

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ!

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w tekście.



STATEK SZKOLNY MARYNARKI WOJENNEJ „ISKRA”.

„MARYSIA” maszyna do prania
systemu **T. PODOSKIEGO**
najlepsza przyjaciółka w gospodarstwie domowem.



TOW. PRZEM. HANDL.

„Maszyny do prania syst. T. Podoskiego”

Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 9

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 6.

Warszawa, czerwiec 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Wiosna — A. Uziębło; 2. W obronie brzegów morskich — Inż. A. de Rosset; 3. Handel zamorski — Edmund Janowski; 4. Polityka moraka — A. U.; 5. Holenderskie rybolówstwo śledziowe — Grzegorz Plotrowski; 6. Kryzys włoskiej marynarki handlowej — S. K.; 7. Największe okręty świata; 8. Sławne bitwy morskie (Abukir)—Bohdan Paulowicz; 9. Pierwsza podróż statku „Niemen”—Inż. Stan Dyczkowski; 10. Morze ciche—Henryka Nowocień; 11. Z pamiętnika angielskiego emigranta. Cz. II.—T. Stecht; 12. Kobiety—żeglarki—Kamus; 13. Stosunki handlowe Polaki z krajami zamorskimi—Wojciech Stopezyk; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — PJONIER KOLONJALNY; 14. A wszystko dla Polski...—K. Gluchowski; 15. Jan Sztolcman—Wspomnienie pośmiertne—Dr. T. Jaczowski; 16. Przegląd kolonjalny — Dr. J. Rozwadowski; 17. W górach Nadziei — Kazimierz Gluchowski; 18. Kronika związku.

19 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

W I O S N A

Wiosna idzie. Wiosna spóźniona, ale wiosna.

Okres pracy w zamkniętych pokojach kończy się — w każdym razie nie można liczyć na zwiększenie natężenia tego wszystkiego, co połączone jest ze studjami, odczytami, zgromadzeniami. Zapewne, że wszystko to będziemy w dalszym ciągu, jak i co rok prowadzili, ale sama przyroda zmusza nas do przeniesienia punktu ciężkości prac na inne pole.

Z okresu zimowego wychodzimy wzmocnieni i to wzmocnieni bardzo poważnie. We wrześniu roku zeszłego mieliśmy 58 oddziałów. Rok 1927 zamykamy już poważnym plusem 72. Obecnie liczymy już oddziałów setkę. Nakład naszego organu, od września licząc, podwoił się.

W dziedzinie organizacyjnej postąpiliśmy znacznie naprzód. Przedewszystkiem zaznaczyć tu wypada zmianę statutu w kierunku przełania kompetencji walnego zebrania na zjazd delegatów, co uczyni wszystkie oddziały w równym stopniu uczestnikami prac Ligi. Dalej wymienić należy stale postępującą konsolidację prac w okręgach, zwłaszcza w okręgu Zagłębia węglowego. Wreszcie zreorganizowana została praca w stolicy kraju. Zaniechaliśmy mianowicie łączenia jej w jednym oddzia-

le, który nie spełnił pod żadnym względem pokładanych w nim nadziei i przeszliśmy do systemu tworzenia całego szeregu oddziałów, łącząc bądź poszczególne zawody, bądź instytucje, bądź też koła osób o wspólnych zainteresowaniach w mniejsze i większe oddziały. Przyczyniło się to do bardzo poważnego wzrostu naszych sił w Warszawie, przysparzając z górą tysiąc członków. Emulacja poszczególnych oddziałów niewątpliwie podniesie poziom prac i napięcie propagandy morskiej.

Wiosna wprowadza nas w nowy okres prac — prac na wodach. Lwów sposobi się do wielkiej kampanji żeglarskiej i mamy wrażenie, że białe skrzydła żagli osrebrzą niektóre jeziora Ziemi Czerwienińskiej, że przysposobienie młodzieży do życia morskiego pójdzie tam żywo, bo kieruje nim oddział wypróbowany w ciężkiej pracy, grono ludzi wysoce ideowych i z dużą rutyną społeczną i wielkiego poświęcenia. Wilno gotuje się do zdobycia jeziora Narocz. Nad brzegiem jego stanie już niebawem wielkie schronisko, a Liga Morska spuści na wody piękne żaglówki już zamówione. Wilno ma szczęśliwą rękę. Wszak w roku zeszłym dopiero zdobyło ono jez. Trockie dla żeglarstwa, a obecnie już odbędą się na niem regaty wszech-

polskie. Do wielkiej kampanji letniej gotuje się Łódź i Tczew. Wyprawę młodzieży na morze szykuje Nowy Sącz i cały szereg innych oddziałów. Królewska Huta, Zakopane, Łódź i wiele innych miejscowości przygotowują gromadne wycieczki nad morze, w których wezmą udział najszerze rzesze robotnicze. Centrala w ścisłym porozumieniu z Polskim Klubem Turystycznym wydatnie wspomaga wycieczki zwłaszcza młodzieży szkolnej.

Gospodarzem na wybrzeżu będzie, oczywiście, wypróbowany już oddział Wejherowski, który nie mało pracy poświęcił na to, by sprostać zadaniu. Byłoby niezmiernie rzeczą ważną, by dla młodzieży, wędrującej z biegiem Wisły, przygotowały coś wszystkie oddziały nadwiślańskie — od Krakowa aż po sam Gdańsk. W jednym z poprzednich numerów „Morza” ogłosiliśmy ich adresy dla ułatwienia korespondencji.

Szczególnie ważne są dla naszej ideologii wycieczki młodzieży z biegiem Wisły. Dają one, jak nic innego, pogładową, namacalną lekcję łączności kraju z Bałtykiem. Wykazują one dowodnie, jak niesłychanie ważną jest dla nas komunikacja wodna i czym jest Wisła — królowa rzek polskich. Wszystkim, którzy zwracali się do

nas o radę w sprawie urządzania tych wycieczek, polecaliśmy łódź kanadyjską. Statek to lekki, zwrotny. Można nam jechać tak samo dobrze po Dunajcu i po Nidzie, jak i po dolnej Wiśle. Przy sprzyjającym wietrze można i żagiel postawić. Ma on przytem jedną kapitalną zaletę — jest prosty i wskutek tego tani. Należy on do tych typów, które bez obawy może sobie każdy sam konstruować na podstawie planów. Te wszystkie zalety przyczyniły się do dużego rozpowszechnienia go zagranicą. Mamy wrażenie na podstawie wiadomości z całego kraju, że w roku bieżącym parę dziesiątków tych łodzi wyjedzie z różnych miejscowości Polski, aby zdążyć hen aż do Gdańska. Czy wiele będzie innych statków? Narazie trudno powiedzieć. W każdym razie więcej, niż w roku zeszłym.

Ukoronowaniem niejako tych wszystkich wędrówek — będzie zorganizowany przez Państwowy U-

rząd Wychowania Fizycznego obóz morski w Jastarni. Z jednej strony będzie to kurs dla przyszłych marynarzy — z drugiej — naturalny cel wycieczek tych, którzy z morzem naszym czynnie zapoznają się pragną. Nad morzem również, w Helu, stanie znów obóz drużyny syberyjskiej harcerstwa. Będzie on nieco lepiej w tym roku wyposażony w tabor i zapewne najlepiej przygotowanych wypuści już na dalszą, może parotygodniową wycieczkę po Bałtyku.

Wszystko mówi, że rok ten będzie do pewnego stopnia przełomowy w naszym życiu morskiem. Tęsknota za wielkimi wód obszarami wezbrała potężnie w sercach społeczeństwa polskiego i musi się objawić w masowej wędrówce nad brzeg, do Gdyni, na Hel.

Stoi przed nami potężne zadanie zorganizowania tego wszystkiego, dania przynajmniej najprymitywniejszej opieki wycieczkom, stworzenie warunków, w których

dadzą one najwięcej korzyści. Z drugiej strony trzeba zwrócić uwagę na rejestrację ich, trzeba zebrać jaknajwięcej doświadczenia, co do organizacji i wyników. Byłoby pożądane łączenie wycieczek, wypływających z różnych miejscowości w większe flotyle, płynące razem w jednym szyku, pod wspólnym kierownictwem. W ten sposób przybrałyby one charakter wielkiej manifestacji morskiej, manifestacji, którą powinniśmy uczcić dziesięciolecie naszej niepodległości.

W tej chwili zawczasie jeszcze na ściśle określonej zapowiedź — w każdym razie Liga Morska i Rieczna jako całość i wszystkie jej oddziały powinny dążyć, by manifestacja tego rodzaju się odbyła, by z wodą wszystkich rzek popłynęły ku morzu rzesze młodzieży świadome, że w tym wycynie sportowym tkwi wielka myśl narodowo-państwowa.

A. UZIEMBŁO

W OBRONIE BRZEGÓW MORSKICH

Znany „portrecista” morza polskiego art.-malarz Wł. Nałęcz zamieścił w prasie artykuł, w którym zwraca uwagę, iż fale morskie z nieubłaganą zaciętością szarpia najpiękniejszy kawałek wybrzeża polskiego pod Jastrzębią Górą, tak że w konsekwencji nasza latarnia morską na Rozewju może znaleźć się na wyspie, zaś za lat 20, połowa willi na Jastrzębiej Górze, czyli Pilicach, może się znaleźć w morzu.

To też p. Nałęcz proponuje, ażeby przed urzeczywistnieniem projektu wybudowania betonowego i asfaltowego bulwaru w najpiękniejszej i najbliższej części naszego wybrzeża od Hallerowa do Jastrzębiej Góry poświęcić przynajmniej ze trzy miliony złotych na wzmocnienie brzegu, na którym leżąc ma ów projektowany bulwar.

Sprawa ratowania pięknych, wysokich, spadzistych brzegów w tej części naszego wybrzeża, zwałającego się w kierunku morza, bezwątpienia ma pierwszorzędne znaczenie, i istotnie nie cierpi zwłoki. Sprawdzanie map gruntowych wykazuje, że w ciągu kilkunastu lat — kilkanaście metrów wybrzeża zanika. Natomiast niezupełnie słuszny jest pogląd autora uogólniający przyczynę tego zjawiska.

Tylko tam, gdzie wysoki brzeg, jak np. na Rozewju wrzyna się w morze, fale morskie walczą o swe prawa, i z żywiołową siłą usiłują wdrzeć się w ląd. W miejscach takich, niezbędna jest budowa kosztownego ochronnego wału murewanego, który zresztą, jak na Rozewju rząd buduje, i obecnie wykańcza. Także wał niezbędny jest poza wzgórzem Jastrzębiej Góry w niskiej części wybrzeża, a mianowicie w Karwi, gdzie fale morskie w czasie silnych burz atakują ląd z taką siłą, że grożą zalewem wioskom i gruntom, położonym niżej powierzchni morza, a chronionym tylko wąskim pasem zalesionym. Katastrofa ta-

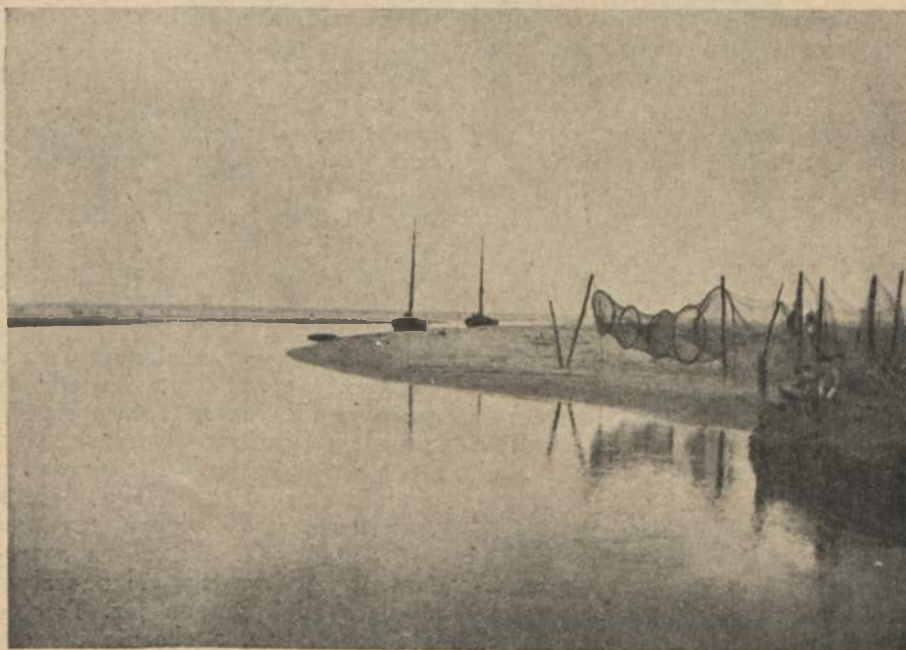
ka omal co nie nastąpiła w r. 1923 w noc sylwestrową, kiedy nadludzkiem wysiłkiem kaszubi, układając tamę z sienników, napełnionych piaskiem i temu podobnymi środkami, zdążyli zapobiec zatopieniu ogromnej połaci naszego wybrzeża. Już wówczas w Komisji Sejmowej domagałem się przedsięwzięcia środków dla rzetelnej obrony tego brzegu.

Niestety, owoczesne rządy nie miały zrozumienia dla brzegu polskiego morza, ani wogóle dla znaczenia morza dla Polski. Mówiłem do ministrów, którzy nawet brzegów tych nigdy nie zwiadzali. Dziś, kiedy rząd pod tym względem,

pod inną żegluje banderą, jest sprawą pilną zwrócić jego uwagę na konieczność jaknajrychlejszej obrony wybrzeża.

Jeżeli wspomniane kawałki wybrzeża chronić trzeba przed piratostwem morza, to nie stosuje się to do wysokich brzegów, zwłaszcza na przestrzeni od Rozewja do Pilic, niesłusznie, jak to w innym artykule skarcił inny artysta-malarz p. Bohdan Pawłowicz z niemiecka przezwanym „Jastrzębią Górą”.

Tutaj bowiem nie gospodarka rabunkowa fal morskich pozwala morzu wdzierać się w łono lądu, lecz ląd sam zanurza się w morze. Przyczyną niestety —



Ujście Piaśnicy do morza pod Dębkami.

Fot. J. Stopczyk.

wody zaskórne, z którymi walka, zwłaszcza na niektórych odcinkach, jest o wiele trudniejsza. Przepiękna bowiem część tego wybrzeża, wznosząca się na wysokość kilkudziesięciu metrów przedstawia zwartą glinę. Wierciłem studnię w tym miejscu, i na głębokości 70 metrów spotkałem się tylko z gliną, rozmaitych formacji. Wody zaskórne wylały sobie w tym gruncie łożyska, i z powodu nieprzepuszczalności gliny wydostają się na wierzch, sącząc się bez przerwy na wysokości kilku, lub kilkunastu metrów od szczytu płaskowzgórza. Powodują one obwały brzegu, do którego bynajmniej nigdy fale morskie nie dosięgają.

Różne zabiegi, jakie czyniłem, ażeby brzeg ten ratować, formując skośne tarasy, prowadząc wybrukowane rynsztoki, i obsadzając wikliną i innymi roślinami, nie osiągnęły rezultatu. Jedynie głębokie drenowanie tych miejsc, położonych tuż koło Rozewji i w Pilicach, może skutecznie zaradzić złu. Na szczęście są to małe przestrzenie. Reszta bowiem wysokiego wybrzeża jest piaszczysta, i tutaj piasek z natury rzeczy układa się sam we właściwym sobie nieznaczonym pochyleniu, umożliwiającem wzmocnienie zalesieniem, byle sadzonki drzew iglastych mocować w kwadratach darniny. Zaś wyrwom w piaszczystym gruncie, stworzonym przez wody spływające z pól, łatwo zapobiec, jak to uczyniłem u siebie, małym wałem ochronnym z ziemi, darnią obłożonym, skierowując w ten sposób wody naturalnym ich odpływem ku częstym jarom, przerzynającym te przestrzenie.

Powtarzam, że wykonanie tych robót jest palącą potrzebą. Kto je wykonać powinien?

Oczywiście wał murowany, zwłaszcza pod Karwią, wykonać powinien rząd, zważywszy na ubóstwo rybackiej ludności, no i wysokość kosztów, przekraczających możność gmin. Natomiast ochrona brzegów wysokich, o których była mowa powyżej, musi być wykonana z nakazu rządu przy jego pomocy technicznej, i pod jego nadzorem. Środków materialnych zdaniem moim powinni dostarczyć właściciele gruntów nadbrzeżnych, ludzie bądź zamożni, bądź posiadacze, którzy nabywszy te grunty po cenach niskich, dziś posiadają przestrzenie o dużej wartości.

Rząd w obecnym składzie pozwala pocieszać się nadzieją, że w obronie interesów nadmorskich zajmie się i tą sprawą. Inż. Moraczewski, Minister Robót Publicznych przygotował poniekąd pod-



Krajobraz wydmy na Helu w okolicy Jastarni.

Fot. H. Gąsiorowski.

łożę dla tych robót, polecając w roku zeszłym dokonanie ścisłych pomiarów tego wybrzeża. Zagadnienie udoskonalenia komunikacji pomiędzy Hallerowem a Pilicami budową bulwarów dla komunikacji samochodowej i pieszej, zainicjowane przez ministrów Moraczewskiego i Romockiego, w myśl tego ostatniego, utworzenia komunikacji wodnej, i budowania małych przystani, traci swoje raison d'être, jeśli jednocześnie brzeg, który mają te komunikacje obsługiwać, będzie zanikał. Szerokie plany ministra Kwiatkowskiego w kierunku rozwoju Gdyni i jej portu, powinny jednocześnie zatoczyć krąg jeszcze szerszy, obejmujący całość wybrzeża. Musimy pamiętać, że morze ma dla Polski znaczenie nie tylko handlowe i polityczne najwyższej miary, ale zarazem społeczno-obyczajowe: naród tylko wówczas może i godzien jest posiadać morze, jeśli je umie ocenić, co więcej ukochać, a to jest możliwe tylko wówczas, gdy dana mu będzie możność poznania tego morza. I dlatego udostępnienie zwiedzania całego wybrzeża jaknajszerszym masom jest zagadnie-

niem „być albo nie być” Polski nad morzem.

Skoro Sejmy obowiązki temu nie podołały, skoro przekracza on możność miejscowych samorządów, apelować należy właśnie do rządu.

O tem trzeba mówić, i o tem trzeba pisać, gdyż nie wszystko, co nad wybrzeżem się dzieje, idzie po myśli przyszłości tego skarbu polskiego, jakim jest małe nasze wybrzeże. Takie posunięcia, jak nie to już zaniedbanie, ale świadome rujnowanie starożytnego Pucka, którego pozbawiono roli i korzyści miasta powiatowego ze względów niby to oszczędnościowych o doniosłości „bout de chandelle”, a w rzeczywistości pono z różnych względów personalnych, są wyraźnym szkodnictwem. Odbiciem takich zarządzeń był poniekąd rezultat wyborów; za rządów polskich wybrano tu przy udziale głosów kaszubskich posła Niemca, wówczas, gdy, za rządów niemieckich nawet, mandat ten dzierżył stały Polak.

INŻ. A. DE ROSSET

HANDEL ZAMORSKI

(Patrz artykuł „Wytyczne naszej ekspansji zamorskiej” umieszczony w Nr. 5 „Morza”).

Przechodząc do właściwego zagadnienia handlu zamorskiego i warunków dla jego normalnego rozwoju — przyznać musimy, iż faktycznie w rozumieniu swem i pojęciu podstawowym, tak jak on prowadzony był i jest przez inne kraje i narody, — u nas go niema. Właściwy handel, jaki my prowadzimy, nazwać by należało przedziej „handlem z zagranicą”, lecz nie *handlem zamorskim*. Jest on tylko zaczątkiem tego wielkiego obrotu eksportowo-importowego, jakim być winien handel zamorski i zaczątkiem dla kraju nieprodukcyjnym — gdyż primo: przeważnie jednostronnym, t. j. w formie wwozu lub wywozu — secundo: prowadzonym

bez systemu i za pośrednictwem firm trzecich, a nie z miejsc produkcji lub do miejsc ostatecznego zbytu i tertio: bez najmniejszego udziału sił własnych, przez co lwia część zarobku stanowi zysk obcy z obciążeniem ceny realizacji.

W formie łatwiejszego ujęcia tej kwestji i dla lepszego jej zobrazowania — w napięciu właściwego handlu zamorskiego (od quasi-handlu z zagranicą, prowadzonego przez nas) rozumieć należy go — jako łącznik przy nawiązywaniu wymiany towarów w celu obopólnych interesów handlowych i przemysłowych z temi krajami, z którymi najbardziej jesteśmy ekonomicznie zbliżeni, konkurencyjnie

silni, lub które w zapotrzebowaniu naszym są nam niezbędne.

Jeżeli gdzie — to wysiłki nasze winny być właśnie skierowane przede wszystkim w tę stronę — gdzie to napięcie dla nas jest najbardziej korzystne, w miejsca najmniejszego przeciwdziałania i łatwej konkurencji.

W pojęciu handlu wogóle, a tem więcej handlu międzynarodowego nietylko jest ważna sama kwestja kupna lub sprzedaży, ile kwestja warunków, jakie się odzwierają dla tych transakcji, t. j. kwestja t. zw. *konjunktur handlowych*.

Formą pozytywnego handlu międzynarodowego, jak i wogóle wszelkiej wy-

miany, będzie bezpośredni kontakt producenta z odbiorcą. Wszelka pośredniość utrudnia obieg towarów i obciąża zbytnio ich cenę. Siła nabywczą uzależnia się od zbliżenia konsumenta do głównych miejsc produkcji, względnie rynków reparycji. W handlu zamorskim przy realnej organizacji drugim momentem niemniej ważnym byłoby ujęcie sprawy własnej żeglugi i przeprowadzenie całej organizacji pomocniczej dla tej akcji wyłącznie własnymi siłami, nie uciekając się do żadnej pomocy (nawet w dziedzinie informacji) obocokrajowców. Wszelkie to wymaga specjalnego i właściwego aparatu, teoretycznego i praktycznego przygotowania i nakładu pracy, stałego badania odnoszących koniunktur światowych, odpowiadających krajowemu lub miejscowemu handlowi — w zależności od branży i jego formy. Opierając się na stałych tych badaniach koniunktur światowych, dostarczanych z miejsc produkcji i zapotrzebowania — łatwiej można stwarzać sobie skalę pracy i obrotu niezbędnego dla gospodarki krajowej.

Z drugiej strony, własne tylko agencje handlowe, znające najlepiej potrzeby swego kraju i miejscowego rynku będą tym najkorzystniejszym łącznikiem dla swej macierzy i skutecznie będą mogły informować swój kraj oraz korygować rozmieszczenie naszej nadprodukcji. Wszelkie, co tu podałem, dotyczy przeważnie sprawy naszego *zapotrzebowania*, t. j. *wwozu*.

Nie mniejszą rolę odgrywa tu sprawa dobrej organizacji naszej *produkcji*, t. j. *wywozu*, która winna być prowadzona w tejże płaszczyźnie stałych studiów.

Najbardziej realną formą handlu w stosunku do krajów Południa i Wschodu, będzie kwestja *wymiany towarów*.

Dość by tutaj należało, że w ten sposób można spełnić z łatwością i odwrotne zadanie handlowe — zakupów dla kraju bezpośrednio od producenta masowych surowców, towarów i artykułów — po cenie znacznie tańszej — przy dobrej organizacji, tak potrzebnych dla kraju, niż gdyby te same towary zakupowane były przez naszych kupców-hurtowników przez giełdy lub przez firmy zagraniczne. W tem tkwi ogromne znaczenie własnej organizacji, gdyż podstawą handlu zamorskiego jest interes łączny eksportowo-importowy, jako najlepiej się rentujący (handlu wymiennego). Po większej części firmy, pracujące na obczyźnie dla swego kraju, łączą w interesie własnym wywóz i wwóz — co znów jest kwestją podstawową dla transportów morskich przy wykorzystywaniu całkowitego ładunku własnej żeglugi handlowej.

Z tem wiąże się nietylko powstanie polskich placówek firm handlowych lecz łączenie się firm krajowych dla wykorzystania pewnych swych celów i zamierzeń (finansowa łączność) w *koncerny* i *konsorcja*, oraz otwieranie *składow konsygnacyjnych*.

Na Zachodzie w dobie powojennej i obecnej w dziedzinie polityki handlowej widzimy całkiem nowe struktury i objawy. O ile przed wojną cały handel był oparty na rutynicznym indywidualizmie przemysłowców i kupców, którzy działali każdy na swoją rękę, rywalizując między sobą, o tyle dziś daje się przejawiać zupełnie inny kierunek, tak zwanego *systemu konsorcyjnego*. Wojna zmusiła przemysłowców do zorganizowania się dla wspólnych zakupów surowca i reparycji jego, odpowiednio do istotnych swoich potrzeb. Początkowo konieczność tego dała się odczuwać w gałęziach przemysłu, pracującego dla wojska lub wogóle obro-

ny kraju, stopniowo jednak i inne gałęzie przemysłu zmuszone były uciec się do tego systemu. Sfery rządowe akcją tą usilnie popierały, dopomagając wszelkimi sposobami, jako najzdrowszy objaw kooperacji.

Te doniosłe zadania muszą zrozumieć i nasze sfery przemysłowe i handlowe. Jako pomoc państwu byłaby tu akcja Rządu, po części już przeprowadzona, w wyjednywaniu sobie praw do otwierania *wolnych portów i stref* w miejscach reparycji i wymiany przy rynkach handlowych. Te sprawy winny być nieustającą troską naszego Rządu i ważnym punktem, przewidywanym przy zawieraniu traktatów handlowych.

Na to, dla całości, konieczne jest posiadanie:

1) *własnej floty handlowo-pasażerskiej*, gdyż w ten sposób osiągnie się tańszy konkurencyjny transport.

2) *własnej sieci handlowej* przez tworzenie polskich placówek firm eksportowo-importowych, pomocniczych przedsiębiorstw itp.

3) *własnych instytucji pomocniczych*, t. j. banków, agencji transportowo-asekuracyjnych, izb handlowych itp.

Zasadniczym warunkiem obrotu jest, iż odbiorca-grosista żąda zwykle *standaryzowanego towaru*, t. j. gwarantowanego przez firmę przy kupnie na giełdzie, co do gatunku, rodzaju lub sorty podług odpowiedniej nomenklatury, znanych wzorów, ustalonych norm — towar już przesortowany, odpowiednio dobrany i opakowany. Daje to możliwość ułatwienia zakupów kablem, na czem zyskuje się szybkość obrotu. Na podłożu logicznego wniosku i pewnego szerszego kupieckiego rozmachu łatwo dojść do zrozumienia, że dla wymagań publiczności i odbiorców detalistów hurtownik może zrobić to sam przy stracie pewnego kapitału i własnej energii bez uciekania się do pośrednictwa firm i giełd zagranicznych, tem więcej, gdy zapotrzebowanie na dany towar jest stałe. Otwiera wtedy grosista-odbiorca własne oddziały, agentury lub korzysta z już egzystującej placówki polskiej w danym kraju. Towar zakupuje się w miejscach jego produkcji „na pniu” i przeprowadza się tę samą czynność sortowania, oczyszczania, klasyfikowania i pakowania własnymi siłami. Zysk osiągnięty wędruje do własnej kieszeni odbiorcy i obniża cenę kalkulacyjną, wobec ominięcia obcego pośrednika, a jakoś towaru napewno nie zmniejszy się, o ile nie polepszy się. Daje się przy tem godziwy i pożądaný zarobek dla swoich — zatracony zaś kapitał szybko amortyzuje się. Plusy takiej organizacji pracy przemawiają same za siebie.

