

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ!

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.



CZ. NOWOCIEŃ

FRAGMENT STAREGO GDAŃSKA

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



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. 7.

Warszawa, lipiec 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. W północnej zorzy — A. Uzlemba; 2. Zagadnienie rybnego przemysłu przetwórczego — Stefan Jarocki; 3. Gdańsk — A. U.; 4. Port w Antwerpi (z cyklu „Porty Europy”) — Janusz Łokuciejewski; 5. Kryzys włoskiej marynarki handlowej — S. K.; 6. Pierwsza bezpośrednia linja transoceaniczna z Polski — F. R.; 7. Burza — Vicente Blasco Ibañez; 8. Z pamiętnika angielskiego emigranta — cz. III. — T. Stecht; 9. Wiosłarski turniej olimpijski — K. M.; oraz bogata kronika i dział oficjalny Ligi M. i R. — PIONIER KOLONJALNY: 10. Polskie tendencje emigracyjne, a sprawa byłych niemieckich kolonij mandatowych — Dr. Jan Rozwadowski; 11. Beniowski — pionier kolonialny — Radosław Krajewski; 12. Przegląd kolonialny — J. R.; 13. Kronika związku.

16 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

W PÓLNOCNEJ ZORZY

W chwili, gdy piszę te słowa, dzienniki przyniosły wiadomość, że radjostacja generała Nobile od dwudziestu czterech godzin nie dała sygnału. Bądźmy ściśli, że żadnego sygnału od gen. Nobile w ciągu ostatnich dwudziestu czterech godzin nie odebrano. Co jutro przyniesie? Czy przyjdzie nowa wiadomość? Czy nada bohater północy wieść o sobie? Czy ujrzy go jeden z szybujących nad Arktykiem samolotów? Czy straszliwa mgła schłonie tych, co go poszukują i nowe ofiary zwałą się z połamanymi skrzydłami na śnieżnej północy pustynie.

Co będzie? — pytamy. Pytamy, jako ci widzowie przed zapuszczoną kurtyną. Widzowie — nie dramatu, nie przedstawienia scenicznego — ale najprawdziwszego, krwią pulsującego przejawu życia.

Bo tam, na dalekiej północy, w miejscu, dla którego niema ścisłej nazwy geograficznej, które określamy tylko zapomocą oznaczenia długości i szerokości geograficznej, na lodowej kry złomie, toczy bój o życie człowiek, który w tej chwili zśrodkował w sobie wszystko, co jest najszlachetniejsze i najpiękniejsze, co jest ideałem — człowiek, który poszedł na największe trudy — w jednym celu — wzbożacenia ducha ludzkiego i dla tego celu, najbardziej abstrakcyjnego,

najbardziej „nierealnego” oddał wszystko.

Cień jego aerostatu nie tak dawno musnął ziemię polską. A potem poszybował dalej, zabierając ze sobą podziw i wielkie umiłowanie — piękna walki — cudu ofiary i woli. Potem już leciał nad obcemi lądami, nad obcemi morzami.

A wieść, że jest w niebezpieczeństwie, poruszyła świat cały. Norwegja rzuciła na szalę całe swe doświadczenie i najtęższą swą indywidualność — zdobywcę dwóch biegunów — Amundsena. Stany Zjednoczone złoto i ludzi oddały. Najznakomitsi lotnicy ruszyli w drogę. Szwecja wysłała flotyllę łamaczy lodów. Niemcy całą inwencję techniczną oddały. Sowieckie statki polarne suną na pomoc. Idą ludzie i maszyny z wysp brytyjskich. Zdobycy przestworzy stanęli do apelu.

A gdy najpotężniejsi dali wszystko, co najlepsze — przyszła mała, młoda Finlandja, ofiarowując swą pomoc serdeczną — wspaniałą, pomoc dla Włocha Nobile i Czecha Bohounka.

I przeciw lodom i mgłom północy, przeciw mrozom straszliwym, przeciw potędze śmierci rozgorzała walka — walka o tego, co uwięziony na krach północy — czeka. Walka, w której wzięły udział wszystkie wielkie narody świata — wiele

narodów małych. W której my udziału nie bierzemy, której my przyglądamy się zdala, która walką nie naszą. I jeżeli Nobile wyjdzie cały, jeżeli będzie wracał do kraju w tryumfie — to wszystkie narody Europy będą mówiły, że wspólnie z innymi wydarły go śmierci, że w tem życiu jest ich ofiara i miłość, że w jego zdobycy jest i ich zdobycz i do wszystkich będzie on wracał i każdemu z wdzięcznością ręce uściśnie — a my, polacy, będziemy jeno jako widzowie klaskali i bili brawo.

A jeżeli on — nie powróci — wszyscy będą mogli powiedzieć — uczyniliśmy, cośmy mogli... Ale my, jako widzowie, żałobie Italji i świata przyglądać się będziemy. Bo niema nas tam, gdzie się toczy bój o największy ideał społeczeństwa. Niema tam ani jednej polskiej rąk pary, ani jednej polskiej inwencji, ani jednego polskiego grosza.

Oto w świetle faktów stawiam teraz przed sobą pytanie: czy jesteśmy mocarstwem? Jeżeli jesteśmy — a niema nas przy generale Nobile — to chybaśmy znikczemnieli do cna! Jeżeli nie mamy istotnie sił po temu — to mocarstwem nie jesteśmy.

I trzeba sobie powtórzyć nie raz, nie dwa razy, i nie razy dziesięć. Trzeba to sobie powtórzyć co rano

i powtórzyć co wieczór. Trzeba się biczować tą odpowiedzią, trzeba się nią zadreńczyć ciągle i na każdym kroku. Trzeba sobie co godzinę uświadamiać, że tam, gdzie Sowiety walczą o generała faszystowskiego, gdzie Niemcy kładą życie w ofierze za tego, co bombami wytracał ich w czasie wojny, tam niema Polski, Włoch przyjaciółki i sojuszniczki. Trzeba wbijać w pamięć, że kilkamiljonowa Finlandja wyprzedziła kilkudziesięciomilionową Polskę. Trzeba się przepalić wstydem, trzeba zrozumieć ogrom wstydu i hańby, jaka na nas spada, w ten sposób, aż świadomość ta wypali wreszcie naszą bierność, aż uczyni nas zdolnymi do czynu, aż zmusi nas do opuszczenia śródlądzia, do wydostania się na szerokie morskie przestwory, do pochwylenia rytmu życia ogólnoludzkiego, do spółzawodnictwa nietylko w piłce nożnej,

albo rzucaniu dyskiem, ale w wielkim boju — z mocami przyrody — z martwością i pustką — o skarby ducha.

Słyszę skamłania. Gdzież nasza flota...

— Trzeba było większą zbudować!

...nasi marynarze...

— Przez dziesięć lat można byłoby legion cały wychować!

...nasze aparaty lotnicze...

Powinny być najlepsze na świecie!!!

Precz ze skamłaniem! Nie skamłaj ten, co jest silny.

Precz z usprawiedliwianiem się!

Za samą wódkę, którąśmy wypili, mogła stanąć olbrzymia flota, mogły wyruszyć na świat olbrzymie okręty.

Precz z usprawiedliwianiem się. Nie jesteśmy mocarstwem — nie dlatego, żeśmy nie mogli, ale dla-

tego, żeśmy nie potrafili chcieć nim zostać. Bo trzeba było nas wszystkich batem napędzić do morza, bo trzeba nas było ujarzmić i przymusić do ruchu na Bałtyk...

Dramat generała Nobile powinien przepalić nasze sumienie i powiedzieć każdemu Polakowi tę wielką prawdę, że jeżeli nie zdobędziemy się na siły, jeżeli nie zdolamy wykrzesać z siebie mocy, która nam pozwoli być na każdym punkcie globu, w którym cała ludzkość bój toczy — to mocarstwem nie zostaniemy.

A drogą do każdego punktu na globie ziemskim jest morze.

Dziś, gdy morze jest dla nas niedostępne — pozostała nam tylko — modlitwa o wybawienie bohatera — którego śmierć dla ludzkości walczącej byłaby klęską — dla tych, co walczyć nie mogą — hańbą.

A. UZIEMBŁO.

ZAGADNIENIE RYBNEGO PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO

W miarę rozbudowy Gdyni uwzględniane są w coraz szerszym zakresie potrzeby rybołówstwa morskiego, jako podwaliny marynarki handlowej i wojennej oraz jako dziedziny produkcji krajowej, jaknajściślej związanej z posiadaniem przez Polskę dostępem do morza.

W krajach zachodniej Europy tak niezbędny pod każdym względem rozwój rybołówstwa morskiego może być popierany nie w drodze zwiększenia połowów, lecz przede wszystkim w drodze zwiększania konsumpcji ryb morskich wewnątrz kraju. Dzięki użyciu nowoczesnych sposobów eksploatacji terenów morskich, dostarczane są z połowów takie ilości ryb morskich, że dla ułatwienia im zbytu, państwa zachodnio-europejskie stosują zakrojoną na szeroką skalę specjalną propagandę spożywania produktów rybnych i przeznaczają na ten cel znaczne fundusze.

W Polsce sytuacja pod tym względem przedstawia się znacznie pomyślniej, gdyż pojemność rynków krajowych nie jest nawet w części swej wykorzystana przez rodzime rybołówstwo morskie, a zapotrzebowanie wewnętrzne zaspakajane jest nieomal całkowicie przez import zagraniczny. Spożycie przytem ryb morskich przed wojną było na ziemiach polskich znacznie większe niż obecnie. Chociaż produkty rybne nie są w Polsce naogół rozpowszechnionym artykułem wyżywienia, to jednak przywóz ryb i przetworów rybnych z zagranicy przekracza 90.000 ton w stosunku rocznym, co przedstawia wartość przeszło 60 milionów złotych. Dbając o rozwój rodzimego rybołówstwa morskiego, Polska dąży tem samem do częściowego chociażby zastąpienia tego przywozu własną produkcją.

Z gospodarczego punktu widzenia, spożywanie w kraju znaczniejszych ilości, poławianych masowo, a więc tanich gatunków ryb morskich — prowadzi do mniejszego zużycia innych wartościowych produktów, powiększając przez to ich ewentualny eksport, lub też wywierając poprostu dodatni wpływ na oszczędności gospodarki ogólnej.

Jednakże ryby, jako artykuł wyżywienia niezmiernie czuły na wpływy atmosferyczne i z tego względu ulegający zepsuciu, mogą być dostarczane w większych ilościach do konsumpcji wewnątrz kraju nieinaczej, jak tyl-

ko po pewnej przeróbce utrwalającej, która polega na suszeniu, soleniu, wędzeniu lub marynowaniu. Ponadto, w miarę przemysłowego przetwarzania, produkty rybne zyskują na swej wartości odżywczej, a niezliczona ilość form, jakie im nadaje przemysł przetwórczy — ułatwia jednocześnie dostęp do konsumenta.

To też w krajach zachodnio-europejskich zagadnienie rozwoju rybołówstwa morskiego wiąże się ściśle z zagadnieniem rybnego przemysłu przetwórczego. Przemysł ten, jako wielki odbiorca, stwarza stałe zapotrzebowanie na produkty połowów, za-

P. K. O.

P. K. O.

POCZTOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI

rozpoczęła już

Przyjmowanie ubezpieczeń na życie i ubezpieczeń posagowych bez badania lekarskiego.

Składka ubezpieczeniowa począwszy już od 3 złotych miesięcznie.

Zgłoszenia, informacje i taryfy w: Centrali P.K.O. w Warszawie, Oddziałach P.K.O. w Katowicach, Krakowie i Poznaniu, a także we wszystkich Urzędach Poczтовых i u upoważnionych przedstawicieli.



Port rybacki w Helu.

pewniając w ten sposób należyty rozwój rybołówstwu krajowemu. Zachodzi tutaj pomiędzy rybołówstwem a przemysłem przetwarzającym produkty połowów wzajemna zależność. W interesie fabryk przetworów rybnych leży, by rezultaty połowów były jaknajobfitsze. Z drugiej strony produkcja rybna ma zapewniony zbyt w każdym czasie i w każdej ilości.

Wynika więc, że przemysł przetwarzający ryby morskie, powinien być związany organicznie z wybrzeżem i opierać swe istnienie przede wszystkim na krajowej produkcji rybackiej. Tymczasem na polskim wybrzeżu morskiem oprócz wędzarni rybackich, które posiadają charakterystyczne cechy przemysłu domowego — brak dotychczas fabryki konserw i przetworów rybnych.

Istniejące w kraju fabryki tej gałęzi przemysłu nie mają nic wspólnego z produkcją polskiego rybołówstwa morskiego, przetwarzając materiał rybny przywożony z zagranicy. Rozmieszczenie tych fabryk na ziemiach polskich wymownie świadczy o ich zupełnej niezależności od wybrzeża morskiego. Znajdują się one na Górnym Śląsku, w Wilnie, w Poznańskim, w Warszawie, w Przemyślu, na Podkarpaciu i przerabiają rocznie przeszło 7.000 ton surowca, zatrudniając przytem około 1.000 robotników.

Ponieważ produkcja tych fabryk za-

leżna jest od dowozu surowca drogą kolejową z portów zagranicznych — funkcjonują one tylko przez 7—8 miesięcy w ciągu roku, od jesieni do wiosny, czyli w czasie w jakim odbywają się największe połowy tanich gatunków ryb morskich na obszarach wód międzynarodowych, zwłaszcza na terenach morza Północnego.

