarowali na łódź podwodną im. Marszałka Józefa Piłsudskiego przypadające im dywidendy z rocznego zysku kantyny wojskowej w Świeciu. Model okrętu, widoczny na zdjęciu, wykonał st. bosman Starzewski (X).

DLIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW.

Zarząd Centralny zatwierdził następujące Oddziały L. M. i R.: w Wałowie, w Złoczowie, w Pińsku, w Rudzie-Sląskiej, w Państwowym Banku Rolnym w Warszawie i Oddział Szkolny w Brzeżanach.

Do Zarządu Oddziału w Złoczowie weszli pp.: mjr. Mancewicz — przewodniczący, kpt. Orlland — zastępca przewodniczącego, kpt. Głód — sekretarz, por. Słomka — skarbnik, kpt. Tymosławski i chor. Kruszyński — członkowie Zarządu. Do Zarządu Oddziału w Pińsku weszli pp.: mecenas A. Gutowski — prezes, N. Bednarzewski — wiceprezes, p. starościna Fr. Bałdok — II wiceprezes, rejent Piotrowski — skarbnik, i B. Sarankiewicz — sekretarz.

ODDZIAŁ L. M. i R. ZRZESZENIA PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO.

W drugiej połowie kwietnia b. r. został zawiązany Oddział L. M. i R. złożony z pracowników Państwowego Banku Rolnego, gromadzący 400 blisko członków. Powstanie tego Oddziału jest sprawdzianem, że ideologia morska w Polsce dojrzeła szybko wśród najszerzych sfer społeczeństwa, to też z całym uznaniem należy przywitać tę nową placówkę L. M. i R., a organizatorem: p. E. Janowskiemu i Zrzeszeniu Pracowników Państwowego Banku Rolnego w osobie p. Jacyny — Zarząd Centralny składa na tej drodze serdeczne podziękowanie za poniesione trudy.

POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA.

Liga Morska i Rzeczna została zaproszona do współpracy w organizacji Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w roku 1929. Do ściślejszego Komitetu wszedł Dyrektor L. M. i R., p. Adam Uziembło. Wszystkie Oddziały L. M. i R. proszone są o przygotowanie materiałów, modeli i wykresów, ilustrujących ich pracę propagandową i zaadniczą.

KURSY MODELARSTWA.

W pierwszej połowie ub. miesiąca Zarząd Centralny L. M. i R. rozpoczął prowadzenie kursów modelarstwa we własnym lokalu. Na kursie wykładana jest budowa modeli statków żaglowych, oraz łodzi kanadyjskiej.

Z ZARZĄDU CENTRALNEGO.

Dyrektor L. M. i R. p. Adam Uziembło odwiedził Oddziały: w Wilnie, w Zakopanem i w celach organizacyjnych Nowy-Sącz, w którym w najbliższej przyszłości zostanie założony Oddział L. M. i R.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Walne zebrania: W Oddziałach: krakowskim i wileńskim L. M. i R. odbyły się walne zebrania członków. Sprawozdań z tych zebrań nie podajemy w niniejszym numerze, gdyż Oddziały nie nadesłały ich w czasie właściwym.

Bal morski. W dniu 14 stycznia r. b. Oddział L. M. i R. w Grudziądzu urządził swój pierwszy „Bal Morski”, nad którym protektorat objął łaskawie p. Wojewoda Pomorski, Młodzianowski. Bal ten

był jednym z najpiękniejszych w ubiegłym karnawale w Grudziądzu. Przez salę „Domu Towarzystw” oryginalnie udekorowaną banderami przesuwała się żagłówka tonąca w powodzi kwiatów — w łodzi dwie małe „marynarki” podawały bukiety zachwyconym gościom. Wesołość, śmiech, gwar, oto wrażenia, jakie odniósł każdy z gości po skończonej zabawie, która trwała do wschodu słońca.

SPRAWOZDANIA ODDZIAŁÓW.

Wśród sprawozdań półrocznych i rocznych, nadsyłanych do Centrali przez Oddziały L. M. i R. niejednokrotnie nieobejmujących całokształtu prac Oddziału, na specjalne wyróżnienie zasługuje sprawozdanie za rok 1927 Oddziału L. M. i R. w Milejowie Lubelskim. Sprawozdanie to obejmuje 20 stron druku, daje zupełnie dokładne pojęcie o działalności Oddziału w każdym kierunku, i może służyć jako wzór sporządzania sprawozdań dla wszystkich Oddziałów Ligi. Bilans, zamknięty saldem „Ma” w sumie zł. 415,11, przy ogólnym rozchodzie 5.729,58, wskazuje, że gospodarka finansowa prowadzona jest należycie.

ZMIANY ADRESÓW ODDZIAŁÓW.

4. Brześć n/Bugiem — kpt. Szczepański, ul. 3-go Maja nr. 21.

23. Katowice — Poczta 11.

33. Łomża — Szosowa nr. 15 m. 1, pułk. Miński.

65. Troki — L. Jaworski, Seminarjum.

ADRESY NOWYCH ODDZIAŁÓW.

80. Złoczów — kpt. W. Głód, Rejon Kierow. Intendentury.

81. Ruda Śląska — ul. Bytomska nr. 53.

KOŁO JASTARNIAKÓW.

Zarząd Centralny L. M. i R. podaje do wiadomości wszystkich kuracjuszy, wybierających się nad morze, że został zawiązany Klub Towarzystwa „Koło Jastarniaków”. Wpisowe wynosi zł. 2 i składka tygodniowa zł. 1. — Zapisy przyjmuje sekretariat L. M. i R., Elektoralna 2, tel. 15—63. — „Koło Jastarniaków” udziela szczegółowych informacji o Jastarni i okolicznych miejscowościach piśmiennie, po nadesłaniu znaczków pocztowych za 1 zł.

Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzecznej zawarł z szeregiem firm przemysłowych i handlowych umowę, na mocy której firmy ustępować będą członkom L. M. i R. od cen zwykłych rabat przy zakupach odzieży, obuwia, bielizny, kapeluszy, konfekcji damskiej i męskiej, materiałów piśmiennych i aptecznych, towarów winno-kolonjalnych, naczyń kuchennych, książek, instrumentów muzycznych i wielu innych przedmiotów i towarów.

Nadto członkowie L. M. i R. korzystają z ulgowych opłat w kinach, teatrach, różnych widowiskach, kąpielach, na statkach, przy podróżach — u lekarzy, dentyków i t. p.

Do korzystania z rabatów i ulgowych opłat upoważnieni są wszyscy członkowie L. M. i R. za okazaniem ważnej w danej chwili legitymacji członkowskiej, oraz dowodu osobistego.

W następnym numerze „MORZA” ukaże się lista Nr. 1 firm, instytucji i osób udzielających członkom L. M. i R. ustępstwa przy zakupach.

**FABRYKA LAKIERÓW ANGIELSKICH, FARB I EMALJI
J. CZECHOWICZ I K. PAJEWSKI**

WARSZAWA, ul. MADALIŃSKIEGO № 76/78.
TELEFON 84-14.

LAKIERY POWDZOWE MAŁARSKIE,
SICCATYVY, PIECOWE, EMALJOWE,
VITOLINY, FARBY OLEJNE

W WARSZAWIE

ZARZĄD: Trębacka 13, Tel. 286-19.
ADRES FABRYKI: Madalińskiego 76/78, Tel. 84-14.

Fabryka założona w 1910 roku jako fabryka lakierów angielskich, farb i emalji „VITOLIN” oraz pokostów.

Lakier do wewnętrznego i zewnętrznego użytku.
Dostawy wojskowe i kolejowe.

789-V



ŚWIADOMIE IDZIEMY DO CELU

Kiedy spojrzymy wstecz na dzieje naszej emigracji, kiedy zrobimy bilans w tej dziedzinie, to pod pióro cisną się nieodparcie pewne, zupełnie sprecyzować się dające, uwagi.

Ruchem wychodziliśmy rządził przede wszystkim chaos. „Każdy sobie”, to było niejako hasło naszych emigrantów. I w rzeczywistości ludzie wyjeżdżali w świat szeroki każdy na własną rękę. I dzięki temu niema dziś kraju na świecie od bieguna po równik, by w nim nie znalazł się jakiś taki, w pojedynkę wędrujący wychodźca polski.

Moment jakiejś akcji świadomej nie istniał. Warunki polityczne w pewnej mierze, a głównie stosunki gospodarcze ziem polskich wypędały w świat naszych wychodźców, którzy opuszczali zmuszeni przez los Ojczyznę, nieświadomi jednakże zupełnie roli, która im przypadła w udziale, roli pierwiastka czynnego w rozbudowie polskiego stanu posiadania na globie.

O planie naturalnie i mowy nie było. Wobec chaotycznego, jedynie personalnymi względami kierowanego, wychodźstwa z kraju, nietylko wychodźstwo to nie skupiało się na jednym korzystnym dla nas terenie, ale co więcej, działały się wprost rzeczy z punktu widzenia naszego interesu narodowego zgubne, iż, kiedy chłop walił masą do Ameryki, cała inteligencja płynęła w kierunku wręcz przeciwnym na wschód.