Niestety, przy naszych interesach handlowych z zagranicą doszliśmy dziś do odmiennych stosunków. Nasz kupiec-grosista, nie znając warunków tej pracy lub wprost nie chcąc się angażować na szersze pole — woli korzystać z gotowego, nie goniąc nawet za większym zyskiem, gdyż kupując towar na zagranicznej giełdzie, osiąga mniej skomplikowany, a szybszy obrót, a nawet kredyt, co znów pociąga za sobą mniejsze ryzyko. I tu znów zaspakaja się tylko wyraźny interes kupca, który nie mając własnej firmy zagranicą, kupuje surowiec lub gotowy obiekt w pierwszej lepszej obecnej firmie lub reprezentuje tę firmę w kraju dla zaspokojenia konsumenta i zadawalnia się li tylko profitem kalkulacyjnym. A teraz, jeżeli się zważy co stanowi ten profit kalkulacyjny w stosunku do ceny podstawowej — to otrzymana różnica cen będzie tym *zyskiem utraconym*.

Firma zagraniczna, dostarczająca zapotrzebowany towar naszemu kupcowi, już sama ponosi gros zarobku, (biorąc od ceny podstawowej rynku produkcji), gdyż do tego dochodzi transport, asekuracja, różne porto i rozchody, związane z sortowaniem, opakowaniem, dostawą i rachunkowością, a też koszty inne i kredytu często — wszystko w ręce obce — i dopiero w końcu profit kalkulacyjny, czyli zarobek naszego kupca. Zrozumieć łatwo, ile traci się nieprodukcyjnych dla nas czynników i jaki płacimy haracz w cudze ręce, ilu rodaków pozbawiamy utraconych korzyści i pracy, nie mówiąc już o tem, że i jakoś towaru niezawsze odpowiadać może naszym życzeniom, a cena się zwysza. Przecież ustosunkowanie cen stanowi najgłówniejsze zagadnienie naszego życia gospodarczego.

W czasie stabilizacji naszego złotego realne ceny hurtowe w kraju za towary importowane wciąż miały tendencję zwyszkową i tak znacznie przewyszały ceny rynkowe zagranicy, iż Rząd zmuszony był wprowadzić *reglamentację przywozu* celem przełamania niezdrowej spekulacji. Z drugiej strony mamy odwrotny objaw — mniej jeszcze dodatni. Był nim przymus ze strony Rządu do zaprowadzenia sztucznego eksportu — wywołany koniecznością gospodarczą kraju, t. zw. *dumping*, t. j. sprzedaż surowców i przetworów przemysłowych niżej, nietylko cen rynkowych, ile czasem nawet niżej własnych kosztów produkcji, a więc ze świadomą stratą, byle uzyskać dzięki temu wywozowi niezbędny zapas walut trwałych i przyjąć z pomocą skarbowi oraz dać możliwość zatrudnienia bezrobotnych. Do tego nasze Rządy uciekały się, by uzupełnić zapasy Skarbu, wywołując węgiel, cukier, naftę i t. p.

Te anormalne warunki i trudności naszego wogóle handlu niezbitcie dowodzą, że cały ten „handel z zagranicą” rozwijał się u nas przy naigorszych koniunkturach. Źródłem tego była błędna polityka handlowa, niezajomość i niewykorzystanie niezbędnych warunków handlu międzynarodowego, nieprzygotowanie do pracy na rynkach i giełdach zagranicy. Dopóki Rząd nasz nie zrozumie i nie będzie przeciwdziałał im, stwarzając, subsydując i popierając naszą ekspansję handlową, dopóty kraj nasz nie wyjdzie z tego błędnego koła.

Oto parę przykładów życiowych naszej nieudolności i braku zmysłu handlowego tam, gdzie interesy nasze wychodzą poza orbitę granic kraju.

Miljonowe sumy, wydawane na zakupy zagranicą dowodzą wielkiego zapotrzebowania na różne towary masowego zbytu, sprowadzane do kraju. Zakupy prowadzone są przeważnie przez giełdy i rynki zagraniczne, gdyż nie posiadamy zorganizowanego własnego aparatu dla skupu z miejsc ich produkcji. Jeżeli weźmiemy pewną część tylko tych artykułów, jakie spożywa nasz kraj, według oddzielnych branż, choćby „świętecznych” — *bakalje* (figi, rodzynki, daktyle, suszone inne owoce, różne orzeszki i t. d.) które, sprowadzamy wagonowymi ładunkami (zamiast wprost z miejsc ich produkcji z Bliskiego Wschodu), przeważnie z Anglii — zrozumiałe będzie, ile my za to przepłacamy, wtedy, gdy bardzo łatwo zorganizować byłoby to we własnym zakresie dla każdego rodzaju artykułu oddzielnie w miejscach jego produkcji.

Nielepiej dzieje się z *bawełną*, *mohairem* i *węlną* zakupowanymi dla naszego włókienniczego przemysłu, na które znów ztracane są corocznie ogromne kapitały.

Kwestja zakupów bawełny była już niejednokrotnie badana z punktu jej praktycznego rozwiązania. Prof. Rostański, będąc w Turcji, objeżdżał miejsca kultury bawełny i studiował możliwości wydzierzawienia terenów pod plantacje, celem zaspokojenia w ten sposób choć części naszego zapotrzebowania przez stworzenie na miejscach w Anadolii własnych plantacji. Miała nawet już być wysłana do Turcji pierwsza partja fachowców z ramienia sekcji bawełnictwa celem zrealizowania zamierzeń i ustalenia planu działania. Do dziś jednak sprawa ta jest jeszcze w fazie projektów.

Tak samo mohair i wełna — jako surowce winny być zakupywane przez nas samych w miejscach hodowli kóz i owiec w okresach ich strzyżenia. Koszt eksploatacyjny mycia mohairu i wełny, sortowania i pakowania nie jest tak wielki, gdy się zważy ilość zapotrzebowania dla naszego przemysłu — a nawet będzie rentujący przy dalszej technicznej przeróbce odpadków (tłuszcze przerabia się na lanolinę, tawot i t. p.). Mycie jest niezbędne dla standaryzacji produktu oraz ułatwienia jego transportu, gdyż po myciu wełna traci do $\frac{2}{3}$ części swego ciężaru. Przy dobrze zorganizowanym skupie tych surowców przez sieć własnych agentów, ułatwione byłoby to ważne za-

danie dla naszego przemysłu włókienniczego.

Tymczasem — nie mając własnych firm i pomocniczych przedsiębiorstw, postępujemy się znowu musimy z konieczności przy zakupach pośrednictwem firm zagranicznych, uzależniając się od wyznaczonych cen. Często sama polityka handlowa obcych państw nakazuje wyższą cenę za surowiec, by tem korygować konkurencję (ułatwiać cenę) na produkcję gotowego towaru w interesie przedewszystkiem swego kraju. To samo mamy w dziedzinie bawełny i innych artykułów dalszej przeróbki.

Są to rzeczy może i dobrze znane szerszemu ogółowi, ale, przyznać musimy, szerzej i praktyczniej przez nas nie wykorzystane.

Niektórzy nasi ekonomiści, widząc takie trudności eksportowe i importowe, nie wglębiając się i nie szukając przyczyn lub wad podstawowych — oraz wyjścia z tej sytuacji — doradzali wogóle zaniechać narazie naszego handlu z zagranicą, a starać się tymczasem o rozszerzenie pojemności rynku wewnętrznego „przez zwiększenie zdolności nabywczej naszej ludności rolniczej”. Znaczyliby to czekać, aż wieś o tyle się wzbogaci, iż produkcja nasza, t. j. cała wytwórczość be-

dzie miała w niej swego jedyne go odbiorcę.

Rzeczą bardziej celową i życiową przy tym poglądzie będzie dążenie, wszczęte wobec Ligi Narodów, celem uzyskania kredytów na akcję osuszenia błot Poleskich. W ten sposób z 73% nieużytków i błot uzyskamy milionowe obszary hektarów, zdalnych do zaludnienia, czem znowu powiększymy liczebność gospodarstw rolnych i przedsiębiorstw hodowlanych, a co za tem idzie — zmniejszenie kontyngensu przymusowego wychodźstwa. Z tem bezspornie związane będzie zubożenie się nasze wewnętrzne i naturalne ujście dla nadprodukcji w przyszłości.

Lecz niestety! na zubożenie się naszych gospodarzy rolnych zadługo trzeba będzie czekać.

Pocieszającym objawem w każdym razie jest to, że i wśród zdrowszego społeczeństwa i u Rządu budzi się potrzeba, parta życiową koniecznością, odrodzenia naszej gospodarki handlowej i skierowania jej na właściwe tory. Rząd obecny, pomajowy, zakreśla sobie konkretne podstawy dla swej pracy i specjalną uwagę kieruje na sprawy tu wyżej poruszone, a mianowicie: *żegluga morskiej, handlu zamorskiego i naszej polityki emigracyjnej.*
EDMUND JANOWSKI

POLITYKA MORSKA

Sprawa morska, jej dzieje w Polsce, prace podjęte przez Rząd od samego początku istnienia Państwa nieomal aż do dnia dzisiejszego — obrazuje nam jeden z rozdziałów ostatnio wydanej przez Min. Przemysłu i Handlu książki: *Polityka gospodarcza. Zagadnienia administracji. I. Warszawa. Nakładem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, 1928. Str. 477.*

O samej książce trudno się tu rozpisywać. Jest to materiał zbyt duży. Jest to przegląd wielu spraw, jest to zobrazowanie prac administracji państwowej na polu podniesienia i zorganizowania życia gospodarczego Państwa i zestrojenia wszystkich jego środków w jedną, mocną całość. Nas z natury rzeczy obchodzi część dzieła, dotycząca bezpośrednio morza. Tu bowiem znajdujemy zestawienie prac naszych ze stanowiska samego rządu, znajdujemy pewne rzuty w przyszłość ze strony tych, którzy je prowadzą.

Znajdujemy tu artykuły pp. Cz. Jarockiego (Rozwój portu gdańskiego i działalność Polskiej Delegacji Rady Portu), P. Bomasa (Port w Gdyni), J. Łokuciejewskiego (Port w Tczewie), H. Piśtela (Polska Flota Handlowa).

Tyle się pisze i mówi na ten temat, a przecież każdy z tych artykułów tchnie świeżością, odśladnia rzeczy nowe, ujmuje je ze stanowiska ludzi pracy, ludzi głębokiej idei, ludzi, którzy po raz pierwszy powołani zostali do sprawozdania publicznego z tego, co uczynili i po raz pierwszy mogą być naprawdę dumni z tego wszystkiego, co dokonane zostało przez nich, lub z ich współudziałem. Po przez zestawienia faktów, cyfr, uogólnień przepływa prawdziwy prąd entuzjizmu, twórczego entuzjizmu, który ma istotne granitowe podstawy nietylko w wierze, ale w ścisłym rachunku, w gotowych i opracowanych już planach, w najdokładniejszym obliczeniu środków.

Zacznijmy jednak od początku. A więc Gdańsk — miasto —

„niegdyś nasze
będzie znowu nasze”,
jak mówił Pan Sędzia Soplica.

P. Jarocki jeszcze raz ilustruje na podstawie szeregu cyfr rozwój tego portu. Z ośrodka drobnego, żadnej nieomal roli nieodgrywającego w życiu gospodarczym, staje się Gdańsk największym portem drzewnym w Europie, zyskuje najdoskonalsze urządzenia techniczne na morzu Bałtyckim, a pod względem natężenia ruchu ustępuje dziś jedynie Kopenhadze i Sztokholmowi. Wszystko to wiemy, o wszystkim tem pisano niejednokrotnie. Ale nie zdajemy sobie sprawy, ile w tem jest pracy polskiej. Oczywiście, że dla nikogo już dziś nie ulega wątpliwości, że rozrost swój Gdańsk zawdzięcza łączności z Polską. Ale naogół

skłonni jesteśmy przypuszczać, że tę pomyslną konjunkturę wyzyskał on sam na swój pożytek, że my, Polska, jesteśmy tylko narzędziem do bogacenia się Wolnego Miasta. I tu właśnie p. Jarocki daje nam rzeczy nowe, mocne, krzepiące. Gdańsk jest terenem stałej, nieustającej pracy polskiej, pracy świadomej i planowej. Delegacja nasza w Radzie Portu nie jest instytucją, pilnującą jedynie tego, aby nie bojkotowano statków naszych na Motławie, aby dopuszczano tam pracownika polskiego — bynajmniej, jest ona czynnikiem twórczym, czynnikiem dążącym do tego, aby port gdański stał się istotnie sprawnym narzędziem naszego



Wiosna ubarwiła zielenią uroczę uliczki Helu.

życia gospodarczego, aby istotnie był tchawicą, poprzez którą możemy oddychać wolnym powietrzem oceanów. Niezmiernie dyskretnie dotyka p. Jarocki pewnych różnic, jakie wynikały pomiędzy reprezentacją polską i gdańską w Radzie Portu. I oto ze zdumieniem konstatujemy, że myśmy tam byli czynnikiem postępu, myśmy byli rzecznikami rozwoju, wielkiej inwestycji, racjonalnej organizacji — i napotykalimy na trudności, płynące jakoby z obawy przed — samodzielnym rozwojem tego starego portu. Z obawy, zresztą ze stanowiska nacjonalistycznego uzasadnionej, bo rozwój Gdańska jest w interesie Polski — jest sprzeczny z interesem nacjonalistycznej, imperialistycznej polityki pruskiej. Artykuł p. Jarockiego z tych właśnie względów jest rewelacją swojego rodzaju, rewelacją, potwierdzającą w całości nasze stanowisko w tej sprawie.

Niemniej ciekawe jest zestawienie, podane przez p. Bomasa na temat portu gdyńskiego. Oto między innymi, jak rosła nasza wydatki na budowę tego portu: W roku 1924 — 0,2 mil. fr. zł. W roku 1925 — 2,8. W 1926 — 3,7; 1927—9,8. Oczywiście nie wchodzi tu w rachubę

port rybacki, wojenny i urzędzenia. Ale bodaj że najbardziej interesujące ustępy pracy p. Bomasa odnoszą się do planu eksploatacji portu i planu rozbudowy samego miasta Gdyni. Tu powstaje cały szereg kwestyj pierwszorzędnych, w jaki sposób z pomocą szeregu koncesyj portowych związać z morzem życie gospodarcze polskie i niezależnie je od pośrednictwa zagranicznego. P. Bomas wyszczególnia dwie umowy — z Roburem i Łuszczarnią — umowy, które, naszym zdaniem, są niezmiernie korzystne już obecnie, a mają nadto znaczenie pedagogiczne. Pracy p. Bomasa niepodobna zresztą streścić. Jest ona sama przez się streszczeniem ogromnego działu naszego życia. Każdy pracownik morza winien ją przeczytać — a może prosto nauczyć się jej na pamięć.

Artykuł p. Pistela jest naprawdę pierwszym, wyczerpującym zestawieniem tego, cośmy usiłowali zrobić i cośmy zrobili w dziedzinie żegluga. Tu mamy do czynienia z niesłychanie ciekawym splotem najróżnorodniejszych intresów, fantazji, pragnień i poczynań planowych, realnych. Jest to miejscami prosto romans zdumiewający bogactwem

motywów. Mamy skrót dziejów bandery polskiej, która powiewała na morzu Czarnem i na Bałtyku i na dalekich oceanach, a nawet gdzieś u wybrzeży chińskich. Dzieło to tragiczne, czasem awanturnicze, czasem... nie kończmy lepiej tego zdania. Kończmy raczej myśl. Otóż p. Pistel ukazuje, jak z chaosu poczynań najróżnorodniejszych wykuta została nareszcie myśl morską Polski. W jego oświetleniu rzeczy znajdujemy genezę i rozwój tej myśli i przekonywamy się, że w okresie niezmiernie krótkim przeszła ona dużą ilość stopni i naprawdę w doświadczeniu znalazła dzisiejszą swoją dojrzałość.

O porcie tczewskim pisze p. Łokuciejewski. Ta dziedzina jednak najmniej jest u nas wypracowana — najmniej tu zrobiliśmy. Z natury więc rzeczy więcej musi autor poświęcić miejsca projektom, niż faktom. Artykuł p. Łokuciejewskiego daje szerokie pole do dyskusji i powinien być przedyskutowany.

Książkę, o której mowa, polecamy gorąco, zwłaszcza naszym oddziałom. Daje ona duży i poważny materiał.

A. U.

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”.

(Zakończenie).

„Kakowanie” śledzi na pokładzie statku oraz solenie i pakowanie do beczek również na statku, jest momentem najbardziej charakterystycznym dla holenderskiego rybołówstwa śledziowego. Jak już wspomniałem, na statkach innych narodowości — prócz niemieckich „Halb-Dampfer'ów” (zresztą bardzo nielicznych w porównaniu do innych statków „wielkiej floty” rybackiej) — śledzie się nie „kakuje”.

„Kakowanie” (od holenderskiego czasownika „te kaken”, „gekakt”...) polega na usuwaniu piersiowych pletw wraz z sercem, wątrobą i częścią przewodu pokarmowego śledzi z pozostawieniem wszystkich innych organów nienaruszonymi. Otwór, który się przy tej operacji robi w ciele śledzia, umożliwia przy soleniu penetrację soli do wnętrza — co stanowi o konserwacji, a pozostawione organy wewnętrzne (właściwie niektóre z nich) tworzą ferment, który sprzyja „dojrzeniu” śledzi podczas konserwacji, co więcej — nadają im pewien specyficzny smak. To też z punktu widzenia tak konserwacji jak i gastronomicznego „kakowanie” śledzia jest ze wszechmiar wskazane — zwłaszcza „kakowanie” zaraz po połowie, tuż na pokładzie, jak to czynią holendrzy. Jeśli inne narody nie „kakuja” śledzi na pokładzie statków, albo wcale — to nie dlatego, że mają jakiś inny lepszy lub jednakowo dobry sposób — a dlatego, że ze względu na konjunktury swego rynku świadomie rezygnują z najlepszego towaru i zadawalniają się

świadomie gorszym, ale w produkcji tańszym towarem.

„Kakowanie” holenderskie, t. j. na pokładzie statku — odbywa się w następujący sposób:

Zaraz po wyciągnięciu i zdemontowaniu sieci cała załoga z kapitanem na czele, z wyjątkiem 2 kuprów i 3 — 4 chłopców okrętowych, siada półkolem na pokładzie, uzbrojona w małe noże, bardzo przypominające „koziki” naszych pastuszków wiejskich. Chłopcy okrętowi zgarniają śledzie, rozrzucone na pokładzie, względnie odnośnych przedziałach trumów do koszy i stawiają taki kosz przed każdym rybakim. Pośrodku półkola chłopcy stawiają kilka pustych koszy. Rybak chwytając lewą ręką śledzia w odpowiedni sposób naciskając brzuch i jednym rzutem noża wyrzuca gardło wraz z piersiowymi pletwami i odnośnymi organami wewnętrznymi, poczem rzuca śledzia w ten sposób oczyszczonego do jednego z koszy pośrodku półkola. Sztuka polega na tem, aby „wycisnąć” właśnie te organy, które podlegają usunięciu. Przy wrzucaniu śledzia już oczyszczonego rybak powinien rozpoznać gatunek śledzia, wrzucając odpowiedni gatunek do odpowiedniego kosza. W ten sposób kakowanie i segregowanie śledzia odbywa się jednocześnie, z błyskawiczną szybkością, na wyścigi, co nadaje czynności tej charakter żonglerskiego sportu. Chłopcy okrętowi przy koszach nie zdążają kosze te przysuwać i nowe podsuwać; przy tem co chwila wykrzykują imiona lub tytuły tych rybaków, którzy opróżnili swoje kosze i właśnie czekają na następną porcję — a więc:

— Pit!
— Sturman! (sternik).
— Jan!

— Kukje!

— Kepten! (kapitan) i t. d.

Byłem świadkiem, jak pewnego dnia na loogrze „Jeanette” oczyszczono i zasolono w czasie od 8 rano do 6 pp. — 84 beczki śledzi, co stanowiło połowę ostatniego zaciągu.

Kosze z „kakowanym” i segregowanym śledziem po ich napełnieniu są przesuwane przez chłopców okrętowych do koryt — w postaci wielkich drewnianych szuflów, do których „kuper” (solarz) wysypuje zawartość koszy, przysypując jednocześnie solą. Następnie „kuper” jedną ręką zgarnia śledzie z koryta-szufla do odpowiedniej beczki, a drugą z akrobatyczną szybkością ustawia śledzie „na kant” rzędami w beczce, przysypując każdy rząd obficie solą. Beczka napełnia się „z czubem” tak, że niepodobna jej zamknąć denkiem. Dopiero na drugi dzień, gdy śledź „puszcza pierwszy sok” — sok ten się zlewa, śledź osiada, beczkę się zabija denkiem na dobre i opuszcza się do odnośnego przedziału trumu, gdzie pozostaje aż do zakończenia wyprawy i powrotu statku do portu.

Segregowanie śledzi, jakie się odbywa jednocześnie z kakowaniem, ma charakter prowizoryczny. Rybak na pokładzie statku odróżnia tylko trzy gatunki śledzi podług klucza „dojrzałości” śledzi, a mianowicie: „matjes” — (śledź młody, bez rozwiniętych organów rozrodczych), „full” — (śledź w okresie rozrodczym) i „spent” — (śledź „wytarty”), przy czem w jednym zaciągu, w zależności od pory roku spotykają się tylko 2 ze wspomnianych gatunków, a mianowicie: matjes i full — na wiosnę i w lecie oraz full i spent — na jesieni.

Beczki zawierające solone śledzie prowizorycznie segregowane noszą

nazwę „kantjes” — czyli beczka okrętowa. Dopiero w piwnicach firmy armatorskiej następuje dalsze, bardziej precyzyjne segregowanie i to po pewnym czasie, przy przepakowywaniu zawartości „kantjes” do beczek handlowych.

Te ostatnie, co do wyglądu i wymiarów — niczem się nie różnią od „kantjes”. Są to identycznie te same beczki dębowe, bukowe, a obecnie najczęściej sosnowe, wysokości 72 cm., w obwodzie zewnętrznym mierzące 178 cm., o średnicy dna — 45 cm. Nazwa beczki zależy więc jedynie od zawartości beczki: „kantjes” jest to beczka, zawierająca śledzie świeże solone i po odlaniu „pierwszego” soku; „beczka handlowa” — to beczka, w której śledź przepakowany z „kantjes” puszcza „2” i „3-ci” sok już w piwnicach faktorji.

Przy każdym odlaniu wypuszczonego soku śledź osiada i pozostawia więcej miejsca w beczce. Stąd nie tylko przepakowywanie śledzi z beczki do beczki, ale i dopakowywanie śledzi. Proces ten odbywa się w piwnicach firmy armatorskiej kilkakrotnie i jest połączony z bardzo precyzyjnym segregowaniem śledzi na 50 i więcej gatunków handlowych, których znajomość stanowi wiekową tajemnicę holenderskich „kuprów”. Biorąc rzecz zgruba — proces przepakowywania z beczki do beczki z coraz bardziej precyzyjnym segregowaniem i dopakowywaniem należy uważać za skończony, kiedy ilość śledzi, zawierających się początkowo w 17 „kantjes” zmieści się w 14 beczkach handlowych. Taka proporcja zależy oczywiście i od wielkości śledzi i osiągnięta jest przy ilościach od 650 do 1000 śledzi w jednej beczce handlowej.

Śledź „kakowany” i solony na pokładzie statku bezpośrednio po połowie przedstawia „surowiec” czy raczej „półfabrykat” najwyższej kategorii, z którego można i należy zrobić jaknajwyższy gatunek produktu gotowego. To też nic nie jest zaniedbywane w piwnicy firmy armatorskiej, aby materiału nie zmarnować. Piwnica armatora-solarza holenderskiego ma też odpowiednią reputację światową, jako wytwórnia najlepszych i najdroższych gatunków śledzia solonego. Wobec jednak braku zbytu na wielką ilość tych najlepszych gatunków — niewszystkie „kantjes”, wyładowywane w rybackich portach holenderskich, podlegają przepakowywaniu w piwnicach z zastosowaniem wszelkich precyzyj kunsztu solarzkiego. Pewna ilość tych „kantjes” jest sprzedawana — i to coraz częściej — z pominięciem piwnicy armatorskiej jako „kantjes” t. j. jako półfabrykat. Nabywcami są wyłącznie hurtownicy niemieccy i proces „puszczenia soku” i „dojrzwiania” śledzi w beczkach odbywa się w tejże samej beczce — „kantjes” w sklepiku detalisty niemieckiego — bez przepakowywania i odlewania soku, bez dopakowywania i dosalania i t. d., t. j.



Z wybrzeża polskiego. Naprawa sieci rybackich.

bez troskliwej opieki holenderskiego „kupra”. Śledzie takie oczywiście są sprzedawane po niższej cenie.

Typ statku śledziolowczego i jego wewnętrzne urządzenie, konstrukcja sieci i technika zaciągu i wreszcie — traktowanie śledzi połowionych — oto są 3 zasadnicze momenty rybołówstwa śledziowego. Momenty te przedstawiłem w zarysach najbardziej charakterystycznych dla ułatwienia czytelnikowi objęcia całokształtu — opuszczając szczegóły. Opis mój jednak nie byłby zakończony, gdybym nie dał „sylwetkowego” pojęcia o personelu.

Personel holenderski, pracujący w przemyśle śledziowym — od chłopca okrętowego do wielkiego armatora — jest to element tradycją wiekową zrosnięty z tym przemysłem. Każdy z nich jest święcie przekonany, nietylko, że sposób holenderski poławiania śledzi i solenia ich jest jedynie słuszny, ale że śledzie takie są jedynie uprawnionym towarem na rynkach światowych. Jeśli Anglicy, Francuzi, Niemcy postępują inaczej, dając gorszy i tańszy towar — to taki stan rzeczy, w prze-

konaniu holendrów, jest zjawiskiem tylko czasowym, obliczonym na krótką metę, że w końcu „szydło z worka wyjdzie”, ludzie się poznają i będą kupowali wyłącznie śledzie holenderskie. Takie przekonanie i wypływająca stąd wiara w konieczność kontynuowania procedury wytwarzania wysokich gatunków śledzia, ogromnie się przyczynia do złagodzenia kwestyj socjalnych pomiędzy pracownikiem i pracodawcą, tembardziej, że ten ostatni prawie zawsze, pomimo posiadania wielkiego nieraz majątku, pod względem wykształcenia, kultury i upodobań — prawie niczem się nie różni od kapitana-szkipra lub majstra-kupra.

GRZEGORZ PIOTROWSKI

CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

„MORZE”

jedynie w Polsce ilustrowane
czasopismo morskie.

**PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE
BIURO INŻYNIERSKIE**

C. Lubiński i K. Jaskulski

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, WILCZA 5 M. 12

Tel. 116-51, 116-50, 97-88 i 518-69

Adres telegraficzny: „TECHKUK” Warszawa

ODDZIAŁY: w Piotrkowie i Grodźcu Będzińskim

1. Studja i budowa kolei żelaznych. 2. Konstrukcje żelazno-betonowe. 3. Budowa domów mieszkalnych i gmachów fabrycznych. 4. Wszelkie roboty inżynierskie: budowa dróg bitych, mostów, ścian oporowych i t. p.