Przerabiany w polskich fabrykach przetwórczych surowiec rybny pochodzi głównie z Anglii, Szkocji i Norwegii, pozatem Szwecji, Danji i Niemiec. Fabryka konserw i przetworów rybnych w Wilnie opiera swą wytwórczość na przywozie surowca z Łotwy i z Prus Wschodnich. Fabryki na Górnym Śląsku sprowadzają między innymi materiał rybny z połowów francuskich, a fabryka w Mszanie Dolnej, na Podkarpaciu, przerabia również ryby sprowadzane z Jugosławii i z Włoch.

Budowa większego portu rybackiego w Gdyni i wynikająca z tego koncentracja w niedalekiej przyszłości rybactwa morskiego, w rozwijającym się w szybkim tempie ośrodku przemysłowo-handlowym — stworzyła wdzięczne pole dla powstawania najrozmaitszych projektów, z pośród których dużym powodzeniem i uznaniem cieszy się projekt założenia w pobliżu portu rybackiego, fabryki konserw i przetworów rybnych.

Powstanie na wybrzeżu fabryki, przetwarzającej materiał rybny, nie-

wątpliwie zapewni zbyt produkcji rybackiej i przyczyni się do polepszenia opłakanych obecnie warunków sprzedaży ryb morskich na wybrzeżu. Możliwe jest również, że rybacy, mając zapewniony zbyt dla swych połowów, dążyć będą usilniej niż dotychczas do uprawiania rybołówstwa intensywnego, a otrzymując w tym kierunku skuteczne poparcie ze strony Państwa — zdołają powiększyć w znacznym stopniu wydajność połowów.

Jednakże z punktu widzenia przemysłu rybnego przetwórczego przewidywać należy, że pomimo przypuszczalnego wzrostu miejscowej produkcji rybackiej — przyszła fabryka nie będzie mogła oprzeć swej wytwórczości wyłącznie na surowcu, dostarczonym przez polskich rybaków i ze swej strony dążyć będzie do przerabiania surowca importowanego z zagranicy. Potwierdzenie dla tego rodzaju przypuszczenia znajdujemy nietylko w wytwórczości istniejących już obecnie w kraju fabryk przetworów rybnych, ale również w działalności znajdujących się na wybrzeżu wędzarni rybackich. Wędzarnie te nie są w możności przerobić nawet części materiału rybnego, uzyskanego z połowów polskich, a pomimo to dążą jednak do oparcia swej wytwórczości na surowcu zagranicznym.

Przyczyn tego zjawiska upatrywać należy w zmiennej i ulegającej znacz-

nym wahaniom ogólnej produkcji rybackiej, a głównie w zależności rezultatów połowów od bardzo niejednakowego ukazywania się na obszarach wód przybrzeżnych ławic szprotów i śledzi, czyli gatunków, stanowiących dla przemysłu przetwórczego najdogodniejszy materiał. Nierównomierność wyników połowów, uprawianych przeważnie na szczupłych terenach wód terytorjalnych, zmusza właścicieli miejscowych przedsiębiorstw wędzarnianych do szukania źródeł, zapewniających regularne zaopatrywanie w tani surowiec rybny.

Wanalogicznej sytuacji znajdzie się przyszła fabryka konserw i przetworów rybnych w Gdyni. Nawet dwukrotnie powiększona wydajność rybołówstwa przybrzeżnego nie może być brana pod uwagę, jeżeli chodzi o prawidłowe funkcjonowanie fabryki oraz o ciągłość jej produkcji bez strat.

Tak jak każda fabryka przetworów rybnych będzie ona wymagała regularnej dostawy większych ilości surowca taniego, a więc gatunków ryb, poławianych masowo. Dotychczasowe próby właścicieli wędzarni na wybrzeżu w

tym kierunku nie dały dobrych rezultatów ze względu na konieczność korzystania z pośrednictwa W. M. Gdańska, przez który sprowadzany był, przeznaczony na przeróbkę, zagraniczny surowiec rybny. Oczywiście pośrednictwo w dostawach będzie istniało również w stosunku do mającej powstać w Gdyni fabryki przetworów rybnych.

Wykładając kapitał potrzebny na budowę fabryki, liczyć się należy z faktem, że rodzime rybołówstwo przybrzeżne bez względu na rozmiary swej produkcji, będzie odgrywało tylko pomocniczą rolę przy dostarczaniu surowca, który w przeważającej swej części muszą stanowić ryby takie jak śledzie i szproty, które w wodach przybrzeżnych przez krótki tylko okres czasu mogą być poławiane w ilościach, nie wystarczających na zaspokojenie normalnego i stałego zapotrzebowania przyszłego, zakrojonego na szerszą skalę, przemysłu przetwórczego w Gdyni.

Jedynie z chwilą zorganizowania własnych połowów dalekomorskich i dostarczania bezpośrednio do Gdyni

taniego materiału rybnego — przyszła fabryka konserw i przetworów rybnych będzie mogła wyrzec się sprowadzania surowca zagranicznego i uniknie niekorzystnego pośrednictwa gdańskiego.

Ryby, złowione przez polską flotylę dalekomorską na terenach morza Północnego lub w cieśninach duńskich, mogą być dowożone do Gdyni w stanie mrożonym lub lekko posolonym zapomocą szybkich transportowców. W taki właśnie sposób dowożony jest zagraniczny surowiec rybny do wędzarni i fabryk w Gdańsku.

Skorzystanie z przywozu niezbędnych dla funkcjonowania przemysłu przetwórczego, tanich gatunków ryb morskich, poławianych przez polskich rybaków na najobfitszych terenach międzynarodowych, na statkach pod banderą polską, uniezależniłoby przyszłą fabrykę w Gdyni od dowozu zagranicznego, a pośrednio wpłynęłoby dodatnio na rozwój polskiego rybołówstwa morskiego.

STEFAN JAROCKI

G D A Ń S K

Ostatni zatarg z Gdańskiem, a raczej z niektórymi jego władzami, nie należał do najgroźniejszych. Nie trzeba było uciekać się do Wysokiego Komisarza, ani do Ligi Narodów tembardziej. Wystarczyło kilka słów mocniejszych, kilka przedstawień — a występujący niezmiernie agresywnie celnicy gdańscy musieli się cofnąć i dać spokój odprawom celnym statków polskich, płynących z Tczewa. Nie o wiele trudniej wypadło obalić nierozsądny zakaz Sopot przybijania okrętów do mola, przy którym stają okręty gdańskie i niemieckie. Straty nasze — są nieznaczne, powetować je nie będzie zbyt trudno. To też nie chodzi już tyle o przedmiot zlikwidowanego zatargu, ile o to, co pozostało — o możliwość zatargów dalszych, o możliwość sabotowania żeglugi polskiej przez władze Wolnego Miasta, o możliwość, która istnieje w dalszym ciągu, która bynajmniej nie przemięła.

Rzecz jest niezmiernie charakterystyczna, że zatarg ostatni powstał w chwili, kiedy parlament gdański jest lewicowy i bynajmniej nie antypolsko usposobiony, gdy, zdawałoby się, że poczynamy ustalać nasze stosunki z tem miastem, że o ugodę nie będzie już tak trudno, jak za rządów nacjonalistów. Niektórzy tłumaczą to niezmiernie naiwnie. Biurokracja gdańska umyślnie sprowokowała polską opinię, by narobić wrzawy, która oczywiście doprowadzi do repliki ze strony gdańszczan i do zaostrożenia stosunków — a przecież im właśnie o to i chodzi.

Tłumaczenie to jest bardziej niż naiwne. Nacjonalista jątrzy dlatego, że jest nacjonalistą. Nacjonalista gdański jeżeli jątrzy — to znaczy, że

narazie lewica, pomimo że posiada większość w sejmie, nie ma sił do okiełznania prusaków, którzy w Gdańsku odebrali chleb miejscowym obywatelom, a sprowadzeni zostali przez p. Sahma, który nie jest kim innym, ale namiestnikiem Stallhelmu w Gdańsku. I byłoby tchórzostwem z naszej strony nie wskazać na ten fakt obecnej większości gdańskiego przedstawicielstwa ludowego — tchórzostwem i usypianiem jej czujności.

Wypadki te, jak powiedzieliśmy, same przez się nie mają wielkiego znaczenia — ale wskazują one na wysoce nienormalne stosunki, jakie się wytworzyły na naszym wybrzeżu i przy ujściu naszej arterji wodnej — Wisły. I właśnie przeciwko tym stosunkom, jako całości, zwróciła się akcja Ligi Morskiej i Rzecznej.

Poparła nas pod tym względem cała prasa polska i całe myślicie społeczeństwo. Zgromadzenie przedstawicieli zrzeszeń społecznych i z tego powodu, wykazało wspaniałą jednogłębność przedstawicieli wszystkich kierunków myśli politycznej. Program, jaki na niem został nakreślony, jest umiarkowany i spokojny. Wybrana została komisja, której zadaniem będzie zorganizowanie obszernego komitetu obywatelskiego, celem wypracowania linii wytycznych postępowania wobec Gdańska. Tak jest. Społeczeństwo całe musi nad tą linią się zastanowić i tę linię konsekwentnie przeprowadzić. Nie możemy być biernymi świadkami tego, co się dzieje w Wolnem Mieście. Okażemy pomoc wszystkiemu, co jest tam dla nas przyjazne — i będziemy z całą bezwzględnością zwalczały to, co nam się tam przeciwstawia. Zainteresujemy się każdym sklepem, każdą

kawiarnią, każdą fabryczką — każdym stowarzyszeniem i każdym związkiem, że każdy polak, wjeżdżając do Gdańska, będzie wiedział, gdzie może kupować, gdzie powinien się zatrzymać, z jakimi firmami wolno mu wchodzić w stosunki. Przejrzymy wszystkie pensjonaty i handelki w Wolnem Mieście, zbadamy, jakie gałęzie jego wytwórczości są nam pożyteczne — jakie są szkodliwe i doprowadzimy do tego, że te szkodliwe nie znajdą gruntu dla siebie na ziemiach polskich. Będziemy szli z jaknajwiększą konsekwencją.

Zdajemy sobie sprawę, że reglamentacji tej nie stworzy się w ciągu kilku miesięcy — nie stworzy się nawet w ciągu jednego roku — ale też nie na jeden rok obliczamy istnienie komitetu i jego działalność. Dziś, kiedy coraz większy krąg obywateli polskich ma interesy w Wolnem Mieście — sprawa ta jest aktualna i niedługo już okaże swe wyniki.

A. U.

Zawodowy związek chrześcijańskich pracowników handlowych w Krakowie, ul. Smoleńska 19, zawiadamia W.Panów Kupców i Przemysłowców, że przy Z. Z. Ch. P. H. utworzoną została Sekcja Zastępców i Agentów handl. przemysł. Sekcja prowadzi Biuro pośrednictwa pracy, mając jako członków, siły zawodowo wyszkolone, dobrze wprowadzone. Zlecenia P. T. Firm wykonuje odwrotnie. Adres: Sekcja zastępców, Kraków, Skrytka poczt. 284. Sekretarz urzęduje od 17 do 19.30. Smoleńska 19.

VII.

PORT W ANTWERPJI

(Z CYKLU „PORTY EUROPY”)

Antwerpja dzięki swemu idealnemu położeniu geograficznemu, a także dzięki znakomitym urządzeniom portowym stała się głównymi wrotami eksportu i importu zachodniej Europy. Niemniej, jak 250 towarzystw żeglugowych, posyła swoje okręty do Antwerpii, a 190 regularnych linii łączy ten port z wszystkimi niemal handlowymi portami całego świata. Prawie wszystkie znaczniejsze żeglugowe Towarzystwa mają w Antwerpii swoje składy.

Duże centra przemysłowe Unii belgijsko-luksemburskiej, Zagłębia Ruhr, Północnej Francji, Szwajcarii, Południowych Niemiec i dalej położonego „hinterlandu” wiedzą dobrze, że najdogodniejsze warunki dla ich handlu morskiego zapewnia im port w Antwerpii.

Olbrzymie roboty przy rozszerzeniu portu, które są teraz w toku, i których część w najbliższym czasie będzie wykonana, zapewniają Antwerpii wielką przyszłość.

Rok 1926 był w życiu handlowo-morskim Belgii rokiem intensywnego rozwoju. Ogólny gospodarczy rozwój kraju, w szczególności dokonana pomyślnie reforma finansowa, w sposób dodatni wpłynęła na ukształtowanie się handlu morskiego, gwarantując pewność i trwałość wszelkich transakcji. Powojenny kryzys światowy na rynkach frachtowych nie dotknął w r. 1926 Belgii wcale, zaś strajk angielski zwiększył znacznie obroty w portach belgijskich.

I tak port w Antwerpii osiągnął w r. 1926 — 22.896 tn. — 11.599 statków na wejściu, w porównaniu z cyfrą wwozu 20.201.628 tn i 9.971 statków w r. 1925, czyli był większy o 2.593.268 tn. Przy wyjściu z portu Antwerpii ilość statków wynosiła 11.612 o 22.998.220 tn.

Podobnie jak w latach poprzednich ruch portowy w Antwerpii zajmuje pierwsze miejsce wśród portów Belgii. Ogólny ruch w portach Belgii wynosił 27.397.919 tn. na wejściu, co w porównaniu z ruchem ogólnym 1925 r., wynoszącym 23.798.020 tn, oznacza zwiększenie ruchu w 1926 r. o 3.599.899 tn.