Jakiś wspólny cel, cel mający na oku interes narodu nie istniał w tych warunkach oczywiście. I marnowała się potężna inicjatywa jednostek, niosąc

korzyść tylko obcym, przepadały dla Polski miliony dzielnych obywateli, budując nowe społeczeństwa, służąc za mierzwę dla nowych narodów.

To też dziś, kiedy przystępujemy do aktywnej polityki w tej dziedzinie, kiedy celem naszym staje się zapewnienie narodowi terenów pod nieskrępowaną ekspansję zamorską, zaraz u samego początku naszej pracy, zaraz u kolebki naszych poczynań, zaraz u wstępu naszych wysiłków organizacyjnych musimy wyciągnąć jasne wnioski z tych nauk, jakie nam daje przegląd dotychczasowego stanu rzeczy na tem polu.

Cel nasz, cel Związku Pionierów Kolonialnych jest zupełnie wyraźny. Celem tym, powtarzam, jest zapewnienie narodowi polskiemu terenów pod nieskrępowaną ekspansję. I tę busolę naszych poczynań musimy trzymać silnie w ręku, nieść przed drugimi wysoko, by kierowała naszymi krokami zawsze, nie pozwalając ani na chwilę zboczyć z jasnej i prostej drogi. Kiedy szukamy nowych terenów, kiedy oceniamy te kraje, w których dzisiaj Polacy się skupiają, ani na chwilę nie możemy zapominać o celu ostatecznym, celu głównym, celu jedynym.

A akcja, prowadząca do tego celu, musi być planowa. Wszelka improwizacja, taka miła naszym poczynaniom, wszelka dorywczość, wszelkie rozbieżności organizacyjne — wszystko to musi być z naszej roboty wykluczone. Musimy mieć przejrzysty plan całej akcji, któryby porywał serca, ale równocześnie przemawiał do rozsądku, plan, w którego ramach znaleźć się

musi miejsce dla każdego i wszystkich, któryby pozwolił w służbę wielkiej idei i wielkiego dzieła zaprząć nietylko osobiście zainteresowanych emigracją, ale także i tych, co w Ojczyźnie trwając na swych posterunkach, w realizacji celu Związku Pionierów chcą współpracować.

I robota musi być prowadzona świadomie zupełnie. Musi istnieć nietylko świadomość celu ostatecznego, oraz pełne zrozumienie zarysów głównych i szczegółów planu u jednostek kierowniczych, ale każdy szeregowiec, każdy pionier, każdy współtwórca dzieła musi być świadom swej misji i swej roli. Zwłaszcza w początkach, zwłaszcza w pionierskim stadium akcji, świadomość ta musi tkwić wyraźnie w każdym z osobna i we wszystkich razem.

Hasło „każdy sobie” musi zniknąć zupełnie. Wszyscy świadomie wedle określonego planu dla wyraźnego celu muszą iść do walki, muszą podejmować trud codzienny, każdy na swoim posterunku.

Nie chcemy już być konkwistadorami w cudzej służbie i pod obcymi sztandarami, nie chcemy naszym trudem, naszym potem i naszą krwią bogacić drugich, nie chcemy naszych pokoleń rzucać na zatracenie, jako nawóz je ścieląc na ziemiach dalekich, by na nich nie dla nas wschodził plon.

Świadomie, wedle określonego planu chcemy iść do celu ostatecznego.

I cel ten osiągnąć.

K. GŁUCHOWSKI

KILKA UWAG U PROGĘ DZIAŁALNOŚCI

„Morze” donosiło już o powstaniu Tow. Polskiej Stacji Badań Tropikalnych, której potrzebę możnaby umotywić dwójako: faktem istnienia emigracji polskiej w krajach tropikalnych, albo przedwstępnym badaniem terenów najodpowiedniejszych dla prac pionierskich, które znów, z kolei, dążyć powinny do planowego i racjonalnego użytkowania materiału ludzkiego, do tworzenia skupisk narodowych, silnych gospodarczo, zwartych terytorjalnie, związanych ekonomicznie z Polską, mogących być bramą wypadową dla polskiego handlu i dla polskich potrzeb kolonizacyjnych.

Przekonanie, że wychodźstwo jest złem koniecznym, opiera się na błędnych przesłankach; odpowiednio kierowane i użytkowane nie jest nietylko złem, lecz przeciwnie może przynieść niepoślednie usługi krajowi macierzystemu, oczywiście pod warunkiem, że kolonistów kieruje się w okolice, w których znajdują odpowiedni teren dla pracy i gdzie władza zwierzchnia nie będzie czyniła wstępu zwartości osiedleńców i nie będzie hamowała kontaktu z Polską.

Towarzystwo Polskiej Stacji Badań Tropikalnych, pracujące wespół ze Związkiem Pionierów, pragnie się zająć tylko stroną naukową problemu kolonialnego, stworzyć Stację, która będzie tylko warsztatem pracy dla polskich uczonych, chcących badać kraje tropikalne, chce, korzystając ze swego pied a terre, przestudować odnośne tereny pod względem ich wartości eksploatacyjnych, przede wszystkim pod kątem widzenia wytworzenia tych produktów, których rynek polski potrzebuje (np. sprowadzanie kakao lub bawełny wprost od

polskiego producenta), chce, na koniec naukowe doświadczenia przenieść w płaszczyznę doświadczeń w terenie, zwłaszcza w zakresie rolnictwa i handlu.

Badania tropikalne Polskiej Stacji przyniosą niewątpliwie korzyść praktyczną istniejącemu już wychodźtwa w krajach Ameryki Południowej, czy w postaci mających nowych skupiskach, a instytucjom, zajmującym się kolonizacją, a więc w pierwszej linii Związkowi Pionierów, mogą zwrócić uwagę na tereny dla kolonizacji najodpowiedniejsze.

Polska, nie posiadająca terenów kolonialnych, musi dążyć choćby do ich surogatu, przy ważnym momencie zwrócenia bacznej uwagi na te terytoria, które, nie będąc jednostkami państwowymi, leżą w sferach kolonialnych.

Młode państwa, na przykład południowo-amerykańskie, o tyle mniej nadają się do tworzenia narodowych skupisk, że nie dopuszczają wychodźstwa do łączności gospodarczej z Polską, co powinno być sadniczym postulatem polskiej myśli kolonialnej.

Skazywanie jednak emigranta na twarde i niebezpieczne warunki życia pionierów poto, aby w wykarczowanych pustyniach powstawały polskie wsie, a obce miasta, centralizowały handel produktami rolnika i dostarczały mu obcych maszyn i narzędzi, nie jest ani celowe, ani też dla Państwa i wychodźstwa pożądane.

Tezy delegacji polskiej na XIII kongresie handlowym w Rio de Janeiro, zmierzające do tego, aby państwa emigracyjne, które przyjmują wychodźców z jednej, a państwa emigracyjne z drugiej strony, nawiązy-

wały żywe stosunki handlowe, pozostały w sferze dezyderatów, narazie państwa emigracyjne płacą haracz z ludzi państwu emigracyjnemu. Dlatego tak zasadniczo należy odróżnić kolonizację planową na terenach, gdzie swoboda działalności jest zagwarantowana.

Chłop polski, nadający się znakomicie na pioniera, czego dowiódł chociażby w Paranie, puszczony bez opieki, bez pewnego choćby odsetku inteligencji, bez myśli o wytworzeniu jednolitego skupiska, jest pierwszorzędnym obywatelem swej nowej Ojczyzny, ale Polska traci w nim nietylko podatnika i żołnierza, ale i wzorowy i niespotykany typ pioniera, który, gdy go się pokieruje odpowiednio, może niepospolite oddać usługi polskiej myśli kolonialnej.

Towarzystwo Polskiej Stacji Badań Tropikalnych postawiło sobie za cel wszechstronne przestudowanie tematu, właśnie pod kątem widzenia racjonalnej kolonizacji, będącej podstawą importu towarów polskich - kolonialnych i eksportu polskiego na usługi polskich skupisk narodowych i studia te chce prowadzić przez stacje w terenie.

Wykonanie prac pionierskich należy już do Związku Pionierów, któremu Stacja oddać będzie mogła niemniej-
sze usługi, jak tym, którzy zajmują się sprawami emigracyjnymi, w odniesieniu do państw Ameryki Południowej, wreszcie nauce polskiej, uzupełniając dotkliwie odczuwane luki, jak na przykład hodowla zwierząt w krajach tropikalnych lub przestudowanie problemu „polskiej bawełny”.

JANUSZ MAKARCZYK

ANGOLA JAKO EWENTUALNY POLSKI TEREN OSADNICZY

Fakt, że istnieje pilna, paląca konieczność wyszukania dla naszego wychodźstwa odpowiednich terenów pod ekspansję, nie ulega już niemal dyskusji.

I oto w poszukiwaniu tem Związek Pionierów Kolonialnych zwrócił uwagę na Angolę.

Czy Angola odpowiada podstawowym tezą, kwalifikującym teren odnośny pod polskie osadnictwo, specjalnie osadnictwo, rozpatrywane pod kątem widzenia Związku?

Warunki te dadzą się ująć w dwie grupy. Pierwsza grupa — polityczna sprowadza się do kwestji, czy teren ten należy do państwa, które potrzebuje osadników, które nie ma sprzecznych interesów z Polską, które jako kontrahent reprezentuje dla nas momenty korzystne? Druga — gospodarcza kwalifikuje dany teren dla osadnika polskiego pod względem klimatycznym, ekonomicznym i życiowym.