763.VI.

KRYZYS WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Włoska flota handlowa, która w r. 1923 liczyła 1.300.000 ton, wzrosła z końcem 1927 r. do 3.400.000 ton. Szybki ten rozwój nie odpowiadał ani koniunkturze frachtowej ani światowemu zapotrzebowaniu tonażu, lecz wywołany był raczej przez politykę rządu, dążącą drogą subwencji dla stoczni i towarzystw żeglujących do zabezpieczenia banderze włoskiej wyłączności w krajowym obrocie morskim w imię samowystarczalności gospodarczej. Zamierzenia rządu i towarzystw poszły jeszcze dalej, bo w kierunku konkurencji z obcymi banderami, nie tylko w basenie śródziemnomorskim, lecz i w żegludze oceanowej, tak towarowej jak i pasażerskiej. Śmiało te plany zostały pokrzyżowane przez rewaluację, po której spodziewano się obniżenia drożyzny i płac, stosownie do poziomu wzmocnionej siły nabywczej lira. Załogi okrętowe, które za czasów teroru czerwonych syndykatów osiągnęły istotnie uprzywilejowane płace, zajęły wobec usiłowań znizkowych stanowisko wręcz wrogie, co uniemożliwia zażegnanie poważnego kryzysu kosztów własnych, jaki przechodzi włoska żegluga na skutek konkurencji obcych bander.

Jak się przedstawiają te koszty własne, można wywnioskować choćby z następującego zestawienia:

Płaca miesięczna (przeliczona na liry) prostego marynarza pokładowego	
włoskiego	570 lir
francuskiego	450 „
niemieckiego	525 „
greckiego	380 „

Bardzo dotkliwie, zwłaszcza żegludze tryjeścieńskiej, odczuwać się daje konkurencja floty greckiej.

Katastrofa statku „Principessa Mafalda” została wyzyskana w prasie międzynarodowej bez najmniejszego skrupułu przez konkurencję niemiecką, francuską i angielską na Atlantyku, aczkolwiek, z drugiej strony, nie da się zaprzeczyć, że T-wo „Navigazione Generale Italiana” wykazało istotnie niedbalstwo co do utrzymania środków bezpieczeństwa (zardzewiałe zapory szczelnych komór nie funkcjonowały, zeschnięte szalupy puszczały wodę).

Rezultatem tej kampanii było podniesienie asekuracji statków włoskich przez angielskie towarzystwa ubezpieczeniowe o 100% oraz nieprzyjmowanie reasekuracji.

Przygniecenie tak niefortunna koniunktura armatorów włoscy zwrócili się do Trybunału Pracy (przy Izbie Apelacyjnej) w Rzymie, wytaczając związkowi marynarskiemu „Fatma” (Federazione Autonoma degli Addetti ai Transporti Marittimi ed Aerei) sprawę o rewizję płac załóg okrętowych. Z debatów w trybunale ujawnia się, że koszt utrzymania załóg dochodzi do 20% proc. ogólnych kosztów własnych marynarki. Trybunał nakazał ankietę w ciągu tygodnia w sprawie płac różnych kategorii tonażowych statków towarowych i pasażerskich. Wskutek nieustępliwości związku marynarskiego, po-

wołującego się na sztywność wskaźników drożyznianych, sprawa nie rokuje wyników, któreby mogły radykalnie poprawić sytuację. Nie zażegnały też kryzysu subwencji rządowe.

Oto tymczasowe rezultaty tego kryzysu:

1. Likwiduje się cała grupa towarzystw żeglujących, zrzeszona p. n. „Transatlantica Italiana”, z kapitałem 100.000.000 lir, i z flotą 30 statków, obsługująca linie: Buenos-Aires, New-York, Ameryka Środkowa, amerykańskie porty Oceanu Spokojnego. Towarzystwo posiada 5 okrętów pasażerskich po 10.000 ton (Cesare Battisti, Nazzaro Sauro, Ammiraglio Bettolo, Giuseppe Mazzini, Francesco Crispi) i 2 okręty po 9.000 ton (Dante Alighieri i Giuseppe Verdi), które już zostały wystawione na sprzedaż (2 ostatnie zostały już nabyte przez japońskie „Nippon Issen Kaisha”),

b) „C. I. T. R. A.” (Compania Italiana Transatlantica) z siedzibą w Rzymie, z kapitałem 40 milj. lir, i 11 okrętami, obsługującymi linie Genua, Neapol, Trypolis (subwencionowane).

c) „Soc. Nazionale di Navigazione” z siedzibą w Genui, kapit. 100 milionów, flota z 28 parowców towar. po 5—6 tysięcy ton, obsługująca porty Hiszpanji, Maroka i Afryki Zach.

d) „Soc. di Navigazione Roma” z siedzibą w Genui, kapitał 85 milionów lir, flota 20 parowców towarowych po 5 i 6 tysięcy ton, obsługująca porty Zatoki Meksykańskiej, Luizjany i Florydy — dla ładunków zboża, bawełny i drzewa.

Rząd starał się skłonić grupę bankierów i armatorów neapolitańskich do utworzenia nowej kompanii żeglugi, którą przejęła interesy powyższych towa-

rzystw, lecz zabiegi te speliły na niczem.

II. Likwiduje się „Lloyd Mediterraneo” z siedzibą w Genui naskutek ostrego kryzysu, jaki przeżywa od 3 lat. W r. 1926 nastąpiła redukcja kapitału ze 100 do 54 milionów, które już zostały pochłonięte przez pasywność przedsiębiorstwa.

„Lloyd Medit.” posiada flotę z 20 parowców towarowych (po 5, 7 i 8 tys. ton) obciążoną przez zahipotekowaną na niej pożyczkę 70 milionów lirów, której obligacje nominalne po 1.000 lirów notowane są obecnie po 200 l.

III. „Soc. Ligure d'Armamento”, siedziba w Genui, kapitał 20 milj., flota 8 parowców towarowych. Ogłoszono upadłość towarzystwa. Wierzyciele mają nadzieję otrzymać 30 procent.

IV. „Lloyd Adriatico”, siedziba w Wenecji, kapitał 15 milj., flota 10 parowców towarowych. Towarzystwo to zwołało walne zgromadzenie akcjonariuszów dla uchwalenia likwidacji i sprzedaży floty.

V. „Cosulich et Co” w Trjeście sprzedaje pasażerskie statki transatlantyckie: „Marta Washington”, „Columbia”, „Sofia”, i „Belvedere”, kursujące między Trjestem a Nowym Yorkiem i Buenos Aires. O nabycie tych statków, przedstawiających wartość 150 milionów lirów, traktują już Chile i Brazylja. Cel sprzedaży — uwolnienie się od długu hipotecznego, składającego się z pożyczki amerykańskiej — 5 milj. dol. (w swoim czasie 100 milj. lir.) oraz 30 milj. lirów pożyczki konsorcjum zaliczek na walory przemysłowe. Odsetki od tych długów wynoszą 13 milionów lirów rocznie i dławia bilans towarzystwa.

S. K.

NAJWIĘKSZE OKRĘTY ŚWIATA

Niżej podana tabela obejmuje 20 największych parowców oraz 5 motorowców, które obecnie są czynne w żegludze światowej. Uwzględnione są wszystkie parowce od 24.000 br. t. rej. i wszystkie motorowce od 22.000 br. t. rej. w górę. Godnem uwagi jest, że podany w spisie parowców „Majestic” (ex „Bismarck”) jest około 2,5 metrów dłuższy od „Leviatana”, którego tonaż tylko dzięki metodzie pomiarów, stosowanej w Ameryce wydaje się być większym od pierwszego. Według pomiarów angielskich bowiem — „Leviatan” liczy tylko 54.282 br. ton rej.

PAROWCE

	Br. ton rej.	Długość w metr.	Szerok. w metr.	Wysok. boczna w metr.
Majestic . . .	56,551	279,01	30,50	17,73
Leviatan . . .	59,957	276,60	30,55	17,73
Berengaria . . .	52,226	269,29	29,92	17,39
Olympic . . .	46,439	259,81	28,16	18,10
Aquitania . . .	45,647	264,74	29,56	15,10
Ile de France . . .	43,500	230,93	27,94	18,64
Paris . . .	34,569	224,13	25,98	18,00
Homeric . . .	34,351	228,90	25,37	14,78
Roma . . .	32,583	215,03	25,20	14,37
Columbus . . .	32,354	228,44	25,32	15,03
Mauretania . . .	30,696	232,31	26,82	17,39
Statendam . . .	28,150	204,32	24,79	15,03
Belgenland . . .	27,132	204,32	23,87	13,58
Cap Arcona . . .	27,000	210,18	26,49	—
Empress of Scotland . . .	25,160	206,47	23,54	15,29
Adriatic . . .	24,563	216,15	22,98	16,00

Conte

Bianeamano	24,416	198,35	23,18	8,24
Duilio . . .	24,281	189,07	23,23	14,27
Rotterdam . . .	24,149	198,24	23,57	13,23
Baltic . . .	23,884	216,15	23,01	16,00

MOTOROWCE

	Br. ton rej.	Długość w metr.	Szerok. w metr.	Wysok. boczna w metr.
Augustus . . .	33,000	203,06	25,19	14,37
Vulcania . . .	25,000	182,57	24,20	14,14
Saturnia . . .	25,000	182,57	24,20	14,14
Alcantara . . .	22,181	192,14	23,89	12,31
Asturia . . .	22,071	192,14	23,89	12,31



MARYNARKA WOJENNA

SŁAWNE BITWY MORSKIE

ABUKIR

Groźne chmury zbierały się nad Anglią pod koniec osiemnastego stulecia. Wszyscy jej sprzymierzeńcy opuścili ją, a najgroźniejszy przeciwnik — Francja, mimo wewnętrznych walk, wzrastał na sile, przygotowując śmiertelny cios, inwazję na wyspy Brytyjskie.

Jedną z najpotężniejszych wówczas flot Europy — flota holenderska przybrała groźną postawę. W północnych eskadrach angielskich szerzyły się bunty i tylko nieustępliwej energii i zdecydowaniu Karola St. Vincent należy zawdzięczać, że eskadry morza Północnego zostały się nienaruszone.

Na morzu Śródziemnym przewaga była po stronie francuskiej i tylko nieliczne angielskie statki zwiadowcze kręciły się tu i owdzie.

Jednakże, wbrew przewidywaniom, pod koniec roku 1797 ukazała się pierwsza rysa w żelaznym pierścieniu, okalającym Anglię.

Admirał angielski Duncan zniszczył flotę holenderską w bitwie pod Teksel. Z piętnastu wspaniałych statków holenderskich dziewięć wzięto do niewoli. Na morzach północnych Anglii, dzięki temu zwycięstwu, osiągnęła przewagę.

Pierwotny projekt francuski inwazji na Anglię został więc odłożony, a genjusz młodego generała Republiki Francuskiej Napoleona Bonaparte wskazał inną drogę zmiażdżenia przeciwnika. Droga ta wiodła przez Egipt do Indyi.

W Anglii w tym czasie nie przewidywano niebezpieczeństwa z tej strony. Oczekiwano nadal ataku na wyspy, i obawiano się uderzenia na wybrzeża sprzymierzonej Portugalii, Sardynji lub Neapolu.

Z takimi też wiadomościami o ewentualnych zamiarach przeciwnika wysłał jeszcze w maju 1797 roku naczelny admirał angielski Jerwis admirała Nelsona na morze Śródziemne, aby ten ze swymi trzema statkami linjowymi i odpowiednią ilością lekkich fregat obserwował zachowanie się floty francuskiej.

W rok później 17 maja 1798 Nelson, krążąc pod Tulonem, zawładnął francuską korwetą i od jej załogi dowiedział się o przygotowaniach francuskich i o sile floty francuskiej. Nie mógł jednak dowiedzieć się o zamiarach przeciwnika. Pierwotne więc przypuszczenia nie traciły swej przekonywującej mocy.

Nie pozostawało nic innego, jak czekać nadejścia posiłków z Kadyksu, które już płynęły pod wodzą admirała Troubridge i, wraz z nimi uderzyć na przeciwnika.

20-go maja rozszalała się na morzu Śródziemnym gwałtowna burza. Jeden ze statków Nelsona stracił wszystkie maszty. Fregaty i korwety zwiadowcze zostały rozproszone, a co gorsza nie odnalazły się więcej. Po burzy Nelson zmuszony był zawinąć do zatoki S. Pietro na południu Sardynji. Tutaj gorączkowo za-

częło reperować silnie uszkodzone statki linjowe.

W międzyczasie Bonaparte wyruszył na morze ze swą ogromną flotą transportowców i statków wojennych, która wypłynęła z portów Tuluzy, Marsylii, Genui, Korsyki i Civita Vecchia.

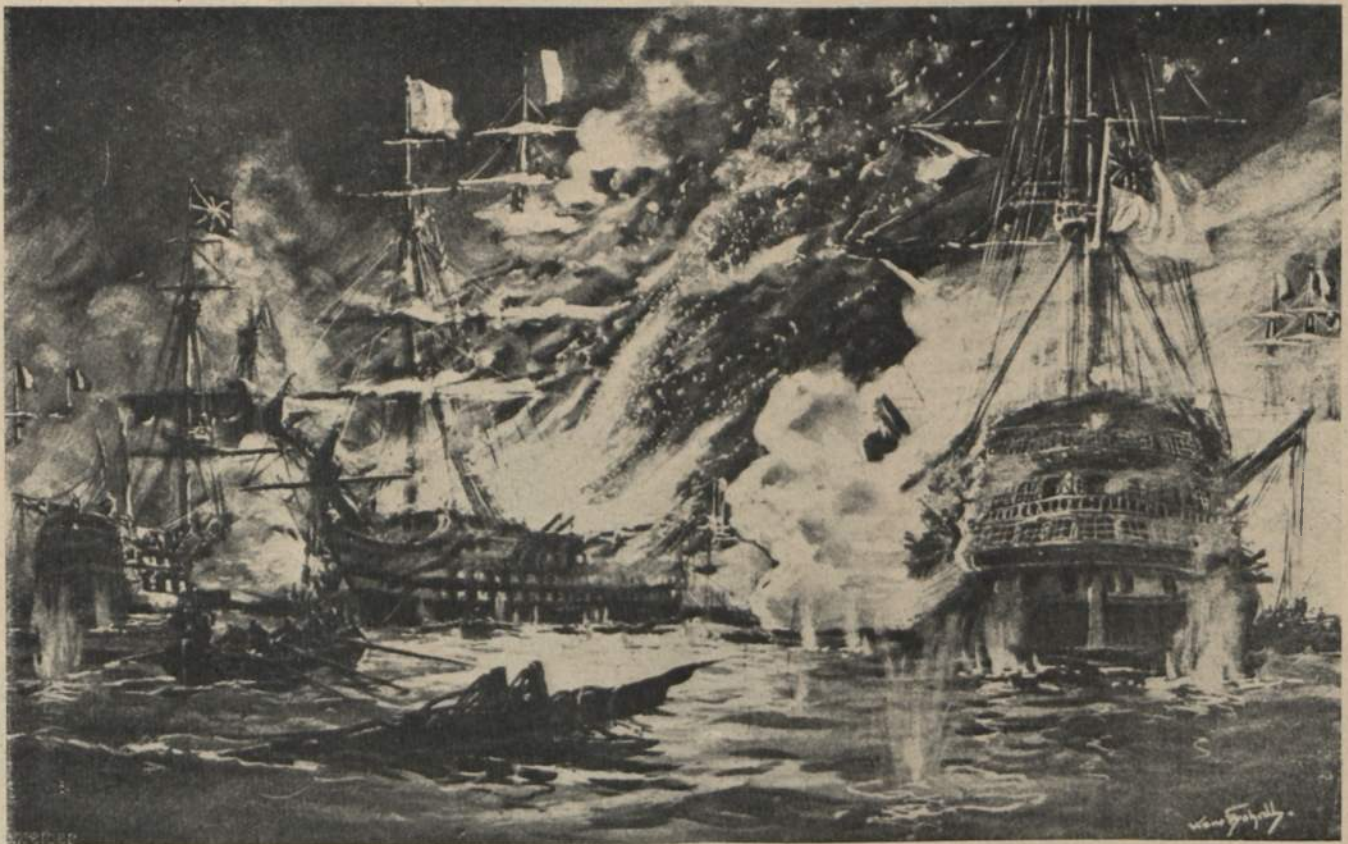
Niedaleko brzegów Malty połączyły się wszystkie transporty, a po krótkiej i bezkrwawej walce ze zgnusiałymi rycerzami maltańskimi, Bonaparte zajął Maltę i popłynął dalej.

O wszystkich tych wypadkach dochodziły do Nelsona wieści już bardzo spóźnione i nie był on w stanie zorientować się w rzeczywistych zamiarach przeciwnika. Jedno było pewne, że narazie francuzom nie chodzi o wypad na wyspy Brytyjskie, a celem ich raczej byłaby Malta, która stanowiła świetną bazę działań morskich przeciw Sardynji.

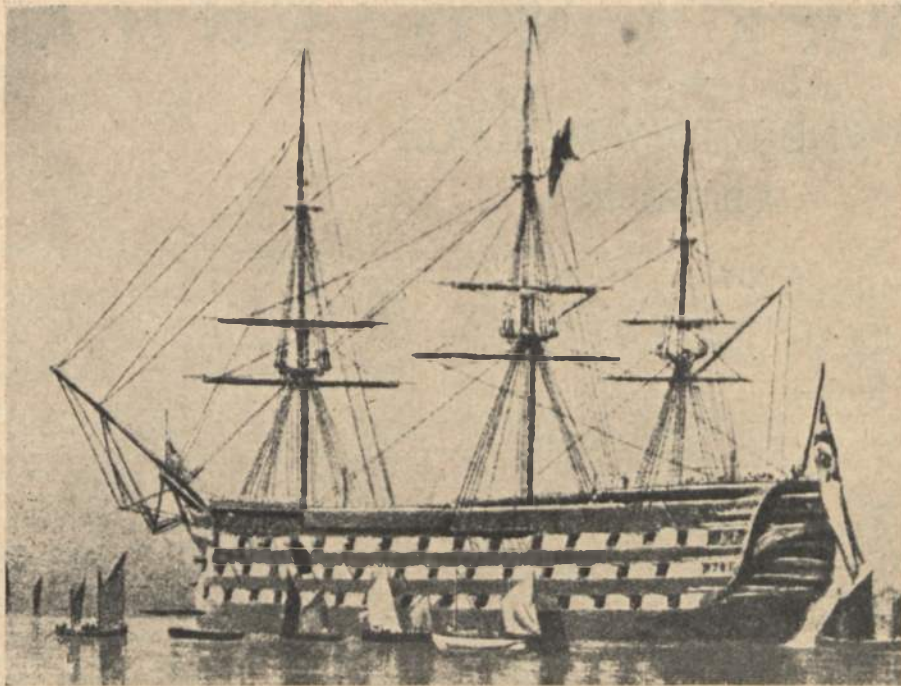
Nelson więc, po połączeniu się z eskadrą Troubridge w dniu 7 czerwca i po opłynięciu Korsyki od północy, ruszył jaknajśpieszniej w kierunku Malty.

Flota jego składała się obecnie z trzynastu statków linjowych siedemdziesięcio-cztero-działowych i jednego pięćdziesięcio-działowego. Brakowało mu tylko bardzo statków lekkich. Troubridge przyprowadził ze sobą zaledwie jeden mały bryg, eskadra zaś Nelsona straciła wszystkie fregaty podczas burzy.

Ten brak sił zwiadowczych był przyczyną, której zawdzięczając, admirał an-



Bitwa pod Abukirem. Koniec „L'Orient”.



Admiralski statek Nelsona „Vanguard”.

gielski błakał się po morzu Śródziemnym jeszcze tak długo i nie zdołał przeszkodzić wylądowaniu francuzów w Egipcie.

Nelson był godnym przeciwnikiem Bonaparte'go. Po osiągnięciu wybrzeży Malty i po przekonaniu się, iż wyspa ta znajduje się w rękach francuskich, genialna intuicja admirała — skierowała go do wybrzeży Egiptu. 25 czerwca obie floty płynęły tym samym kursem obok siebie w odległości zaledwie 5 mil morskich. Silna mgła jednak nie pozwoliła przeciwnikom ujrzeć się wzajemnie.

Szybsza, bo nieobarczona transportem, flota angielska wyprzedziła flotę francuską i znalazła się przy brzegach Egiptu o całą dobę wcześniej.

Dowiedziawszy się na redzie Aleksandrii o nieobecności francuzów, Nelson skierował się ze swą flotą w kierunku Małej Azji i, trzymając się południowych brzegów Krety, dnia 19 lipca zawinął do Syrakuz.

Gdyby flota francuska na początku wyprawy nie oczekiwała w ciągu trzech dni na ostatnią eskadrę z Civita Vecchji, spotkanie między obu flotami nastąpiłoby na przyładku d'Aras o 30 mil na zachód od Aleksandrii.

Napoleon przygotowany był na spotkanie z przeciwnikiem na morzu i przekonany był, że osiągnie powodzenie. Według słów admirała Charles Jurien de Graviere, przy pomocy dział i żołnierzy armji włoskiej, nawet słabo wyćwiczona bojowo marynarka francuska mogła stawić czoła znakomicie wyćwiczonemu przeciwnikowi, dążąc do spotkań burta o burtę i przedostając się w przeważającej liczbie ludzi na pokłady angielskie.

Przy ówczesnym stanie artylerji czyn taki byłby możliwy przy odpowiednio zręcznym manewrze statków i przy odpowiednio dostosowanej do okoliczności taktyce. A wszak Bonaparte był niedoścignionym mistrzem taktyki. Do spotkania takiego jednak nie doszło, dzięki zbiegowi okoliczności, oraz dzięki brakowi sił zwiadowczych w poszukującej przeciwnika flocie angielskiej.

Dnia 30 czerwca późnym wieczorem Bonaparte zawiadomiony o poprzedniej bytności Nelsona w pobliżu wybrzeży e-

gijskich dał rozkaz jaknajspieszniejszego wylądowania opodal Aleksandrii.

Nelson tymczasem 24 lipca popłynął z powrotem do brzegów Egiptu, przekonawszy się, że przeciwnika nie było ani przy brzegach Małej Azji, ani u wybrzeży Korfu. Dnia 1 sierpnia 1798 roku flota angielska ujrzała w porcie Aleksandrii wielką ilość kręcących się małych statków, a na murach powiewającą trójkolorową flagę Republiki Francuskiej. — O pierwszej po południu jeden ze statków brytyjskich zasygnalizował obecność nieprzyjacielskich statków wojennych, stojących na kotwicy w zatoce Abukiru w odległości niecałych 15 mil morskich na wschód od pozycji, którą w tej chwili zajmowali Anglicy.

Nelson zdecydował atak.

Uprzednio Bonaparte wydał rozkaz francuskiemu admirałowi komenderującemu, Brueys, aby ten wprowadził eskadrę do portu Aleksandrii. Wrazie, gdyby to było niemożliwe, miał on natychmiast po wylądowaniu bagażu i materiału wojennego popłynąć do Korfu.

W żadnym jednak razie flota francuska nie powinna była pozostawać na otwartej redzie zatoki Abukiru. — Brueys jednak działał opieszale i marnował czas na redzie.

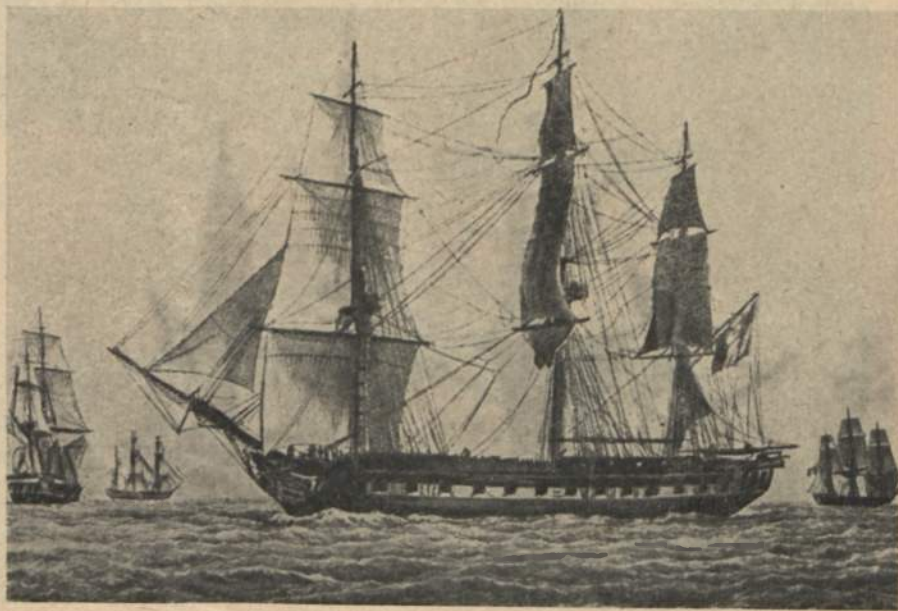
Pomiędzy zajętą przez admirała Brueys, wbrew woli Bonaparte'go, pozycją, a wybrzeżem Abukiru ciągnęła się równoległa do lądu długa rafa skalna, uzupełniona ławicami piasku. Admirał wysłał kapitana Barre, aby ten zbadał, czy możliwe jest wplynięcie floty do tego naturalnego portu, w którym statki francuskie byłyby rzeczywiście zupełnie zabezpieczone od nagłego napadu przeciwnika. Barre zaraportował, że basen ma głębokości 25 stóp, a po wysadzeniu skały, która zamykała środek głównego przejścia wjazd będzie zupełnie możliwy, a nawet łatwy. Mimo to Brueys pozostał poza rafą skalną. Cztery fregaty, będące pod rozkazami admirała, stały na kotwicy między eskadrą, a brzegiem, miał krążyć na forpocztach od strony morza.

Eskadra stała w szyku bojowym i składała się z 13 statków linjowych i 4 fregat. Pozycja tych fregat tworzyła równoległą linię statków bojowych. Linja siły głównej przy ósmym statku linjowym „Tonnerre” (licząc od czoła) skręcała zlekka ku lądowi.

W tem uszykowaniu pozycję francuską można było obejść z obydwóch skrzydeł. Najbardziej zagrożone było skrzydło zachodnie, stanowiące czoło eskadry. Znajdowało się ono pod przemożnym naciskiem wiatru, dmącego wprost w dzioby statków od zachodu.

Nelson, nadpływający pod wszystkimi żaglami, błyskawicznie zorientował się w sytuacji. Poprzednio niejednokrotnie omawiał on ze swymi kapitanami wszelkie możliwości spotkania z eskadrą francuską. Wszystko było ułożone i przewidziane z imponującą dokładnością.

Wystarczyło więc podanie sygnału z admirałskiego statku „Vanguard”, że Nelson postanawia zaatakować czoło i



Francuska fregata zwiadowcza.

centrum, a wykonanie w szczegółach mógł admirał spokojnie powierzyć swoim oficerom. Chodziło tylko o to, czy możliwe jest przejście między ławicą piasku, a flotą francuską. Nelson rozstrzygnął sprawę, twierdząc: „wszędzie gdzie okręt może poruszać się przy zmianie wiatru, lub przyплиwu, może być dogodnie miejsce dla zarzucenia kotwicy” i nie zaważał się przeprowadzić część swoich okrętów między brzeg ławicy i linię bojową francuzów.