Miasto Antwerpja i port leżą na prawym brzegu Skaldy w odległości 88 klm. od morza. Rzeka na wysokości miasta ma 500 m. szerokości.

Port składa się z dwóch części całkowicie odmiennych:

1. Portu rzeczno-żeglugowego z 5.500 m. nabrzeży wyładunkowych i szerokich terenów, przeznaczonych na składy i tory kolejowe. Głębokość rzeki przy nabrzeżach wynosi 8 m. przy odpływie. Wysokość ścian nabrzeży nad wskazanym poziomem wynosi 6,8 m.

2. portu wewnętrznego, utworzonego z basenów i szluz, posiadającego baseny dla statków morskich i baseny dla statków rzecznych. Basenów dla statków rzecznych jest 4, z tych 3 leżą w południowej części miasta, równoległe do Skaldy i 1 w północnej części przy kanale Campino. Prócz tego jest jeszcze basen zbożowy. Głębokość tego basenu jest niedostateczna — wynosi 3,15 m. W basenie zbożowym zebrane są barki, mające charakter pływających składów.

Baseny morskie w liczbie 16 położone są w północnej części miasta; zajmują one obszar wodny ca 145 ha i posiadają 22 klm. nabrzeży wyładunkowych. Statki mają dostęp do basenów za pomocą 3

szluz. W 2-ch pierwszych szluzach kanał wejściowy jest zastąpiony przez mały basen międzyszluzowy, który pozwala na wejście większej ilości okrętów naraz. Głębokości w basenach wahają się między 6,65 mt. — 11,25 mt. Niewystarczająca głębokość 6,65 mt. podczas odpływu dla większych załadowanych statków, oraz stan techniczny akwadunków, niepozwalający na szybkie zmiany poziomów wody w szluzach, wpływa ujemnie na ruch statków

Doków suchych dla reperacji okrętów posiada Antwerpja 7; dalsze 3 takie doki znacznie większe są w budowie.

Tereny równoległe do nabrzeży wyładunkowych rzecznych i morskich zajęte są przez hangary — składy otwarte lub zamknięte, tory kolejowe (do 8 linii) położone po obu stronach składów.

Dla wyładunku i naładunku port posiada 531 mechanicznych dźwigów o udźwigu od 1,5 — 150 tn., z nich 230 elektrycznych, pozostałe hydrauliczne lub pneumatyczne. Port zaopatrzony jest w 18 elewatorów zbożowych pływających, których zdolność przeładunkowa wynosi 200 tn. na godzinę. Dla obsługi statków port rozporządza 28 holownikami.

W południowej części portu znajduje się port naftowy i zajmuje obszar 64 ha; będzie on niebawem powiększony do 73 ha. Port ten zaopatrzony jest w więcej, niż 20 zbiorników nafty i benzyny o łącznej pojemności 280.000 m³.

Rozwój swój zawdzięcza Antwerpja następującym sprzyjającym czynnikom:

1. Swemu położeniu geograficznemu.
2. Warunkom ekonomicznym.
3. Charakterowi ładunków.

Do czynników geograficznych zaliczyć należy:

1. Położenie geograficzne Antwerpii na skrzyżowaniu najważniejszych dróg morskich. Antwerpja połączona jest z brzegiem głębokiego, niezamarzającego i licznie uczęszczanego morza Północnego. Port zajmuje centralne stanowisko między portami Havre'u i Dunkierki od zachodu, Londynem od północnego zachodu, Rotterdamem, Bremą i Hamburgiem

od wschodu. Wskutek tego ruch w Antwerpii wzrasta z uszczerbkiem portów konkurencyjnych. Prócz tego, podczas gdy porty niemieckie morza Północnego są zwykle punktami końcowymi dla statków transatlantyckich, to Antwerpja jest dla nich punktem zatrzymania się w ciągu ich rejsu. Ta okoliczność zwiększa dość znacznie obroty portu.

2. Wysokość przyptywów. — Różnica między poziomem wody w czasie przyptywów i odpływów wynosi w Antwerpii ca 4,03 m. podczas gdy analogiczne cyfry dla Hamburga i Rotterdamu wynoszą zaledwie 1,08 i 1,03.

Wysoki przyptyw pozwala największym okrętom z pełnym ładunkiem bezpiecznie wchodzić do portu, z drugiej zaś strony dość gwałtowny odpływ unosi piasek i il z dna Skaldy, wskutek czego prace pogłębiarskie względnie mało obciążają koszty administracyjne portu.

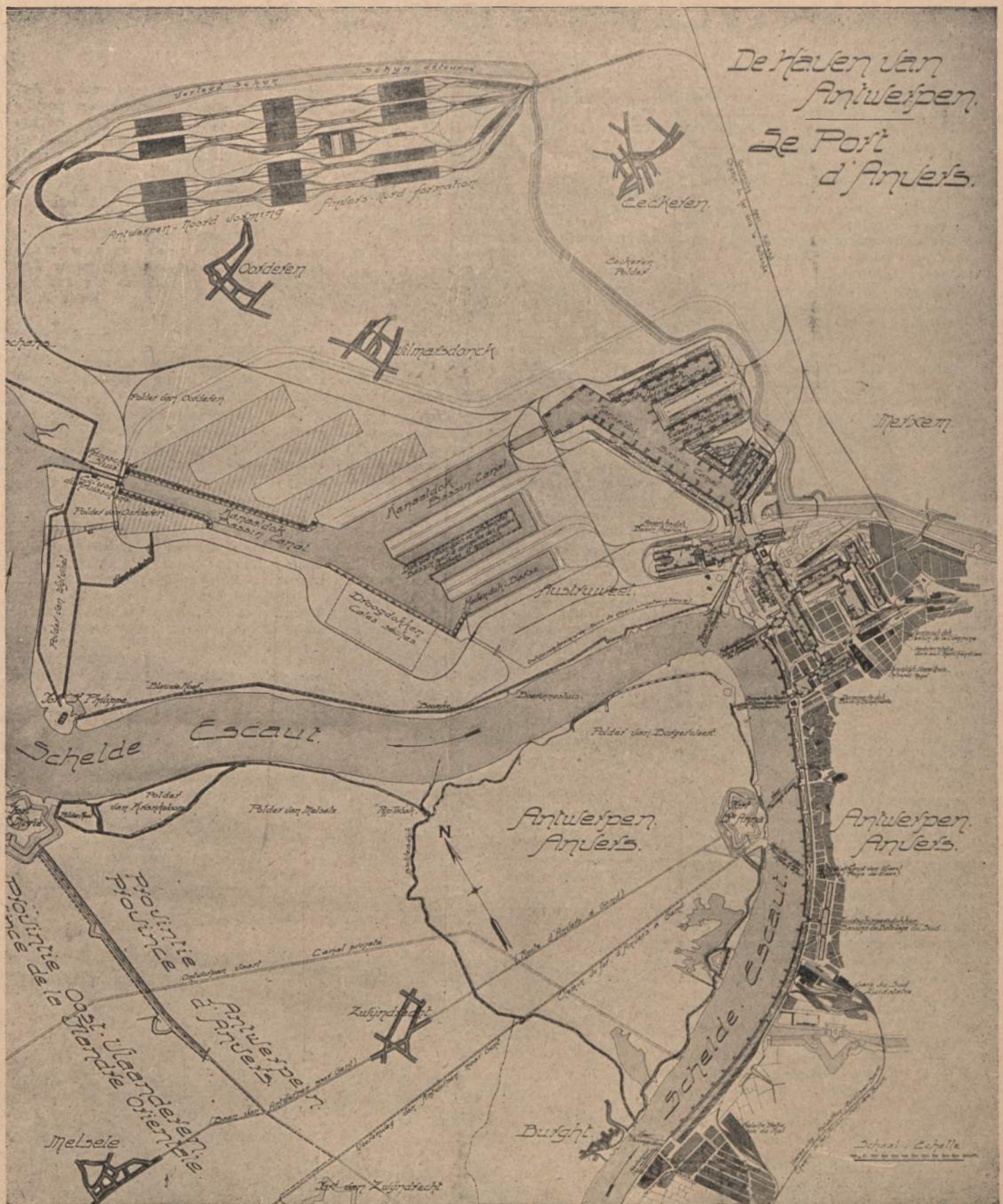
3. Odległość od morza. — Port Antwerpii jest położony przy Skaldzie w odległości 88 klm od ujścia rzeki do morza. Chroni to całkowicie okręty od bórz i niepogód morskich. Z drugiej strony zbliża to port do obszaru ciążenia.

4. Drogi wodne. — Dopływy rzeki Skaldy, Mozy, Lys, Sambry i Renu są połączone z Antwerpią ogółem 2.370 klm. uregulowanych dróg rzecznych i kanałów. Najważniejsze połączenie z Renem przez kanał Hansveert, jest eksploatowane ten sposób, że statki są holowane bezpłatnie od Dordrecht (Holandia) do Antwerpii. Wskutek tego statki, płynące Renem, mają komunikację z Antwerpią nie droższą od komunikacji z Rotterdamem.

5. Koleje żelazne. — Belgia posiada 5.086 klm. kolei żelaznych normalno-torowych i 4.457 klm. wązkotorowych, a więc około 32 klm. na 100 klm. kw. kraju. Jest to sieć o wyjątkowym rozgałęzieniu — najbardziej zapadła wioska belgijska połączona jest koleją z portem Antwerpii. Szereg połączeń kolejowych krajów sąsiednich zbiega się z obszarem ciążenia Antwerpii, sięgającym daleko poza granice Belgii.



Port w Antwerpii. Basen północny.



Plan portu w Antwerpii.

Do czynników ekonomicznych należą:
 1. Instalacje i urządzenia portu. — Instalacje te są na wysokości poziomu techniki współczesnej. Urządzenia kolejowe portu sprzyjają szybkości i taniości przeładunku towarów. Średnia liczba przybywających naładowanych wagonów do portu wynosi 2.500, a dochodzi i do

3.500. Sześć dużych rozdzielczych stacji, położonych w granicach portu, obejmuje ruch do 10.000 wagonów dziennie; sortują one transporty do różnych nabrzeży, przyjmują stamtąd wagony naładowane i rozdzielają pomiędzy pociągi, obsługujące port.

Wszystkie graniczne punkty i prze-

mysłowe centry Belgii łączą się z portem specjalnymi pociągami.

W przewidywaniu trzykrotnego prawie zwiększenia obrotów portu po zakończeniu robót, które się prowadzi, zarząd kolei buduje w porcie stację, która zajmuje przestrzeń 350 ha i która, odpowiadając najnowszym potrzebom, będzie uzu-

pełniała pracę już istniejących 6 stacyj i współdziałała w kolosalnym ruchu przeladunkowym.

2. Siła robocza. — Portowy robotnik Antwerpji jest wysoce wykwalifikowany i wyspecjalizowany. Fachowa specjalizacja przekazuje się z pokolenia na pokolenie. Cechą charakterystyczną portu jest istnienie tak zwanych „Nations”, korporacji transportowych, załatwiających z wielką sprawnością i sumiennością wszelkie operacje transportowo-przeladunkowe — szybko i względnie tanio.

3. Taniść opłat portowych i wyladunkowych należy szczególnie podkreślić. Świadczy o tem podane niżej zestawienie kosztów portowych w najważniejszych portach europejskich, dla parowca 2.200 rj. tonet., zdolności ładunkowej 5.000 tn., naładowanego zbożem 3.850 tn, nasypanem do komór ładunkowych i 450 tn w workach.

Koszty w funtach szterl.

[Porty	1913/14	1926	różnica w %
Loith	272	525	+ 93
Londyn	377	553	+ 46,7
Antwerpja	275	211	— 23
Rotterdam	202	317	+ 56,9
Dunkierka	424	197	— 53,5

Koszty w Antwerpji są często niższe od przedwojennych, podczas gdy w innych portach opłaty wzrosły o 100% i więcej w stosunku do przedwojennych. Na taniść operacyj via Antwerpja wpływa obfitość frachtu powrotnego, jak również ustalenie terminów odejścia okrętów komunikacji regularnej i kapitanowie tych okrętów udzielają znacznych zniżek frachtu morskiego, w celu dopełnienia ładunku przed odejściem okrętu. Na taniść załadowania wpływa i ta okoliczność, że do Antwerpji zawiązują przeważnie okręty o większym tonażu, których koszty portowe i załadunkowe są niższe od tychże kosztów mniejszego statku. Taniść jest bodaj najsilniejszym magnesem portu Antwerpji.

4. Obfitość kapitałów i szeroki zakres operacji. — Antwerpja posiada większą ilość starych firm handlowych, rozporządzających znacznymi kapitałami i angażujących się do tranzakcyj na większą skalę. Obroty tych kapitałów przyczyniają się do rozwoju ruchu handlowego w porcie.

Produkty belgijskie stanowią mniej więcej połowę towarów eksportowanych przez Antwerpję.