Jak się w oświetleniu tych warunków przedstawia Angola?

Angola to kolonia portugalska, to teren należący do państwa, które jako kontrahent odpowiada warunkom politycznym w zupełności. Osadników europejskich Portugalja dla swej Brazylii w Afryce, jak nazywa się w Portugalji Angolę, nie ma, gdyż portugalski woli, idąc po linii najłagodniejszego oporu, emigrować do Brazylii, niż iść na pioniera do Afryki. To też osadnictwo białych postępuje w Angoli niesłychanie powoli i po pięciu z górą wiekach wyraża się nikłą liczbą kilkunastu tysięcy osadników. Dlatego osadnik polski przedstawia dla Portugalji doskonały, niezastąpiony wprost, element, czego dowodem są istniejące w podobnych do Angoli warunkach kolonie polskie w Brazylii.

Angola, to kraj olbrzymi. Ciągnie się od 5 st. poł. szer. geog. od ujścia Kongo do ujścia rzeki Kunene, na

mniej więcej 18 st. szer. g. na zachodnim wybrzeżu Afryki i obejmuje obszar 1.255.775 klm. kw., czyli ponad trzy razy więcej, jak cały obszar Rzeczypospolitej Polskiej, następcza więc pod tym względem nieograniczone wprost możliwości.

Granice Angoli są również korzystne dla przyszłości osadnictwa polskiego, bowiem poza długą granicą morską od zachodu, od północy przypierają do Angoli kolonie belgijskie i francuskie, skąd nie grozi niebezpieczeństwo penetracji innego lementu europejskiego. Od wschodu i południa graniczy z Angolą Rhodesia i dawna niemiecka Afryka Południowo-Zachodnia, będąca również pod mandatem Unji Południowo-Afrykańskiej. I z tej strony napór stosunkowo nielicznej ludności boersko-angielskiej (na olbrzymich tych niezaludnionych obszarach mieszka niecałe 2 miliony ludności) nie może być brany w rachubę.

Trzeba dodać, że przyptyw Niemców do dawnej Afryki Południowo-Zachodniej jest silnie utrudniony.

Wybrzeże Angoli bardzo długie, bo liczące ponad 1600 klm., ma szereg dobrych portów. Najlepsze z nich to stolica kraju Loanda, Lobito — Benguella i Mossamedes. Porty te leżą na bardzo uczęszczanej drodze morskiej między Anglią i Kapstadem i mają zupełnie dobre i łatwe połączenia okrętowe z Europą.

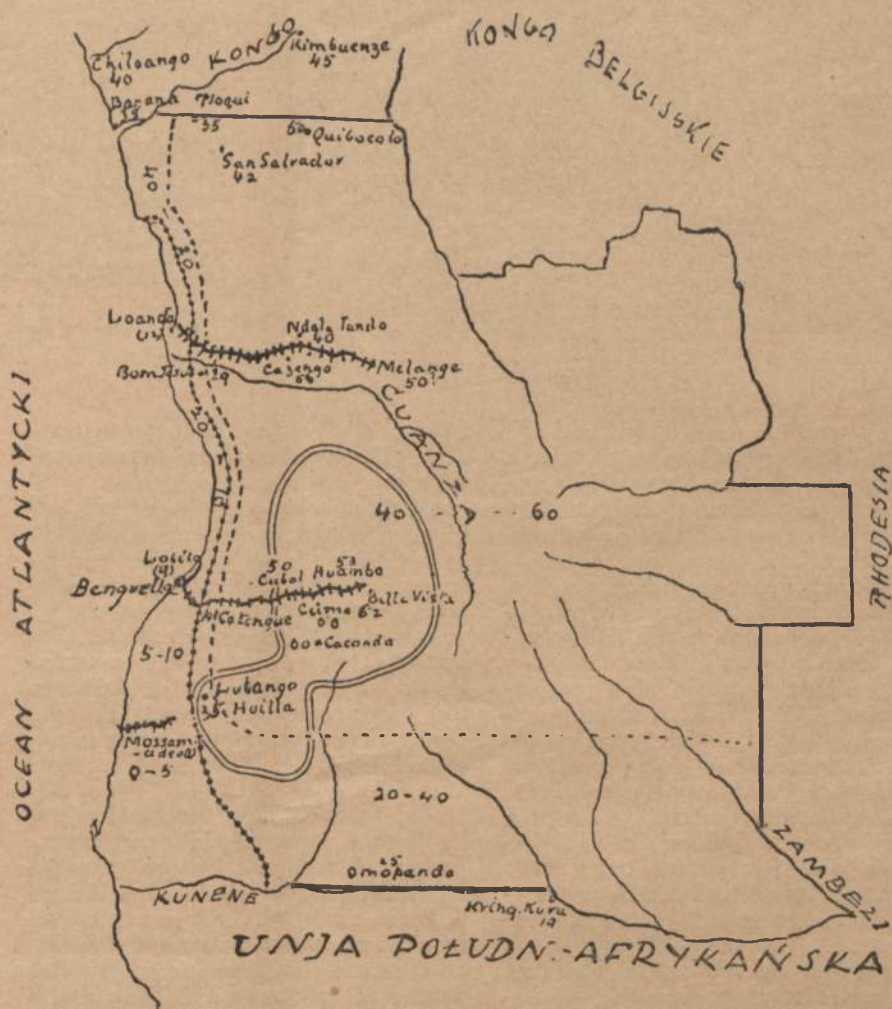
Charakterystyczne dla Angoli jest jej ukształtowanie powierzchni, które cechują trzy strefy, niejako trzy tarasy, ciągnące się wzdłuż morza od północy na południe. Pierwszy pas niski nadmorski nie wznosi się ponad 350 m. nad poziom morza, drugi lesisty nie przekracza naogół 850 m. nad poziom morza, a na koniec najszerszy pas to wewnętrzna, ku wschodowi opadająca, wyżyna ma średnio 1500 m. nad poziom morza a dochodzi w niektórych okolicach do 2 tysięcy. Najwyższe wzniesienia znajdują się na południu kraju w okolicach Huilli i dochodzą w szczytach Lovilli 2370 m.

To właśnie ukształtowanie powierzchni oraz fakt, że Angola leży na zachodnim wybrzeżu Afryki, dokąd dociera zimny prąd, idący od Oceanu Antarktycznego wpływa dodatnio na klimat Angoli. Klimat bowiem na płaskowyżu środkowej i południowej połaci kraju, a nawet w części północnej, koło Melanje, jest umiarkowany do subtropikalnego, a na wyżynie Benguelli wzdłuż kolei Lobito—Catanga i w okolicy Huilli nadaje się już zupełnie dobrze dla Europejczyków. Na obszarze tym temperatura zależy od tego, czy bliżej, czy dalej, od równika waha się średnio rocznie od 13 do 28 st. C., a opady wynoszą około 1 m. Jest to typowy klimat wysokogórski, gdzie jak długo świeci słońce jest gorąco, ale, skoro słońce znika, zapada ożywczy chłód. Klimat podobny do Parany, może jeszcze więcej zbliżony do klimatu stanu Goyaz w Brazylii Środkowej, dokąd ze względu na zdrowotność klimatu ma być przeniesiona stolica Brazylii, a który to stan leży na tej samej szerokości geograficznej, co Angola. Klimat ten służy osadnikom polskim doskonale. Trzeba zaznaczyć, że na wyżynie Huilli temperatura w zimie spada poniżej zera do 6 st. C.

MAPKA

ANGOLI

TEREN KOLONIZACYJNY



Ze sprawą klimatu związana jest sprawa zdrowotności Angoli. Okolice środkowej i południowej wyżyny, wznoszącej się ponad 1300 m. nad poziom morza nie mają ani malarji ani śpiączki, dwu głównych plag Afryki i poza typowymi dla wszystkich krajów tropikalnych czy subtropikalnych chorobami skórnymi, czy nieprzyjemnymi insektami w rodzaju pchły ziemnej, niczem osadnikowi nie zagrażają. Wymienione zaś przypadłości, wystę-

pujące nagminnie w Brazylii, nie przeszkadzają, jak to widzimy na przykładzie Parany, rozwojowi osadnictwa polskiego.

Fauna Angoli jest bardzo bogata. Do niedawna, jak to widać zresztą z opisów licznych uczonych i podróżników, jak: Cavazzi, Livingstone, Capello, Ivens, Carvalho, czy wielu innych, Angola była prawdziwym rajem dla myśliwych. Licha administracja i rabunkowa gospodarka boerów wyni-



Przekrój powierzchni Angoli.



Wspaniały okaz fauny Angoli.



Tam, gdzie nie dociera kolej, ani samochód, transport towarów odbywa się przy pomocy typowych dla Afryki Południowej zaprzęgów wołów.

szczyły ten stan zwierzyny, ale i tak mamy dziś jeszcze w Angoli słonia i nosorożca, żyrafę i bawoła, hipopotama, czy nieprzeliczoną ilość antylop. Nie brak drapieżników, jak lew i lampart, jak i różnego rodzaju zwierza w rodzaju małp, mrówkojadów, czy t. p. Ptaków jeden tylko uczony portugalski Bocage opisał ponad 700 gatunków. Licznie reprezentowane są płazy z krokodylem na czele. Moc jest węzów około 100 gatunków, w tem połowa jadowitych. Mrówki i termity występują masowo i są jedną z najgorszych plag osadnictwa. Ale jak to wiadomo z doświadczeń w Brazylii, gdzie i węże i mrówki są niemniej liczne, nie jest to zasadnicza przeszkoda dla osadnictwa. Ryb zarówno morskich, jak i rzecznych, jest wielka różnorodność.