Liczył potem na nieprzygotowanie francuzów do boju. — Tak też było w istocie. — Admirał Bruyes z zadziwiającą bez troskliwością wysłał część swych załóg na ląd po słodką wodę. Zaledwie mały oddziałek tych ludzi zdołał po alarmie dopłynąć do swoich statków.

Poprzedniego dnia admirał angielski przypuszczał, że popłynie na redę Aleksandrii. Dlatego też, w tym kierunku wysłał jako awangardę, z braku fregat, statki liniowe: „Swiftsure” i „Alexander”. Statki te, dopiero w dwie godziny po rozpoczęciu bitwy zdołały przybyć na miejsce boju.

Na fordewind pożaglowała angielska eskadra na nieprzyjaciela. Ten pozostał zakotwiczony. Nelson zaś pozwolił się wyprzedzić pięciu własnym statkom, tak, że płynął z „Vanguard” jako szósty z kolei. Kapitan floty, który dowodząc „Goliathem” wiodł teraz eskadrę brytyjską, przepłynął mimo czołowego statku floty francuskiej, przeciskając się między ławicami, a nieprzyjacielem i zarzucił kotwicę obok „Congurant”. Płynący zaraz za „Goliathem” — „Zelaus” stanął w bok „Guerrier”. Te dwa ostatnie statki na dziesięć minut przed zachodem słońca rozpoczęły walkę. W pięć minut potem pod razami celnych salw bakburty „Zelausa” fokmaszt „Guerrier” zwałił się na pokład. Anglicy ten szczęśliwy dla nich początek przyjęli głośnie i radosnymi okrzykami: „HURRA”.

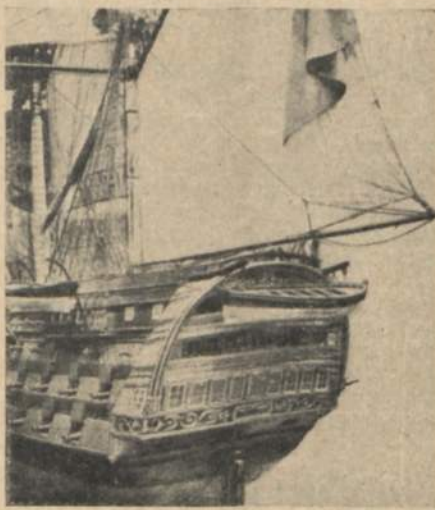
Brytyjski „Orion”, opłynawszy wielkim łukiem swych obydwoh przednich matelotów zarzucił kotwicę pomiędzy piątym francuskim statkiem i ziemią (ławicami).

Jego następca „Tezeus” przeszedł między „Goliathem” i jego przeciwnikiem i stanął przy trzecim statku. W trakcie tego „Zelaus”, załatwiwszy się z „Guerrier”, wsparł „Tezeusa” swoimi działami.

„Audacius”, piąty z kolei angielski statek, wziął nowy kurs. — Przepłynawszy pomiędzy rufą „Guerrier”, a dziobem „Conquerant” zajął stanowisko obok burty tego ostatniego. „Conquerant” walczył już od rufy z „Goliathem”.

Admirałski statek Nelsona „Vanguard” zarzucił kotwicę od strony morza przy burcie francuskiego statku „Spartiate”, który w ten sposób znalazł się pomiędzy „Vanguardem” i „Tezeusem”. „Minatour” zajął stanowisko przy burcie czwartego francuza „Defense” napadł od strony morza na piąty statek, który już walczył od strony lądu z „Orionem”.

W ten sposób pięć francuskich statków rozpoczęło walkę z ośmiu angielskimi. — Tymczasem Bruyes z pokładu „L'Orient” bezradnie przyglądał się walce, nic, wobec przeciwnego wiatru, nie mogąc pomóc — Ale wnet musiał się zająć bitwą osobiście. Zmusiły go do tego angielskie siedemdziesięciocarterodziałowe „Ballerofon” i „Majestic”, które zakotwiczyły się obok „L'Orient” od strony morza i rozpoczęły gwałtowny



Rufa współczesnego okrętu wojennego.

ogień wszystkich dział ze swych sterburt.

W tym czasie „Gulloden”, który podczas ataku płynął najbliżej brzegu wpadł na mieliznę i, mimo rozpaczliwych wysiłków załogi angielskiej, zdołał się uwolnić od piasków dopiero po pierwszej w nocy, gdy bitwa była już wygrana.

„Ballerofon”, walczący z „L'Orient” po trzydziestu minutach został przez swego stu-dwudziestu działowego przeciwnika tak silnie uszkodzony, że musiał przeciąć linę kotwiczną i dać się unieść prądem wody i powietrza.

Niesiony w dół wzdłuż linii francuskiej, ucierpiał silnie od ognia działowego, mając na pokładzie 49 zabitych i 149 rannych. Po ósmej godzinie nadpłynęły „Swiftsure” i „Alexander”. „Swiftsure” stanął na miejscu uszkodzonego „Ballerofona” burtą w burtę z „L'Orient”, a „Alexander” zarzucił kotwicę przy ster-burcie francuza od strony lądu. Poza to „Leander”, zajmując miejsce obok francuskiego „Franclina”, raził „L'Orient” od strony rufy.

Pozostałe statki francuskie, stanowiąc ariergardę, a będące pod rozkazami nieudolnego admirała Villeneuve, przypatrywały się beczynnemu walce.

Bruyes, marny dowódca, lecz dzielny żołnierz, mimo trzech ciężkich ran nie opuszczał stanowiska, a śmiertelnie ugodzony po raz czwarty nie pozwolił się wynieść: „Admirał powinien umierać na stanowisku” — odpowiedział błagającym go oficerom.

O dziewiątej godzinie na „L'Orient” wybuchł gwałtowny pożar. Przyczyną pożaru była eksplozja francuskich granatów, zgromadzonych na pokładzie. Ogień dział angielskich dokonać tego nie mógł, gdyż Anglicy strzelali tylko pełnymi kulami.

Teraz angielskie armaty zostały skierowane na płonącą część statku. Gaszenie pożaru było uniemożliwione. Załoga „L'Orient” zaczęła opuszczać płonący okręt.

Młody, dziesięcioletni Casabianca, syn kapitana — dowódcy admirałskiego statku, który przez cały czas walki dawał dowody wielkiej odwagi nie chciał wsiąść do szalupy, aby nie opuszczać śmiertelnie ranionego ojca. Przy pomocy pierwszego bosmana przywiązał ojca do maszty i gdy o godzinie dziesiątej wyleciał admirałski okręt w powietrze zginęli z nim razem i ci trzej mężczyźni.

„Franclin” poszedł za przykładem „L'Orient” jeszcze przed północą. „Tonnant” stracił maszty. Komendant „Tonnant” kapitan Dupetit-Thou-ras, gdy mu kula urwała obie nogi, nie chciał opuścić statku. Kazał załozę przysiąść, że nie opuści statku, dopóki będzie jeszcze jedno działo zdadne do użytku.

„Heureux” miał dziewięć stóp wody w międzypokładzie. „Mercure”, po bohaterskim wytrzymaniu ataku, stracił 105 zabitych i 140 rannych. Ustupiając przed całą siłą angielską, która załatwiła się już z czołem i centrum francuskiej linii „Tonnant”, „Mercure”, „Heureux” i „Timoleon” zepchnięte zostały na mieliznę. „Timoleon” był ostatnim statkiem pierwotnego francuskiego szyku. Na rafach i piaskach Abukiru trzy z nich opuściły flagę na znak poddania, a czwarty „Timoleon” został wysadzony w powietrze przez jednego ze swych oficerów. Francuzi z Aleksandrii przybiegli na wybrzeże i z sąsiednich wyniosłości przypatrywali się bezradnie straszliwej klęsce swojej floty.

Ostatnie pozostałe jeszcze francuskie statki statki liniowe „Genereux” i „Guilleme Tell” uciekły. Na „Genereux” powiewała flaga kontr-admirała Villeneuve.

Podczas bitwy czoła i centrum z anglikami, miał on jeszcze dość dużo czasu na wylawirowanie ze swymi statkami pod wiatr i wsparcie zagrożonych okrętów. Nie uczynił tego. Nie odważył się nawet na decyzję ucieczki z resztą floty w tym momencie, gdy ujrzał, że eskadra przed nim stojąca została zniszczona. Wolał czekać do końca klęski i ocalić zdołał zaledwie dwa statki.

Cztery francuskie fregaty brały w boju udział znikomy. Stały one zdaleko od miejsca walki, aby ich działa mogły nieprzyjacielowi uczynić szkodę. Fregata „La Sérieuse” za przykładem „L'Orient” i „Franclina” wyleciała w powietrze. Trzy inne „L'Artemise”, „La Diane”, „La Justice” dostały się w ręce nieprzyjaciół.

Z trzynastu liniowych statków stracili francuzi jedenaście. Straty ich potem wynosiły 3,500 zabitych, rannych i potopionych.

Anglicy stracili 216 zabitych. Rannych było 678 ludzi. Pomiedzy ostatnimi znajdował się admirał Nelson, który już w dawniejszych walkach stracił jedno oko i rękę.

Pod Abukirem dzielny admirał, ranny odłamkiem granatu w głowę, mniemał, iż nadeszła jego ostatnia godzina. Oderwana od kości skóra zasłaniała mu jedyne oko.

Oślepiiony i osłabły nie chciał przyjąć pomocy chirurga, który właśnie opatrywał jednego z marynarzy.

„Nie — wołał — nie mogę zabierać kolei, która należy się memu dzielnemu towarzyszowi”.

Przekonano się jednak wkrótce, ku ogromnej radości załóg okrętów angielskich, że rana admirała nie może pociągnąć za sobą groźniejszych następstw.

„Gdybym nie był ranny — pisał Nelson w cztery tygodnie po bitwie — to mam wrażenie, że nie zdołałaby ująć ani jedna szalupa francuska”.

A i tak zwycięstwo jego było zupełne. Flota francuska na długi okres czasu została zniszczona.

Nelson osiągnął zaś te rzadkie w dziejach powodzenie, dzięki swej głębokiej wiedzy taktyki morskiej, dzięki wspaniałemu przemyślanemu i wykonanemu mane-

wrowi taktycznemu, a przede wszystkim dzięki zgodnej współpracy jego podkomendnych i zdecydowanemu, szybkiemu działaniu (Jurien de la Gravière).

Bezspornie następnymi powodami klęski francuskiej były: fatalna pozycja, zajęta przez eskadrę Brueys'a, oraz nieudolność i chwiejność dowódców francuskich.

Nie pomogła dzielność osobista, nie pomogło bohaterstwo oficerów i marynarzy.

Skutki bitwy pod Abukirem nie kazaly na siebie długo czekać.

Nelson wysłał do Jerwis'a, z wieścią o zwycięstwie, statek linjowy „Leander” i bryg „Mutine”. „Leander”

został wzięty przez „Genereux”. Bryg jednak 2 października zawiął do Londynu.

Do Indji wysłał admirał drogą lądową jednego z poruczników. Całym światem wstrząsnęła wieść o zwycięstwie angielskim.

Wrogowie Francji podnieśli głowy.

Morze Śródziemne znalazło się w rękach angielskich niepodzielnie. Dowóz materiału wojennego i posiłków do Egiptu został uniemożliwiony.

Jak sępy na bezbroną ofiarę ze wszystkich stron uderzyły na Republikę armie sprzymierzone. Austria, Rosja, niedawno przyjazna Turcja odbierały poczęty kraj po kraju, zwyciężąc na wszystkich frontach. Francja, odcięta od swego najlepszego generała i wodza, zdawa-

ła się być zgubiona i gdyby statki angielskie i portugalskie, blokujące morze Śródziemne zdołały utrzymać naprawdę ścisłą blokadę, byłaby Republika istotnie padła pokonana.

Jednakże Bonaparte zdołał się wyknać Anglikom i samotnie przeslizgnął się pomiędzy brytyjskimi statkami, a we Francji... genjusz przyszłego cesarza ocalał Republikę i naród francuski.

BOHDAN PAWŁOWICZ

Zródła:

- 1) Mahan: „Influence of naval power”.
- 2) Jurien de la Gravière.
- 3) Foss: „Marinekunde”.
- 4) Roger Peyre: „Napoleon i jego c-poka”.

PIERWSZA PODRÓŻ STATKU „NIEMEN”

Piątego maja około 7 godz. wieczorem opuściliśmy Gdynię na pokładzie najnowszego polskiego statku handlowego „Niemen” — dymy „Żegluga Polskiej”. Pogoda wspaniała, morze bardzo spokojne. Krótkie pożegnanie z odprowadzającymi w eleganckim saloniku „Niemna”, wychylamy parę kieliszków za pomyślność podróży statku, za pomyślność rozwoju „Żegluga Polskiej” i t. d. — ale niewiele: przed drogą pić dużo nie należy. Otrzymujemy na pożegnanie trochę kwiatów i cukierków, a miła pani Stefanja P. obdarowuje statek „maskotka” — zabawnym pieskiem z wełny i sukna. „Na szczęście!”

Powoli wybierając kotwicę — odpływamy — i długo, dopóki to jest możliwe więcej chusteczki z ładu i ze statku. Ucieka brzeg polski, ginie w mrokach zapadającego dnia.

Płyniemy do Afryki Północnej, do portu Bône z ładunkiem 5.000 tonn węgla śląskiego dla państwowych kolei francuskich w Algierze; droga daleka przeszło 2.800 mil morskich (ponad 5.000 klm.).

Szóstego maja, w południe, po bardzo spokojnej nocy opływamy duńską wyspę Bornholm — hen daleko w siwych mgłach horyzontu lekko zarysowują się wysokie brzegi, a przez sześciokrotną lornetkę Goerza doskonale widać domki, zbiegające ze wzgórz ku brzegom.

Pogoda cudna, dzień „jak migdał”, morze wciąż tak spokojne, że gdyby nie lekkie miarowe pulsowanie okrętu od ruchu maszyn — zdawałoby się mogło, że stoimy w miejscu. Jazda łudząco przypomina podróż po rzece, czy jeziorze.

Optywamy ławicę „Adlergrund” z pływającą latarnią tejże nazwy, dalej płyniemy wzdłuż wysokich brzegów wyspy Rugji — a na rano jutro — Holtenau, czyli wejście do Kanału Kilońskiego. Korzystam z chwili czasu, by opisać nasz piękny statek.

Wygląd zewnętrzny „Niemna” znają już czytelnicy z kwietniowego numeru „Morza”. Jest to typowy statek handlowy najnowszej konstrukcji, zbudowany w Anglii, w stoczni „Craig, Taylor and Co”, Stockton — bliźniak budującej się tamże obecnie dla Polski „Wisły”. Długość „Niemna” około 100 metrów, szerokość 14 metrów i nośność 5.020 ton. D. W. Siła maszyn około 1.600 koni par., szybkość jak na statek handlowy — znaczna, bo 10 — 11 mil na godzinę (18 — 19 kilometrów). Prowadzi statek kapitan Mamerst Stankiewicz, fachowiec, zaszczytnie zapisany w kronikach „Żegluga Polskiej”, były komendant „Wilna” i okrętu szkolnego „Lwów”. Załogi mamy 31 osób,

w tem kapitan i 6 oficerów; pozatem 3 pasażerów: p. Weyers — kierownik oddz. Banku Gospod. Krajowego z Gdyni, dr. E. Hauke — i podpisany niżej.

Dalszy ciąg korespondencji piszę już rano 7 maja, gdy podplywamy do brzegów niemieckich, do Holtenau u wejścia do Kanału Kilońskiego. Musimy tu wziąć trochę węgla dla kotłów.

Pykając motorkiem, podplywa łódź: bierzemy pilota. W ujściu Kanału rojno; co chwila mijają nas większe i mniejsze statki, wchodzące i wychodzące z Kanału lub obsługujące ruch przybrzeżny. Pogoda wciąż piękna, morze spokojne, perłowe, ale statek nasz wprost tonie w potokach wody; tak już drugi dzień zmywamy pył i miał węglowy, który pokrył cały statek przy ładowaniu w Gdyni. Musimy być czysti i eleganccy, więc załoga tak siarczyście zlewa wodą statek, że nosa z kajuty wytknąć nie sposób.

Mijamy wejściową latarnię morską Kilonji — „Friedrichsort”, zbudowaną na sztucznej kamiennej wysepce, powoli obejmują nas piaszczyste brzegi ujścia kanału; domki, osady, dymy fabryk i portu, las dźwigów. W oddali u brzegu — ponure zamglone sylwetki okrętów wojennych: dwa okręty linjowe i grupa torpedowców.

Jeden okręt wojenny stoi osobno — niejako w środku zatoki; wielki, szary, groźny, najeżony armatami; na rufie trójbarwna bandera z ponurym czarnym krzyżem stróżuje. Na pokładzie nikogo, tylko dym z tylnego komina świadczy, że jest w nim życie. Podobno ma około 15.000 ton, typ przestarzały, lecz dobrze uzbrojony.

Powolutku podchodzimy pod wielką krypę z węglem bunkrowym, zakotwiczoną w ujściu kanału; przycumowaliśmy ślicznie, nasz „Niemen” ani drgnął.

Na krypie wielki dźwig z chwytaczem (greiffierem); chwytacz ten podnosi z wnętrza krypy dwutonowe porcje węgla, wysypuje go do wysokiego leja, stojącego też na krypie, skąd węgiel przez rury leci

grzmiąca strugą do wnętrza naszego „Niemna”. Bierzemy 100 ton; węgiel lichi, matowy, z bardzo wielką ilością miału. Starszy mechanik twierdzi, że go „dusza boli, taki to podły węgiel”, żaluje, żeśmy w Gdyni nie wzięli więcej, bo nasz węgiel był bez porównania lepszy.

No, ale trudno: statek nowy, pierwsza podróż, więc słusznie go nie chciano przeciążać może zbyt wielkim ładunkiem.

Po godzinie wjeżdżamy w kanał i lśniąca od słońca wstęga wędrujemy powolutku wśród zielonych wzgórz i pól. Osiem godzin jazdy kanałem, a potem dalej na wody morskie.

Badam czerwoną linię drogi, wykreśloną na mej mapie przez sympatycznego por. Nowaka, drugiego oficera statku, a mego cicerone. Młody, żywy, wesoly, ale według mnie „stary wilk morski”, bo ma za sobą już ponad 150.000 klm. podróży morskich... Morze Północne, La Manche, zdradliwa zatoka Biskajska — i gdzie za kilka dni majestat szerokich wód Atlantyku...

Czy spotka nas on gniewem, czy też wyrozumiały będzie dla młodej polskiej bandery — i dla nas?

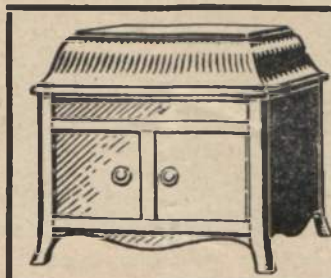
Inż. STAN. DY CZAKOWSKI

7 maja 1928 r.
na pokładzie ss „Niemen”
w kanale Kilońskim.

MORZE CICHE.

Na horyzoncie, niebo ramiona zanurzyło w morzu. I usnęło na falach, jak w olbrzymim łożu. śniły mu się, jak wieczność sny płynne, wszechogarniające — zjawiska... okręty z chmur w morze spływające.

HENRYKA NOWOCIEN



Najlepszą rozrywką domową jest obecnie „PARLOPHON” szafkowy lub walizkowy, który gra dzwicznie 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

2) Z PAMIĘTNIKA ANGIELSKIEGO EMIGRANTA

NA ŻAGLOWCU „CORNWALL” W DRODZE Z ANGLJI DO NOWEJ ZELANDJI

10 września 1851 r. Sygnalizują żagiel. Wszyscy zasiedli do pisania listów, z wyjątkiem mnie. Nie mam się o kogo troszczyć. Mimo, że piszą listy, wszyscy są zdania, że widziany żagiel należy do statku, który płynie w jednym z nami kierunku.

11 września. Nic nowego nie zaszło.

12 września. Gorąco piekielne. Zauważony wieczorem statek, okazał się żaglowcem „Asia”, w drodze z Kalkuty do Liverpoolu; prosił o nowiny, których mu udzieliliśmy. Były to jednak nowiny prawie z przed miesiąca. Zabrał naszą pocztę do kraju.

13 września. Sygnalizują nowy żagiel. Porozumieliśmy się zapomocą sygnałów. Okazało się, że jest to wielorybnik amerykański „George the Fourth” w drodze z Liverpoolu do Kalkuty, 26 dni w drodze.

14 września. Piąta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Dzisiaj wielki dzień. Ze świtem sygnalizują kilka statków. Do jednego z nich, który szedł do kraju, staraliśmy się zbliżyć. Wkrótce jednak, zauważono inny, który okazał się wojennym brygiem; posłano łódź do niego. Bryg „Ranger”, po prawie 2-letniej służbie u brzegów Afryki, szedł do kraju na zasłużony odpoczynek. Wszyscy zasiedli do pisania listów, nawet i ja dzięki perswazji C. Canninga, który naglił mnie do pośpiechu. Część pasażerów I-ej klasy udała się na zwiedzenie bryga. Bryg nie napróżno zbliżył się do nas, zabrał wina i kilka baranów. Wieczorem powiał dobry bryz, ale nie dla nas, a dla niego.

15 września. Cisza i szkwały z deszczem. Jeżeli taka pogoda potrwa dłuższy czas, to równik przetniemy około Bożego Narodzenia. Gorąco jak nigdy. Dzięki przyjaciółom, których sobie przysporzyłem na statku, skrzynia z winem, została opróżniona, a podróż jeszcze długa i nie wiem, kiedy uda mi się dopełnić zapas.

16 września. Gorąco piekielne i cisza.

17 września. Złapano dzisiaj pierwszego rekina, był to młody okaz, miał jednak 6 stóp długości. Część zużyto na obiad. Nie wiem czyście jedli kiedy tego potwora; dobrze usmażony jest wcale niezły. Dziś również otrzymaliśmy powiew SE passatu. Wkrótce będziemy w pobliżu brzegów Brazylii.

18 września. Wiatr silniejszy od rana, zrobiło się trochę chłodniej. Teraz przebywać na pokładzie przy tym wietrze jest bardzo przyjemnie. Strach tylko, aby znów nie nastąpiła uciążliwa cisza. Złowiono dwie ryby (Albacory) bardzo smaczne, wielkości po półtorej stopy każda. Dałem za jedną 2 szylingi i miałem pierwszy smaczny obiad od czasu, jak opuściłem brzegi starej Anglii.

19 września. Dobry wiatr, pozatem nic nowego.

20 września. Z tyłu widać żagiel, który dość szybko dogania nas. Musi mieć dobry wiatr, podczas kiedy my mamy prawie ciszę. Wkrótce zadął wietrzyk. Teraz nie tak szybko zbliża się doganiający nas statek. Sobota wieczór, a więc tradycyjne toasty za zdrowie żon i pozostałych przyjaciół. W nocy szkwały z ulewным deszczem.

21 września. Szósta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Jesteśmy w bliskości równika, szerokość 4.20 N. Pozyskałem bardzo sympatycznego i miłego to-

warzysza podróży w osobie niejakiego pana Bailey, lekarza z Camden Town. Jest to pasażer I-ej klasy, który mi zaoferował swoją kajutę, o ile będę potrzebował napisać list lub poczytać w spokoju. Serdecznie mu podziękowałem, lecz mam nadzieję, że nie będę nadużywał ofiarowanej mi gościnności.

22 września. Od rana widać na trawersie żagiel, lecz wkrótce pozostaje w tyle za nami.

23 września. Powietrze coraz więcej przesycone wilgocią, trudno oddychać. Prawie sto osób śpi w międzypokładzie. Nasza kajuta ma 4 łóżka, nie można powiedzieć, aby to było wygodne. Wolałbym mieć kajutę dla własnej osoby, ale teraz o tem nie można marzyć.

24 września. Dobry wiatr trzyma się nadal.

25 września. Dzisiaj rano postawiono hezan-żagiel; zdawało się, że od tego statek szybciej biegnie, tymczasem okazało się, że żagiel ten postawiono tylko dla zamaskowania przygotowań do ceremoniału przejścia przez równik. O godzinie 11-ej przecielśmy równik, będąc 44 dni w drodze z Londynu. Nastąpiła taka scena: marynarz z masztu okrzyknął „Co za statek?” Odpowiedź brzmiała: „Bark”. Okrzyk z masztu: „Jaki bark?”. Odpowiedź: „Bark „Cornwell” pod dowództwem kapitana”. Okrzyk: „Dobrze! Powiedz kapitanowi, że jeżeli niema chorób zakaźnych, to zaraz przybędę na pokład”. Rozpoczęły się tańce i śpiewy. O godzinie 11-ej i pół z za rufy ziawił się Neptun w całej swojej okazałości, trzymając w ręku trójzebiec i przez tubę wygłosił swoje powitanie. Następnie obszedł naokoło rufę, zbliżył się do kapitana, któremu wręczył zwitek pergaminowy, na znak zezwolenia wkroczenia do jego państwa, przyczem podkreślił, że małżonka jego z powodu niedyspozycji pozostała w domu. Następnie Neptun, po ugoszczeniu go przez kapitana, oddalił się tam, skąd przyszedł. Dzięki prezentom i rumowi, udało nam się wykupić od tradycyjnego ogolenia drewnianą brzytwą i wymazania dziegciem, zamiast mydła. Zwykle młodzi marynarze muszą poddać się tej smutnej operacji przy przejściu pierwszy raz przez równik. Po pierwszej racji grogu wyniesiono krzesła dla kapitana i jego żony (nasz kapitan był żonaty) i zaczęły się przeróżne zabawy. Dla lepszej obserwacji tego widowiska usadowiłem się na wantach. Niewiedomo skąd chłopak, pomocnik piekarza starał się zająć moje miejsce, lecz dostał takiego szturchańca, że musiał czempredzej się ulotnić. Prawie wszyscy się dobrze ululali. Kapitan wszystkich należycie traktował i zachęcał do zabawy, lecz wkrótce wszyscy byli zupełnie pijani. O 2-ej pokład uprzątnięto i skończyła się ceremonia przekroczenia równika.

26 września. Masa delfinów naokoło statku. Kapitan i pasażerowie I-ej klasy chcieliby zająć do Bahii, aby nabrać świeżej prowizji i trochę się odświeżyć. Kapitan potrzebował na wydatki związane z wstąpieniem do tego portu 100 £., zaoferował sam 5 £. na listę. Pasażerowie zebrali między sobą tylko 35 £., co okazało się zbyt małą sumą i skończyło się tylko na dobrej chęci. Sygnalizują statek, jest to „Caledonia” z Bordeaux do Buenos Aires, z pasażerami. Na sygnał: „Czy posiadają wino” otrzy-

malismo odpowiedź „tak”. Posłaliśmy naszą łódź i za 4 £. otrzymaliśmy spora beczkę wina.

27 września. Wiatr się zwiększył, idziemy po 7 węzłów. Powietrze wilgotne i bardzo ciepło.

28 września. Siódma niedziela na pokładzie „Cornwall”. Od wczoraj przeszliśmy 204 mil. Już dawno tyle nie przechodziliśmy dziennie. Dzisiaj mieliśmy pierwszy wypadek śmierci, umarło 2-letnie dziecko, ale przybyło ono już chore na statek.