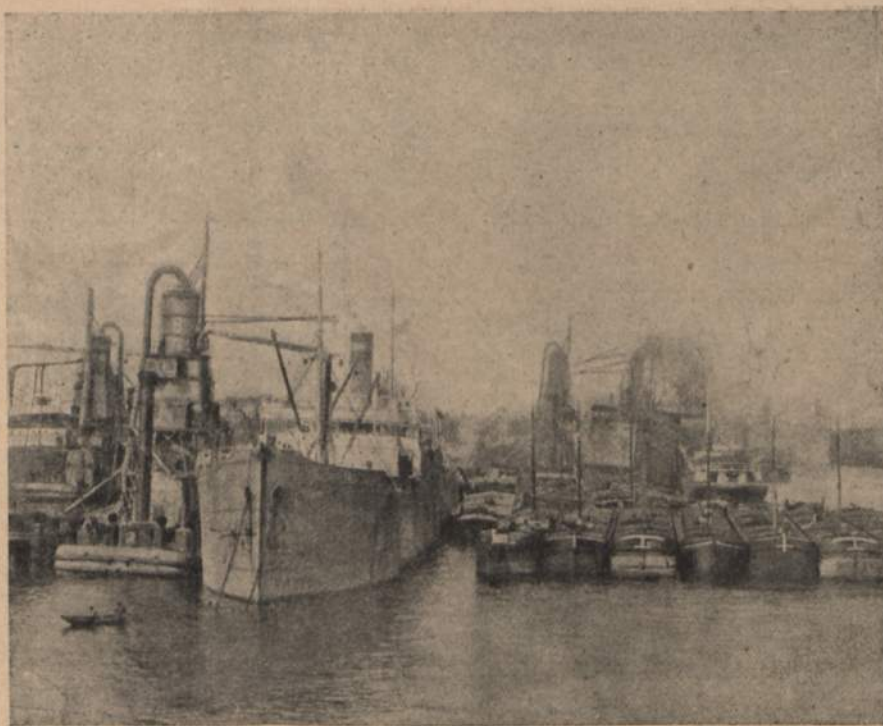
Port w Antwerpji posiada wyjątkowo liczny fracht powrotny, a mianowicie przeszło 80% zawiązujących do portu okrętów posiada powrotny fracht. Hamburg ma powrotnego frachtu przeciętnie tylko 45%, a Rotterdam zaledwie 33%.

Duża ilość frachtu powrotnego spowodowana jest względami gospodarczymi, przytoczonymi poprzednio. Wysoki rozwój ekonomicznych stosunków obszarów, ciągnących do Antwerpji, wpływa na różnorodność ładunków, jakie znajdują okręty, zawiązujące tranzytem przez Antwerpję. Pozwala to kapitanom na najdogodniejsze kombinacje załadunku okrętów oraz na wybór kierunków podróży.

Wyszczególnione czynniki uwydatniły handlową stronę działalności portu. Zainteresowane sfery wszelkimi sposobami starają się zwiększyć obroty handlowe Antwerpji i dlatego są wykonywane nowe instalacje portowe i prowadzi się rozbudowę portu na szeroką skalę.

Prace rozbudowy podzielić należy na 3 zasadnicze części:

1. Budowa szluzu morskiej, położonej w odległości 8 klm. od miasta wzdłuż



Port w Antwerpji. Elewatory pneumatyczne.

Skaldy, w kierunku od miasta ku ujściu rzeki. Szluz będzie posiadała 270 m. długości i 35 mtr. szerokości, a więc dostępna będzie dla największych parowców transatlantycznych. Głębokość wody w szluzie będzie 10 mtr. przy odpływie i 14,5 przy przyplywie. Koszty budowy wyniosą frs. 85 milj.

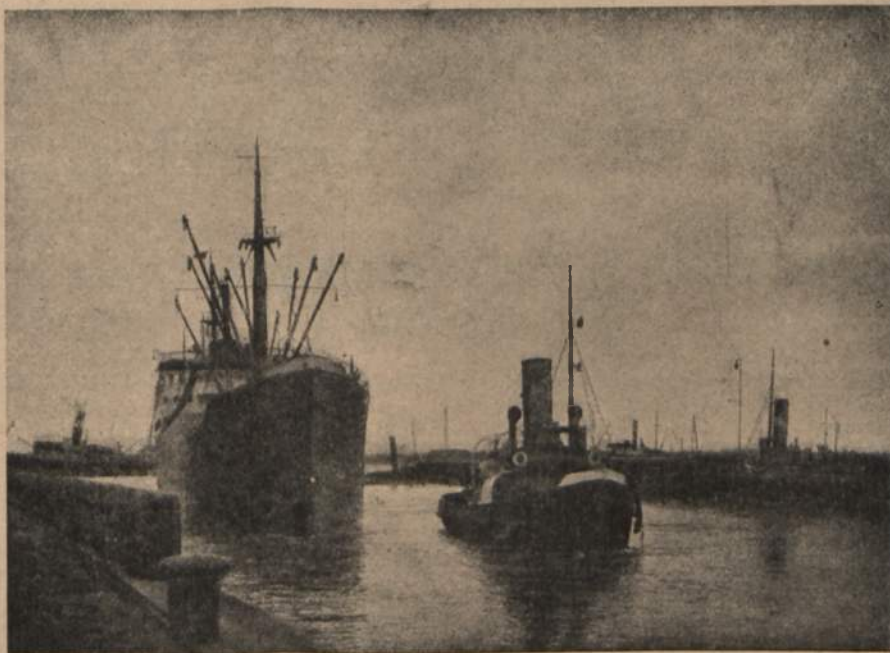
2. Budowa basenu — kanału długości 5.100 m., wiodącego od wspomnianej szluzu do istniejących basenów morskich. Basen - kanał ten o szerokości 300 m., głęboki będzie od 10—12 mtr. Od jego północno-wschodniej strony będzie wybudowany szereg równoległych basenów morskich. Koszty wykopu, budowa nabrzeży i ścian wyniosą 149.60 milj.

3. Budowa małego basenu, łączącego basen-kanał z istniejącymi basenami mor-

skiemu portu. Basen ten 400 mtr. długi i 100 mtr. szeroki. Na północny wschód od tych terenów szeroki pas będzie zajęty przez ogromną stację formowania pociągów (Wilmarvoudck). Równoległe do torów kolejowych będzie prowadził z miasta do szluzu szeroki 500 mtr. bulwar dla ruchu kołowego i pieszego. Koszt robót wyniesie frs. 60 milionów.

4. Odprowadzenie łozyska strumienia Schijn, który przebiegał przedtem tereny wskazanych robót. Bieg strumienia został skierowany do Skaldy poniżej wylotu nowej szluzu. Koszty będą wyniosły frs. 10 milj.

Ogółem koszty rozbudowy portu Antwerpji wyniosą frs. 265 milj. Prócz tego prace reperacyjne i ulepszenia wewnątrz



Port w Antwerpji. Kanał wejściowy do szluzu Royers.

portu w 1926 r. wynosiły 18.258.705 frs. Wyszczególnione roboty inwestycyjne portu Antwerpji wykonywane są kapitałami miejskimi lub pożyczkami na ten cel. Port stanowi własność gminy miejskiej Antwerpji i jest administrowany przez władze komunalne, a mianowicie

przez burmistrza miasta wraz z szeregiem urzędów jemu podległych. Administracja ta jest na wysokości zadania i kapitały włożone w port rentują. Poniżej przytoczone wyniki finansowej eksploatacji portu w r. 1926 w porównaniu z 1925 r. świadczą o wzroście dochodów portu.

Wyszczególnienie	Wpłynęło frs w roku	
	1925	1926
Opłaty portowe		
1. Za korzystanie z nabrzeży Skaldy	8.672.552	12.722.613
2. " " terenów	16.617.554	26.166.069
3. " " z elewatorów zbożowych	6.267.551	8.947.546
4. " " z urządzeń portu naftowego	574.423	802.589
5. " " z holowników	6.213.581	9.613.382
Całość dochodów miejskich z portu przedstawiała się następująco:		
Dochody miasta	50.761.128	75.644.140
" " wspólne miasta i państwa	15.877.524	21.478.688

Wobec nadzwyczaj rozwiniętego przemysłu Belgja nie jest w stanie zaspokoić potrzeb na surowce własną produkcją i dostarczając własnego surowca zaledwie 25%, pozostałą ilość otrzymuje, importując z innych krajów. Tak znaczny import wpływa nadzwyczaj dodatnio na zwiększenie obrotu portu i podtrzymuje stały ruch. Wobec dalszej rozbudowy portu i oczekiwanego prawie trzykrotnego zwiększenia obrotów jego, prawdopodobnie w najbliższym czasie stanie się port w Antwerpji największym portem kontynentu Europejskiego.

Podział zawijających okrętów p/g bandery i tonażu:

Bandera	Ilość okręt.	Tonaż
Angielska	5 356	9.286.000
Niemiecka	1.689	3.610.000
Holenderska	681	2.033.000
Francuska	693	2.031.000
Belgijska	916	1.410.000
Norweska	740	1.054.000
Amerykańska	172	753.000
Japońska	91	534.000
Szwedzka	432	525.000
Duńska	338	515.000
Brazylijska	42	200.000
Włoska	69	187.000
Grecka	63	185.000
Hiszpańska	55	140.000
Finlandzka	93	84.000
Gdańska	47	63.000
Portugalska	26	47.000

Linje regularne, łączące port Antwerpji z p-mi krajami:

Z W. Brytanją i Irlandją	22 linji
Z portami morza Północnego	6 "
Z portami morza Bałtyckiego	7 "
Z Skandynawją	7 "
Z Marokiem	7 "
Z Francją	7 "
Z portami morza Śródziemnego i Lewantu	28 "
Z portami morza Czarneego	8 "
Z Hiszpanją	8 "
Z Portugalią	5 "
Z Afryką Zachodnią	7 "
Z Afryką Wschodnią	3 "
Z Afryką Południową	5 "
Z Ameryką Północną przez Atlantyk	21 "
Z Ameryką Południową przez Atlantyk	15 "
Z Indjami Brytyjskimi	8 "
Z Ameryką Centralną	7 "
Z Ameryką Północną przez Pacyfik	9 "
Z Ameryką Południową przez Pacyfik	11 "
Z portami morza Czerwonego i zatoką Perską	2 "
Z portami Dalekiego Wschodu	18 "
Z portami Indji Holenderskich	3 "
Z Australją	8 "

JANUSZ ŁOKUCIEJEWSKI

***) Źródła:

Les Avantages du port Anvers.
Le port d'Anvers-Edition l'administration comunale d'Anvers 1921.
Der Schiffsfrachtiosdienst Nr. 47—1927.
Raport Morsk. Konsulatu R. P. w Antwerpji z 1926 r.

zione S. Marco" w Wenecji, „Societa Pu-glia" w Bari i „Marittima Italiana" w Genui, utrzymujących połączenie z Grecją, Egiptem, Azją Mniejszą i Indjami Wsch.

Nowopowstały trust żeglugowy przejmie również prawie wszystkie stocznie, położone w okręgu triesteńskim i rozporządzać będzie flotą, liczącą około pół miliona ton. Banca Commerciale Italiana i blisko z nią związany Banca Commerciale Triestina (którego wielkim akcjonariuszem jest również Cosulich) zabezpieczyły sobie poważny wpływ w radzie zarządzającej trustu.

W Trieście wiadomość ta była przyjęta z prawdziwą ulgą, gdyż „Lloyd Triestino" był tam uważany jako szcztakowy okaz ultrabiurokratycznego regime'u b. monarchji austriackiej i zaprzeczenie wszelkiej zdrowej inicjatywy w dziedzinie żeglugi, podczas gdy niesubwencjonowany „Cosulich" był przykładem sprężystej i taniej administracji nowoczesnej. Rozciągnięcie tej ostatniej na całą żeglugę triesteńską było pragnieniem tamtejszych sfer kupieckich.

Utworzenie tego trustu wywołało alarm wśród armatorów jugosłowiańskich, którym „Lloyd Triestino" zabiera dotąd 1/5 całego tonażu krajowego. Przez połączenie tegoż z Cosulich konkurencja flagi włoskiej w portach jugosłowiańskich może stać się jeszcze cięższa. Na skutek nacisku jugosłowiańskich towarzystw żeglugowych, rząd belgradzki ma jakoby podnieść dotychczasowy fundusz subwencyjny dla swej żeglugi z 40 do 60 milionów dinarów.

Zabiegi w kierunku podtrzymania własnej żeglugi morskiej doprowadziły rząd włoski do konfliktu z Shipping Board amerykańskim, który kontroluje dwa amerykańskie towarzystwa żeglugowe, a mianowicie „United States Lines" i „American Export Line", utrzymujące połączenie pomiędzy Ameryką a Morzem Śródziemnym, z jedną z główniejszych swych agentur w Genui. Mianowicie, prezes „American Export Line" zaprotestował w Washingtonie przeciw zarządzeniu włoskiego ministra komunikacji, kasującemu opłatę 10 dolarów od pasażerów amerykańskich, przybywających do Włoch pod banderą włoską, a utrzymującemu nadal tę takse dla wszystkich innych bander. Skutkiem tego w senacie washingtonskim ma być wniesiona interpelacja, żądająca represalji względem bandery włoskiej w portach amerykańskich. Tego rodzaju incydenty nie przeszkadzają jednak zainteresowanom kapitału amerykańskiego żeglugą włoską celem wyzyskania kryzysu tejsze. Oto nowojorska „Mercantile Marine Co" tworzy specjalną „Rolding Co" z kapitałem 20 milionów dolarów dla objęcia likwidujących się włoskich towarzystw żeglugowych.