Flora jest nie tak bogata jak fauna ale przedstawia się okazale. Naturalnie specjalnie bogato wygląda w okolicach tropikalnych. Natomiast na płaskowyżach, nas z racji osadnictwa interesujących, lasy o pięknym drzewostanie występują jedynie w dolinach rzek, przeważa zaś step niezbyt bogaty pod względem flory. Niemniej eksploatacja bogactw flory Angoli może być podstawą szeregu rozmaitych przemysłów. Poza bowiem drzewem budulcowym i meblowym jest szereg

drzew, które mają specjalne zastosowanie do wyrobu garbników, barwników, czy środków aptekarskich.

Wielkie szanse rozwojowe ma rolnictwo. Odnosi się to zarówno do tych kultur, które mają charakter plantacyjny, jak kawa, kakao, bawełna, kaczuk, trzcina cukrowa, czy tytoń, lub palmy oleiste, jak i do tych, które są podstawą egzystencji białego osadnika np. kukurydza, fasola, ziemniaki, żyto i pszenica. Fakt udawania się zbóż twardych jest najlepszym argumentem, przemawiającym za szansami osadnictwa polskiego.

Możliwości w dziedzinie hodowli są bardzo poważne. Specjalnie korzystne warunki istnieją dla hodowli nierogacizny, drobiu oraz kóz i owiec; hodowla bydła na wysokim płaskowyżu wolnym od muchy tse-tse ma wszelkie dane do rozwoju. Narazie stoi jej na przeszkodzie jeszcze niski stan profylaksji kraju i grasujące od czasu do czasu nagminnie zarazy, dziesiątkujące stan bydła. Hodowla koni jest trudna, aczkolwiek boerzy mają konie.

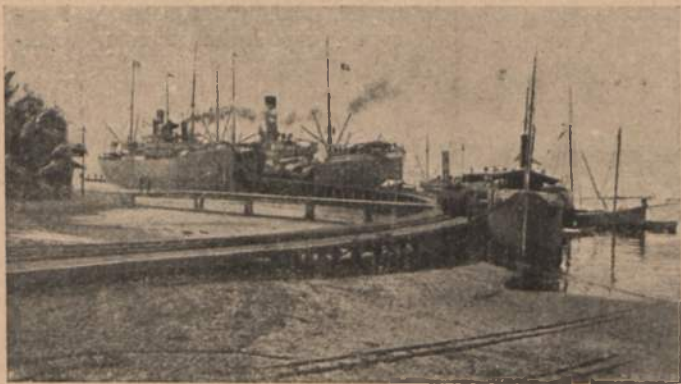
Górnictwo w Angoli jest jeszcze w powijakach. Narazie bogactwa mineralne nie zostały jeszcze wszechstronnie zbadane. W każdym razie pewną rzeczą są bardzo bogate pokłady miedzi od strony granicy belgijskiego Konga, pola djamentowe w dorzeczu

Zambezi, nad granicą Rhodesji, nafta, eksploatowana już od 1916 roku nad linią kolei Lobito—Catanga, ołów, żelazo, torf i t. p.

Przemysł jest dopiero w zaczątkach. Istnieją niemniej warunki dla jego rozwoju. Produkcja nasion oleistych, cukru, eksploatacja bogactw flory, przemysł budowlany i ceramiczny, specjalnie zaś wyzyskanie bogatych złóż wapienia, przemysł mięsny, oparty na hodowli oraz połowie wielorybów, czy rybołówstwie, na wybrzeżu Mossamedes wszystko to stwarza dogodne warunki dla przemysłu.

Handel wraz ze wzrostem produkcji kawy, czy innych obiektów eksportu, jak bawełna, tytoń, kaczuk, mięso suszone, czy mrożone, na koniec kukurydza, ziemniaki, pszenica i t. p. ma wszelkie dane do zapewnienia Angoli poważnych dochodów. Również import towarów dla kilkumiljonowej ludności tubylczej stwarza możliwości handlowe poważne. W tej dziedzinie należy podkreślić, że mimo, iż Angola jest kolonią portugalską, import niemiecki po wojnie rośnie szalenie z dnia na dzień. Jest to wskazówka, że i nasz przemysł miałby tam wraz z pojawieniem się polskiego osadnika szanse usadowienia się.

Komunikacja, jak na tak pierwotny kraj, doskonała. I dostęp z zewnątrz



Fragment portu w Lobito.



Angola posiada drogi, które umożliwiają komunikację samochodową.



Typowy krajobraz Angoli.



Orka na płaskowyżu Benguelli.

łatwy, dzięki linjom, idącym z Europy, i dobrym portom. Połączenie zatem z terenami, wchodzącymi w grę, jako tereny osadnicze, łatwe. Z trzech portów idą linje penetracyjne na płaskowyż, a przy dwu z nich: linii, idącej z Benguelli—Lobito, i z Mossamedes znajdują się najlepsze tereny pod osadnictwo. Razem kraj ma około 2000 klm. kolei już funkcjonujących i kilkaset klm. w budowie. Wewnątrz kraju jest rozgałęziona sieć dróg, dających w porze suchej dobre przejście samochodom. Dane urzędowe (powiedzmy przesadzone) mówią o 24.000 klm. takich dróg.

Na całym obszarze Angoli istnieje ponad 8 tysięcy klm. linii telegraficznych, nie licząc połączeń radiowych. 400 z górą klm. linii telefonicznej. Na pewnych odcinkach wewnątrz kraju są spławne rzeki.

O siłę roboczą jest dosyć łatwo. Dane urzędowe wykazują w całej Angoli ponad 300.000 mężczyzn-tubylców, zdolnych do pracy.

Na tle tych warunków zarysować jeszcze trzeba możliwości w zakresie terenów, nadających się od zaraz pod kolonizację elementem europejskim. Wedle obliczeń niemieckich, potwierdzonych przez badania angielskie, włoskie i portugalskie, na płaskowyżach Benguelli i Huilli jest ponad 30 tysięcy klm. kw. terenów nadających się do zajęcia ich przez europejskich osadników. Jest to teren, licząc wedle norm osadników polskich w Brazylii, silnie ziemią nasyconych, na osadzenie lekko licząc 300 tysięcy głów ludności rolniczej. Tereny te naturalnie mogą być znacznie rozszerzone, co łatwo jest zrobić, cała bowiem ziemia w Angoli należy do rządu, względnie do wielkich koncesjonariuszy. Tubylec jest tylko użytkownikiem. Na tych terenach mieszka zaledwie 15.000 białych i nie więcej jak 200 tysięcy tubylców. Cyfra w stosunku do możliwości drobna i dająca zwartemu polskiemu osadnictwu duże rozwojowe szanse.

Gleba tych ziem jest dobra. Jedyny brak wapna jest łatwy do zastąpienia, w innych stronach kraju bowiem przy linii kolejowej jest wapień. Dodatkowo działanie słońca wzmacnia wydajność ziemi.

Kolonisci europejscy i boerzy, mie-

szkający na płaskowyżu, mają się dobrze i są zadowoleni zarówno z warunków, jak i z klimatu.

Pułkownik J. C. B. Statham, znany podróżnik i uczonej angielski, znawca stosunków kolonialnych, pisze w swej pracy o Angoli:

„Niema zapewne w całej Afryce drugiej kolonii, gdzieby było tyle terenów, nadających się pod osadnictwo europejskie, któreby były tak podatne pod ekstensywną kulturę zbóż”.

Jak z tego widać, osadnictwo europejskie, a więc i polskie, ma w Angoli warunki, sprzyjające ze wszystkich względów zarówno natury politycznej jak i gospodarczej, klimatycznej czy tym podobnych.

I jeszcze jedno na zakończenie.

Trzeba przypomnieć społeczeństwu polskiemu, że w okresie dziejowym od upadku Polski po dzień dzisiejszy były tylko trzy inicjatywy prywatne, które gdyby nie niewola państwowa byłyby zapewne położyły podwaliny pod polski kolonialny stan posiadania. Jedynie brak państwa uniemożliwił to. Mówię o Beniowskim, który podbił Madagaskar dla Francji, o Rogozińskim, który, gdyby miał w odwodzie Państwo Polskie, byłby mu zajął Togo i Kamerun, o Stebleckim, którego kacykat w dzisiejszej zachodniej Rhodesji mógł być dziś polskim, jak stał się angielskim.

Może to symbol. Oby ten symbol był zadatkiem rzeczywistości.

K. GŁUCHOWSKI



Domki kolonistów.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ZESTAWIONY PRZEZ D-RA J. ROZWADOWSKIEGO

NIEMIECKIE ROSZCZENIA KOLONJALNE.