29 września. Przebiegliśmy 220 węzłów, co się równa 250 milom angielskim. Statek nasz jest jednym z najszybszych. Teraz chciałbym parę słów poświęcić naszemu statkowi. Został on zbudowany w Blackwall i posiada klasę A I przez przeciąg 12 lat; tonaż jego wynosi 580 gr. ton. Przeszedł w 1850 r. z pierwszej podróży do Singapore z ładunkiem 850 ton wagi. Jest jednym z najmocniejszych statków tego rozmiaru, należy do firmy Wigram. Statek „Enterprise”, należący do ekspedycji Sir. J. Franklina, był zbudowany na tej samej stoczni i był kopją „Cornwall”. „Cornwall” był zbudowany w roku 1849, i teraz odbywa swą drugą podróż. Budowa jego kosztowała znacznie drożej, niż jakiegokolwiek statku tego tonażu. Kapitan Dawson, dawny dowódca statku „Emilia Thompson”, który zatonął w zatoce Bengalskiej, zażywa opinii najlepszego marynarza.

30 września. Zrobiono 220 mil angielskich. Dobry wiatr, wieczorem dużo tańczono. Mamy tu 4 panny, które się cieszą dużym powodzeniem na statku. Imiona ich Kate, Henrieta, Anna i Cordelia. Zdaje się, że pierwsza z nich wpadła w oko jednemu pasażerowi I-ej klasy, mimo, że wszyscy go uprzedzali, aby się miał na baczności; pozostał głuchy.

1 października. Wiatr się zmniejszył, przeszliśmy 164 mile ang. Kapitan stara się być jaknajuprzejmiejszy w stosunku do pasażerów. Zrobił mi wymówkę, że jeżeli jestem niezadowolony z powodu braku świeżej prowizji, powinienem bezpośrednio zwrócić się do niego, a nie używać do tego trzeciej osoby. Wszystko co będzie w mocy jego zarządzeń, postara się zadowolić mnie. Wogóle bardzo przychylnie odnosi się do mnie.

2 października. Wiatr słaby, posuwamy się z szybkością 6 węzłów. taka mała szybkość działa przygnębiająco na wszystkich. Bóg raczy wiedzieć, co wpływa na moje usposobienie. Myślę, że to obcowanie przy brudnym stole z kobietami i ich dziećmiakami.

3 października. To samo co wczoraj, żadnych zmian.

4 października. „Toast za zdrowie żon i nieobecnych przyjaciół”, bo jutro niedziela. Wieczorem ja, dwóch Canningów i Bailey, graliśmy w karty w kajucie tego ostatniego.

5 października. Ósma niedziela na pokładzie „Cornwall”. Rano byłem na nabożeństwie, potem mieliśmy niezły obiad. (O szczęśliwy Edwardzie, nie potrzebujesz sprzedawać farmy i emigrować).

6 października. Opuścił nas passat i zadął silny NO. idziemy 9 węzłów. Żeby nie cisze, które panują około równika możnaby było daleko prędzej przebyć tę podróż. Pierwszy raz złapaliśmy mor-

skiego gołębia (Cape pigeons). Różnica w temperaturze pomiędzy dniem wczorajszym, a dzisiejszym bardzo duża, dzisiaj znacznie chłodniej. Trzeba było wyciągać zimowe ubranie, wogóle na statku zupełnie zmienia się cały tryb naszego życia.

7 października. Złapano dwa morskie gołębie (Cape pigeons) na sznurek z haczykiem. Są to ładne ptaki ale niejadłone. Bardzo je czuła ryba. Znacznie chłodniej.

8 października. Teraz pojawiły się albatrosy, ptaki wielkości dużego orla, ja-

strzbie wielkości dobrej gęsi, cape pigeons i wiele, wiele innych, rozmiarów kury. Również pokazały się zwiastuny burzy (stormy petrel), ale to brzydkie ptaki i nieduże

9 października. Przebiegliśmy 230 mil, jeden z najszybszych przebiegów dziennych.

10 października. Jesteśmy w 2200 mil od Przylądka Dobrej Nadziei. Silny wiatr, pogoda jasna.

11 października. Kapitan zdecydował zająć na wyspę Tristan da Cunha. Leży ona w szerokości 37 S. i długości 12 W.

Można będzie uzupełnić zapas słodkiej wody i żywności. Mała ta wyspa należy do Portugalji i była zajęta przez Corporal Gass, gdzie on w towarzystwie jeszcze dwóch ludzi, sprawował zarząd. Statki zachodzą tylko po uzupełnieniu zapasów wody i żywności.

12 października. Dziewiąta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Nic godnego do zanotowania.

T. STECKI

d. c. n.

Według „Sea Breezes”.

SPORT

KOBIETY — ŻEGLARKI

Złośliwi twierdzą, że płęć piękna w wyborze sportów, jakie uprawiać zamierza, kieruje się nietyle ich racjonalnością czy odpowiedniością w stosunku do wymogów swego organizmu, ile raczej — naśladownictwem tych gałęzi sportu, które najpopularniejsze są w męskim świecie.

Twierdzenie powyższe w zasadzie nie słuszne, nie jest jednak pozbawione pewnych racji. Nie jest słuszne dlatego, że w istocie niema takich form ruchu sportowego, który byłby właściwy jedynie kobietom i który nazwać można było oryginalnym sportem damskim. Dlatego to pewne formy ruchu sportowego są wspólne dla obu płci i nie można posadzać kobiet o naśladownictwo tylko dlatego, że zaczęły one uprawiać je później w porównaniu z panami. Można i należy natomiast przeprowadzić pewną selekcję sportów odpowiednich dla kobiet i, zważywszy na zakres jej sił oraz wymogi estetyczne ruchu, postawić dwa naczelną postulat w odniesieniu do sportów, uprawianych przez kobiety. Pierwszy z nich opiewać będzie, że dla płci pięknej odpowiednie będą te formy ruchu, które wymagają raczej dużej techniki i opanowania stylu, aniżeli siły fizycznej. W tych sportach zresztą kobiety dochodzą do znacznie lepszych rezultatów. Drugi postulat sprowadzać się będzie do formuły, że w wyborze sportów kobieta kierować się winna w pierwszym rzędzie jego wartościami estetycznymi.

Teoretycznie ułożono w pewien system poszczególne sporty z punktu widzenia ich odpowiedności dla kobiet. Odrzucono więc przedewszystkiem te sporty, które znamionuje brutalna siła fizyczna, a więc: boks, walki wręcz, podnoszenie ciężarów, rugby. Uznano za mniej odpowiednie — kolarstwo wyścigowe, piłkę nożną, biegi długodystansowe i t. p. Zdecydowano, że najbardziej odpowiednie dla kobiet są takie sporty, jak: pływanie, tenis, lekkoatletyka (z wyjątkiem biegów długich), gry sportowe (hazena, piłka siatkowa, koszykowa i t. p.), łyżwiarstwo, narciarstwo, wioślarstwo, szermierka, strzelanie, żeglarstwo, nie mówiąc już o gimnastyce, która stać się winna a b c każdej sportującej pani. — Do dyspozycji postawiono również paniom wszelkie sporty mechaniczne.

W życiu, rozwój sportu wśród kobiet niezawsze szedł po wytyczonej wyżej linii. Piłka nożna w całym szeregu państw europejskich święci prawdziwy triumf i liczy poważne setki czynnych zwolenników. Jeżeli chodzi o nasze stosunki —

zbyt małym powodzeniem cieszy się np. pływanie, zbyt wielki natomiast — zdaniem naszym — nacisk kładziony jest na wioślarstwo. W całym świecie — o dziwo! — minimalnym powodzeniem cieszy się wśród kobiet żeglarstwo, jeden z najpiękniejszych, choć trudnych technicznie sportów.

Prawda, propagandą żeglarstwa wśród kobiet nikt się specjalnie nie zajmuje. Ale też przyznać trzeba — ze strony płci pięknej nie widzimy w tym kierunku głębszego pędu. A tymczasem — niewątpliwie wśród młodego pokolenia niewieściego, ba! wśród wielu wioślarek — znalazłoby się sporo kandydatek na nieustraszone żeglarke.

Żeglarstwo, jak wspomnieliśmy, jest sportem bardzo pięknym, wolnym od snobizmu, małych próżności aktorskich, małych ambicji boiskowych primadonn sportu.

Ziewająca nuda wielkomijskich okien, gwarliwy rejwach ulic, ciągle te same i wciąż jednakowe deptaki dróg, skrupulatnie wychodzone bruki tam i z powrotem codzień do tych samych celów, dzień każdy wspasowany w tryb nieodmiennego schematu — oto jedyni towarzysze lat, spędzanych w spoconych, wiecznie pełnych pośpiechu, miastach. Żeglarstwo w tym utartym wzorku życia stanowi szlak nowy, donośnie wołający o pięknie natury i wspnianiem życiu prawdziwego sportowca.

W wieku dwudziestym, który mieni się być okresem wszelkich udoskonaleń i wynalazków, w wieku doskonale zorganizowanego życia, podzielonego umiejętnie na

krateczkę codziennych zajęć, obowiązków i małych przyjemności, — morze potężnym swym głosem wabi na wielki i wolny ocean przestrzeni. Nie każdy przecież chce ustawicznie prowadzić życie skrupowane i sztuczne, tak, jak nie każdy znowu potrafi upić się bezmiarem przestrzeni, żarem słońca, zapachem czystego powietrza, zatrzaskując z sobą choć na krótki czas bramy kamienic.

Żeglarstwo, które w swych szlakach wodnych zawsze wkońcu prowadzi do morza, jest sportem bezsprzecznie odpowiednim dla kobiety. Stawia wymagania natury moralnej, jak odwaga, spokój, opanowanie nerwów i t. p., którym kobieta współczesna sprostać potrafi. Potrafi ona również niezawodnie wdrzeć się w arkana sztuki żeglarskiej, w tajniki jej techniki... Współczesna sportslady bez wątpienia będzie umiała zostać dobrym żeglarzem, nie tracąc przytem nic — ku radości płci brzydkiej — ani jednego ze swych uroków kobiecości.

W swych poczynaniach żeglarskich — te, które zapragną spróbować prostego życia pod żaglem, nie będą pierwsze. Niedawne wydarzenie wskazuje, że istnieją i w tej dziedzinie wzory, że były już przysięgłe kobiety-żeglarke. Tym właśnie żeglarce, któreby stały się przodniczkami licznych w przyszłości zastępów amazońskich morza, poświęcić pragnę słów kilka.

Działo się to w roku 1923. Wielki francuski żeglarz-samotnik, Alain Gerbault, na swym małym stateczku „Firecrest”,

Najdoskonalsze i najtrwalsze pokrycie dachów ogniotrwałą i odporną na wpływy atmosferyczne dachówką
AZBESTOWO-CEMENTOWA

ETERNIT

Poleca Biuro Techniczno-Handlowe „SZYFERPOL”

Wyłączne Przedstawicielstwo Fabryk Dachówek

„ETERNIT”

Fabryki uszczelniającego i izolującego preparatu „TROCAL” G. WINIWARTER w Wiedniu.

Dostawa wszelkich materiałów budowlanych: cement, dachówka, wapno, cegła, żelazo, gips, posadzka i t. p.

CENTRALA:

Warszawa, ul. Hoża 48, tel. 93-95, 118-48, 118-95, 318-48.

ODDZIAŁY:

Kraków, ul. Św. Anny 1. Równe, ul. 3 Maja 56.

792.VI

Katowice ul. Wojciechowskiego 26.

wyruszał z Cannes na wielki pojedynek z Oceanem. Wśród tych, którzy myślą tylko mogli towarzyszyć wielkiemu bohaterowi Atlantyku, znajdowały się dwie młodziutki francuzki, Marthe Ouilé i de Saussure. Żadna z nich nie miała jeszcze lat dziewiętnastu. Obie tęskniły za odwiecznym rytmem morza, a wszystkimi kolorami tęczy grała im ta sama Przygoda, która oto ciągnęła na nieznaną szlaki Alaina Gerbault.

Posłuszne nurtującej w nich tęsknocie za włóczęgą, obie panienki jeździły na swym małym yachcie „Perlette” po wodach rzek francuskich. Kiedy Gerbault wyruszał na podbój Atlantyku, „Perlette” odprowadzała go daleko na falach Śródziemnego.

Potem powrót do miasta. Studja uniwersyteckie pochłonięły je niemal całkowicie. Ouilé studjuje archeologię, Saussure — literaturę. Ale urok morza wciąż wyciąga je na niedalekie wpławdzie, lecz częste wycieczki na dali morskiej. Prowadzone studja ani na chwilę nie zabijają w nich tej romantycznej gorączki, która wciąż równym płomieniem pali się w sercach przysięgłych żeglarek.

Nadchodzi wreszcie chwila, kiedy od dawna kołyszana myśl o dalekiej wyprawie na morze stać się ma rzeczywistością. Panna Ouilé kończy swą archeologię i uzyskuje od paryskiej „Akademji Nauk” jakąś misję do spełnienia na wyspach morza Egejskiego. Obie żeglarki w lot chwytają okazję. — Na dotychczasowych wycieczkach zdołały wyrobić w sobie nieodzowne cnoty żeglarza: zdobyły zaprawę fizyczną, hart i pogodę ducha, wytrzymałość nerwową i umiejętności techniczne. Na wodach morza czują się niemal równie dobrze, jak w salach starego uniwersytetu...

Z radością podejmuje tedy panna Ouilé proponowaną misję na wyspach morza Egejskiego. „Perlette” z szalonym pośpiechem zostaje przygotowana do tej pierwszej dalekiej podróży.



Przystań pasażerska „Żegluga Polskiej” w Gdyni.

Nadchodzi wreszcie dzień, w którym obie żeglarki z radością siadają na swój mały yachcik, a rozpięte żagle chwytają pełny wiatr, porywając je na morze. W dniu 10 kwietnia 1923 r. z portu Pireus rozpoczyna się szczęśliwa włóczęga.

Od owego kwietniowego dnia nastąpi dla obu żeglarek okres czasu, w którym przygoda karmiła je masą wrażeń, dotychczas nieznanych. Do dnia 26 lipca, a więc przez dni niemal sto, wszystkie godziny dni i nocy spędziły na swoim yachcie. Otworem stały im wielkie, od natłoku ludzi i rejwachu miast wolne szlaki dróg morskich. W pięćdziesięciu portach zarzucały swą małą kotwicę.

Przebyły o własnych wyłącznie siłach, uśmiechając się do groźnych fal morza, mil morskich tysiąc siedemset... Na owym milami morskimi wyznaczonym szlaku — stworzyły najprzedniejszą epopeę żeglarstwa kobiecego.

Z tej swojej dalekiej na morze wyprawy nowoczesne argonautki wróciły do codziennej pracy zawodowej. Wspomnienie o dokonanej i marzenie o nowych, dalszych wyprawach na morze w ciężkich chwilach zmęczenia wielkomięskim życiem będzie im ożywczą smugą radości.

KAMUS.

STOSUNKI HANDLOWE POLSKI Z KRAJAMI ZAMORSKIEMI

Rzućmy okiem na rozłożoną mapę części świata. Polska stanowi tu zaledwo 0,003% powierzchni lądów. Ludność jej równa jest 0,015% ludności świata.

Polska, nieposiadająca własnych kolonii zamorskich, ma jednakowoż obrót handlowy, stanowiący przeciętnie 1% obrotu światowego, czyli przewyższający kilkasetkrotnie nakreślony przez przyrodę % udział powierzchni oraz kilkadziesiątkrotnie % ludności.

Fakt ten dobitnie świadczy o splocie interesów gospodarczych, wiążących Polskę z całym światem, z państwami rozdzielonymi dalekimi lądami oraz morzami. Przez ciąg wiekowej niewoli, Polska, pozbawiona własnego bytu państwowego, stopniowo odzyskuje teraz w świadomości społeczeństwa polskiego fakt utrzymywania stosunków sąsiedzkich z państwami na prawach równego i pełnego praw kontrahenta. Zewnętrznym przejawem stosunków handlowych są liczne traktaty handlowe i przyjaźni zawarte już przez Polskę. Stosunki te, pod postacią wzajemnej wymiany handlowej wytworów ziemi, pracy i myśli ludzkiej, stale potężnieją, na naszych nieomal oczach, będąc najlepszym dowodem żywotności Polski, zadatkami Jej siły, oraz czynnikiem, utrwalającym Jej imię pośród państw zarówno bliższych, jak dalszych,

a zamorskich przedewszystkiem. Morze jest tym „niezastąpionym węzłem współżycia narodów” (Obrona Polski — Opałiński — Gdańsk 1684), którego posiadanie i użytkowanie, decyduje o pełnym i wszechstronnym rozwoju gospodarczym, a co za tem idzie politycznym państwa. „Bo kto ma morskie państwo, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie korzyści od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawa, z bogatego ubogim” (Solikowski 1573).

W ciągu ostatniego pięciolecia (1923—1927 — t. j. od przyłączenia Górnego Śląska) handel zagraniczny Polski wzmógł się znacznie, zarówno w przywozie jak wywozie. Obrót handlu zagranicznego w 1927 roku przekroczył 3 miljardy fr. zł., czyli na 1 mieszkańca przypada obrotu 100 fr. zł. rocznie. Obrót ten pozostaje jednak jeszcze znacznie w tyle po za obrotem państw zagranicznych, (w Holandji np. 1195,5 franków złotych na głowę), czerpiących z handlu zagranicznego znaczne źródła zysku i podstawę dla utrzymania wielu obywateli. Handel zamorski Polski (ob. tabl.) zasługuje na szczególne nasze zainteresowanie. Obejmuje on trzy grupy państw: 1) bałtyckich, (gdzie dużą rolę odgrywa handel z Niemcami, ostatnio zaś z państwami skandy-

nawskimi), 2) pozostałych państw zachodnio-europejskich, posiadających połączenie drogą morską z Polską, wreszcie 3) państw zamorskich pozaeuropejskich, wśród których na pierwsze miejsce wysuwają się St. Zj. Am. P., Indie Bryt. i państwa Południowej Ameryki. Ponadto przytoczone są dane handlu z państwami ościennymi, śródładowymi, mającymi, ze względu na bliskie sąsiedztwo z Polską, specjalne dla Niej znaczenie.

W ciągu omawianego okresu poczynając od 1926 roku zaznacza się wyraźny wzrost % handlu zamorskiego zarówno w przywozie jak wywozie. Jest to wynikiem wojny celnej z Niemcami oraz następującego za tem zjawiska nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych zarówno z państwami zach.-europejskimi zamorskimi, (a pośród państw bałtyckich z państwami skandynawskimi), wreszcie z pozaeuropejskimi państwami zamorskimi. Posiadany przez Polskę dostęp do morza umożliwił przetrwanie wojny celnej z Niemcami, pomimo niewątpliwie ujemnych jej skutków dla życia gospodarczego obu państw. Nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych z państwami zamorskimi, z wyłączeniem dotychczasowego pośrednictwa niemieckiego, uczyniło możliwym prowadzenie rokowań handlowych na podstawach równości i

HANDEL ZAMORSKI POLSKI

W MILJONACH FRANKÓW ZŁOTYCH

LATA 1923—1927

P A Ń S T W A	P R Z Y W Ó Z					W Y W Ó Z					PRZY- WÓZ	WY- WÓZ	BILANS (+)(-)
	1923	1924	1925	1926	1927	1923	1924	1925	1926	1927			
OGÓŁEM	1116,5	1478,6	1602,8	896,2	1680,5	1195,6	1265,9	1272,1	1306,0	1459,4	1354,9	1299,8	- 55,1
%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	—	—	—
HANDEL ZAMORSKI	941,1	1162,9	1274,8	753,4	1369,3	862,3	930,7	878,3	977,7	1061,7	1100,3	942,1	-158,2
%	84,2	78,6	79,5	84,0	81,4	72,1	73,5	69,0	74,8	72,7	—	—	—
HANDEL BAŁTYCKI	513,6	557,5	572,5	252,8	572,0	709,0	640,1	657,5	567,4	678,6	493,7	650,5	+156,8
%	44,0	37,7	35,7	28,2	34,0	59,3	50,5	53,1	43,4	46,4	—	—	—
HANDEL SKANDYNAWSKI	18,4	33,0	44,6	38,6	71,5	44,0	49,4	49,4	159,2	144,5	40,2	79,4	+ 38,2
%	1,6	2,2	2,7	4,3	4,2	3,6	3,9	3,8	12,1	10,0	—	—	—
Dania	5,4	14,8	25,9	13,9	30,3	24,3	20,4	21,3	51,7	43,0	18,1	32,1	+ 14,0
Norwegia	6,5	3,9	3,7	3,3	6,2	5,2	5,4	3,5	7,2	5,4	4,7	5,3	+ 0,6
Szwecja	6,0	12,3	13,6	11,0	33,7	4,6	13,3	13,1	74,5	84,8	15,3	38,1	+ 22,8
Finlandja	0,5	2,0	1,4	0,4	1,3	9,9	10,3	11,5	25,8	11,3	1,1	13,8	+ 12,7
Rosja	4,9	5,0	8,9	7,7	58,0	22,6	11,4	35,2	24,6	26,0	16,9	24,0	+ 7,1
Estonja	0,0	0,2	0,3	0,1	0,8	0,0	2,0	4,4	7,4	4,7	0,3	3,7	+ 3,4
Łotwa	2,3	6,8	19,5	3,7	12,3	24,6	26,3	31,0	32,5	24,3	8,9	27,7	+ 18,8
Litwa	0,5	0,4	0,1	0,1	0,8	5,8	7,8	8,1	9,5	12,2	0,4	8,7	+ 8,3
W str. p. Gdańsk	0,5	2,2	2,3	1,0	—	7,4	7,2	4,3	3,7	—	1,2	4,5	+ 3,3
Niemcy	487,0	509,9	496,8	211,6	428,6	604,6	536,1	525,1	330,5	466,9	426,8	492,2	+ 65,4
W tem Prusy Wschod.	2,3	3,7	6,2	1,6	6,6	—	10,5	12,7	20,6	52,1	5,0	24,0	+ 19,0
H. ZAMORSKI ZACH.-EUROPEJ.	187,8	333,5	365,6	263,9	437,0	122,5	258,1	196,8	381,7	335,3	317,6	258,9	- 58,7
%	16,8	22,5	22,8	29,4	26,0	10,2	20,3	15,4	29,2	22,9	—	—	—
Anglia	90,5	110,3	127,5	93,4	157,2	70,0	133,0	100,4	223,3	177,8	116,7	140,9	+ 24,2
Belgia	15,3	29,9	24,6	13,1	25,7	8,0	22,2	26,3	32,5	35,6	21,7	24,9	+ 3,2
Bułgaria	—	7,4	10,0	2,7	1,4	—	0,2	0,2	0,8	1,4	3,3	0,5	- 2,8
Francja	43,0	72,8	93,9	66,6	125,5	24,7	52,9	21,3	47,1	24,9	80,4	34,2	- 46,2
Grecja	—	0,7	2,1	1,7	1,2	—	0,0	1,6	1,5	1,3	1,2	0,9	- 0,3
Hiszpanja	—	8,9	3,9	2,2	1,9	—	0,2	0,4	2,4	2,7	3,4	1,1	- 2,3
Holandia	17,3	24,8	33,2	40,1	70,8	13,0	39,7	33,4	41,9	49,3	37,2	35,5	- 1,7
Jugosławia	—	3,4	3,6	1,6	4,3	—	3,1	3,9	6,3	11,5	2,6	5,0	+ 2,4
Portugalia	—	0,8	0,6	0,2	0,4	—	0,1	0,2	0,2	0,2	0,4	0,1	- 0,3
Włochy	21,7	74,5	66,2	42,3	48,7	6,8	6,7	9,1	25,7	30,6	50,7	15,8	- 34,9
H. EUROPEJSKO-SRÓDLĄDOWY	175,4	315,7	328,0	142,8	311,2	333,3	335,0	393,8	329,3	397,7	254,6	357,8	+103,2
%	15,8	21,4	20,5	16,0	18,6	27,9	26,5	31,0	25,2	27,3	—	—	—
Austria	96,9	173,3	154,5	61,0	110,7	110,9	127,7	158,2	134,1	160,8	119,3	138,3	+ 19,0
Czechosłowacja	53,7	84,7	87,5	44,7	97,2	57,5	99,5	139,8	115,5	146,7	73,5	111,8	+ 38,3
Rumunia	5,9	20,6	23,3	7,8	41,0	136,1	78,6	61,8	41,9	47,8	19,7	73,3	+ 53,6
Szwajcaria	12,6	23,1	24,1	19,8	35,3	9,7	5,6	7,0	13,6	11,1	23,0	9,4	- 13,6
Węgry	6,3	14,0	38,6	9,5	27,0	19,1	23,6	27,0	24,2	31,3	19,1	25,0	+ 5,9
H. ZAMORSKI POZAEUROPEJSKI	239,7	271,9	336,7	236,7	360,2	30,8	32,5	24,0	27,6	47,8	289,0	32,9	-256,1
%	23,4	18,4	21,0	26,4	21,4	2,6	2,7	0,6	2,2	3,4	—	—	—
Algier	—	1,4	3,7	3,0	3,4	0,0	0,0	0,4	0,1	0,6	2,9	0,2	- 2,7
Arabja	—	0,2	0,1	0,0	0,0	—	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0
Argentyna	3,9	12,9	6,3	7,6	19,5	—	0,7	1,1	1,6	2,0	10,0	1,3	- 8,7
Australja	—	10,9	9,6	2,7	18,7	—	0,0	0,6	0,1	0,1	10,2	0,2	- 10,2
Brazylja	5,3	10,9	8,6	7,5	9,2	—	0,7	0,7	0,4	2,1	8,3	1,0	- 7,3
Cejlon	—	0,3	0,5	0,3	0,5	—	0,0	—	0,0	0,0	0,4	0,0	- 0,4
Chile	5,4	11,5	10,6	5,5	8,6	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2	8,3	0,1	- 8,2
Chiny	2,6	2,4	3,4	1,3	1,0	—	2,6	2,0	2,5	1,8	2,1	2,2	+ 0,1
Egipt	—	3,7	5,0	7,1	6,5	—	0,6	0,9	1,0	1,0	5,6	0,9	- 4,7
Guatemala	—	0,7	1,4	1,3	1,6	—	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	- 1,2
Indje Brytyjskie	12,2	19,5	34,8	27,5	45,3	—	1,2	0,2	2,8	7,9	27,9	3,0	- 24,9
Indje Holenderskie	2,2	1,4	1,4	2,9	3,9	0,0	0,0	1,2	1,1	2,0	2,4	1,1	- 1,3
Japonja	—	0,4	0,4	0,1	0,2	—	6,2	1,9	2,3	7,2	0,3	4,4	+ 4,1
Kanada	—	0,6	4,6	0,1	8,1	—	0,1	0,1	0,2	0,2	3,3	0,2	- 3,1
Kol. Bryt. w Afr. Zach.	—	0,5	0,7	0,6	0,5	—	0,0	0,0	0,1	0,1	0,6	0,0	- 0,6
" " Wsch.	—	1,0	0,5	0,3	1,0	—	0,2	0,0	0,0	0,2	0,7	0,1	- 0,6
" Franc. w Afr. Zach.	—	0,0	0,4	0,4	1,6	—	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	- 0,6
Kuba	—	0,1	0,1	0,4	1,2	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	- 0,5
Meksyk	—	0,4	0,2	1,3	3,6	—	0,1	0,1	0,1	0,3	1,4	0,2	- 1,2
Nowa Zelandja	—	0,1	0,3	0,1	0,1	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	- 0,2
Palestyna	—	0,0	0,2	0,2	0,2	—	0,9	2,1	0,6	0,5	0,2	1,0	+ 0,8
Persja	—	0,3	0,4	0,0	0,1	—	0,0	0,0	0,1	0,8	0,2	0,2	0
Salwador	—	0,1	0,3	0,3	0,2	—	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	- 0,2
Stany Zjedn. Am. Póln.	171,3	183,9	219,3	155,7	216,4	6,9	7,1	9,4	8,7	11,1	189,3	8,6	-180,7
Tunis	—	1,2	1,4	0,6	0,6	—	0,0	0,0	0,4	0,0	1,0	0,1	- 0,9
Turcja	3,9	5,2	6,0	7,0	1,6	—	0,3	0,7	3,6	3,6	4,7	2,0	- 2,7
Zw. Poł. Afr.	—	0,6	0,3	0,8	0,8	—	0,1	0,2	0,1	0,8	0,6	0,3	- 0,3
Inne kraje	32,4	1,7	16,2	2,2	5,8	23,9	11,5	2,2	1,7	5,0	11,6	9,0	- 2,6

Źródło: Zestawione w/g wydawnictw Gł. U. St. Rocznika Statystyki Handlu Zagranicznego Rzpltej Polskiej 1922/23 i 1924/25, Rocznika Statystyki Rzpltej Polskiej 1927, Miesięczników Handlu Zagran. 1927 i 1928 oraz Wiadomości Statystycznych Gł. U. St.

wzajemności ustępstw, bez potrzeby zdawania się na łaskę lub niełaskę kontrahenta, do czego byłaby Polska zapewne zmuszona, gdyby nie posiadała dostępu do morza, względnie zaniedbała użytkowanie tegoż. Niemalym, natury psychicznej mającym wpływ czynnikiem na utrwalanie się w świadomości ogółu obywateli państwowego znaczenia współczesnego życia gospodarczego Polski, jest fakt posiadania dostępu do morza, oraz wypływającego stąd następstwa w postaci zadziernięcia oraz wzmocnienia istniejących „węzłów współżycia z narodami” jak również bezpośrednie uczestniczenie w życiu gospodarczym wszystkich nieomal państw kuli ziemskiej. Cienkie nitki dróg, szos i kolei, łączące odległe lądy, wielkie przestrzenie mórz i oceanów — te arterje komunikacyjne, do których należy też zdobyty ostatnio bezbrzeżny ocean powietrzny, okalający ziemię, pełne są poruszających się i krzyżu-

jących wzajemnie przeróżnych środków komunikacyjnych. Poczynając od pieszego sznura murzynów-tragarzy, karawany koni, wielbłądów, reniferów ciągnących sanie na długich płozach, skrzypiącej arby, czy też spowitego w pióropusz dymu pociągu, kilometrowym cielskiem dudniącego po szynach, zagłowca cieszącego o czy smukłą sylwetką, lub budzącego podziw swym ogromem, istnego Lewjatana naszych czasów, transatlantyckiego statku, kończąc wreszcie na samolocie — wszędzie znaleźć możemy w ładunkach wytwórcy polskiej pracy rąk i myśli. Do krajów „gdzie pieprz rośnie”, na rynkach Bliskiego i Dalekiego Wschodu, u turka, persy, afgańczyka czy chińczyka znajdziemy łódzką manufakturę i inne wyroby przemysłu polskiego.