Kryzys włoskiej marynarki handlowej jest w ścisłym związku z kryzysem tranzytowym przez włoskie porty. Wysokie taryfy kolejowe, opłaty portowe, koszty odprawy celnej, przeładunku, składowego i t. p. zaostrożone przez rewaluację lira, przesuwają tranzyt międzynarodowy na inne drogi. Genua, która dzięki swemu położeniu geograficznemu winna być portem dla Szwajcarii, a także Południowych Niemiec oraz stanowić wylot na Lewant i dalszy Wschód, traci swój naturalny tranzyt na rzecz Marsylii, Rotterdamu i Antwerpji. Tranzyt bawełny via Genua do Szwajcarii ustał zupełnie, a tranzyt zboża zredukował się do nieznaczących cyfr, wszystko na rzecz Marsylii. To samo można po-

KRYZYS WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W dalszym ciągu rozwoju wypadków okazało się, że w konflikcie między Związkiem Armatorów a Federacją Marynarską („Fatma") o rewizję płac załóg okrętowych, Trybunał Pracy, jak było do przewidzenia, zajął stanowisko „status quo". Wyrok ten przyspieszył proces rozkładowy przedsiębiorstw żeglugowych oraz przegrupowanie ich w kierunku skupienia pod egidą jednostek, silniejszych finansowo i sprawniejszych administracyjnie.

Wielkim ewenementem w tej dziedzinie jest fuzja towarzystw żeglugowych „Cosulich Line" i „Lloyd Triestino" w

Tryeście, dokonana 29 lutego r. b. dzięki porozumieniu między Banca Commerciale Italiana a Societa Finanziaria Cosulich w Rzymie, czyli koncernem, powstałym w r. 1923 z kapitałem 100 milj. lirów i posiadającym prawie całość akcji towarzystw żeglugowych: „Cosulich Line", „Libera Triestina", „Tripcovich, Gerolovich i Martinovich" w Tryeście.

Dzięki układowi S-ta Finanziaria Cosulich przyjęła od Banca Commerciale Italiana pakiet większościowy akcji „Lloyd Triestino", łącznie z akcjami towarzystw kontrolowanych dotąd przez „Lloyd", — a więc: „Societa di Naviga-

wiedzieć o tranzycie w kierunku Hiszpanji i Egiptu. Wina i inne towary hiszpańskie idą do Niemiec i Szwajcarii przez Marsylję, gdyż tona ładunku via Marsylja do granicy szwajcarskiej kosztuje 123 liry, podczas gdy tona tejże kategorii via Barcelona — Genua — Chiasso kosztuje 166 lirów.

To też komisja turecka, badająca nie-

dawno porty śródziemnomorskie celem wybrania najodpowiedniejszych dla swego handlu zagranicznego, wybrała nie Genuę, lecz Marsylję, dla handlu z Europą Zachodnią, przyjąwszy dla Europy Środkowej Triest z konieczności, dla braku lepszego portu na Adryatyku, przyczem skonstatowano na przykład, że przewóz jednego fortepianu niemieckiego do

Konstantynopola via Hamburg kosztuje 140 lirów, podczas gdy tenże transport via Triest kosztuje 200 lirów.

Z takiego stanu sprawy miarodajne kółka włoskie zdają sobie dokładnie sprawę. Jest rzeczą niezmiernie ciekawą, jakie zarządzenia zostaną zastosowane, by wyjść z wytworzonej sytuacji obronną ręką. S. K.

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA LINJA TRANSOCEANICZNA Z POLSKI

Dotychczas wysiłki nasze na morzu zmierzały w kierunku stworzenia zaczątków polskiej floty handlowej oraz powołania do życia polskich przedsiębiorstw żeglugowych. W zakresie tym osiągnęliśmy już poważne rezultaty, gdyż od półtora roku istniejące Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” utrzymuje komunikację pomiędzy portami polskimi a krajami europejskimi.

Zadaniem jednak polityki morskiej jest zabezpieczenie możliwie większej ilości najdogodniejszych połączeń bezpośrednich, umożliwiających nawiązanie i utrzymanie bezpośrednich stosunków handlowych z krajami zamorskimi i zaoceanicznymi.

Ponieważ możliwości finansowe każdego państwa są ściśle ograniczone, a o naszych można wręcz powiedzieć, że są skromne, możemy więc tylko część zagadnień, objętych polityką morską, rozwiązywać własnymi wyłącznie środkami, a pozostałą zrealizować przy pomocy kapitałów i organizacji obcej, dających gwarancję bezpieczeństwa politycznego i korzyści ekonomicznych.

W tej płaszczyźnie też została rozwiązana sprawa stałej bezpośredniej linii pomiędzy Polską a Brazylią i Argentyną.

Znaczna emigracja, zamieszkująca od dawna kraje południowo-amerykańskie, oraz stały ruch tej emigracji z Polski, usprawiedliwia wielkie zainteresowanie naszego kraju dla bezpośredniej linii. Możliwości nawiązania stosunków handlowych i uzyskania obszernego i pojemnego rynku zbytu dla produktów naszej wytwórczości były drugim powodem, który imperatywnie przemawiał za koniecznością stworzenia bezpośredniej komunikacji morskiej.

Teoretycznie biorąc, istniały trzy drogi, prowadzące do zrealizowania tego wielkiego zamierzenia:

a) stworzenie bezpośredniej linii okrętowej wyłącznie organizacyjnym i finansowym wysiłkiem polskim;

b) stworzenie linii pod polską flagą zapomocą kapitałów zagranicznych, a co za tem idzie, przy bardzo znacznym udziale organizacyjnym i administracyjnym tejże strony zagranicznej, gdyż nie posiadamy w tej dziedzinie specjalistów, i

c) nakłonienie jednego z istniejących wielkich przedsiębiorstw okrętowych, utrzymujących już obecnie regularne linje do Ameryki Południowej, do przedłużenia swoich rejsów aż do Gdyni.

Mimo, że alternatywa pierwsza wydawałaby się najbardziej pociągająca, nie mogła być ona brana poważnie na uwagę. Olbrzymie kapitały, konieczne dla zakupu, ewentualnie budowy transoceanicznych statków, konieczność stworzenia rozgałęzionej sieci przedstawicielstw i a-

jentur w krajach Ameryki Południowej, perspektywa wytrzymania bezwzględnej walki konkurencyjnej z istniejącymi linjami żeglugowymi, rozporządzającymi nieograniczonymi środkami finansowymi, a częściowo opierającymi się o rządy wielkich mocarstw morskich — czyniły z tej pierwszej alternatywy efemerydę.

Alternatywa druga była łatwiejsza do urzeczywistnienia. Brak prywatnych kapitałów w Polsce jednak stawił możliwość jej zrealizowania pod znakiem zapytania. Wprawdzie ustawodawstwo nasze pozwala na ograniczenie polskiego udziału w transoceanicznych przedsiębiorstwach żeglugowych do 10% i do równoczesnego obciążenia hipotecznego statków. W ten sposób faktyczny udział strony polskiej byłby znikomym. Oczywiście jest przytem, iż flaga polska, która powiewałaby na statkach tak stworzonego przedsiębiorstwa byłaby czystą fikcją, a barwy narodowe byłyby narazone na wszystkie niebezpieczeństwa, wynikające z tej faktycznej fikcyjności, gdyż niewątpliwie cała administracja znajdowałaby się w tych warunkach w ręku obcym.

Z faktu samego ukazania się na wodach południowego Atlantyku flagi polskiej płynęłyby dla kraju niewątpliwie pewne korzyści natury moralnej. Lecz flaga ta nakładałaby na nasze państwo też i poważne obowiązki. Linja taka musiałaby, jak to już zostało wskazane wyżej, wytrzymać również walkę konkurencyjną, przyczem ten współnik zagraniczny, który faktycznie rządziłby tą pozornie polską linią nie byłby chętny do pokrycia strat, które wszelka walka za sobą pociąga. Straty te — możliwe, bardzo znaczne — musiałby pokryć skarb polski. Zorganizowany wysiłek innych linii okrętowych, zrzeszonych w konferencję — rodzaj syndykatu — mógłby łatwo doprowadzić tę „polską linię” do upadku, a na tem mogłyby zyskać nie tylko linje obce, lecz i współnik tej linii polskiej. W takim wypadku flaga poniosłaby wyłącznie wszystkie ujemne konsekwencje, z tego wynikające, a sama idea stworzenia bezpośredniej linii zostałaby na długi czas skompromitowana.

Zawarta niedawno z francuskim towarzystwem „Chargeurs Reunis” umowa mieści się całkowicie w alternatywie trzeciej. Czerpiąc dane o tej umowie z najlepszego źródła, możemy ją streścić w kilku punktach o znaczeniu zasadniczym. A więc: 1) francuskie tow. „Chargeurs Reunis”, utrzymujące kilka stałych regularnych linii pomiędzy portami Europy Zachodniej a Ameryką Południową już od lat 70, zobowiązało się do zorganizowania linii bezpośredniej z regularnymi odjazdami statków co 7 tygodni do portów Brazylii i Argentyny; 2) statki, postawione na tę linię, zostaną całkowi-

cie przebudowane w swoich urządzeniach pasażerskich. Wszystkie pomieszczenia drugiej i pierwszej klasy, poza 10 kabinami, zostaną zastosowane do przewozu emigrantów w kabinach. W ten sposób uzyskają nasi emigranci warunki podróży lepsze aniżeli na jakichkolwiek bądź statkach, dotychczas kursujących pomiędzy Europą a Ameryką Południową i przewożących naszych emigrantów. Pożytecznym się wydaje w tem miejscu wspomnieć, że tylko niemieckie statki typu „Cap-Polonio” są urządzone tak, jak będą urządzone statki nowej linii bezpośredniej; 3) po 3-ach latach rząd polski będzie miał prawo bądź bezpośrednio, bądź też pośrednio, to znaczy zapomocą prywatnej grupy polskiej przyjąć udział w bezpośredniej linii i tą drogą przekształcić ją na polską. Trzechletnie istnienie bezpośredniej linii przysłuży się niewątpliwie już nie tylko do nawiązania, lecz i do rozwinięcia naszych stosunków handlowych, a zastrzeżony w umowie obowiązek przyjęcia już od pierwszej chwili częściowo polskiego personelu okrętowego i administracyjnego da nam możliwość po 3-ach latach nie tylko pozostać biernymi udziałowcami, lecz również przyjąć czynny udział w administrowaniu i eksploatacji przedsiębiorstwa. W ten sposób przekształcona na polską linja Gdynia — Ameryka Południowa będzie mogła się oprzeć nie tylko na lojalności, uczciwości i fachowości cudzoziemskiego udziałowca, lecz również i na doświadczeniu polskiego personelu i bezpośredniej wymianie towarowej.

Zagwarantowanie przez rząd polski dopłaty — w razie nieuzyskania przez linię bezpośrednią pewnej ilości emigrantów dla każdego statku i rejsu — jest jedynym zobowiązaniem strony polskiej. Przyjmując jednak pod uwagę bezpośredniość komunikacji i bezkonkurencyjność wygód, z których emigranci będą korzystali na tych statkach, wydaje się niewątpliwem, iż gwarancja ta nie zostanie nigdy uruchomiona, to znaczy, że rząd polski nie będzie musiał nigdy dopłacać do tej linii.

Oceniając z punktu widzenia polityki morskiej zawartą umowę możemy stwierdzić, iż rozpoczyna ona sobą nowy etap w tej dziedzinie, etap, którego dalszemi krokami, w naszym zrozumieniu, powinno być stworzenie bezpośredniej linii pomiędzy Polską a portami Dalekiego Wschodu.

Jak w Ameryce Południowej, tak również i w krajach Dalekiego Wschodu polski kupiec i przemysłowiec znajdzie przebogate rynki zbytu, których opanowanie było tak długo niemożliwe, jak długo nie istniała bezpośrednia stała i regularna komunikacja.

F. R.

B U R Z A

(Urywek z powieści „Kwiat majowy”, która się niebawem ukaże w polskim przekładzie).
Tłumaczył z hiszpańskiego Franciszek Baturewicz).

Vicente Blasco Ibanez, jeden z najznakomitszych i najbardziej poczytnych pisarzy świata, urodził się w Walencji w Hiszpanji 29 stycznia 1867 roku.

Od najwcześniejszej młodości mając zamiłowanie do czytania, rozwinął swoją wyobraźnię, która go pobudzała do zwiedzenia całego świata, co też mu się udało w późniejszym życiu osiągnąć.

Był człowiekiem o podziwu godnej wytrzymalności i pracowitości na różnych polach jednocześnie. Mimo że był świetnym pisarzem, uważał się raczej za polityka i społecznika, traktując własną twórczość literacką jedynie jako nakaz siły wyższej, której nie mógł się oprzeć. W chwilach zaś natchnienia, czyli owego właśnie nakazu, pisał z niepojętą prostością i szybkością. W ciągu życia napisał około pięćdziesięciu tomów, drukowanych w olbrzymiej ilości egzemplarzy i tłumaczonych na wszelkie języki cywilizowanego świata.

Z przekonania był republikaninem, co go narażało na konflikty z władzami monarchistycznymi, z tego też powodu musiał przebywać często poza granicami własnego kraju. Również i śmierć zastała go na wygnaniu w Mentonie we Francji 28 stycznia b. r.