Prasa niemiecka z marca r. b. pełna jest gwałtownych ataków, skierowanych przeciwko angielskiej polityce kolonialnej we Wschodniej Afryce. Już w numerze kwietniowym „Pioniera Kolonialnego” pisaliśmy o katerycznym sprzeciwie d-ra Stresemanna w Komisji Mandatowej Ligi Narodów, wniesionym przeciwko projektowi Anglii przyłączenia dawnej kolonii niemieckiej, nad którą obecnie sprawuje mandat Anglija, Tanganiki do sąsiedniej kolonii brytyjskiej Kenya. Połączenie to jest umotywowane względami natury ekonomicznej, a mandat na Tanganikę, nadany Wielkiej Bry-

tanii przez Ligę Narodów w dn. 20.VII 1922 r. wyraźnie zezwala Anglii na dokonanie w razie potrzeby całkowitej inkorporacji Tanganiki do unii celnej, administracyjnej i finansowej, jaką tworzą sąsiednie kolonie angielskie. Z powyższego wynika, że i strona prawna ewentualnej inkorporacji jest należycie uzasadniona. Niemcy w tej chwili starają się wykorzystać sprawę Tanganiki w tym sensie, aby uczynić z niej punkt zwrotny dla swych aspiracji i dążeń do odzyskania utraconych posiadłości kolonialnych.

Mówiąc otwarcie — ewentualne zwycięstwo w sprawie Tanganiki Niemcy chcą uważać za pierwszy etap do odzyskania swych przedwojennych kolonij.

To też hałasów prasowych było im za-

mało. Zamało było również sprzeciwu d-ra Stresemanna w Lidze Narodów. Sprawa Tanganyiki była przedmiotem gorących dyskusyj w Reichstaгу. Referował ją w dn. 1 lutego r. b. nie kto inny, a sam były gubernator wschodnio-afrykańskich przedwojennych kolonij niemieckich Dr. Schnee, który jest zdania, że anglicy przez aneksję Tanganyiki chcą stworzyć na wschodzie Afryki nowe potężne dominium kolonialne na wzór Unji Południowo-Afrykańskiej.

A dr. Schlubach w „*Europäische Gespräche*” już zupełnie nie ukrywa apetytów niemieckich w tym względzie.

„Nie ulega wątpliwości — pisze dr. Schlubach — że byłoby bardzo pożądane dla Rzeszy uzyskanie mandatu kolonialnego, któryby pozwolił Niemcom rozwinąć na terenie dawnych kolonij intensywną akcję handlową i ekonomiczną. Uzyskanie mandatu na Kamerun, Afrykę Wschodnią (Tanganyika) i Togo dałoby Niemcom możliwość czerpania niezbędnych dla ich przemysłu surowców”.

Kwestja Tanganyiki wywołuje żywe zaniepokojenie sfer francuskich.

„*L'Afrique Française*” z marca 1928 r. pisze w tej sprawie:

„Statut Komisji Mandatowej zezwolił Niemcom na osiedlanie się na terytorjum ich dawnych posiadłości. Ten przywilej Niemców sprawia już dzisiaj olbrzymie kłopoty angielskiej polityce kolonialnej w Afryce. Ta sama sytuacja wytworzy się wkrótce we francuskim Kamerunie i Togo. Obywatele niemieccy budują tutaj zakłady przemysłowe, monopolizują w swem ręku wielkie tereny. Postawa ich względem Francji jest arogancka i wroga. Przykład Tanganyiki winien być dla nas momentem ostrzegawczym”.

I słusznie, bo rozstrzygnięcie sporu o Tanganyikę rozstrzygnie również w ten, czy w inny sposób sprawę roszczeń niemieckich do ich dawnych posiadłości kolonialnych.

UGODA FRANCUSKO - HISZPAŃSKA Z DN. 3 MARCA 1928 R. W SPRAWIE TANGERU.

W dn. 3 marca 1928 r. w Paryżu została podpisana między Francją, a Hiszpanią ugoda, co do Tangeru. Ugoda ta wywołała niezadowolnienie po obydwu stronach, co znalazło swój wyraz na szpaltach prasy obu krajów. W memorandum, ogłoszonym w r. 1927, Hiszpanja domagała się włączenia do przyszłych obrad sprawy inkorporacji Tangeru do hiszpańskiej zony kolonialnej.

Z drugiej znow strony Francja chciała uniknąć ewentualnego wywierania wpływu na obrady przez Włochy.

W rezultacie jednak nadzieje kontrahentów zawiodły zupełnie. Konferencja ograniczyła się jedynie do uregulowania sprawy nadzoru policyjnego nad granicą Tangeru i Marokka hiszpańskiego oraz pewnych gwarancyj militarnych, zabezpieczających spokój Marokka. Kwestja rozciągnięcia wpływów hiszpańskich na Tanger była wyłączona z pod obrad.

Włosi wywierali przemożny wpływ na tok obrad, żądając umiędzynarodowienia Tangeru.

Sprawa Tangeru zawiera w sobie równocześnie i niebezpieczeństwo dla Anglii. Problem Tangeru wiąże się ściśle z Gibraltarem i panowaniem na morzu Śródziemnym.

I tu jest właśnie rozwiązanie zagadki stanowiska Włoch. Poprzez umiędzynarodowiony Tanger można będzie łatwo sięgnąć do Gibraltaru, by stąd mieć oko na całe morze Śródziemne. Hiszpanja byłaby rada widzieć Włochy w Gibraltarze

i dlatego nie paraliżowała ich wpływów na tok obrad. Inaczej natomiast rzecz się ma z Francją i Afryką. To też konflikt francusko-włoski na Morzu Śródziemnym nabiera prężności z dnia na dzień, a p. Santos Fernandez w „*El Debate*” tak charakteryzuje ugodę francusko-hiszpańską co do Tangeru:

„Jest to prowizoryczna ugoda w prowizorium kwestji Tangeru”.

Od tego lub innego zakończenia prowizorium będą w znacznej mierze zależały dalsze stosunki między Francją, a Włochami.

WĘGIEL NA MADAGASKARZE.

Na Madagaskarze odkryto bogate złoża węglowe, koncentrujące się w dwóch stronach, a mianowicie w okolicy Benintra (nad rzeką Ouilaly) i na rzece Lako. Pokład ma przeciętnie 12 metrów grubości. Według dokonanych obliczeń wnętrza Madagaskaru zawierają w sobie miliard ton węgla.

Wkrótce francuzi przystąpią do budowy linii kolejowej długości 183 klm., która ułatwi eksploatację węgla.

LEKCJA KOLONJALNA.

Pod takim tytułem „*La Quinzaine Coloniale*”, organ francuskiej Ligi Kolonialnej zamieszcza artykuł, uwypuklający tę kolosalną rolę, jaką odgrywają kolonie w życiu gospodarczym Francji. Należy stwierdzić, że przyszłość eksportu francuskiego jest zależna od posiadłości kolonialnych. W 1927 eksport francuski wyniósł we frankach 55 miliardów 224 miliony, import zaś 52 miljardy 852 miliony. Przewyżka eksportu nad importem wyniosła na korzyść Francji 2 miljardy 372 milionów. Gazeta oblicza, że tę nadwyżkę należy zawdzięczać tylko handlowi z kolonij, bez którego wyniosła by ona tylko 250 milionów.

Korzyści, wypływające z posiadania kolonij, są tu widoczne. Metropolja ciągnie korzyści nietylko ze sprzedaży swych towarów kolonjom, ale również i importując towary i surowce z kolonij. Przez import z kolonij wzbogaca się miejscowy handel francuski. Wzbogaca się również tuziemiec-kliment francuski.

„*La Quinzaine Coloniale*” porównywa eksport i import z kolonij i do kolonij z grą w szachy, w której Francja wygrywa na obydwóch stronach tablicy szachowej.

POSIADANIE MORZA PRZEZ POLSKĘ WYWOŁUJE ATAKI HISTERJI WŚRÓD HAKATYSTÓW NIEMIECKICH.

Niemiecka „*Auslandswarte*” w numerze 3 z dn. 10 lutego 1928 r. drukuje artykuł pióra Hugo von Waldeyer-Hartz, omawiający książkę p. Henryka Bagińskiego „*Problem dostępu Polski do morza*”. Elukubracja krytyka niemieckiego, który pieni się z wściekłości na myśl, że Polska posiada własny dostęp do morza, oczywiście nie warta jest omówienia, ani też oceny. I nie o to nam tutaj chodzi. Wolno jest Niemcom wnać w histerję, dostawać ataków wściekłości i w bezsilnym gniewie miotać się na wieść, naprzykład, o potężnym rozwoju Gdyni. Wolno jest również Waldeyerowi-Hartzowi mieć takie lub inne zdanie o książce p. Bagińskiego.

Dziwimy się jedynie, że pismo niemieckie, pretendujące do miana naukowego i chcące za takie uchodzić, zamieszcza wynurzenia człowieka, według wszelkiego prawdopodobieństwa chorego, który w normalnych warunkach winien być poddany opiece klinicznej.

WIDOKI NA LOCARNO AFRYKAŃSKIE?