Spadający z białosnieżnych gór malowniczej Japonii bystry strumień górski, ujęty w stalowe łożysko górnośląskich rur, prozaicznie służy celom elektryfika-

cji Krainy Chryzantem. Przedmiot codziennego użytku, na naszym stole spotykany, jak kawa, śle nam być może po zdrowienia z dalekich plantacji w Paranie, gdzie, wiodący twardy żywot kolonista-rodak cieszył swą myśl, że owoc jego pracy do rodzimego kraju dotrze. Nadto może przypomni Polsce, wiele wysiłków, skierowanych na kolonizację dzikich krajów, niestety wobec braku własnych kolonii nie dla dobra własnego kraju i narodu zostało położone.

Stosunki handlowe, krzepnące stale i wzmagające się z roku na rok z coraz to nowymi państwami, są najlepszym wskaźnikiem sił oraz prężności gospodarczej Polski, są też najskuteczniejszą gwarancją bytu państwowego Polski, jako pożytecznego i pełnoprawnego członka wielkiej Rodziny Narodów.

WOJCIECH STOPCZYK

KRONIKA

POŚWIĘCENIE OKRETU SZKOLNEGO „ISKRA”.

W dniu 6 maja odbyła się w Gdyni uroczystość poświęcenia okrętu szkolnego mar. woj. „Iskra”, a zarazem podniesienie bandery wojennej na tym okręcie. Bandera ta z białego i czerwonego atłasu, ze wspianiałym srebrnym orłem, jest darem uczennic 20 prywatnych szkół żeńskich w Warszawie. Jest to bandera galowa. Przywiozła ją do Gdyni delegacja, złożona z 20 uczennic, po jednej z każdego ze wspomnianych zakładów.

O. R. P. „Iskra” jest trójmasztowym szkunerem, zaopatrzonym w motor pomocniczy o sile 150 HP. „Iskra” została zakupiona w Anglii i przebudowana na okręt szkolny według planu inż. morsk. Małeckiego pod kierunkiem komand. Bomby.

O. R. P. „Iskra” w drugiej połowie maja odbył szereg wycieczek po Bałtyku, a w czerwcu udaje się w pierwszą dłuższą podróż na m. Północne, Atlantyki i m. Śródziemne.

EGZAMINY W SZKOLE MORSKIEJ

W niedzielę, dn. 6 maja, zostały ukończone 6-te z rzędu państwowe egzaminy teoretyczne dla uczniów, kończących w r. b. wydział nawigacyjny, względnie mechaniczny, Szkoły Morskiej w Tczewie.

Do egzaminów stanęło 16 uczniów III kursu wydziału nawigacyjnego, 8 uczniów III kursu wydz. mechanicznego oraz 2 eksternistów-nawigatorów.

Egzaminy odbywały się pod przewodnictwem Rady Ministerjalnego, p. kapitana T. Steckiego.

Na podstawie wyników egzaminów Komisja Egzaminacyjna uznała, że państwowe egzaminy teoretyczne złożyli następujący:

Na wydziale nawigacyjnym:
Borchardt Karol, Czerniak Marjan, Cybulski Włodzimierz, Goebel Andrzej, Grabowski Władysław, Grzybowski Kazimierz, Jaworski Stanisław, Król Mieczysław, Lewkowicz Bohdan, Leszczyński Michał, Porębski Mieczysław, Petruszewicz Kazimierz, Wasilewski Zygmunt, Werner Stefan, Wiśniowski Eustachy, Wróblewski Oskar.

Na wydziale mechanicznym:
Czajkowski Jerzy, Haberlau Roman, Hłasko Michał (z wyróżnieniem), Kamiński Henryk, Opasała Stanisław, Sioma Stanisław, Smitkowski Zbigniew, Wiński Zbigniew.

Ponadto uznano że egzaminy złożył eksternista Zbikowski Jerzy.

W dniach 27 i 28 kwietnia odbyły się w Szkole Morskiej egzaminy wojskowe z przysposobienia wojskowego na I i II stopień.

RUCH PORTU GDYNI W KWIETNIU.

W kwietniu przybyło do portu 77 statków morskich o pojemności 73547 netto ton rej., przywożąc 13.480 ton ładunku i 41 pasażerów (w marcu — 73 st. o

61.804 n. t. r., 5.208 ton ładunku i 25 pasażerów). Wyszło 73 statki o pojemności 70.707 netto ton rej. Wywieziono: węgla eksportowego 129.932,5 ton, węgla paliwnego (na użytek staków) 5.390,5 ton, amunicji 18 ton, pasażerów 939. (W marcu — 74 st. o poj. 63.667 n. t. r., węgla eksportowego 113.211 ton, węgla paliwnego 4.998 ton, drobnicy 25 ton i pasażerów 1.339).

Wywóz w kwietniu wynosił 135.341 ton, obrót ogólny zaś 148.821 t. Wywóz w marcu — 118.234 ton, obrót ogólny zaś 123.342 t.

Jak widać z powyższego, obrót ogólny Gdyni wzrósł o dalsze 15.500 ton, wykazując znaczną zwyżkę zarówno po stronie towarów wywiezionych, jak i przywiezionych. Przewidywania wyrażone w poprzednim sprawozdaniu spełniły się w zupełności.



Grupa uczestników uroczystości poświęcenia statku szkolnego marynarki wojennej „Iskra” z dowódcą floty kom. Unrugiem na czele.

Ruch statków według bandery przedstawiał się następująco: Weszło: 1 st. angielski, 8 duńskich, 2 estońskie, 4 francuskie, 1 gdański, 1 holenderski, 6 łotewskich, 15 niemieckich, 5 norweskich, 9 polskich, 22 szwedzkie.

Wyszło: (w nawiasie procentowy udział tonażu w obrocie statków) — 4 st. angielskie (9,2), 8 duńskich (11,9), 2 estońskie (3,1), 4 francuskie (14,7), 1 gdański (0,6), 1 holenderski (1), 5 łotewskich (8,3), 16 niemieckich (17,8), 5 norweskich (5), 6 polskich (9,6), 21 szwedzkich (18,8).

Na przywiezione towary złożyło się: 21 ton drobnicy z Havru, 550 ton tomasy z Rotterdamu, 12243 t. ryżu z Rangoonu (Indje), 576 t. saletry z Skien, 61 t. szyn żelaznych z Kielu, 29 t. wina z Havru.

Wywieziony węgiel przeznaczony był do: Belgji — 2840 t., Danji — 28095,5 t., Finlandji — 8007,5 t., Łotwy — 7480 t., Niemiec — 920 t., Norwegji — 17257 t., Szwecji — 59.932,5 t.

BIERZEMY CORAZ SZERSZY UDZIAŁ W PRACACH MORSKICH.

Dnia 13 maja odbyło się w Hamburgu doroczne zebranie członków The Baltic International Maritime Conference, na której poraz pierwszy był obecny reprezentant Polski, dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska” p. Julian Rummel.

DOM POLSKI NAD ADRJATYKIEM.

Odbyło się walne zgromadzenie członków spółdzielni „Dom Polski nad Adriatykiem”, mającej za zadanie stworzenie polskiej placówki wypoczynkowej i uzdrowiskowej na jugosłowiańskim wybrzeżu Adriatyku. Zebranie zagałi prezes zarządu prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, przedstawiając znaczenie projektowanej placówki dla idei duchowego zespolenia Polski z morzem i dla ekspansji polskiej na południe. Następnie objął przewodnictwo prezes rady nadzorczej prof. Antoni Ferdynand Ossendowski. Po dłuższej dyskusji upoważniono Zarząd do nabycia terenu na wyspie Solta koło Splitu (Spalato) i dokonano wyborów uzupełniających do zarządu i rady nadzorczej.

Obecny skład władz spółdzielni jest następujący: zarząd: prezes prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, członkowie: inż. Józef Michałowski, dyr. zarządzający, inż. Leon Stodolski, inż. Mieczysław Strassburger, p. Leopold Rutkowski, dyr. Polskiego Czerwonego Krzyża, p. Zdzisław Sowiński, radca Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, inż. Julian Dzierżanowski (skarbnik).

Rada nadzorcza: prof. Antoni Ferdynand Ossendowski, prezes, członkowie: inż. Andrzej Dowmontt, p. Jadwiga Zaleska, inż. Teodory Nosowicz, dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, p. Stanisław Moraczewski (ze Lwowa), p. Józef Bartelmus.

Uchwała walnego zgromadzenia została już wykonana i grunt na wyspie Solta został już nabyty. W czerwcu r. b. ma się odbyć uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod pierwszy „Dom Polski nad Adriatykiem”.

SZWEDZKI KONSULAT W GDYNI.

Na konsula szwedzkiego w Gdyni upatrzony został dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego, inż. Napoleon Korzon. Konsulat w Gdyni ma być zupełnie niezależny i równorzędny do konsulatu w Gdańsku, z zakresem działania znacznie szerszym, bo rozciągającym się na całe województwo pomorskie.



Delegacja uczenic 20 prywatnych szkół żeńskich z Warszawy, które ufundowały banderę galową dla statku szkolnego marynarki wojennej „Iskra”.

DRUGI BASEN WEWNĘTRZNY W GDYNI.

W projekcie dalszych robót w Gdyni przewiduje się budowa kanału do mającej powstać dużej stoczni. Od wejścia do tego kanału może być pobudowane odgałęzienie, jako drugi basen wewnętrzny, równoległy do pierwszego. Istnieje wersja, że basen ten będzie budowany przy udziale Czechosłowacji na prawach portu wolnego dla Czechosłowacji.

POŚWIĘCENIE URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI.

W dniu 1 maja odbyło się w obecności p. ministra Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowskiego i p. wojewody Młodzianowskiego, poświęcenie gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni oraz poświęcenie nowego holownika portowego „Tur”.

W dniu tym odbyło się również uroczyste poświęcenie nowej łuszczarni ryżu, którą osobiście w ruch puścił p. minister Kwiatkowski.

P. Minister zwiedził przybyły z Anglii nowy parowiec „Z. P.” — „Niemen” oraz statek pasażerski „Gdańsk”, który tego dnia udał się na wycieczkę do Kopenhagi.

ZDERZENIE NA POLSKICH WODACH TERYTORJALNYCH.

Na skutek gęstej mgły, panującej na całym wybrzeżu w dn. 23 i 24 kwietnia, zdarzyły się dwa wypadki, przyczem trzy statki odniosły uszkodzenia.

Jeden z wypadków zdarzył się we mgle nocą z 23-go na 24-ty.

Szwedzki żaglowiec „Najaden” z ładunkiem drzewa opuścił Gdańsk 22-go z przeznaczeniem do Kilonji. Słabe i niepomyślne wiatry spowodowały, że w noc na 24-go żaglowiec znajdował się dopiero koło Rozewia.

Niemiecki parowiec „August”, również niewielki, bo mający około 700 ton D. W., w drodze z Hamburga do Gdańska, mijając Rozewie, zderzył się we mgle z „Najaden”.

Skutki zderzenia były dla „Najaden” tak poważne, że statek ten został odholowany z powrotem do Gdańska. Sąd

morski wyjaśni, kto ponosi winę za wypadek.

Drugi wypadek zaszedł na zewnętrznym wybrzeżu Helu i wzbudził żywą akcję ratowniczą z udziałem holowników gdańskich oraz „Ursusa”.

Duży parowiec szwedzki „Sundmar” z ładunkiem 3700 ton żelastwa z Rouen do Gdańska, wieczorem 23-go natknął się we mgle na wybrzeże Helu.

Na szczęście nie było dużego falowania i holowniki ratownicze względnie ławo ściągnęły parowiec z mielizny, poczem gdański holownik „Ernst” odholował uszkodzony parowiec do Gdańska.

PRZEDSTAWICIELE LIGI NARODÓW W GDYNI.

8-go maja zwiedzili Gdynię delegaci Ligi Narodów. Po obejrzeniu portu i jego urządzeń udali się delegaci holownikiem „Ursus” do portu gdańskiego.

WYCIECZKA POLEK Z AMERYKI.

W dniach pomiędzy 26 a 28 maja przybędzie do Gdyni parowiec Co. Gen. Transatlantique „Rochambeau”, na którym przyjedzie wycieczka Stowarzyszenia Polek w Ameryce.

Wycieczka ta liczy około 700 osób i jest w tym roku pierwszą liczniejszą wycieczką na naszym wybrzeżu.

NAJDŁUŻSZY PODWODNY KABEL TELEFONICZNY.

W sierpniu i wrześniu b. r. zostanie ułożony podmorski kabel telefoniczny pomiędzy Abo (Finlandja) a Sztokholmem. Będzie to (rzecz dziwna, lecz prawdziwa) najdłuższy kabel telefoniczny świata, gdyż większe podwodne kable są kablami telegraficznymi. Długość nowego kabla wyniesie 40 kilometrów na lądzie i 213 klm. pod wodą. Waga jego została obliczona na 2.000.000 kilogramów.

WIELKIE REGATY MORSKIE NEW YORK — SANTANDER.

W pierwszych dniach lipca odbędą się pod protektoratem króla hiszpańskiego regaty wielkich yachtów morskich, które staną do konkurencji w biegu przez Atlantyk. Regaty te zostały zorganizowane pierwszy raz po wojnie. Przed wojną odbywały się już raz i cieszyły się ogromnym powodzeniem.



S/s „Gdynia” — Sala jadalna.

MAPY MORSKIE ANGIELSKIEJ ADMIRALICJI.

Mało kto zdaje sobie sprawę, jaką ogromną pracę wykonywa departament hydrograficzny angielskiej Admiralicji).

Admirał Douglas, naczelny hydrograf angielskiej marynarki, podaje interesujące dane, dotyczące podwładnego mu departamentu. Podczas niedawnego obiadu w klubie R. N. V. R., wznosząc toast na cześć gości, dzielny admirał wskazał na pracę, wyrażając się w wykonaniu po dziś dzień 4000 map świata. W ubiegłym roku, ilość odbitych map osiągnęła liczbę około 635.000 egzemplarzy, z których skorygowano 244.000. Oprócz tego sprawdzono powtórnie pomiary za pomocą „sondy-echo” w różnych częściach oceanów. Sondowanie za pomocą „sondy-echo”, według opinii admirała Douglasa, nie można uważać za zupełnie dokładne, lecz dla tych celów zupełnie ono wystarcza.

Dużą przeszkodę w tych pracach stanowi brak funduszy, z którymi musi się

*) Mapy morskie angielskiej admiralicji są używane przez żeglarzy całego świata.

borykać departament hydrograficzny. Wykonywa on mapy nie tylko dla potrzeb Admiralicji, ale przeszło 235.000 egzemplarzy idzie do prywatnych rąk i zagranicę. Dalej admirał Douglas żali się również na brak odpowiednich sił fachowych. Wyjście z tej sytuacji admirał Douglas widzi albo w podniesieniu cen za mapy, nabywane przez zagranicznych odbiorców, albo też w podniesieniu znacznym funduszu departamentu hydrograficznego przez rząd Wielkiej Brytanji.

T. S.

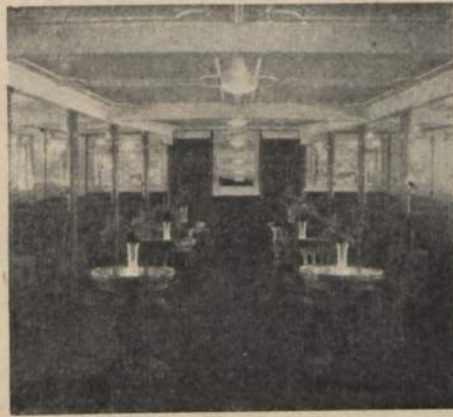
WYCIECZKI PO BAŁTYKU.

Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” urządza latem r. b. szereg zagranicznych wycieczek na statku pasażerskim „Gdynia”. Ogółem projektowanych jest 16 wycieczek. „Gdynia” odwiedzi między innymi: Kopenhagę, Rönne (Bornholm), Visby (Gotland), Stockholm, Tallin, Helsingfors, Hangö, Rygę, Göteborg, Oslo i t. d.

Wycieczki dostępne są dla wszystkich. Opłaty wynoszą łącznie z wyżywieniem od 288 zł. za wycieczkę. Znakomitem ułatwieniem dla pasażerów, wyjeżdżających na wycieczkę, jest ograniczenie formalno-



Kabina sypialna na 4 osoby na statku „Gdynia”.



S/s „Gdynia” — Palarnia.

ści paszportowych do minimum. Mianowicie pasażerowie s/s „Gdynia” nie potrzebują wyrabiać sobie paszportów zagranicznych. Wszelkie formalności, związane z wyjazdem, załatwia za nich „Żegluga Polska”, której należy złożyć tylko odpowiednio wypełniony formularz i 2 fotografie.

„Gdynia” została w ciągu zimy przerobiona i przystosowana do odbywania dłuższych podróży. Urządzenie jej nie pozostawia nic do życzenia i w **niczem** nie ustępuje analogicznym urządzeniom, jeśli ich nie przewyższa, na obcych statkach pasażerskich.

Elegancko, ze smakiem urządzone pomieszczenia na statku, przytulne wygodne kabiny, wszystko to tworzy idealne warunki dla wypoczynku na morzu. To też niewątpliwie wiele osób skorzysta w tym roku z możliwości odbycia na polskim statku pod polską banderą podróży turystycznej po Bałtyku, i odwiedzenia starych, przepięknych, skarby kultury kryjących miast nadbałtyckich.

Wszelkich informacji udziela wydział pasażerski P. P. „Żegluga Polska”—Gdynia, tel. 93, oraz Pierwsze Polskie Tow. Kąpieli Morskich — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 20/22, tel. 235-60.

BIURO OFICJALNE L. M. i R.

REGULACJA RACHUNKÓW.

Wobec tego, że znaczna ilość Oddziałów L. M. i R. opóźnia o kilka, a nawet kilkanaście tygodni regulację zadłużeń w Centrali Zarząd L. M. i R. widzi się zmuszonym zwrócić uwagę Zarządów Oddziałów na te nienormalne stosunki.

Wszelkie zadłużenia winny być regulowane odwrotnie po otrzymaniu rachunku, a 50% składek członkowskich należy przekazywać Centrali co 1-go każdego miesiąca. Zaznaczamy, że Oddziałom, wstrzymującym się z opłacaniem należności, bezwzględnie wstrzymana zostanie wysyłka „Morza”.

Znaczkę na czapki i srebrne członkowskie wysyła się tylko za zaliczeniem, lub za nadesłaniem pokrycia zgóry.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW L. M. i R.

Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził następujące nowe Oddziały: w Kochłowicach, Nowogrodzie, Pracowników P. K. O. w Warszawie, Pracowników Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, Urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w Piotrkowie, Mławie i Nowym Sączu.

Do Zarządu Oddziału Pracowników P. K. O. weszli p.p.: Leonard Borowski — Prezes, Tadeusz Illicz-Zeydla — Wiceprezes, Stanisław Laskowiecki — Sekretarz, Stanisław Oleśki — zastęp. sekretarza, Jerzy Villaume — Skarbnik.

Do Zarządu Oddziału Pracowników Państwowego Banku Rolnego weszli p.p.: Wolski Władysław — Prezes, Janowski Edmund — Wiceprezes, Kazimiera Piłsudska — Sekretarz, Jerzy Kurnatowski — Skarbnik, Gaśowski i Jabłoński — członkowie Zarządu, Bronisława Juchniewiczowa jako zastępca. Do Komisji Rewizyjnej p.p.: Tułek i Woźniak i jako zastępca p. Wilczyński.

Do Zarządu Oddziału w Kochłowicach weszli p.p.: Bilewicz — Prezes, Łaszczok — Wiceprezes, Szulc — sekretarz, Zmizdiński — zastęp. sekretarza, Skrzypiec — kasjer, i p. Maliczak, jako członek Zarządu. Komisja Rewizyjna p.p.: Bem, ks. wikary Kuboszek.

Do Zarządu Oddziału w Nowogrodzie weszli p.p.: Piotr Ziółkowski — Prezes, Józef Pietrzykowski — Wiceprezes, Romana Dąbrowska — sekretarka, Stefania Ziółkowska — skarbnik, J. Dąbrowski, jako członek Zarządu.

ROZSYŁANIE „MORZA” CZŁONKOM L. M. i R.

W wielu Oddziałach L. M. i R. p.p. członkowie otrzymują miesięcznik „Morze” bezpośrednio z Centrali; ponieważ manipulacja taka pociąga za sobą nie tylko powiększenie godzin pracy Administracji miesięcznika, utrudnia wysyłkę, ale i zwiększa koszt ekspedycji. Zarząd Centralny postanowił podnieść cenę „Morza” o 10 gr. na egzemplarzu dla tych odbiorców, którzy otrzymują pismo wprost z Centrali za pośrednictwem poczty.

O ile zaś członkowie Oddziałów L. M. i R. pragną otrzymywać miesięcznik po cenie niezmięnionej, muszą Oddziały zapotrzebować pismo w określonej ilości dla siebie i po otrzymaniu rozdzielić je między swych odbiorców.

KASA WZAJEMNEJ POMOCY NA WYPADEK ŚMIERCI PRZY LIDZE MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Przy Lidze Morskiej i Rzeczej powstaje Kasa Wzajemnej Pomocy na wypadek śmierci, której celem jest wypłacenie pewnych sum prawnym spadko-

biernom po zmarłych uczestnikach Kasy lub osobom przez nich obdarowanym.

Uczestnikami Kasy mogą być jedynie członkowie L. M. i R., którzy ukończyli lat 21, a nie przekroczyli 70-ciu.

Regulamin Kasy oparty na zasadach bardzo szerokich przyczyni się niewątpliwie do zjednania wielu uczestników Kasy.

Szczegóły i Regulamin został podany w okólniku Centrali nr. 7/II.

WYCIECZKI ORGANIZOWANE PRZEZ ODDZIAŁY L. M. i R.

Wobec rozpoczęcia się sezonu wycieczkowego i organizowanych przez Oddziały wycieczek Zarząd Centralny L. M. i R. prosi wszystkie Oddziały o nadsyłanie projektów wycieczek do Centrali. **WYCIECZKA DZIECI GÓRALSKICH NAD MORZE.**

Staraniem Zarządu Centralnego L. M. i R. i w porozumieniu z Polskim Klubem Turystycznym wyrusza z Zakopanego wycieczka dzieci góralskich nad morze. Program wycieczki przewiduje zwiedzenie Krakowa, Warszawy, Gdyni i całego wybrzeża, a w drodze powrotnej Poznania. Wycieczka potrwa około 2 tygodni i skupi 138 osób.

FIRMY UDZIELAJĄCE CZŁONKOM L. M. i R. RABAT.

Zarząd Centralny Ligi Morskiej i Rzeźnej 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. korzystając będą z ulgowych opłat w kinach, teatrach, różnych widowiskach, kąpielach, na statkach, przy podróżach—u lekarzy, dentystów 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.

Poniżej podajemy listę firm nr. 1.

Konfekcja męska.
W. Przeclawski daw. „Winkler i Ska” (mag. ub. uczniowskich).

M. Cieszkowski, ul. Nowy Świat nr. 12. Magazyn kapeluszy.

J. Urbański i S-ka, Wierzbowa nr. 2 (mag. konfekcji męskiej).

A. Tuczyn, Krak. Przedm. 91 (mag. kapeluszy i czapek męskich).

Konfekcja damska.
„Ars Femina” Marja von Beck, Ossolińskich nr. 1. (Konfekcja damska).

Stefanja Kryńska i S-ka, Nowy Świat nr. 37 (konfekcja damska).

L. Bosz, Wierzbowa nr. 2 (magazyn kapeluszy damskich).

A. Ludwиг i Syn, Marszałkowska 130 (skład nici i galanterji).

Materiały piśmienne.
J. Mikucki, Marszałkowska 149.

„Ad Astra”, Nowy Świat 1.
St. Winiarski, Nowy Świat nr. 53.

Dywany.
Z. Bereda, Marszałkowska 130.

Naczynia kuchenne.
E. Trepte, Marszałkowska nr. 147.

A. Ptaszyński, Al. Ujazdowska 34.

Zakłady krawieckie.
W. Perendek, ul. Senatorska 8.