Do rzędu najlepszych jego powieści zalicza się właśnie „Kwiat Majowy”, gdzie autor w sposób niezwykle piękny opisuje Morze Śródziemne. W powieści tej, jak się wyraża jeden z pisarzy hiszpańskich, Blasco Ibanez prześcignął siebie samego. Przed jej napisaniem autor sam uczestniczył w wyprawie kontrabandzystów ku brzegom Algieru na zwykłej barce rybackiej, celem poczynienia potrzebnych obserwacji.

F. B.

Po latach jeszcze pamiętano pewien wtorek wielkopostny. Jedni byli świadkami wydrzeń w Cabanal, inni wiedzieli o nich z opowiadań.

Ranek był cudny. Gładka tafła morza, bez najmniejszego drgania, lśniła jak zwierciadło, odbijając jasne promienie słoneczne.

Ryb sprzedawano mnóstwo. Z targu w Walencji wciąż napływały nowe zapotrzebowania. Barki, ciągnąc sieci, płynęły spokojnie ku przylądkowi San Antonio. Trwoga byłaby niewytłumaczona. Niezwykła cisza panująca dokoła, pozwalała rybakom szybko napełniać kosze i dostarczać je z rozradowanym obliczem żonom, oczekującym w Cabanal.

Około południa jednak pogoda się zmieniła. Zaczął wiać wiatr wschodni, który zazwyczaj jest bardzo niebezpieczny w zatoce Walencji. Morze marszczyło się coraz bardziej, przybierając brudną barwę. Chmury szybko zasnuły niebo. Wiatr z każdą chwilą się wzmacniał.

Na brzegu zakotłowało. Ludziom, znajdującym się na niespodziankach morza, nie trudno było przewidzieć, że się zbliża burza, która może poczynić spustoszenia w niejednej rodzinie rybackiej.

Biedne kobiety w trzepocących na wietrze spódnicach biegały niespokojnie po brzegu, wołając rozpacznie i polecając się świętym, do których miały nabożeństwo szczególne, gdy tymczasem mężczyźni o bladych zachmurzonych twarzach z papierosem w ustach, wdrapawszy się na barki wyciągnięte na brzeg, spoglądali badawczym wzrokiem wytrawnych marynarzy na ciemny horyzont, to znów za chwilę z zaniepokojeniem zwracali uwagę na niezbyt pewne wejście do portu, lub na molo, gdzie się już pienią fale, rozbijając się o wystające rude gromady głazów.

Myśl o niepewnym losie tylu zwłocieli rodzin, których burza zaskoczyła na morzu, napełniała trwogą pozostałe na brzegu ich żony. Każdy nowy ryk wichru wywoływał poruszenie gwałtowne gromadzących się tłumów, zdających sobie z przerażeniem sprawę o możliwości rozdarcia się w danej chwili żagla lub zdruzgotania masztu na płynącej barce.

W pewnej jednak chwili na czarnym już niemal horyzoncie ukazał się niby koroneczka piany morskiej szereg unoszących się do góry, to znów kryjących się za rozszałami falami żagli.

Barki się zbliżały, jak przerażone stado w rozsypce, nurkujące i gnane przez wicher, który zdawał się bawić darcim żagli i wykręcaniem masztów lub steru, aż do chwili, gdy wreszcie szarpnąwszy gwałtownie barką, mógł cisnąć ją w głębiny.

Ostatnią i najstraszniejszą jednak walkę z rozszałym żywiołem musieli rybacy stoczyć już przy samym wejściu do portu. Skoro która z barrek zdołała wreszcie przybić do brzegu, rodziny rybaków przemokłych od stóp do głów, rzucały się im w objęcia. Niemal osłupiała postawa uratowanych zdawała się wskazywać, iż się czują jakby zmartwychwstali do niespodziewanego już życia. Wieczórów na długo pozostał w pamięci mieszkalców Cabanal.

Gromady rozkudłanych, oszalałych prawie z bólu i ochrypłych od rozpaczliwego wołania kobiet biegały tam i zpowrotem na skraju molo, nie zdając sobie sprawy, że mogą być pochłonięte przez groźne szturmujące fale. Zbrzyżane kroplami gorzkiej wody, któremi pluło rozszałe morze, wpatrywały się w ciemną dal, starając się rozróżnić na horyzoncie pełną grozy agonję pozostałych na morzu barek.

Niejednej jeszcze brakło. Cóż się z nimi stało? Ach, Boże!... Jakże były szczęśliwe kobiety, które już mogły uściskać na brzegu swych mężów i synów. Pozostali na morzu płynęli gdzieś wśród ciemności w barce, niby w jakiejś trumnie, skaczącej z fali na falę, lub wirującej nad przepastną głębiną i skrzypiącej pod nogami. W jednej chwili mogła być zdruzgotana, lub zalana górą piętrzącej się wody.

Mimo że deszcz lał przez całą noc, zrozpaczone kobiety pozostały aż do rana na molo wśród ryczących fal. Bez suchej nitki na sobie, siedziały z podwiniętymi nogami na czarnym błocie zmieszane z miałem węglowym, błagając rozpacznie głuche niebo, to znów wrąc sobie włosy i bluźniąc zapamiętale.

Ranek był bardzo piękny. Słońce uśmiechnięte obłudnie wyłoniło się na horyzoncie ponad równą linię spokojnego, gdzie niegdzie tylko jeszcze zapienionego morza, odbijając się w niem złotemi lekko drżącymi refleksami. Było pięknie, jakgdyby nic szczególnego nie zaszło. A jednak już pierwsze promienie słoneczne ozłociły leżący na brzegu, zaryty częściowo w piasku, pokazujący swoje wnętrzości bryg norweski. Na zdruzgotanych jego masztach powiewały jeszcze resztki żagli.

Nie trudno było się domysleć, że załadowany był drzewem. Ciągłe jeszcze bowiem łagodne fale morskie podbijały do brzegu olbrzymie belki oraz grube deski ze śladami piły na sobie. Skoro która ze sztuk drzewa dotarła do brzegu, otaczała ją wnet gromada czarnych punkcików. Drzewo znikało w jednej niemal chwili, jakby pochłonięte przez piasek.

Pracowite były owe mrówki. Dla nich burza niosła dobrodziejstwo. Co chwila przez ogrody Ruzafa prześlizgiwały się wspinające sztuki drzewa, pochodzące z krajów północnych, mające służyć jako materiał na dachy dla nowobudujących się domków.

Korsarze przybrzeżni wesoło popędzali swe juczne zwierzęta, czując się prawymi właścicielami zdobyczy, i ani na chwilę nie zastanawiając się nad tem, że jest może zboczona krwią nieszczęśliwych rozbitków, zastygłych już na piasku.

Policjanci wraz z gapiącym się tłumem tworzyli gromady raczej ciekawe, niż przerażone, dokoła zwłok pięknych o jasnej cerze młodzieńców. Rozdarte w tem lub owem miejscu ich ubranie pozwalało dostrzec białe, niemal kobiece ich ciała. Oczy niebieskie, mętne i nieruchome, zdawały się spoglądać uparczywie w niebo.

Rozbicie brygu norweskiego było jednym z najważniejszych wypadków wśród burzy, na który dzienniki zwró-

ciły szczególniejszą uwagę i skutkiem tego mieszkańcy Walencji całemi gromadami ciągnęli na miejsce katastrofy, by się przyjrzeć do pewnego oddalenia rozbitego statkowi, wrytemu głęboko w piasek. O barkach rybackich nie myślano wcale, tak iż nawet jęki kobiet oplkujących nieobecnych swych mężów wywoływały pewne zdziwienie.

Straty w ludziach były jednak mniejsze, niż przypuszczano z początku. Wraz z rozpogodzeniem się wróciło do portu wiele z tych barek, które uważano już za zatopione.

Niektóre z nich zdołały umknąć przed rozszalałą burzą do Denia, inne zaś do Gandia lub Cullera. Skoro zauważono którą z nich dopływającą do portu, wydawano pełne zapału okrzyki radości i głośno dziękowano świętym patronom, czuwającym nad dolą rybaków.

Nie wróciła jednak barka wuja Pascualo, najbardziej nieumęczonego ze wszystkich mieszkańców Cabanal w gromadzeniu zysków, zajmującego się w lecie rybołówstwem, w zimie zaś przemytnictwem. Był to bardzo doświadczony marynarz; znał doskonale brzegi Algieru i Oranu, znajdujące się tuż zrazem, jak się poufale wyrażał, niby o chodniku po drugiej stronie ulicy.

Żona jego, Tona, po tygodniu jeszcze wychodziła codziennie na molo

z jednym dzieckiem na rękę, z drugim zaś czepiającem się jej spódnicy i wypatrywała upragnionej barki. Rozpytując się wszystkich, którzy cokolwiek mogli powiedzieć jej o Pascualo, nie otrzymując jednakże pocieszających o nim wiadomości, wzbuchała płaczem, rwała sobie włosy i załamywała ręce z rozpaczą, że Matka Najświętsza nie zysła jej żadnego ratunku.

Rybacy, nie mogąc jej nic pewnego powiedzieć, wzruszali tylko ramionami. Widzieli wprawdzie barkę podczas burzy, niedaleko przylądka San Antonio, była już jednak bez żagli, nie mogła więc przybić do brzegu. Ktoś nawet zauważył, że bałwan ogromny natrafił w pewnej chwili na barkę, ale czy jej nie pochłoniął, tego z całą pewnością nie mógł powiedzieć.

Nieszczęśliwa kobieta, przebywając całemi niemal dniami wraz z dwojgiem dzieci na brzegu, często dochodziła do ostatecznej rozpacz, to znowuż zapalała się jakąś dziwną nadzieją, aż wreszcie po dwunastu dniach łódź strażnicza, polująca na przemytników, przywlokła za sobą przewróconą, o czarnym oślizgłym kilu barkę, czyniącą wrażenie ponurej trumny. Dokoła barki rojło się mnóstwo różnego rodzaju ryb oraz potworów morskich, czujących dla

siebie żer w przedziurawionym kadłubie. Była to barka Pascualo.

Wyciągnięto ją wnet na brzeg i ustawiono kilem na piasku. Maszt był złamany u samej nasady, kadłub zaś pełen wody. Rybacy, pragnąc wyczerpać wodę z barki przy pomocy wiader i szukając oparcia dla nóg wśród splątanych lin oraz koszy, które przypadkiem pozostały podczas katastrofy na barce, natrafili na coś miękkiego i oślizgłego. Aż krzyknęli z przerażenia: musiały to bowiem być czyjeś zwłoki. Mimo jednak odrazy, zanurzwszy ręce w wodzie, wyciągnęli ciało wzdęte, zielonawe, z bruciem naęczniałym, bliskim pęknięcia. Głowa topielca była raczej jakąś masą odrażającą, cała bowiem, jak zresztą inne części ciała, była pobryzgana przez ostatnie ryby, nieporzucające do żarłocznej chwili topielca, sprawiając pełne grozy wrażenie.

Rozpoznano zwłoki. Był to Pascualo, tak jednak straszny, że nawet własna jego żona, wybuchnąwszy łkaniem, nie miała odwagi przyjrzeć się mu bliżej. Silniejsze natarcie fal, powodujących uszkodzenie barki musiało go rzucić do wnętrza kadłuba, pozabawiając go jednocześnie życia. W ten sposób grobem jego stała się własna jego barka, przedmiot jego marzeń, dzieło trzydziestu lat oszczędności.

3) Z PAMIĘTNIKA ANGIELSKIEGO EMIGRANTA NA ŻAGŁOWCU „CORNWALL” W DRODZE Z ANGLJI DO NOWEJ ZELANDJI

(Ciąg dalszy).

13 października 1851 r. Nie macie pojęcia, jak kwitnie gra w karty na emigranckim statku. Grają cały dzień bez przerwy. Jeżeli wiatr będzie się trzymał, to po okrążeniu Przylądka, za sześć tygodni będziemy w Nowej Zelandji. Nie mieliśmy jeszcze sztormu od opuszczenia Anglii.

14 października. Nic nowego nie zaszło, tylko znacznie chłodniej.

15 października. Wiatr się zwiększył, idziemy po 11 węzłów, co się równa 30 milom angielskim. Statek razem z ładunkiem waży 1.200 ton, czyli że wyciska tyle wody, możecie sobie wyobrazić, jak są napięte żagle i jakie ciśnienie wytrzymują maszty, aby pędzić statek z szybkością 11 węzłów na godzinę. Jeżeli wiatr się nie zmniejszy, to zrobimy 260 węzłów, czyli 300 mil w jeden dzień, niczem kolej żelazna.

16 października. Dzisiaj rano, raptownie wiatr zmienił się z północnego na zachodni, idziemy z szybkością 6 węzłów; szczęście, że wiatr nie jest przeciwny. Pierwszy raz, po wyjściu z SO pasatu, mamy pełny wiatr.

17 października. Gęsta mgła, nic nie widać. Statek biegnie z szybkością 9—10 węzłów, ale tego nie widać, tak wszystko zakryte mgłą. Pogoda bardzo zimna. Głupio to wygląda, bo nie wziąłem ciepłego ubrania w podróż. Spojrzawszy na mapę, przekonałem się, że jesteśmy w sze-

18 października (sobota). Jesteśmy w odległości 7.900 mil od Nowej-Zelandji, jeszcze taki kawał drogi leży przed nami.