Zastanawiając się nad ewentualnymi wynikami przyszłej konferencji w sprawie rewizji traktatów afrykańskich, która w myśl układu w St. Germain z r. 1919 może być zwołana w 1931 r., niepokoją się Niemcy tem, że wezmą w niej udział Stany Zjednoczone Am. P. Przypominają rolę Stanów w sprawach Liberji, kiedy Ameryka wystąpiła w roli jej obrońcy i biorąc pod uwagę obecne zaangażowanie kapitałów amerykańskich w Afryce, wysyłkę przez „*Bureau of International Research*” Uniwersytetu Hawardskiego specjalnego badacza stosunków afrykańskich wysnuwają wniosek, że Ameryka będzie dążyła do międzynarodowego zagwarantowania obecnego stanu posiadania, dotychczasowych granic terytorjalnych itp.

WSPÓLNE DĄŻENIA KOLONJALNE NIEMIEC I WŁOCH.

Czasopismo włoskie „*Gazetta del Popolo*”, omawiając zawarty między Rzeszą Niemiecką a Włochami pakt przyjaźni, poruszyło sprawę przekazywania mandatów kolonialnych i podkreśliło wspólność interesów obu państw w tej dziedzinie. W związku z tym artykułem dr. v. Zanther wykazuje na lamach „*Die Brücke zur Heimat*”, że Niemcy powinny dążyć do współpracy z Włochami w polityce kolonialnej ze względu na to, że podobnie, jak i kontrahent, posiadają nietylko nadmiar ludności, potrzebujący terenów emigracyjnych, lecz są tak wysoko uprzemysłowione, że powinny się oprzeć na własnym surowcu kolonialnym. Współpraca taka byłaby bardzo korzystna, ponieważ Anglja, która rozumie i popiera włoską politykę w tej dziedzinie, co się uwydatniło w Traktacie Abisyjskim, znalazłaby więcej zrozumienia również i dla żywotnych interesów Niemiec. Przy takim zaś układzie sił i zawarciu specjalnych układów, uzyska Rzesza bezwątpienia więcej — twierdzi autor — niż przez apel, wy stosowany do Ligi Narodów.

WŁOSKA EKSPANSJA KOLONJALNA.

Włochy są państwem, w którym zagadnienia polityki kolonialnej osiągnęły największe napięcie. P. Guy Monereau dziennikarz francuski publikuje w „*Echo de Paris*” swój wywiad z p. Francesco Coppola, który jest uważany za wyraziiciela oficjalnej polityki kolonialnej Włoch. P. Coppola mówi:

„Francja musi mieć zagwarantowane bezpieczeństwo granic od strony Renu — Włochy muszą zaspokoić głód ekspansji kolonialnej. Niech Francja umożliwi Włochom ekspansję, a Włochy zrobią wszystko, aby zagwarantować Francji jej wschodnią granicę”.

Państwo włoskie wyrzuca rokrocznie poza granicę kraju kolosalną emigrację, która już dzisiaj dociera nawet do Australji, pomimo, że ta część świata jest zarezerwowana wyłącznie dla wychodźców angielskich. Politycy włoscy rozumieją doskonale, że proces emigracji nawet przy posiadaniu wielkich i swobodnych terenów emigracyjnych, nie rozwiąże w należyty sposób problemu populacyjnego, choćby dlatego, że siły gospodarcze emigracji są wyzyskiwane niemal całkowicie przez państwo imigracyjne. To też polityka włoska wyteża cały swój wysiłek w kierunku zdobycia kolonij. Ciężar włoskiej polityki kolonialnej wyładował się ostatnio w zatargu z Francją o strefę wpływów na morzu Śródziemnym. I należy przypuszczać, że Wło-

chy zdobędą kolonie, muszą je zdobyć, aby nie udusić się na ciasnym półwyspie Apenińskim. Dla Włoch wskutek specyficznych warunków etnograficznych posiadanie kolonii, to warunek, sine qua non, to kwestja zaniku lub rozwoju gospodarczego.

Warunki populacyjne Polski są podobne do włoskich. Po Włochach największe napięcie ruchu emigracyjnego jest w Polsce.

Przemysł nasz z trudem szuka sobie rynków zbytu w krajach obcych. Wolne tereny emigracyjne zwięzają się dla nas z roku na rok. Dziś już zachodzi potrzeba badania obcych nam państwowo i mało dostępnych dla naszego wychodźstwa,

obszarów Peru, celem ewentualnego skierowania tam naszych fal emigracyjnych.

Jesteśmy już wielkiem i silnem państwem, które może pozwolić sobie na taką lub inną politykę w dziedzinie osadnictwa zamorskiego. Czas skreślić i u nas zdecydowany plan takiej polityki. Leży to w interesie rozwoju gospodarczego Polski, w interesie narodu i jego przyszłych pokoleń.

W następnych numerach „Pioniera” rozpoczniemy druk artykułów, wyjaśniających rolę Komisji Mandatowej przy Lidze Narodów oraz uprawnienia państw-mandatarjuszów, wynikające ze sprawowanych przez nie mandatów nad byłymi niemieckimi posiadłościami kolonialnymi.

Z inicjatywy Związku Pionierów Kolonialnych oraz przy współdziałaniu Poselstwa Portugalskiego w Warszawie przystąpiono do zorganizowania T-wa Polsko-Portugalskiego, które na wzór już istniejących tego rodzaju towarzystw, dla zbliżenia kulturalnego narodów, będzie miało za zadanie wzajemną wymianę intelektualną. Na zebraniu u p. Konsula Skalskiego d. 17 kwietnia powstał komitet organizacyjny, do którego weszli: p. konsul Skalski, p. K. Głuchowski, p. A. Ziemięcki, Dr. J. Rozwadowski, p. Chojnowski. Komitet upoważnił p. Głuchowskiego do poczynienia w Lizbonie odpowiednich kroków celem utworzenia analogicznego T-wa portugalsko-polskiego na tamtejszym terenie.

KRONIKA ZWIĄZKU

Delegaci Związku Pionierów, T-wa Geograficznego i T-wa Polskiej Stacji Badań Tropikalnych odbyli dn. 3 kwietnia posiedzenie informacyjne w sprawie zadań pracy naukowej i kulturalnej na terenie Angoli. Wobec projektowanego wyjazdu prezesa Głuchowskiego do Lizbony uchwalono upoważnić go do występowania w imieniu reprezentowanych na zebraniu towarzystw i wystawić dla niego odpowiednie listy rekomendacyjne.

D. 4-go kwietnia w lokalu Naukowego Instytutu Emigracyjnego, gdzie tymczasowo mieści się sekretariat Związku, od-

było się zebranie wstępne w sprawie powołania do życia Koła Akademickiego Pionierów Kolonialnych. Akcja ta przybrała formy konkretne na zebraniu dnia 13.IV, na którym wyłoniono komitet organizacyjny koła. Do tymczasowego zarządu weszli pp. Stanisław Kosko ze Szkoły Nauk Politycznych, jako prezes, Jerzy Chmielewski z S. G. G. W. jako sekretarz, oraz jako organizatorzy na swych uczelniach p. p.: Jerzy Morzycki z Uniwersytetu, Andrzej Michalkiewicz z Politechniki, Edmund Ernest ze Szkoły Sztuk Pięknych i Kazimierz Kohlman z Wyższej Szkoły Handlowej.

W najbliższym czasie powstaje oddział Związku Pionierów Kolonialnych na terenie emigracji polskiej we Francji. P. Jan Breński przyjął propozycję Związku zorganizowania tego oddziału, który się będzie mieścił przy redakcji „Wiarusa Polskiego” w Lille, 62, rue Faidherbe. (Francja).

Dnia 22 kwietnia wyjechał prezes Głuchowski do Lizbony z ramienia Syndykatu kolonizacyjnego polsko-amerykańskiego i Polskiego T-wa Kolonizacyjnego. Celem podróży jest wdrożenie pertraktacji z rządem portugalskim, ewentualnie z kompanjami kolejowymi w Angoli, w sprawie uzyskania terenów w Angoli, odpowiednich dla polskiej ekspansji kolonizacyjnej. Powrót p. Głuchowskiego spodziewany jest około 15 maja.

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 dokładnem 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, tel. 166-40, lub Liga Morska i Rzeczna — Warszawa, Elektoralna 2, tel. 15-63.

WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY LIKIERY

HULSTKAMPA

*Grand Monarque, Triple-Sec, Creme de Menthe, Blackberry-Brandy
i Oude Genever.*

WARSZAWA, Plac Trzech Krzyży 14. Tel. 504-35.

571-V.

KASA CHORYCH M. WARSZAWY

KRÓTKI ZARYS ROZWOJU.

Kasa Chorych m. Warszawy, zorganizowana, podobnie jak wszystkie Kasy Chorych w Polsce, na zasadzie ustawy z dnia 19/V 1920 r. o obowiązkowym ubezpieczeniu pracowników na wypadek choroby, ma zadanie niesienia pomocy lekarskiej swym członkom i zabezpieczenie ich od skutków niezdolności do pracy w czasie trwania choroby.

Z tego względu świadczenia Kasy, noszące charakter zwyczajnych i nadzwyczajnych, dzielą się na: 1) świadczenia lekarskie i 2) świadczenia pieniężne. Świadczenia lekarskie udzielane są w postaci porad lekarskich w ambulatorjach i w domu obłożnie chorych oraz wydawania leków, opatrunków i środków pomocniczych, świadczenia pieniężne są wypłacane, jako zasiłki za czas niezdolności do pracy, zasiłki dla położnic i na karmienie oraz zasiłki pogrzebowe.