Stefan Prosiński, Sto-Krzyska 26.
W. Uleniecki, Bielańska 6.
Stanisław Cichocki, Żórawia nr. 28.

Lampy i porcelana.

B-cia Wyszomirscy, Chmielna nr. 36.
B-cia Osiniński, Niecała nr. 2.

Bielizna i towary bławatne.
K. Dutkiewicz, S-to Krzyska 30.

Konopka i Redulski, Marszałkowska nr. 130.

Wyroby przem. ludowego domowego i zabawki.

„Sztuka ludowa”, ul. S-to Krzyska 26.
J. A. Komorowski, Ossolińskich nr. 2.

Zakłady ogrodnicze.
Mikołaj Jakubowski, ul. Złota nr. 15.

Obicia.
F. Staszewski, ul. Mazowiecka nr. 8.

Przybory fotograficzne.
K. Pęcherski, Mazowiecka nr. 2.

Galanteria i wyroby skórzan.
J. Szypszak i S-ka, Królewska 33.

Meble.
W. Stokowski i S-ka, Ossolińskich nr. 6.

Skład win.
St. Pakulski, Al. Ujazdowska 34.

Składy Apteczne.
R. Szawiński, S-to Krzyska 35.

W. Kotowski, Chłodna 26.

Futra.
T. Domański, Nowosenatorska nr. 10.

Zakłady jubilerskie i zegarmistrzowskie.

A. Oraczewski, Nowy Świat nr. 29.
F. Woroniecki, Ossolińskich nr. 2.

Rowery.
B. Wahren, S-to Krzyska 26.

Grafika.
J. Zawistowski, Polski Instytut Graficzny, ul. Nowowiejska nr. 30.

Fabryka Instrumentów Geodezyjnych i rysunkowych.

G. Gerlach, ul. Ossolińskich nr. 4.

Obuwie.
St. Pietruszewski, ul. Warecka nr. 11.

TOW. AKC.

DZIEWULSKI i LANGE

—
PŁYTKI KAMIONKOWE (TERRAKOTOWE)

PŁYTKI ŚCIENNE GLAZUROWANE

RURY KAMIONKOWE; KAFLE
—

WARSZAWA, Rysia 1.

Telefon: 18-84; 18-65.



PIONIER KOŁONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

SEKCYJA MIAST

A WSZYSTKO DLA POLSKI...

Związek Pionierów Kolonialnych to organizacja młoda, bardzo młoda, żywot swój liczy bowiem zaledwie na miesiące.

A jednak akcja Związku obudziła zarówno w szerokich masach społeczeństwa, jak i w kołach t. zw. czynników miarodajnych żywe zainteresowanie, zainteresowanie, jak na polskie stosunki, zdumiewające.

Czemuż to przypisać?

Odpowiedź prosta — wielkiej idei, z którą do społeczeństwa wystąpił Związek, oraz taktyce, jaką w swych poczynaniach przyjął za wytyczne.

Przedewszystkiem powtarzam sama idea jest wielka i dlatego pozyskuje jednostki, zaciekawia ogół, interesuje sfery oficjalne. Czyż bowiem nie musi zatargać nerwami, zapalić uczucia, przemówić do rozsądku myśl i idea, by wielkie walory naszego wychodźstwa, dziś dla Polski przeważnie marniejące, przekuć na stal, o której niezniszczalne filary oprze się gmach nowego kolonialnego społeczeństwa polskiego. Czyż akcja taka może napotkać na sprzeciw jakiegokolwiek gorącego polaka?

Nie!

A potem strona, od której Związek Pionierów Kolonialnych podszedł do zagadnienia nadmiaru naszych sił ludzkich, wylewających się poza granice Państwa, pokazuje nad wyraz doniosłą kwestję inaczej, jak ją do ostatnich dni w Polsce widziano.

Poniechano łez bezpłodnych nad „biednym” wychodźcą, zmuszonym opuścić rodzinne pielesze, zaprzestano potrać o smętną strunę politowania nad nieszczęśliwą dolą emigranta — a uderzono w męski ton śmiałego, twórczego czynu. Związek nie chce widzieć w wychodźcy ciury i dezertera z pod polskich sztandarów, ale żołnierza, który każdy z osobna jest chorążym polskiej godności narodowej, polskiego czynu, polskiej kultury. Związek walczy z niewiarą we własne siły, a budzi przeświadczenie o naszych walorach. A wiara owa, którą chce przelać w szerokie masy społeczne, ugruntowana jest na głębokim przeświadczeniu, że materiał ludzki, którym rozporządzamy, jest pierwszorzędny, że mamy z tego tytułu wszelkie prawo, by przy ostatecznej parcelacji globu ziemskiego uzyskać nadziei i dla nas.

I to stanowisko Związku również wpłynąć musiało w sposób decydujący na fakt, że idea przezeń głoszona tak szybko przyjęła się w społeczeństwie.

Bo śmiemy twierdzić, że się przyjęła.

Parę dni temu spytał mnie pewien dygnitarz: „Dobrze, proszę Pana. Niech mi Pan jednakże powie, co ten Wasz Związek Pionierów właściwie robi i co zrobił do tej pory?”

Odpowiadam:

Pracuje nad tem, by naród polski cały, by wszelkie jego organy

stanęły na stanowisku, że Polska ma prawo, więcej, że ma tytuł i racje moralne, by zdobyć dla nadmiaru swej ludności tereny pod nieskrępowaną ekspansję, by dalej akcja w tym kierunku stała się udziałem wszystkich, by prowadzona była śmiało i po męsku, by nareszcie zrozumiano, że nasz wychodźca to typ człowieka śmiałego, to rzykant, to bojownik narazie tylko o swe własne interesy, ale, że równocześnie jest to świetny materiał na szermierza interesu narodowego, że czas nareszcie przestać płakać nad emigracją i emigrantem — a pora zacząć wykucwać z tego potężny oręż o mocarstwowe znaczenie Polski.

A choć pracuje tylko parę miesięcy — to śmiało można stwierdzić, że trafił w ton należyty, bo ludzie się garną w jego szeregi, bo niema opornych, bo gorętsi zapalają się do czynów, a nawet obojętni rozgrzewają się w ciepłej wielkiej idei.

Nawet nie napotyka na opór, nawet nie ma przeciwników.

I choć akcja ruszyła dopiero z miejsca, a jednak można już dziś powiedzieć, że porusza się żywo naprzód do pewnego zwycięstwa.

Wielki cel, wiara w naród i jego twórcze siły — zdobywa dla idei powodzenie.

A wszystko dla Polski i jej mocarstwowego jutra.

K. GŁUCHOWSKI

JAN SZTOLCMAN

WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

Przed kilku tygodniami dotkliwą stratę poniosła nauka polska, a w szczególności ta szczupła dziś jeszcze garść przyrodników polskich, która zakresem swych badań naukowych sięgała daleko poza granice naszego kraju.

Dnia 29 kwietnia r. b. zmarł w Warszawie ś. p. Jan Sztolcman, wicedyrektor Państwowego Muzeum Zoologicznego, znany podróżnik i badacz przyrody Ameryki Południowej.

Jan Sztolcman urodził się w Warszawie w roku 1854. Po ukończeniu szkoły średniej wstępuje w roku 1872 na Uniwersytet Warszawski, obierając sobie za przedmiot studiów nauki przyrodnicze, w szczególności zoologię. Tu styka się Sztolcman z Władysławem Taczanowskim, kustoszem ówczesnego Gabinetu Zoologicznego przy Uniwersytecie. Wolne od wykładów i innych zajęć chwile spędza Sztolcman w pracowni Taczanowskiego, stając się stopniowo stałym jego pomocnikiem i specjalizując się pod jego kierunkiem w dziedzinie ornitologii, która miała stać się głównym polem jego pracy naukowej w ciągu całego życia. Pracownia Taczanowskiego stanowiła w owych latach ważny ośrodek pracy naukowej, dokoła którego koncentrowali się najwybitniejsi ówczesni przyrodnicy, zarówno przebywający w kraju, jak i ci, którzy prowadzili wówczas badania daleko poza jego granicami. Do liczby tych ostatnich należał Konstanty Jelski, który po pięcioletniej pracy eksploracyjnej w Guyanie Francuskiej przeniósł się był wówczas właśnie do Peru i prowadził badania przyrodnicze w środkowych częściach tego kraju, nadsyłając stale transporty nagromadzonych zbiorów do pracowni Taczanowskiego. Badania Jelskiego były popierane materialnie przez Konstantego Branickiego, znanego protektora nauk przyrodniczych, w owych czasach, gdy przyrodnicy polscy nie mogli korzystać z pomocy ze strony zaborczych władz rosyjskich.

W połowie roku 1874 zdecydował się Jelski przyjąć rządową posadę peruwjańską, w charakterze eksploratora i zbieracza materiałów dla tworzącego się wówczas w Limie muzeum przyrodniczego. Wobec tego zrzekł się on udzielanych mu zasiłków i prosił Branickiego o wysłanie do Peru na jego miejsce jakiegoś innego przyrodnika polskiego, tak by ciągłość polskiej pracy badawczej około poznania tego kraju nie uległa przerwaniu. Wybór Branickiego i Taczanowskiego padł wówczas na osobę Sztolcmana, młodego, dwudziestoletniego zaledwie studenta, pełnego zapału do badań przyrodniczych. Widać szczerzy i potężny musiał być ten zapał do pracy naukowej u młodego przyrodnika, skoro nie zdołała go skazić

żadna troska uboczna o przyszłą „karjerę”, ani obawa o przerwę w systematycznych studiach uniwersyteckich, i skoro z radością i bez wahania przyjął uczynioną mu propozycję.

W sierpniu 1875 roku opuszcza Sztolcman Warszawę i przez Hamburg, Londyn i Liverpool wyrusza za ocean. Po 54 dniach podróży morskiej przybył Sztolcman do portu peruwjańskiego Callao, skąd koleją udał się do Limy, gdzie spotkał go Jelski, który miał być jego przewodnikiem przy stawianiu pierwszych kroków na nowym terenie pracy.

Przez sześć lat, do roku 1881, pracuje Sztolcman w Peru, początkowo w towarzystwie Jelskiego, a potem, po wyjeździe tegoż do Europy, samodzielnie. Kolejno bada Sztolcman okolice Limy, różne miejscowości pomorza peruwjańskiego, wreszcie udaje się w głąb kraju, w góry. Tu przechodzi szereg pasm Kordyljerów i leżące pomiędzy niemi doliny, aż wreszcie dociera do górnego dorzecza Amazonki, zwanej tu Maranon i do jej dopływu Rio Huallaga. Po zakończeniu tej marszruty wraca drogą przez Amazonkę i port brazylijski Belem do Parą do Europy.

Jednak już w rok po powrocie, w roku 1882 wyrusza Sztolcman na drugą podróż do Ameryki Południowej, tym razem do Ekwadoru w towarzystwie paleontologa prof. Józefa Siemiradzkiego. Wyprawa ta miała na celu rozszerzenie terenu poprzednich badań Sztolcmana ku północy i uzupełnienie poczynionych w Peru spostrzeżeń. Trwała ona do roku 1884.

Materiał zoologiczny, zebrany w czasie tych dwóch wypraw Sztolcmana, jest ogromny, wystarczy zaznaczyć, że do dziś jeszcze część jego czeka na opracowanie, a to co naukowo opracowane już zostało, stało się podstawą do poznania przyrody tamtej części kontynentu południowo-amerykańskiego.

Wkótce po powrocie swym z wyprawy ekwadorskiej obejmuje Sztolcman kierownictwo prywatnego Muzeum Zoologicznego, założonego właśnie w owym czasie w Warszawie przez spadkobierców Konstantego Branickiego. Myśl utworzenia takiego muzeum powzięli Konstanty Branicki i Władysław Taczanowski z chwilą, gdy Uniwersytet Warszawski zaczął ulegać ostatecznej rusyfikacji po roku 1869, to jest bezpośrednio po powstaniu swem na miejsce dawnej Szkoły Głównej. Taczanowski słusznie przeczuwał, że jest ostatnim polakiem na stanowisku kustosa ówczesnego Gabinetu Zoologicznego i że po jego ustąpieniu kierownictwo tej instytucji, która bogactwo swych zbiorów zawdzięczała wysiłkom polskich zoologów, obejmą rosjanie. Muzeum

Branickich miało zapobiec na przyszłość takiemu układowi stosunków, odtąd do niego miały być kierowane wszelkie materiały zoologiczne, gromadzone przez Polaków i tu miały czekać na chwilę, gdy będą mogły zostać przekazane narodowi i oddane pod opiekę i zarząd własnych władz państwowych. 30 lat zgórą czekało na tę chwilę Muzeum Branickich pod kierownictwem Sztolcmana, wzbogacając stale swe zbiory i prowadząc naukowe ich opracowywanie. W okresie tym, mianowicie w roku 1900 odbył Sztolcman jeszcze jedną wyprawę zamorską, do Afryki, w dorzecze Nilu Niebieskiego.

Gdy po wojnie światowej odradzało się Państwo Polskie, nastąpił moment odpowiedni do urzeczywistnienia myśli, która przyświecała założycielom Muzeum Branickich. Zostało ono przekazane władzom państwowym i wraz z b. Gabinetem Zoologicznym Uniwersytetu utworzyło centralną w Polsce instytucję naukową zoologiczną pod nazwą Państwowego Muzeum Zoologicznego. W muzeum tem objął Sztolcman stanowisko wicedyrektora, oddając organizującą się instytucji cały zasób swego rozległego doświadczenia i swej wiedzy naukowej. Na stanowisku tem pozostał do końca.

Dorobek naukowy Sztolcmana obejmuje kilkadziesiąt prac specjalnych przeważnie ornitologicznych, ogłoszonych w licznych czasopismach naukowych krajowych i zagranicznych. Obok pracy ściśle naukowej uważał za swój obowiązek przyczyniać się do szerzenia wiedzy przyrodniczej wśród ogółu: zgórą sto artykułów popularnych stanowi wynik jego pracy na tem polu. Dzieje swych wypraw wydał w postaci dzieł „Peru” i „Nad Nilem Niebieskim”, zajmujących jedno z pierwszych miejsc w naszym piśmiennictwie podróżniczym. Pierwsze z tych dzieł, jakkolwiek oparte na spostrzeżeniach z przed lat zgórą 50-u, nic prawie nie straciło na swej aktualności, tak że obecnie rząd peruwjański wydaje je w przekładzie hiszpańskim.

Jako badacz przedewszystkiem terenowy był Sztolcman jednocześnie myśliwym wysokiej kultury i położył ogromne zasługi około podniesienia poziomu naszego łowiectwa i około jego organizacji w Polsce odrodzonej. W ciągu ostatnich lat wykładał w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego łowiectwo na Wydziale Leśnym.

Związek Pionierów Kolonialnych zaprosił go, jako jednego z najczciodszych podróżników polskich po krajach zamorskich, na honorowego protektora Sekcji Badań Terenowych.

Niespodziewana śmierć zabrała

Sztolcmana wprost, rzec można, od warsztatu pracy. Jeszcze w ostatnich tygodniach swego życia opracowywał naukowo zbiory ptaków południowo-

amerykańskich, przygotowując do druku obszerniejszą rozprawę, którą już komu innemu wypadnie zakończyć.

Dr. T. JACZEWSKI

PRZEGLĄD KOLONJALNY

NIEMIECKIE PRZEDWOJENNE POSIADŁOŚCI KOLONJALNE W UJĘCIU TRAKTATU WERSALSKIEGO.

Niemieckie rozległe imperjum kolonialne zostało zlikwidowane na mocy Traktatu Wersalskiego. Sprawa odjęcia Niemcom ich posiadłości kolonialnych została uregulowana w części IV Traktatu, zawierającej artykuły od 118 do 158 włącznie, rozpadające się na VIII działów.

Na mocy powyższych artykułów Traktatu Rzesza zrzeka się nietylko swoich posiadłości kolonialnych, ale i interesów i przywilejów, z których korzystała na terytorjach zamorskich, będących własnością innych mocarstw oraz na terytorjach państw, będących przed wojną terenami ekspansji niemieckiej. Zasadniczy będzie tutaj art. 118, w którym Niemcy zrzekają się bez zastrzeżeń „wszelkich praw, tytułów i przywilejów na terytorja, lub dotyczących się terytorjów, należących do nich lub do ich sprzymierzeńców”. Na mocy art. 118 Niemcy zobowiązały się „uznać i zastosować się do zarządzeń, które wydały, lub wydażą Główne Mocarstwa Sprzymierzone i Stowarzyszone... w celu uregulowania następstw powyższego postanowienia”.

W dalszym ujęciu traktatowym Dział I Części IV, zatytułowany „Kolonje niemieckie” ustala podstawy gospodarcze, na jakich Niemcy zrzekną się swych kolonji oraz majątku ruchomego i nieruchomego, znajdującego się w kolonjach, a będącego własnością Rzeszy. Miarodajny jest tutaj art. 119, który mówi, że „Niemcy zrzekają się na korzyść Głównych Mocarstw... wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich”. Artykuły następne tego działu są rozwinięciem artykułu 119. Dział II, następny ustala stosunek Niemiec do Chin i zrzeczenie się Kiao-Czao na korzyść Japonji. Działy III, IV, V, VI i VIII odbierają Niemcom prawa posiadane przez nich w Syamie, Marokku, Egipcie, Szantungu i Liberji. I wreszcie Dział VII zobowiązuje Niemcy uznać wszelkie traktaty, jakie mogą być zawarte przez Mocarstwa Sprzymierzone z Turcją i Bułgarią, co do praw i przywilejów Rzeszy w tych państwach.

Następstwa postanowień art. 118 Traktatu Wersalskiego zostały, jak wiadomo, uregulowane w ten sposób, że utworzono w łonie Ligi Narodów t. zw. Komisję Mandatową, która dokonała podziału kolonji niemieckich między państwa zwycięskie. Komisja sprawuje w dalszym ciągu kontrolę nad działalnością państw-mandatarjuszów na terenach dawnych niemieckich posiadłości kolonialnych. Podziału kolonji niemieckich nie należy uważać z punktu widzenia prawnego za inkorporacje poszczególnych terytorjów do państw zwycięskich. Państwa te sprawują jedynie z ramienia Ligi Narodów mandat na danem terytorjum. Przedwojenne imperjum kolonialne niemieckie pozostaje nadal nierozdzielne i tak jest traktowane na terenie polityki międzynarodowej. Z tej racji Niemcy kategorycznie protestowały (patrz zeszyt „Pio-

niery Kolonialnego” z maja 1928 r.) przeciwko inkorporacji Tanganyiki do sąsiedniej kolonji angielskiej. Oczywiście, że stan taki jest prowizorium, obliczonym na krótką metę. Już traktat zawarty w roku 1919 w Saint Germain ustala rok 1931, jako datę, kiedy uregulowana prowizorycznie kwestja niemieckich posiadłości kolonialnych może być poddana rewizji. I oczywiście z postanowień traktatu w Saint Germain nie omieszkają skorzystać Włochy, a przedewszystkiem Niemcy. Czy nie należałoby i u nas w kraju zastanowić się nad tą datą. B. zabór pruski wraz ze Śląskiem Córny odgrywał poważną rolę w życiu gospodarczym przedwojennej Rzeszy. Wysiętek tych należących dzisiaj do Polski terytorjów, w ogólnym wysiłku niemieckim skierowanym w ubiegłym stuleciu na uzyskanie kolonji, był znaczny. Nie chodzi tu zupełnie o imperjalizm, nie chodzi tu o jakikolwiek plany zabiorcze. Chodzi tu jedynie o wyszukanie dla nadmiaru polskich rąk roboczych terenów pod swobodną ekspansję. Należy pamiętać, że ten nadmiar rąk do pracy na rynku krajowym zmusza nas już dzisiaj do szukania terenów w dalekiej Ameryce Południowej, w niedostępnym Peru.

ANGLICY, A JEZIORO TSANA W ETYOPJI.

W Londynie dużo hałasu sprawiła wiadomość, że rząd etyopski prowadzi rokowania z pewną finansową grupą amerykańską, która podjęła się budowy tamy na jeziorze Tsana. Sprawa ta wywołała również duże zamieszanie i niepokój w Egipcie. Kraj ten pozbawiony deszczów jest całkowicie zależny od irygacji Nilu. Nil zaś bierze swój początek w jeziorze Tsana i obfitość jego wód jest całkowicie zależna od tego jeziora. Już przed wojną rząd etyopski dał Egiptowi gwarancję nietykalności jeziora. Egipt chciałby mieć wgląd do robót przy budowie tamy celem usunięcia możliwości zabarykadowania dopływu wody do Nilu. Należy przypuszczać, że sprawa budowy tamy pójdzie po myśli żądań Egiptu, ponieważ niedawno Etyopia zgłosiła swój akces do Ligi Narodów.

ASPIRACJE WŁOSKIE W AFRYCE, A BUDOWA KOLEI TRANS-AFRYKAŃSKIEJ PRZEZ FRANCJĘ.

Polityka włoska w Afryce staje się coraz bardziej aktywna. W Rzymie została uznana konieczność gruntownej rewizji całej dotychczasowej działalności włoskiej w kolonjach afrykańskich. W związku z tem rząd włoski uchwalił w dn. 25 lutego r. b. prawo, mające na celu odmłodzenie i reorganizację włoskich kolonialnych kadr urzędniczych. Na mocy tego prawa wszyscy urzędnicy kolonialni, którzy przekroczyli 40-ty rok życia będą przeniesieni przymusowo w stan spoczynku. Miejsca ich zajmą ludzie młodszy, rekrutujący się ze sfer faszystowskich. Równocześnie włosi w ślad za francuzami zamierzają rozpocząć budowę transafrykańskiej linii kolejowej. Linja ta miałaby przeciąć Afrykę od Trypolisu i zakończyć się naturalnie u jeziora Czad, tego punk-

tu, który posiada dzisiaj największą siłę atrakcyjną dla włoskich aspiracji kolonialnych w Afryce. Zamierzona linja kolejowa przetnie Saharę i u jeziora Czad połączy się z trasami kolejowymi, wytykanymi obecnie przez francuzów i angiolków na swych terytorjach, przylegających do jeziora. Prasa francuska nie wierzy w celowość budowy tej kolei. Terytorja, które kolej ma przeciąć, nie posiadają żadnego gospodarczego znaczenia. Z punktu widzenia gospodarczych interesów Afryki, jedynie trasa przeprowadzanej obecnie przez francuzów kolei transafrykańskiej jest uzasadniona i celowa. Projekt włoski jest chimeryczny i nigdy nie dojdzie do skutku. Jednak pomysły włoskie, należy się stwierdzić, choć nierealne, przyczyniły się znakomicie do poprowadzenia w szybszym tempie francuskich robót przygotowawczych w związku z budową przez francuzów kolei, która już w krótkim czasie połączy afrykańskie porty śródziemnomorskie z Kapsztadem.

PACYFIKACJA LIBJI.

Libja została już całkowicie okupowana przez wojska włoskie. Komunikat „La Tribuna” z kwietnia r. b. stwierdza, że wszystkie terytorja libijskie zostały opalone przez wojska włoskie. W dn. 18 marca została zajęta oaza Marada. Włoskie operacje wojenne zakończyły się świetnym sukcesem włochów przy Onen el-Ghizalan o 50 klm. od oazy Zella w dn. 7 i 9 marca. Tuziemcy w bitwie utracili cały swój sprzęt bojowy.

PODRÓŻ WŁOSKIEGO NASTĘPCY TRONU.

W lutym i marcu włoski następca tronu książę Piemontu Humbert odbył podróż do włoskich kolonji afrykańskich w towarzystwie p. Bolzona, podsekretarza stanu w Ministerstwie Kolonji w Rzymie. Podróż ta została wywołana niedawnymi podróżami do Afryki następców tronu belgijskiego i angielskiego. Podróż odbywała się z nadzwyczajną pompą. Ks. Humbert zwiedził pola bitew z wojny włoskiej z Etyopją, gdzie na grobach poległych żołnierzy włoskich złożył wieńce. W Adoua następca tronu otrzymał depeszę powitalną od ks. Tafari, regenta Etyopji.

Garść tych wiadomości o włoskich działaniach w Afryce wskazuje na zdecydowany charakter tych działań. W ostatnim czasie prasa włoska poczęła uzasadniać pretensje Włoch do terytorjów afrykańskich, opierając się na przesłankach historycznych. Zaprowadzono tu nawet świeże pojęcia „Afryki Włoskiej” i „Afryki Rzymskiej”. Niedawno wyszła w Rzymie z druku książka p. Franco Ciarlantini, w której autor doszukuje się w narodzie włoskim pierwszorzędną wartość kolonizacyjnych i pionierskich. Autor żąda zerwania z metodami polityki kolonialnej, którym hołdują dzisiaj Włochy, opartymi na wzorach francuskich i angielskich; p. Ciarlantini mówi, że już rzymianie w starożytności posiadali wielkie zalety, jako element kolonizacyjny. Te zalety pozwoliły rzymianom opanować Afrykę i Europę. Wartości te naród włoski, jako spadkobierca rzymian zachował. Należy je tylko rozwinąć i skierować we właściwym kierunku. Stary, antyczny Rzym z pleśni wieków wyłania się jak feniks w nowocześniejszej włoskiej polityce kolonialnej. I słusznie, wszystkie argumenty są dobre, jeżeli chodzi o otwarcie narodowi szerokich możliwości gospodarczego rozwoju.

Dr. J. ROZWADOWSKI

W GÓRACH NADZIEI

Gęsta mgła zalegała okolicę. Biały jej całun w ciężkich zwalach opadał coraz niżej, coraz głębiej. W kłębiących się tumanach na krok nie było widać. Był wczesny poranek.

Przed „wenda” 1) Chica Rossa, pod Górą Nadziei, ruch panował ożywiony. Z głębi białej kurzawy dolatywał rozgwar rozmaity. To dzwoniły spędzane pośpiesznie z paszy konie i muły i krzyki było słychać karośników. Przy korytach paraskwały przy obroku porannym konie, wydychając z owsa sieczkę, czasem zaś raz wymierzony w zad koński tępem zabrzmiął echem. Ale mimo tego ruchu i gwaru, wszystko tak gęstą było, mleczną, spowite zasłoną, że z za jej welonu nic niemal widzieć się nie dawało. Czasem tylko, na tle rzadszego łachmanu mgły zamajaczyły kontury karosy, to błysnęły kształty konia, to ludzka zaczerniła sylwetka. I coraz częściej z tego rozhałasowanego, a tajemnicą otulonego kłębowiska, odrywała się z brzękiem i stukotem masa jakowaś, jakby jakiś zwierz przedpotopowy z nocnego ruszał legowiska, i z tętentem oraz krzykami zapadała w nieprzejrzaną toń mgły. To wcześniejsze ruszały karosy.

Ale tuman szedł. Z kredowego stawał się mlecznym, z mlecznego, opalu poczynał lśnić barwami. Snadź, weszło co tylko słońce cudem swych barw poczynało go krasić. Opadał też szybko ku dołowi, tak, że z morza jego białych fal wynurzać się jęły zwaly „Gór Nadziei”, to znowu wierzchołki poczynały zielenieć drzew. Aż nagle, jak spłoszone stado białych, pierzastych gołębi przed piorunowym rzutem jastrzębia umyka, na wsze rozpierzchując się strony, tak rwące się już coraz bardziej w sztuki chmury mgły rozwiały się, przed słońcem promieni ustępując potęgą.