19 października. Dziesiąta niedziela na burcie „Cornwall”. Gęsta mgła oto-

czyła statek. Jesteśmy w rejonie ogromnych albatrosów. Zmierzyliśmy jednego zabitych, miał przy rozpustach skrzydełach 14 stóp. Jeżeli taka bestja zwali się na ciebie, to możesz się pożegnać z oczami. Łapaliśmy je za pomocą haczyka z linką.

20 października. Cały dzień dzisiejszy mamy zmiany wiatr. To dmie zimny od południa, to ciepły od północy.

21 października. Nic ciekawego, palę zawzięcie.

22 października. Wino, które nabyliśmy na „Caledonia”, sprzedają po 4 s. 6. d. za tuzin. W Londynie, w pierwszorzędnym magazynie, dobre Bordeaux można nabyć po tej samej cenie. Pojedyncza butelka kosztuje 4 i pół pensa.

23 października. Wiatr południowy. Słabe wiatry mogą zatrzymać nas dłużej w drodze. Sygnalizują statek, idący z nami jednym kursem. Jest to „Caledonia”, w podróży z Gothenburga na Mauritius. Idziemy 9—10 węzłów, bo wiatr się zwiększył. Około północy dmie z siłą pół sztormu z silnemi szkwałami, podczas których szybkość dochodzi do 11 — 12 węzłów.

24 października. Dzisiaj rano byłem zaskoczony uderzeniem fali obok mnie. Boże! Jak się przestraszyłem! Natychmiast uciekłem z pokładu. Grot-reja pękła na dwoje, wiatr dmie z siłą sztormu. Grot-marsel rozdarty w szczyty, wiatr się wzmagą. Kobiety, dzieci i starcy z krzykiem błagali o pomoc, wyobrażając sobie, że nastał koniec. Grot-reja miała 16 cali grubości i była zrobiona z mocnego nowo-zelandzkiego drzewa. Padając wraz

ze strzępami żagla, przeszkadzała w robocie. Podczas porywów wiatru, nawet marynarze byli zdania, że takiej siły wiatru dawno nie pamiętają. Mimo, że trzymałem się rękami z całej siły, byłem rzucony tak, że całą twarz miałem zakrwawioną. Po południu wiatr trochę zelżał, jednak dął z siłą sztormu. Szliśmy tylko pod zaryfowanymi fokiem i stakslem. Podczas huraganowego porywu wiatru, bezań żagiel, chociaż był zwinięty, porwało, jak i kilka innych. Wiatr okropny, pokład ciągle pod wodą. O godzinie jedenastej wyszedłem na jut wraz z jednym z oficerów, który mnie zapytał, czym był kiedy na morzu i widział, aby fale przelewały przez jutę. Nim zdążyłem odpowiedzieć, gdy ogromna fala zwała się na jut. Ledwie zdołałem uchwycić się za liny, aby nie być zniesionym w morze, poczem musiałem zejść na dół.

25 października. Kiedy sztorm doszedł do największego napięcia, fale wlewały się nawet przez rufę, doszły do kolosalnej wielkości. Zdawało się, że morze pochłania statek. Teraz wiatr zmniejszył się, jednak morze jeszcze straszne. Pokład ciągle jest zalewany przez fale.

26 października. Jedenasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Silny wiatr, morze bardzo wzburzone. Wszyscy marynarze przy robocie, mokrzy, zmęczeni i przemęczeni od wytężonej pracy podczas sztormu. Nie wiem, czy który spał chociaż 4 godziny w ciągu tych dwóch dni.

27 października. Marynarze mieli ciężką robotę całą niedzielę, przy nowej grot-rei. Podczas tego sztormu, więcej się modlili pasażerowie, niż w ciągu całej

drogi. Jesteśmy w szerokości 38 S i długości 24 E. Jeżeli spojrzycie na mapę, to się przekonacie, że przeszliśmy około 7.000 mil. Około statku masa ptaków, tak zwanych „zwiastunów burzy”. Zły prognostyk dla nas.

28 października. Widok rozszalałego morza i piętrzących się fal, które dochodzą do wysokości masztów, jest godzien podziwu, lecz niema komu te cuda podziwiać, bo wszyscy pasażerowie na „Cornwall” chorzy. Cisza cały dzień, jak zwykle po burzy.

29 października. Widać na horyzoncie żagle, więcej nic godnego uwagi.

30 października. Słaby wiatr, morze się uspokaja. Niesiemy wszystkie żagle. W nocy był wiatr z siłą sztormu, musiano zwinąć wszystkie żagle, z wyjątkiem głucho zaryfowanych marsli. Morze stosunkowo spokojne. Kapitan po ostatnim sztormie jest ostrożny i, jak tylko wiatr silniejszy, zaraz każe zmniejszać żagle.

31 października. Wiatr się zmniejsza, morze spokojne.

1 listopada. Sobota. Nie pamiętam, czy wspominałem o tem, że około dwóch miesięcy temu złapaliśmy ptaka w odległości 700 mil od brzegów afrykańskich; był to gołąb, musiał być oderwany od lądu przez silne wiatry wschodnie. Wyczerpany upadł na pokład, nasz kapelan zaczął go cucić, aby jako rzadki okaz przywieźć do Nowej Zelandji.

2 listopada. Dwunasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Wiatr się wzmacnia. Wszyscy się zakładają, co do czasu przybycia do Nowej Zelandji.

3 listopada. Wiatr się wzmacnia. Komenda „zwinąć jeszcze część żagli”. Ku

wieczorowi mocny wiatr, morze burzliwe. Cały pokład mokry od bryzgów.

4 listopada. Trudno spać z powodu silnego kołysania się statku. Wszyscy pasażerowie w międzypokładzie wrzeszczą ze strachu. Wyszedłem na jut, gdzie stały ciężkie skrzynie, teraz się obluźowały i rozbiły wszystkie po drodze. Statek tak kładło na bok, że potrzeba było trzymać się lin, aby nie być zniesionym za burtę. Na pokładzie wody na dwie stopy. Dla bezpieczeństwa wszystkie luki, mocno zakryte. Woda dostaje się prawie do wszystkich kajut.

5 listopada. Morze okropne, statkiem tak rzuca; że była obawa utracenia masztów. Wiatr zcichł, prawie cisza. Przed wieczorem musiano drugiego oficera odprowadzić do koi, tak był poturbowany. Będzie musiał tam pozostać aż do przybycia do Nowej Zelandji.

6 listopada. Muszę się cofnąć trochę w swoim opisie. Otóż jeden z pasażerów I-ej klasy zakochał się w pannie z drugiej klasy. Dzisiaj, po wyjaśnieniu przeszłości tej panny i sprawy finansowej, mąż ten miał przyjść do skutku.

7 listopada. Dzisiaj mam okropny ból głowy. Dzień moich urodzin. Byłbym szczęśliwy, gdybym widział siebie w powrotnej drodze do Anglii. Ale to pozostaje tylko w sferze marzeń!

8 listopada. Trzynasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Wiatr się wzmacnia. Komenda „zmniejszyć żagle”. Dzisiaj podczas nabożeństwa, kapelan połączył dożgonnym węzłem kochającą się parę. Szerokość 45 S, długość 64 E, zrobiono przebieg 328 mil, pozostaje 4.400 mil, które mamy nadzieję przejść w ciągu mie-

siąca, a więc 10 grudnia będziemy na miejscu.

10 listopada. Omijamy wyspę St. Paul' w 600 milach na południe. Pogoda bardzo zimna.

11 listopada. Kucharz (murzyn) mocno się zranił. Oto wszystko.

12 listopada. Statek biegnie z szybkością 10 i pół węzłów, lecz jest zapóźno, aby skrócić drogę. Ja myślę, że średni przebieg wyniesie 110 — 120 mil dziennie. Kapitan Dawson już raz odbył podróż z Portsmouth do Nowej Zelandji w ciągu 87 dni.

13 listopada. Wiatr dmie od północy, robi się cieplej. Idziemy nadal z szybkością 10 węzłów. Jest to stały tutaj wiatr. W tej szerokości, statek może zrobić podróż naokoło świata, posiłkując się wiatrem z tego samego kierunku.

14 listopada. Stary okrzyk „Zmniejszyć żagle”. W nocy wiatr bardzo się wzmógł. Marynarze cały czas od świtu zajęci ryfowaniem żagli. W ciągu ostatnich dwu dni przeszliśmy 432 mile, co wynosi dziewięć węzłów na godzinę. Znajdujemy się w odległości 3.500 mil od wysp Stewart, które leżą na południe od Nowej Zelandji. Wiatr silny, morze wzburzone, fale bez przerwy zalewają pokład. Czasami, jak złapie kogo fala, to przewróci i wykapie na pokładzie, przerzucając jak piłkę z jednej strony na drugą. Dzisiaj tak było ze stewardem, ogromna fala wwalila się na pokład, przewróciła go i żeby nie pomoc, byłby zmyty z pokładu.

D. c. n.

T. STECKI

Przekład z angielskiego wg. „Sea Breezes”.

SPORT

WIOŚLARSKI TURNIEJ OLIMPIJSKI W AMSTERDAMIE

W dniu 28 lipca b. r. rozpocznie się dziewiąty akt od lat czterdziestu rozgrywanej, wielkiej epopei, zwanej nowoczesnymi igrzyskami olimpijskimi.

Przed laty czterdziestu, znakomity archeolog francuski i niemniej świetny znawca i propagator sportów, baron Piotr de Coubertin, uderzony został niezwykłym czarem starożytnych igrzysk olimpijskich, na ślady których w prowadzonej przez siebie pracy wykopaliskowej w Grecji natrafiał co krok. Coubertin zdał sobie szybko sprawę z tego, że koncepcja co czteroletnich igrzysk olimpijskich, przeszczepiona na grunt nowoczesnego życia, stać się może rośliną, która zapanuje głęboko korzenie rycerskiego współżycia międzynarodowego i wyda wspaniałe pędy tężyzny fizycznej i moralnej współczesnych pokoleń.

Idea Coubertin'a trafiła na urodzajną glebę. Igrzyska Olimpijskie w krótkim przeciągu czasu stały się doniosłym wydarzeniem nie tylko w życiu sportowem. Oczy całego świata co cztery lata zwraca-

ją się uważnie i wnikliwie na stadion olimpijski i skrzętnie notują zapasy nowoczesnych olimpijczyków, w których idealne pole do popisu mają zarówno cielesne, jak moralne walory najlepszych sportowców świata. Na stadionach olimpijskich walczą przeciw przedstawicielom wszystkich ras i narodów. W tej jedynej, nawszkroś pokojowej wojnie świętej o zwycięstwo, narody z zapartym tchem słuchają odzewów prowadzonej walki. Przedstawiciele poszczególnych narodów uosabiać mają przecież widomy znak ojczyzny, nieugięte męstwo swego narodu, jego nie-spożyta siłę żywotną, wierną aż do śmierci wytrwałość w walce, sprawność fizyczną nakazowi woli podległą i posłuszną.

W roku bieżącym po raz dziewiąty w historii nowoczesnych olimpiad dokona się bezkrwawa walka o zwycięstwo między narodami. Bój stoczyc się ma w Amsterdamie. Wielki fragment boju tego stanowić będzie turniej sportów wodnych, w których obok żeglarstwa, pływania i piłki wodnej udział wezmą również wioślarze, nowoczesni wywołani „galernicy”.

W poprzednim numerze omówiliśmy żeglarski turniej olimpijski. Dziś, słów kilka poświęcić chcemy olimpijskim regatom wioślarskim.

Urządzenie i zorganizowanie regat wioślarskich w ramach IX Igrzysk Olimpijskich w Amsterdamie sprawiło organizatorom, którym jest z natury rzeczą Holenderski Komitet Olimpijski, wiele kłopotów. Amsterdam nie posiada bowiem toru regatowego, który byłby w stanie

godnie odpowiedzieć wielkości imprezy, jaką są regaty olimpijskie.

Wymaganie europejskie, stawiane regatowym torom wioślarskim są następujące: długość toru na wodzie stojącej w linii prostej (bez krzywizn) wynosić winna 2000 metrów. Ponadto szerokość toru winna być taka, aby w jednym biegu startować mogły jednocześnie co najmniej 4 osady, pożądanym jednak jest tor umożliwiający jednoczesne startowanie 6-iu osad.

Tymczasem takiego toru Amsterdam nie posiadał, co więcej o urządzeniu go z powodu olbrzymich kosztów mowy być nie mogło. To też Holenderski Komitet Olimpijski zatrzymał uwagę swą na kanale Sloten, znajdującym się pod Amsterdamem. Tor ten posiadał wprawdzie przepisową długość — 2000 mtr. w linii prostej na wodzie stojącej, zarazem jednak, szerokość jego wynosi zaledwie 33 mtr., co pozwoli na jednoczesny start zaledwie dwum osadom, licząc,



Medal olimpijski dla zwycięzców.



Medal pamiątkowy dla uczestników igrzysk.

że każda z dwóch łodzi startujących winna być odległa od brzegu o 8 mtr., odległość zaś między osadami wynosić winna 15 mtr. co gorzej, w czasie biegu osady współzawodniczące nie mogłyby być mijane przez osady jadące na start, a to dlatego, że zbyt wąskość kanału mogłaby stać się przyczyną wypadku przy wymijaniu łodzi.