Ażeby sprostać skreślonym wyżej zadaniom, Kasa Chorych m. Warszawy stworzyła stopniowo wielki aparat leczniczy, pozwalający jej nie tylko na udzielanie pierwszej pomocy, ale na przeprowadzanie systematycznego leczenia, a nawet na stosowanie najnowszych metod specjalistycznego leczenia z szerokim uwzględnieniem przyrodolecznictwa.

AMBULATORJA I ZAKŁADY LECZNICZE.

Po ośmiu latach istnienia Kasa Chorych m. Warszawy posiada obecnie liczne różnego rodzaju ambulatorja i zakłady lecznicze, a mianowicie:

a) Ambulatorja ogólne, w których udzielana jest pomoc lekarska przez lekarzy wszystkich specjalności chorym przychodzącym: przy ul. Marjańskiej Nr. 1, Marszałkowska Nr. 107, Solec 93, Mławskiej 6—8, Gdańskiej 29, Puławskiej 5, Śniadeckich 6, Grójeckiej 26, Wolskiej 66, Żytniej 40, Leszno 140, Dzikiej 63, Jagiellońskiej 34, Warmińskiej 31, Krypskiej 10, dwa ambulatorja zamiejscowe w Brwinowie i Milanówku oraz 32 ambulatorja fabryczne.

b) Ambulatorja dentystyczne: przy ul. Mokotowskiej 61, Solec 93, Małej 14, Przyokopowej 1, Karmielickiej 29, Warmińskiej 31, oraz instytut chirurgiczno-stomatologiczny przy ul. Marjańskiej Nr. 1.

c) Zakłady przyrodolecznicze i specjalne: Szpital ginekologiczno-chirurgiczny, Solec 93, Zakład Rentgenologiczny, Puławska 5, Zakład przyrodoleczniczy, Smolna 10, Zakłady elektro-helio-termo-terapeutyczne przy ul. Mokotowskiej 61, Mławskiej 6—8, Jagiellońskiej 34, Zakład ortopedyczny przy ul. Jagiellońskiej 34, Laboratorium chemiczno-bakterjologiczne Solec 93, gdzie wykonywane są analizy dla celów diagnostycznych, Pogotowie Ratunkowe Kasy Chorych, ul. Solec 93.

d) 9 wielkich własnych aptek, Centralną składnicę sanitarną, Wytwórnę chemiczno-farmaceutyczną, Wytwórnę zastrzyków podskórnych, własny tabor samochodowy, składający się z 15 samochodów.

We wszystkich wymienionych ambulatorjach i zakładach leczniczych Kasa Chorych m. Warszawy posiada: 158 gabinetów lekarskich, a w tej liczbie: dla chorób wewnętrznych—41, dziecięcych — 10, nerwowych — 4, ginekologicznych — 9, chirurgicznych — 12, oczu — 6, uszu, gardła i nosa — 5, wenerycznych — 13, dróg moczowych — 1, odmy sztucznej — 1, ortopedycznych — 2, zabiegowe — 9, nadto 12 gabinetów wspólnych dla różnych specjalności i 33 gabinety w przychodniach fabrycznych.

Z pośród wielu urządzeń należy wymienić, że w gabinetach dentystycznych znajduje się 49 foteli, w gabinetach przyrodoleczniczych 19 lamp kwarcowych, oraz jeden wielki aparat „Stabilivolt” do głębokiej terapii.

ROZWÓJ INSTYTUCJI.

Tak wielki rozwój zakładów leczniczych Kasy Chorych m. Warszawy, w stosunkowo krótkim czasie, spowodowany został szybkim wzrostem liczby uprawnionych do świadczeń oraz nieustannie zwiększającą się frekwencją.

Zestawienie kilku cyfr z roku 1920 i 1927 charakteryzuje to w sposób dosadny.

Gdy w roku 1920 było uprawnionych do świadczeń ogółem 154.179 osób, w r. 1927 liczba ta dosięga 411.968.

Pociąga to za sobą konieczność zakładania nowych ambulatorjów i tworzenia nowych zakładów leczniczych o coraz szerszym zakresie działalności.

To też, gdy w r. 1920 personel Kasy wynosił 975 osób, a w tej liczbie 204 lekarzy, w 7 lat później, t. j. w roku 1927 liczba pracowników Kasy przekracza 2.000 osób, w tem lekarzy 510, aptekarzy 240 i t. d.

W znacznie szybszym tempie, niż liczba członków i pracowników wzrasta frekwencja ubezpieczonych. Na poparcie tego twierdzenia sięgniemy znów po cyfry. W roku 1920 ogółem

udzielono 69.890 porad i wydano 60.794 leków — w r. 1927 — udzielono 3.172.983 porady (bez pomocy Pogowia i zabiegów w zakładach przyrodoleczniczych) i wydano leków na 3.743.333 recepty.

Ponieważ w ciągu ostatnich paru lat liczba uprawnionych zmienia się stosunkowo nieznacznie, należałoby sądzić, że i frekwencja chorych nie powinna wykazywać większych odchyleń od pewnej normy.

Rzeczywistość jednak wykazuje zupełnie co innego. Naprzykład różnica liczby uprawnionych do świadczeń w r. 1926 i 1927 wynosiła około 20.000 osób, wzrost zaś liczby porad przekracza 500 000.

Fakt ten znajduje wytlomaczenie w tej okoliczności, że w ostatnich latach Kasa Chorych m. Warszawy stworzyła cały szereg zakładów przyrodoleczniczych i specjalistycznych, stosując na coraz szerszą skalę najnowsze metody leczenia.

W wyniku daje to znaczny wzrost frekwencji, gdyż ubezpieczeni, mając ułatwioną możliwość gruntownego leczenia się, bardzo chętnie z niej korzystają, stwierdzając tem celowość wprowadzonych przez Kasę innowacji.

GOSPODARKA FINANSOWA.

Stosunki finansowe Kasy Chorych m. Warszawy z czasów markowych, t. j. do 1924 roku nie mogą być omawiane ze względów zrozumiałych, gdyż stała dewaluacja ówczesna uniemożliwia jakiegokolwiek porównania i zestawienia.

Tem niemniej dla orientacji podajemy, że bilans w 1920 r. zamknięto sumą 382.347.544 marek pol., a w roku 1923 — sumą 831.660.377,293 marek pol.

Dopiero od 1924 roku bilanse Kasy sporządzane w złotych, umożliwiają uskutecznienie współmiernych zestawień. A więc w roku 1924 bilans Kasy został zamknięty sumą 18.738.295 zł.; na świadczenia wydano 10.510.677 zł., w tem zasiłki pieniężne wyniosły 3.450.696 zł.; administracja kosztowała 2.303.370 zł.

W roku 1927 sumy te wzrosły niemal dwukrotnie: bilans został zamknięty sumą zgórá 36.000.000 zł.

W dochodach przypis składek wyniósł przeszło 33.700.000 zł., kary, procenty, zwroty za inkaso i różne wpływy — resztę. Na świadczenia lekarskie wydano przeszło 18.000.000 zł., na zasiłki pieniężne około 6.500.000 zł., na administrację około 4.000.000 zł., odpisano na fundusz zapasowy około 3.500.000 zł., inne wydatki, jak amortyzacja i wydatki podzielne wyniosły około 350.000 zł., różnica faktycznych wpływów i wydatków stanowi rezerwę na pokrycie nieściągalnych należności wszelkiego tytułu.

DZIAŁALNOŚĆ LECZNICZA W 1927 R.

Według opracowanych dotychczas prowizorycznych danych, dotyczących działalności lekarskiej Kasy Chorych m. Warszawy, w roku ubiegłym udzielono ogółem 3.172.983 porad, co w porównaniu z rokiem 1926, w którym udzielono 2.721.058 porad, wykazuje wzrost liczby porad około pół miliona. W 15 przychodniach ogólnych udzielono 2.121.375 porad, oprócz tego lekarze rejonowi i specjaliści udzielili na mieście w domu chorego 325.490 porad.

Najwięcej porad przypada na choroby wewnętrzne—536.728, następnie miejsca zajmują kolejno choroby skórno-weneryczne—318.822 porady, chirurgiczne — 314.616, dziecięce — 186.383, oczne — 182.649, ginekologiczne — 163.746, gardła, uszu i nosa — 128.914, nerwowe — 81.490, płucne — 12.877, ortopedia 9.154 i t. d.

Największa frekwencja chorych była w przychodni przy ul. Jagiellońskiej, gdzie udzielono 315.526 porad, poczem następuje Marjańska — 310.581, Solec — 276.961, Mławska — 248.502, Żytnia — 238.735, Wolska — 154.283 i Puławska 105.074 porad.

W 6 przychodniach dentystycznych udzielono 480.754 porady, w tem wykonano różnych zabiegów operacyjno chirurgicznych w instytucie stomatologicznym przy ul. Marjańskiej—5.717, usunięto 58.950 zębów i założono 102.054 plomby.

W 6 zakładach przyrodoleczniczych ogółem udzielono 245.374 zabiegów, z których korzystało 18.618 osób.

Pogotowie Kasy załatwiło 41.604 wezwań, w tem wyjazdów akuszeryjnych — 5.688, ogólnych — 25.511, uskuteczono 7.938 przewozów i udzielono — 2.467 porad w izbie opatrunkowej.