W dali nad Serra do Tigre zabłyśła wspaniała tafla słońca.

Przed wendą pustoszało. Ostatnie wozy wyciągały powoli. Z hukiem i tętentem ruszyła grupka kabokli²⁾, okładając biczami konie, rwące z kopyta, aż ziemia rozpryskiwała się wkóło. Zadudniło jeno na mostku i za chwilę cichły już ich krzyki w oddali.

Ruszył nareszcie i nasz pocztyljon, a ruszył godnie, jak na takiego przystało dygnitarza; urzędowa przecie jest figura, a w Brazylii urząd to nie byle co. Piątka jego poderwała karosę z miejsca z takim rozmachem, że w głębi karosy aż jękło. To siedzący tam pasażerowie, wykonawszy pół salto mortale, usiłowali odzyskać utraconą równowagę. A impet nie słabł.

Z hukiem stu gromów, z brzękiem całego składu żelaztwa i donośnym podzwaniem wzięliśmy mostek na strudze i rwaliśmy cwałem po trakcie, mijając szybko ciągnące przed nami ciężkie, ładowne bryki. Droga podnosiła się, acz zrazu bardzo nieznacznie. Okolica dziwnie podhalański przypominała krajobraz. Po obu stronach traktu ciągnęły się lekko falujące paśniki. Tu i ówdzie znaczyła się kępa młodych pinjorów, z wyglądu świerki przypominających. Drewniane „portery”³⁾, otaczające zrzadka rozrzucone zagrody, wspomnienia budziły kolib naszych górskich pasterzy. Owce, gdzieindziej w Paranie niemal niespotykane, bieleły się na zieleni pastwisk.

Jedna i druga krowka pobrzękiwała po-

tecznym dzwonkiem. Teren dźwigał się coraz bardziej. Trakt zwęzał się i poczynał się wic serpentyną.

Minęliśmy ostatnie karosy i przeszliśmy w stępą, pnać się coraz wyżej i wyżej.

Rzeźki poranek zapowiadał piękny, ale skwarny dzień. Za nami malowniczy otwierał się widok. Jak okiem sięgnąć, aż hen, ku wzgórzom, bramującym wody Ivahey od północy i daleko ku Sierra do Tigre, od wschodu, falisty się rozciągał kraj.

Na jasnych przestrzeniach pól uprawnych Prudentopolisu ciemniały plamy lasów, na horyzoncie w czarną, poszarpaną się znacząc linię. Tuż opodał, w dole u naszych stóp, sterczała dziwaczna kopa „Xaxim”, jakby forma od baby wielkonocej dnem do góry wywrócona. Ze wszech stron już się na nią kukurydżane wdzierają rosy, jeno sam szczyt skłębiotnemu zostawiając boru. Uparty chłop nasz i ten już ujarzemia zakątek. W kotlinie senna i cicha stoi wenda Chica Rossa. Wśród spletanego wężowiska krzewów i chwastów połyskuje strumień wartki.

W zasłonach boru na tle zieleni bieleje jeszcze gdzieś obłoczek wiotkiej mgły, ginącej już do cna.

A przed nami, coraz bliżej rysuje się zwarty wał Gór Nadziei, na straży wnętrza Parany stojący. Droga wdiera się w jego łono, jakby tajemnicę zamkniętego przezeń rajy mu wyrwijając. A zawory to srogie, od Sezamu bram potężniejsze.

Wenda Chica Rossa już jako drobna, dziecinna wygląda zabawka. W dole, pod nami, na zakrętach traktu wąż karos się znaczy, jak sznur białych termitów. Ciągną zwolna za Góry Nadziei. I na myśl przywodzą dzieje bajeczne pionierów północno-amerykańskich.

Jak przez bezludne Savanny, przez dzikie Góry Skaliste, szli, kości mi swemi znacząc trakt, drogę ku złotodajnej, mlekkiem i miodem płynącej otwierając Kalifornii. A nadzieja im przewodnikiem była, wątpliwych krzepiła, słabym mocy dodawała. Dziś powtarza się to na Antypodach. Jeno inni tu pionierzy, jeno inny tu kraj.

Idą sznury karos za Góry Nadziei, na płaskowyż Guarapuawy, gdzie ludzi jeszcze mało, gdzie kraj piękny i bogaty. Na podbój nowych terenów. Nasi to ludzie w tropy kabokli z dołów się wynoszących w pierwszej idą straży. Ciągną od Ivahey podlasiacy, idą małopolanie z Prudentopolisu, suną tym samym szlakiem mazuzy z pod Araukarji i kujawiacy z pod Mateusza i pomorzanie z pod kurytybskich kolonii, a od południa z nad Iguasu, z Cruz Mahado, za górami już leżącego, poprzez Rio de Areia, flankiem zabiegają lubliniacy.

Sezam Gór Nadziei już otwarty. Nasz go otwarł dla kultury chłop gwą mocą, nowe poza jego zwaly niosąc jutro. I nie skryją się już za nim „dziki”. Zaludnia się kraj pustynny, życie się budzi i pracy zakwitła kwiat.

Już pod samym jesteśmy szczytem. W dali ku północy, z jednego ze wzgórz wyniosłych szerokim srebrnym pasem wali się w dół wodospad. Wspaniale na tle boru lśnią jego wody. I dziwi się człek, skąd tam z tego szczytu, gdzie żadna nie płynie rzeka, takie masy spływają wody. Ale to Brazylija, Antypody.

Wszystko tu na opak. Na szczytach, jeziora i bagna się ciągną, gdy na stokach źródła drobnego spotkać nie można. I tam, na tem wzgórzku jezioro jest obfite podobno. Nikt go zresztą nie widział, bo baśnie o niem krążą przeróżne, tak, że ka-

boklo za Boga by tam nie poszedł, a z naszych nikt tam jeszcze drogi nie znalazł.

A tymczasem klechdy chodzą, że kiedyś kościół tam stał okazały, ale mnisi grzechami gniew sprowadzili boży i zapadła się świątynia w nurty jeziora.

Przed nami już płaskowyż Guarapuawy. Jeszcze jeno wewnętrzne pasemka Gór Nadziei widok szeroki na stopy zastaniają. Za to, ku wschodowi, w dole jak okiem sięgnąć, wielkie, spiętrzone falami wzgórze morze starych kolonij. Wzrok prawie nie ma się na czym zatrzymać. Jeno ku północy Trumbudo grubachny i smukły i lasem jak Olimp pokryty Trumbudinho od reszty się odcinają krajobrazu.

Poczynało dopiekać jakoś niesamowicie. Duszno też było, aż z pod budy, gdzie przewiewu nijakiego nie było, utyskiwania się dały słyszeć pasażerów.

— Chyba będzie burza, — zawyrokował woźnica, — zanadto bowiem przygrzewa. Byle tylko przejechać banhady (bagny) na górach i dostać się do Germana. Bo jak nas w tych tu złapie dziurach, to będzie lichy.

A tymczasem w dali, gdzieś nad Ivahey, a może i jeszcze poza niem, zaczęło się coś robić niewyraźnie. Na samym horyzoncie jęły się rysować ciemne pierzyny chmur, rosnących chyżej i chyżej. Co gorsza, wiatr, do tej pory ledwie znaczny, dać ku nam poczynał coraz żywiej. Nie było wątpliwości. Ciągnęła ku nam burza.

Pocztyljon nie próżnował. Ledwie zmęczone drapaniem się pod górę konie chwilę małą spocząć zdążyły, a już ruszył, ostro je podcinając, w dalszą drogę. Koło nas jakoś pusto i smutno było. Liche tylko zagajniki na tle pastwisk kwaśnych żadnego ludzkiego śladu nie zdradzały.

W biedne te strony naród nie szedł, omijając je. Nie zatrzymywał się tu pionier, bogatszych szukał okolic. Przejeżdżaliśmy jakby jakiś krater wygasły wulkanu, jakby kotlinie, gdzie niedawno jeszcze rzeka potężna przepływała, a teraz jeno bagniska brzydkie pozostały.

Droga okopana po obu stronach rowami przecinała prosto przed siebie tę kotlinę. Jako, że sucho było od dłuższego już czasu, przeto jechało się niegórzej, ale mimowoli myślał człowiek co tu się dziać musi, kiedy deszcz kilka popadają tygodni. Z topieli tej chyba nikt wybrnąć nie potrafi.

Ale już znowu droga się wspaniała, poprzez anemiczny przedzierając się lasek. Pod kołami wozu i kopytami koni zatętniała i załomotota skała. Jakieś olbrzymie tafle kamienne, jak schody szerokie, przestronne, przez czas i ruch porujnowane, ciągnęły się szczytem wzgórze.

Za nami banhada smutną świeciła tyśnią, przed nami lasy się już znaczyły coraz silniejsze, aż pod samą się kończą Guarapuawą.

Na horyzoncie całun ciemnych chmur zasuwiał się szerzej. Z hukiem wyrwali się z kamiennych porohów i po lepszej już drodze sunęliśmy wdół. Las gęstniał po bokach, paśniki znikwały. Na polance zaczerniało marne „rancho”⁴⁾ jakiegoś kabokla. W słońcu wygrzewało się przed niem w kurzu dwoje jak cyganiatka smagłych dzieciaków, kręciło się kilka chudych świń, jedyny nędzny dobytek.

Pocztyljon nie żałował bata, postanowił bowiem za każdą cenę zemknąć przed deszczem do wendy Germana, ale chmurzyska też nie próżnowały. Ciemne ich języki wyciągały się coraz bliżej ku słońcu, grożąc mu lada chwile pochłonięciem.

1) wenda — sklep.

2) kaboklo — leśny brazylijanin.

3) portera — zagroda dla bydła.

— Nie dojedziemy, — zaklął nasz automedon. — Do wendy jeszcze dobra godzina, a najdalej za jakie pół godziny już będzie lać.

Już też z za lasu ponury huk grzmotu dolatał, słońce zbladło, za pierwsze się kryjąc chmur łachmany. Znowu wpadliśmy na szerszą wśród lasu łysinę.

Pod ścianą boru strumień się przewijał.

Nie kabokło tu siedział napewno. Dom białeł świeżymi pinjorowemi deskami, podle niego szopka stała i stajenka wcale zgrabna, przed domem, niedaleko drogi stojącym, kwiatów grzęda się znaczyła, nad strumieniem kapusta zieleniała, duma i radość gosposi. Kukurydzianej też rosy spory widać było kawał.

— Pierwszy nasz tu siedzi, — objaśniał woźnica, — niedawno tu jeszcze marna stała buda, gdzie pospołu z psami, świniami i pchłami ziemnymi gnieździł się kabokło. Aż przyszedł ten tutaj z pod Iraty i zaraz tu inny zaprowadził ład. Ja już pewnie z dziesięć lat tędy z pocztą jeżdżę. Kilka lat temu to tu ani jednego polaka na górach nie było. A teraz każdy dzień nowych przynosi. Pcha się to, panie, siła.

Przydługi, ponury grzechot gromu rozdarł powietrze, niosąc się echem po boru. Burza już była tuż. Niebo czarne, jak fizjonomja „odpowiedzialnego” murzyna, raz po razu przebiegać poczęły zygzaki błyskawic. Pierwsze krople dżdżu, duże a rzadkie, zabębniły o budę karosy, lecąc z rozgłośnym poświstem wichru.

Las rozkołysał się jak fale wzburzonego morza.

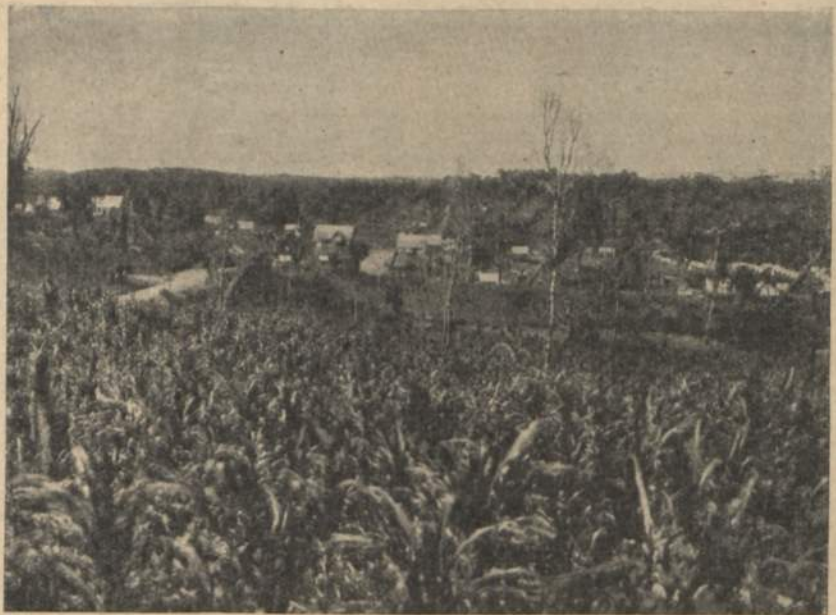
— Trza stanąć, tu na otwartem, przeczekamy burzę, — zakonkludował pocztyljon.

— W boru niebezpiecznie. Jak się taka wichura zerwie, to pinjory kładą się jak trzcina. Śmigle to psiarstwo, a korona cała w górze wysoko, korzenie zaś płytko, pod wierzchem. Wiatr waży to bez trudu. A nie daj Boże, jak się taki na wóz położy.

A wicher już się nosił po boru, że zdało się, cały ku ziemi przygnie. Grom łomotał po gromie, węże czerwone wokoło przelatwały bez końca i otwarty się upusty niebieskie, jak to tylko w Brazylii jest możliwe.

Biedne koniska spuszczone ku ziemi

*) rancho — chata tubylca



Kolonja polska Vera Guarany.

łbami tuliły się ku sobie, zmywane falą deszczu, który prał po budzie, jakby groch młócił na klepisku.

Świata bożego nie było widać. W smugach ulewy ginęły z przed oczu lejcowe konie. Pod budą, choć porządnie była nasmołowana, jęło tu i ówdzie przeciekać po trochu. Wkoło na drodze, pluskała po glinie woda.

— Idzie ostro, to nie będzie tego długo. Za chwilę słońce zaświeci, — pocieszał się jeden z podróżnych.

— To tak, panie, z tą pogodą jak z humorem kabokła. To dobry, że do rany go przyłożył, to już zaraz wali z rewolweru, a za moment gotów już pić z tobą i „compadrem” cię będzie tytułował.

Ale tymczasem lało się jak z miliona cebrow i strzelało nie z rewolwerów, ale z ciężkiej niebiańskiej artylerji. Istny ogień huraganowy!

Otuliłem się w pelerynę, bo i wilgoć jęła się robić w karosie i wicher chłód niósł niemily. A po budzie prało dalej siarczyście.

Pocztyljon uchylił z przodu opuszczoną zasłonę i wyrzwał szybko na świat.

Do wnętrza wtargnęła fala deszczu, zapędzonego wichrem, aż ktoś zaklął ognisście.

Lało dalej i na poprawę się wcale nie zdawało zanosić. Ale woźnica innego był zdania.

— Przechodzi, — powiedział, pykając fajeczkę, — przechodzi.

Jakoż wicher widocznie ustawał i z za podniesionej nieco zasłony widać już było konie, deszczem obmywane, a gromy warczały już gdzieś dalej ku Pinhao, ku Iguaçu się niosąc. Bębnienie po budzie również zelżało i coraz rzadziej padał groch kropli. Od północy jaśniało coraz bardziej, aż poprzez sznureczki deszczu zabłysło słonko, grając tysiącami barw w każdej kropli z osobna. Chwila jeszcze i było po ulewie.

Z radością wygramoliliśmy się z budy. Woźnica wiechciem ze stomy wycierał uprząż, w budzie poprawiano siedzenie. Na błękitie niebios zagrała wspaniała tęcza podwójnym promieniejąc łukiem. Jeno jeszcze hen, daleko, ku południowi ponura muzyka burzy zgrzytała. Mogliśmy ruszać.

Odświeżone konie, czując niejako, że Germano już niedaleko, wyciągały nogi, mimo, że droga odrazu ciężka się zrobiła po ulewie. Ohydna, lepka, czerwona glina, oblepiała koła, w jedną zamieniając je bryłę; koleinami smarowała woda, złobiąc je coraz głębiej. Znowu mineliśmy jakieś osiedle kolonisty, niedawno w te zaszłego okolice. Nie kaboklerskie to było pewnie gospodarstwo, może wenda jakaś, bo dom stary był, ale do porządku doprowadzony, niezgorzej się prezentował.

Porozwalane śnać za dawnego pana ploty, świeciły nowemi przeszłami. Ład tu inny panował i porządek.

Pod górką, w stronę nieco, jakiś pionier zakładał znowu siedzibę. Rosa już zieleniała szeroko wśród lasu, a na jej tle sterczał szkielet związanego jeno domostwa. U szczytu wiecha się jeno kołysała, nie dawno widać dom podniesiony.

— Wszystko to nasi, już kupka jest spora. Głównie z araukarjskiego są. Te djabły to wszędzie wlezą, — mędrkował woźnica.

Aż z górki zjechawszy, zakręt mineliśmy i poprzez szeroką dosyć kotlinkę, wen-



Osada polska na Rio Claro. Plantacja kukurydzy.

dę jakowąś na drugim jej ujrzelismy skraju. Był to Germano.

Przed wendą karos już kilka odpoczywało i Forda czerniała buda. U słupków kilka koni się kręciło niecierpliwie, od much się oganiając. W suto blachami nabijanych uzdach połyskiwały promienie słoneczne. Na jednym z koni młody, rostry mężczyzna poprawiał siodła i kolorową pelegę⁵⁾ złotym przyciągał gurtem. Nieco niżej na murawie jaśniały płachtami bud białych płóciennych, niesmołowanych, trzy mniejsze karoski, dokoła kręciły się pouwiązywane psy.

Przy małym ognisku kobiety ważyły skromny obiad, kilkoro też bawiło się dzieci. Z całym majątkiem przeprowadzali się snadź gdzieś koloniści.

W wendzie przestronnej coprawda dosyć, ale niskiej i ciemnej, rojno było. Przed ladą siedziało kilku mężczyzn, z wyglądu kabokli nie przypominających, acz już z brazylijska przebranych. Wśród nich kręcił się uprzejmy Germano, to dolewając „kaszasu“⁶⁾, to nową „kuję“⁷⁾.

Od stropu wendy zwisały się bicze kaboklerskie, „chichotami“ zwane, chwiałały się w przeciągu popręgi końskie, ciemniało okazałe brazylijskie siodła z łękiem wysokim, silnie nabijanym nibyto srebrnemi ozdobami. Obok widać było żelastwo rozmaite, tu „fojsy“ czy szpadle lub kosa, a dalej przeróżne blaszane naczynia. W rogu, na ladzie stos „peleg“ rozmaitemi mienił się barwami. Na półkach materiały rozmaite, tam znowu szkło, ówdzie zaś produkty spożywcze. Ot, jak w wendzie.

Wedle starej recepty ze starego kraju z małej mieściny „szwarc, mydło i powidło“.

Rozmowa szła po polsku, sami bowiem w wendzie byli polacy. Nawet Germano, acz niemiec, coprawda, z polką żonaty, po polsku dogadywał.

Dwaj osadnicy miejscowi targowali się zawzięcie o konia, do którego też co chwila wychodzili przed dom, oglądając go ze wszech stron.

Jeden sprzedawał Germanowi piękną skórę wydry, na którą i ja też odrazu parol zagiałem. Czwartym siedział milcząco, pykał z fajeczki i popijał herwę.

Przy drzwiach siedzieli trzej młodzi ludzie, snadź owi koloniści, ciągnący za Góry Nadziei. Wmieszaliśmy się do pogawędki. Osadnicy miejscowi wszyscy z pod Kurytyby pochodzili. Dwu było z Orleanu, jeden z Abranchez, ale reszta przywędrowała tu z Thomas Coelho i Araukarji. Wiadomo, mazury najtężci tu w Brazylii pionierzy. Jeden i drugi był tu też z pobliskiego Prudentopolisu. Kilka lat temu pierwszy się w te ostępy zapchał.

Dziś już liczy się tu polaków na siedemdziesiąt rodzin. Na rodzinę średnio 60 akrów wypada, a kilka ma więcej, jeden zaś Mazur dorobił się tu czterystu akrów boru, w czym sporo dobrego jest herwalu.

I coraz to nowi przybywają. Siedzą tak wkoło wendy Germana, a że jeszcze ni szkoły ni kościoła nie mają, przeto tu się zbierają na sąsiedzką pogawędkę, tu interesy załatwiają, tu nowin wszelakich od karośników przejezdnych szukają.

Tu etap nowy budują, na szlaku dalszego polskiego podboju.

A podbój szedł. Dzień niemal każdy oglądał w tym boru owe, białemi budami lśniąca karoski. I dziś trzej pionierzy

⁵⁾ pelega — skóra barania na siodło.

⁶⁾ kaszas — wódka z trzciny cukrowej.

⁷⁾ kuja — naczynie do picia kawy, przynosząc, to dorzucając tu i ówdzie słowo do toczącej się rozmowy.

ciągnęli właśnie za góry, aż na daleką Amolafakę jeszcze za Guarapuawę hen nad wdzięczne wody Cantagallo, poza pasmo stepów rozległych. Jeden z nich za swojakami szedł, z Aguabranksi, tutejszy już polak, w Brazylii urodzony.

Dwaj inni z Erechimu, wielkiej kolonji w odległym Rio Grande do Sul leżącej, przybywali.

Do gromady zbierał naród.

Pytania krzyżowały się, gwar uczynił się w skromnej wendzie. Szybko mijały chwile. Aż i zbierać się trzeba było. Pierwsi odeszli do swoich młodzi koloniści. Zasiadliśmy też i my do smakowicie przez panią Germanową przyrządzonej strawy. W wendzie pozostali jeno miejscowi osadnicy, głośno rozprawiając przy krzącej „kujce“.

Do pokoju, gdzie obiadowaliśmy, dolaływały oderwane szczegóły opowieści tego osadnika, co skórę z wydry sprzedawał, snadź zapalonego myśliwego, o ostatniem polowaniu na „antę“ (tapir).

KRONIKA ZWIĄZKU

Na posiedzeniu w dniu 1 maja kooptowano jako członka Zarządu d-ra Gustawa Załęckiego sekretarza generalnego Naukowego Instytutu Emigracyjnego.

Dr. Załęcki należał do najwyższych propagatorów idei Związku i tylko wyjazd do Ameryki Północnej z ramienia Instytutu na kilka miesięcy przeszkodził mu wziąć udział w organizowaniu Związku. Obecnie, po powrocie, dr. Załęcki niezwłocznie zgłosił swój akces i wstępuje do Zarządu z konkretnym planem teoretycznego i praktycznego ujęcia strony ekonomicznej naszej emigracji.

Pan Marszałek Senatu, Prof. Julian Szymański, wybitny znawca stosunków wychodźczych, tak w Północnej jak w Południowej Ameryce, gdzie od szeregu lat przebywał, na zaproszenie Związku do współpracy nadesłał następujące pismo: „Warszawa, d. 28 kwietnia 1928.“

„W odpowiedzi na pismo Panów z dn. 16 kwietnia r. b., P. Marszałek polecił mi przesłać Panom Swe podziękowanie za przesłane numery „Morza“ oraz zgodę na wzięcie udziału w pożytecznej akcji Związku w charakterze członka.“

Sekretarz Marszałka Senatu:

(—) Aleksander Mohl.

Prezes Związku p. Kazimierz Głuchowski powrócił d. 14 maja z trzytygodniowej podróży do Lizbony.

Zbadanie sprawy w stolicy metropolji utwierdza jeszcze Związek w przekonaniu, że Angolą nadaje się do kolonizacji rolnej i osadnictwa polskiego. P. Głuchowski spotkał się w Lizbonie z żywym zainteresowaniem u czynników miejscowych, związanych z Angolą gospodarczo, które są skłonne do całego szeregu ułatwień dla akcji polskiej.

Dalsze prace potoczą się wobec tego żywo, idąc już w kierunku praktycznej realizacji projektu.

Zarząd Związku wszedł w porozumienie z Prezydium Związku Młodzieży Wiejskiej. W „Wiciach“, organie Związku Mł. W. ukaże się szereg artykułów, popularyzujących ideę kolonialną w kierunku uświadczenia jaknajszerszych mas społeczeństwa o konieczności celo-

No, ale czas biegnął, trzeba było ruszać w drogę.

Przy naszej karosie grzebał coś jeszcze pocztyljon, gdy minęły nas karoski ku Guarapuawie ciągnące. Zwolna sunęły, bo i ładunek był sroggi, i droga daleka na ową ziemię wybraną, w owe bory.

Peżegnali się też „Pochwalonym“ mazury i dosiadłszy koni z trzaskiem i szumem ruszyli każdy w swą stronę. Za chwilę bór ich pochłoniął, ten bór, który oni swą mocą z dnia na dzień podbijali.

Ruszyliśmy nareszcie i my, ruszyliśmy traktem pionierów.

Za nami pozostały Góry Nadziei, za niemi podbity już kraj.

Koło nas po lesie dążyli do swych sadymb osadnicy, tu proporzec trudu polskiego dzierżący.

Przed nami stęchać było jeszcze za górką dzwonki karoszek kolonistów w dal ciągnących.

Wczoraj... dziś... i jutro.

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI

wej i jednolitej akcji na terenie naszego wychodźstwa, oraz o wartości pionierskiej polskiego emigranta.

Księgarnia M. Arcta wyraziła gotowość odstąpienia Związkowi częściowo bezinteresownie, częściowo po bardzo zniżonych cenach podręczników szkolnych dla szkół parańskich.

O ile — ze względów finansowych — niemożliwą jest rzeczą zaprowadzić we wszystkich szkołach w Paranie jednolite podręczniki, o tyle łatwiejszy do zrealizowania jest postulat, ażeby w każdej szkole w danym rejonie wszystkie dzieci uczyły się z tego samego podręcznika i żeby na każdą szkołę wypadła dostateczna ilość egzemplarzy.

W myśl tej zasady sekcja parańska segreguje otrzymany materiał i po dokonaniu tej pracy przystąpi do wysyłki książek.

Na tem miejscu składamy firmie M. Arct gorące podziękowanie.

W dniu 14 maja Stowarzyszenie Urzędników Banku Rolnego zwołało zebranie z okazji ukonstytuowania miejscowego koła Ligi Morskiej i Rzecznej. Na zebraniu tem, urzędzonym staraniem członka Związku p. E. Janowskiego, p. prezes Głuchowski w dłuższem przemówieniu zapoznał zebranych z wartością pionierską polskiego rolnika i celami Związku Pionierów Kolonialnych.

Akcja Związku Pionierów Kolonialnych spotkała się z nader życzliwym przyjęciem na terenie Parany. Kurytybski „Świt“ z 21 kwietnia b. r. zamieszcza p. t. „Powstanie i działalność Związku Pionierów Kolonialnych w Warszawie“ dłuższy artykuł, w którym podając streszczenie ideologii Związku oraz plan i momenty jego rozwoju, wita serdecznie nową instytucję.

„Życzymy ze swej strony — „pisze „Świt“ — T-wu Pionierów Kolonialnych jak najpomyślniejszego rozwoju i realizacji swych wzniosłych zamierzeń. Na „Świt“ i przy nim zgrupowane wychodźstwo nowa ta organizacja może liczyć, że nie pozostaniemy w tyle w tej wspólnej pracy.“