W 9 aptekach Kasy Chorych wydano ogółem lekarstw i środków opatrunkowych na 3.743.333 recepty.

Według miesięcy najwyższe liczby wydanych leków przypadają na miesiące: marzec 361.764 recepty i na grudzień — 361.950, najniższa — 251.873 recepty na lipiec.

Pod względem liczby wydanych leków pierwsze miejsce zajmuje apteka przy ul. Marjańskiej, która wydała leków na 696.940 recept.

Zasiłków pieniężnych ogółem wypłacono około 6.420.000 zł. za przeszło 2.150.000 dni niezdolności do pracy.

Największą sumę wyniósł zasiłek 60-cioprocentowy, bo prawie 4.700.000 zł., który wypłacono za przeszło 1.000.000 dni.

W roku zaś poprzednim 1926 ogółem wypłacono zasiłków 4.811.225 złotych.

To znaczy, że w roku ubiegłym 1927 wypłacono zasiłków prawie o 35% więcej, niż w roku 1926.

DALSZA ROZBUDOWA.

Liczne ambulatorja i zakłady lecznicze Kasy Chorych m. Warszawy z wielu względów nie zadawalniają wszystkich potrzeb ubezpieczonych. Zakładane pod naciskiem konieczności, przy znanym głodzie mieszkaniowym, jakkolwiek dobrze wyposażone w przyrządy lekarskie, pojemnością i rozplanowaniem pomieszczeń nie odpowiadają licznej frekwencji ubezpieczonych i w miarę możliwości są przenoszone do specjalnych gmachów, jak ambulatorjum centralne przy ul. Marjańskiej i ambulatorjum podmiejskie w Grochowie.

Na wiosnę 1927 r. Kasa Chorych m. Warszawy rozpoczęła budowę drugiego wielkiego ambulatorjum dzielnicowego. Jest ono przeznaczone dla mieszkańców przedmieścia Woli i mieści się będzie przy ul. Wolskiej Nr. 52.

Gmach tego ambulatorjum jest wznoszony na placu o powierzchni 2.852 mtr. kw. i posiada cztery kondygnacje, z trzema klatkami schodowymi. W gmachu tym będzie urządzony cały szereg ambulatorjów i zakładów leczniczych, a mianowicie: wielki zakład przyrodoleczniczy ze wszystkimi działami, kąpieliskiem i basenem do pływania, apteka, pogotowie dzielnicowe, przychodnia dla dzieci, zakład rentgenowski, 2 przychodnie dla kobiet, dwa oddziały chirurgiczne, 2 przychodnie dla mężczyzn, zakład dentystyczny oraz cały szereg poszczególnych gabinetów jak: okulistyczne, laryngologiczne, jagliczne, urologiczne i odmy sztucznej.

Pozatem cały gmach zostanie urządzony stosownie do ostatnich wymagań wiedzy lekarskiej, przy jednoczesnym zastosowaniu najnowszych zdobyczy techniki.

Ambulatorjum przy ul. Wolskiej zostanie oddane do użytku ubezpieczonych w jesieni roku bieżącego.

Ten krótki zarys w sposób najzupełniej obiektywnie przedstawiający rozwój Kasy Chorych m. Warszawy w najogólniejszych rzutach, pozostawia czytelnikom możliwość wyciągnięcia wniosków, co do rozmiarów i charakteru działalności tej wielkiej instytucji.

FIRMA ISTNIEJE OD ROKU 1877
NAGRODZONA MEDALAMI ZŁOTYMI I DOWODAMI UZNANIA

A. TAHN & Co

FABRYKA TEKSTURY SMOŁOWCOWEJ
OGNIOTRWAŁEJ, ASFALTU I IZOLACYJ.

Warszawa, Leszno 92, tel. 546.

Oddział Dekarski i Składy Fabryczne w m. Łodzi
Kopernika 13 Telefon № 125

Centrala w Warszawie, Leszno 92 i Oddział w m. Łodzi
polecają: gwarantowanej dobroci papę dachową, smołę
preparowaną i kit dachowy, klebemase, listwy i goździe.
Wykonują roboty dekarskie przez własnych majstrów
dekarskich. Polecamy dachy żwirkowe wieczne (bez konserwacji). (Broszury i objaśnienia wysyłamy).

Własna dostawa do kolei, kolejek dojazdowych i na przystanku.
754-V

SANATORJUM

D-ra L. Dydyńskiego

WARSZAWA,

Nowowiejska 34.

575-V.

Z dniem 15-ym marca 1928 r. otwarto

POWIATOWĄ KASĘ OSZCZĘDNOŚCI

na powiat Świętochłowski

z siedzibą w Wielkich Hajdukach gmach Starostwa
przy ul. Krakowskiej 40

Jest ona Instytucją Popularnego Bezpieczeństwa

Przyjmuje:

- 1) wkłady oszczędności od 1 zł. w wyż, w wysokości
za dziennym wypowiedzeniem 6⁰/₀
za miesięcznym " 7⁰/₀
za kwartalnym " 8⁰/₀
za półrocznym " 8¹/₂⁰/₀
- 2) załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres
bankowości
- 3) do inkasa weksle i чеки.

Udziała: pożyczek na skrypty dłuższe oraz pożyczek hipotecznych, wekslowych, lombardowych i t. p. na dogodnych warunkach. |

Otwiera: rachunki bieżące.

Konto czekowe P. K. O. Katowice № 305.450.

Wkłady oszczędnościowe gwarantuje Powiat Świętochłowski całym swoim majątkiem i wszystkimi wpływami podatkowymi.

Powiatowa Kasa Oszczędności
pow. Świętochłowskiego

403-V

WIOSNA!

Przyroda ożywa! Wszystko
się cieszy słońcem i chwali

WIOSNĘ

zielenią i kwieciami.

KLUCZE DO SERCA PRZYRODY DAJĄ
WYDAWNICTWA **M. ARCTA**

ATLASY MAŁE i kieszonkowe, botaniczne,
zoologiczne, mineralogiczne po zł.
3. — każdy.

KWIATY WIOSENNE — *Arct-Golczewskiej*,
174 ryc. kol. cena zł. 12. —

CHRZĄSZCZE — *K. Kulwiec*, 454 ryc. kol. „ 8. —

ATLAS PTAKÓW 32 tablice kol. „ 16. —

GADY, PŁAZY, ryby i zwierzęta bezkręgo-
we 432 ryc. „ 20. —

WIELKI ATLAS państwa roślinnego — *Wil-
komma*, 865 ryc. 124 tablic kol., 42. —

Podręczniki do zbierania roślin i zwierząt w wielkim wyborze.

Specjalne katalogi z „NASZEJ PRZYRODY" **Darmo.**

WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH

474-III-VI



Kolorowe jedwabie należy prać bardzo szybko w letnich mydlinach Lux'u.

Kolorowe jedwabie należy prać bardzo szybko, ażeby pranie się udalo.

Jedwabi nie należy trzeć, wykręcać, lub wyzymać, gdyż cienkie włókna skręcają się i rozszcepiają. Również nie należy wcierać mydło bezpośrednio w materiał, gdyż czyni to włókno szorstkiem i zażółca je. Lux pierze bez tarcia i czyni zbędnem użycie innego mydła.

Lux jest czystym mydłem pod postacią cienkich płatków, które rozpuszczają się całkowicie, dając obfitą i bardzo gęstą pianę. Mydliny Lux'u usuwają brud łagodnie, nie uszkodziwszy ani jednego włókienka.

Jak należy prać jedwabie

Zalać płatki Lux'u gorącą wodą, dodać zimnej i ubić na pianę. Gdy roztwór jest letni, włożyć przedmioty jedwabne i przegnatać je w mydlinach. Nie trzeć. Wypłókać gruntownie w ciepłej wodzie. Nie wyzymać lub wykręcać. Zawinać w czysty ręcznik i wyprasować ciepłem — nie gorącym — żelazkiem.

Należy zapamiętać: letnie mydliny, letnia woda do płókania i ciepłe żelazko.



Po przysłaniu tego kuponu nadesłemy WPP, bezpłatną próbkę LUX'u wraz z bezpłatną ilustrowaną broszurką o sposobie prania delikatnych materiałów.

KUPON Imię i nazwisko

Do p. L. Reida, Adres

Skrzynka Poczтовая 479, Poczta Główna, Warszawa. Jedna próbka dla }
każdej osoby ... }

577.V

Towarzystwo Akcyjne Pierwszej Warszawskiej Fabryki
Palenia Kawy, Cykorji i Surogatów Kawy

„PLUTON”

T. i M. TARASIEWICZE

ŻYTANIA 10

Telefony: Dyrekcja 120-97. Ekspedycja 20-97

KAWA HERBATA KAKAO
Surogaty Kawy

753-V

SPÓŁKA AKCYJNA

DOM HANDLOWO-PRZEMYSŁOWY

Franciszek Fuchs i Synowie

Warszawa, Miodowa 18.

576.V

Sleeperkontor W. Schoenberg

DANZIG — G. M. B. H.



Przedstawiciel H. ROJTER

Wielka Nr. 13 m. 1. Telefony 277-61 i 77-81.

776-V

POLSKI BANK PRZEMYSŁOWY

ZAKŁAD GŁÓWNY
WE LWOWIE

Oddział w Warszawie

ul. Senatorska 42.

786-V.