Warunki powyższe sprawiły, że Międzynarodowy Związek Wioślarski dość długo nie mógł się zdecydować na ich zaakceptowanie. Wąskość kanału, jak widzieliśmy, powodowała rozliczne „ale”; ograniczenie możliwości startowania tylko dwóch osad w każdym biegu wywoływało olbrzymie trudności w ułożeniu przedbiegów, wpływało fatalnie na widowiskową stronę regat, uniemożliwiając obserwowanie emocjonującej walki kilku osad, wreszcie w dużym stopniu przedłużało program turnieju wioślarskiego.

Dla względów powyższych zdecydowano zwołać w końcu kwietnia nadzwyczajny Kongres międzynarodowego związku wioślarskiego, i na kongresie tym zdecydowano definitywnie wszystkie zasadnicze kwestje regat olimpijskich.

Zdecydowano więc przedewszystkiem, że pomimo trudności i przeszkód regaty odbędą się na kanale Sloten, najbardziej w Amsterdamie odpowiadającym temu celowi. W każdym biegu startować będą po dwie osady, które jechać będą na start w czasie biegu innych osad winny zastępować przy brzegach, aby nie przeszkadzać osadom współzawodniczącym. Tu za metą urządzony będzie wielki pomost, długości 100 mtr., dla osad przyjeżdżających i odjeżdżających.

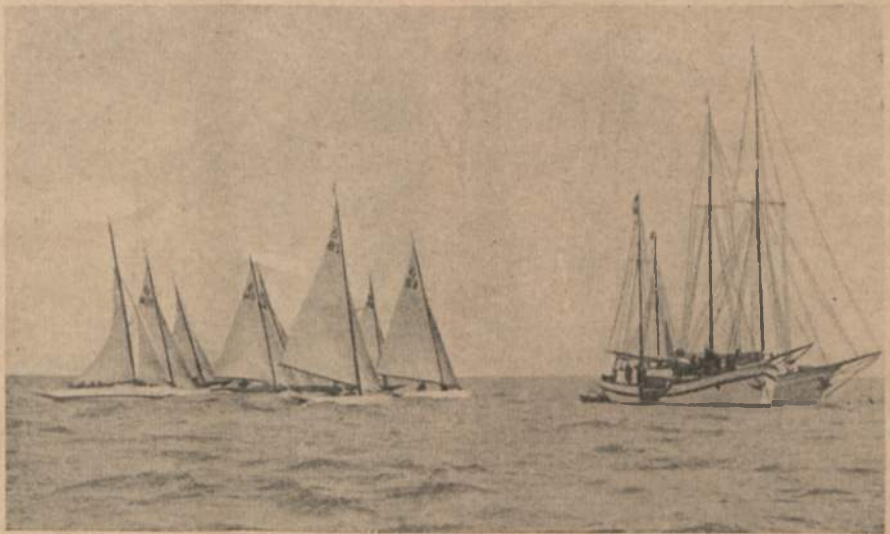
Kongres ułożył zarazem całkowity program regat olimpijskich, ustalając dwie zasady naczelné:

1) wszystkie osady i wszyscy uczestniczący w regatach wioślarze startować będą najmniej dwa razy;

2) biegi olimpijskie trwać będą 7 dni, od 2 do 11 sierpnia, licząc w okresie wymienionym dwa dni odpoczynku.

Szczegółowy program przedstawia się, jak następuje:

Pierwszy dzień — 2 sierpnia. Pierwsze biegi eliminacyjne, w których udział brać muszą wszystkie zgłoszone osady. Przy-



Regaty w zatoce Zuiderzee.

musząc, że do turnieju wioślarskiego zgłoszonych zostanie przez poszczególne państwa około 100 rozmaitych osad, w dniu tym odbędzie się około 50 biegów, w każdym po dwie osady. Licząc, że organizatorzy puszczają będą biegi co 20 minut (tak zostało zdecydowane), wypadnie, że w pierwszym dniu biegi trwać będą ogółem ponad 16 godzin.

Drugi dzień — 3 sierpnia. Biegi eliminacyjne pomiędzy osadami, które przegrały w pierwszym dniu regat.

Trzeci dzień — 4 sierpnia. Biegi eliminacyjne pomiędzy osadami, które zwyciężyły w pierwszym dniu.

Czwarty dzień — 5 sierpnia. Odpoczynek.

Piąty dzień — 6 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które w poprzednich dniach przegrały tylko raz.

Szesty dzień — 7 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które zwyciężyły w trzecim i czwartym dniu.

Siedmy dzień — 8 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które zwyciężyły w piątym dniu.

Ósmy dzień — 9 sierpnia. Odpoczynek.

Dziewiąty dzień — 10 sierpnia. Biegi finałowe o pierwsze i drugie miejsce oraz biegi o 3-cie i 4-te miejsce pomiędzy osadami, które przegrały w szóstym dniu.

Poszczególne biegi będą losowane: los wtedy decydować będzie każdorazowo o tem (za wyjątkiem finałów), jakie osady walczyć będą z sobą.

Fakt, że w poszczególnych biegach startować będą mogły tylko dwie osady, pociągnie za sobą wielką ilość startów zainteresowanych osad. Jeżeli przypuścimy, że np. do biegu ósemek zgłosi się 12 osad, jasnym jest, że zwycięska osada zanim dojdzie do finału zmuszona będzie do 5 startów w przedbiegach, to znaczy — w przeciągu 9 dni ta sama osada walczyć będzie sześciokrotnie. Jest rzeczą oczywistą, że osady startujące w regatach olimpijskich na tak ciężkich warunkach muszą być doskonale przygotowane, i poszczególni wioślarze znajdować się będą musieli w świetnej kondycji fizycznej, aby podołać ciężkiemu zadaniu sześciu startów w ciągu 9 dni.

K. M.

PRONIKA

WYCIECZKI „GDYNIA” PO BAŁTYKU.

Sezon wycieczek turystycznych po Bałtyku statkami Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” jest już w całej pełni. W czerwcu odbyły się następujące wycieczki:

S/s „Gdynia” wyruszył w czwartek 31 maja w południe z portu gdynińskiego na wycieczkę do wyspy Bornholm i do Kopenhagi. Uczestnicy wycieczki odnieśli z niej niezapomniane wrażenia, czemu dawali wielokrotnie wyraz po powrocie do Gdyni.

Po tej pierwszej, inauguracyjnej wycieczce, następna wycieczka odbyła się do Wisby i Sztokholmu. S/s „Gdynia” wyruszył z Gdyni dnia 8 czerwca, mając na pokładzie m. inn. generalnego konsula Stanów Zjednoczonych w Warszawie, p. Leonard, szereg przedstawicieli prasy polskiej w osobach pp. redaktorów: Czemińskiego (Kurjer Warszawski), Dunin-Markiewicza (Rzeczpo-

spolita), Dr. Marwina (Kurjer Poranny), Strzetelskiego (A. B. C.), Czarnockiego (Kurjer Czerwony), Trajdosa, Filochowskiego (Gazeta Warszawska), Lewestama (Dzień Polski), Stempla (Gazeta Poranna) i Gebethnera (Tygodnik Ilustrowany). W wycieczce tej wziął również udział dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska” p. Julian Rummel. Uczestnicy wycieczki zwiedzili miasto Wisby na wyspie Gotland z jego malowniczymi ruinami, stolicę Szwecji oraz jej okolice. Powrót do Gdyni nastąpił dnia 14.VI.

Dnia 16.VI s/s „Gdynia” odplynał na następną wycieczkę, tym razem do Tallina (Rewla), Helsingforsu, Hangö i Rygi. Jest to pierwsza podróż statku polskiego do krajów północno-wschodniego Bałtyku, to też nie jest ona pozbawiona specjalnego znaczenia.

W czasie od 4 do 12 czerwca odbyła się także wycieczka do Kopenhagi, Wisby i Sztokholmu statkiem „Gdańsk”, który miał na pokładzie 84 członków Li-

gi Morskiej i Rzecznej z Górnego Śląska.

W lipcu odbędą się następujące wycieczki statkiem „Gdynia”, które niewątpliwie będą się cieszyły zasłużonym powodzeniem:

4.VII — 10.VII: Gdynia — Wisby (wyspa Gotland) — Sztokholm — Gdynia.

12.VII — 22.VI: Gdynia — Tallin — Helsingfors — Hangö — Ryga — Gdynia.

24.VII — 26.VII: Gdynia—Rönne (wyspa Bornholm) — Gdynia.

27.VII — 3.VIII: Gdynia — Kopenhaga — Helsingfö — Gdynia.

Zapisy na wycieczki przyjmuje oraz wszelkich informacji udzielają: wydział pasażerski P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni — ul. Starowiejska, Willa „Laguna”, tel. 93, oraz Pierwsze Polskie Tow. Kąpiel Morskich — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 20/22, tel. 235 — 60.

I DRUŻYNA MORSKA IM. EWARYSTA ESTKOWSKIEGO.

W państwowym Seminarjum Nauczycielskim w Bydgoszczy istnieje harcerska drużyna morska, której rozwój i praca mogą posłużyć za wzór przy zakładaniu takich organizacyj na terenie innych szkół i zakładów naukowych. Drużyna ta założona została w marcu r. 1927 i nosi nazwę: I Drużyna Morska im. Ewarysta Estkowskiego w Bydgoszczy. Organizatorem i duszą jej jest komendant hufca bydgoskiego prof. Timler.

W rocznicę założenia drużyny wręczony jej został własny sztandar, ufundowany przez znanych w Bydgoszczy działaczy społecznych pp. Cywińskich, którego fotografię obok zamieszczamy.

STAŁA POSPIESZNA LINJA PASAŻERSKO - TOWAROWA TORUŃ - GDANSK.

Firma żegluga Ludwik Szymański w Toruniu, uruchomiła — podobnie, jak w roku ubiegłym, 2 duże, szybkobieżne salonowe parostatki „Tryton” i „Nordau”, na przestrzeni Toruń-Gdańsk. Statki odchodzą z Torunia dwa razy w tygodniu, we wtorki i w piątki o godz. 5 rano. Podróż odbywa się wzdłuż pięknych pomorskich wybrzeży Wisły, aż do jej ujścia, w pobliżu którego przez śluzę i kanały statek przechodzi do Gdańska, gdzie staje jeszcze w ciągu tego samego dnia.

Jak wiadomo, Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi, utrzymuje już stałą regularną komunikację pasażerską między Warszawą a Toruniem. Wobec tego istnieje możliwość odbycia podróży Wisłą z Warszawy aż do Gdańska. Ze sposobności tej winny w pierwszym rzędzie skorzystać szkoły, stowarzyszenia i t. p. instytucje, zarządzające wycieczki turystyczne nad morze.

Linja Toruń-Gdańsk przewozi także pospieszne przesyłki towarowe.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

29 maja w hotelu Continental w Gdańsku odbyło się walne zebranie Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Zebranie zajął sekretarz Związku, inż. morski A. Ciechanowski, poczem na przewodniczącego został obrany kapitan K. Ryncki. Inż. A. Ciechanowski zdał sprawozdanie z dotychczasowej pracy Zarządu. W wyniku wyborów do nowego Zarządu weszli: prezes kpt. Wachowski, wiceprezes kpt. Panasewicz, członkowie:



Pierwsza morska drużyna harcerska w Bydgoszczy. Pośrodku siedzi prof. Timler.

w-kdr. pilotów T. Ziółkowski, mechanik I kl. A. Jeziński, por. W. Fedorowicz, por. Karczewski, kpt. L. Rusiecki, oraz jako zastępcy: por. A. Zieliński i kpt. Janowski. Do Komisji rewizyjnej wybrano: kpt. Rynckiego, insp. G. Kańskiego, kpt. Janowskiego, kdra S. Witkowskiego, por. K. Nowaka i kpt. Bramińskiego.

W dalszym ciągu obrad, prowadzonych pod kierownictwem wiceprezesa Związku, kdr. rezerwy Panasewicza, zgłoszono następujące wnioski:

1) Zarząd zając się powinien obecnie w pierwszym rzędzie sprawą uposażenia i urlopów, przyczem winien domagać się ustalenia zasad według norm zagranicznych, praktykowanych na całym świecie.

2) Członkowie domagają się śpiesznego uregulowania sprawy wypowiedziania posad, traktowanego dotąd według widzimisię poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych, przyczem jako podstawę przycząc należy Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o ochronie pracy, które winno być rozszerzone na marynarzy i oficerów marynarki handlowej.

3) Członkowie domagają się uregulowania sprawy ubezpieczenia emerytalnego, i to w tym kierunku, by ze względu

na specjalnie ciężki i niebezpieczny charakter służby zredukowano czas wysłużenia conajmniej do 25 lat służby pływania.

4) Członkowie domagają się załatwienia kwestji asekuracji członków na życie i zabezpieczenia rodzin przed nędzą przez przedsiębiorstwa żeglugowe w razie nieszczęśliwego wypadku.

5) Niemniej ważną kwestją do uregulowania jest kwestja opieki lekarskiej i zaopatrzenia przez Kasy Chorych, obecnie przedstawiająca się poprostu beznadziejnie.

6) Stworzenie mieszkań dla członków marynarki handlowej w porcie macierzystym Gdyni, winno być przez władze rządowe wzięte jaknajprędzej pod uwagę. W tym celu poleca się Zarządowi powołanie do życia kooperatywy, któraby postarała się o odpowiednie kredyty na budowę domów i kupno gruntów od rządu.

POŻAR LASU NA HELU.

W sobotę, dnia 2 czerwca, wybuchł na Helu groźny pożar lasu, spotęgowany jeszcze silnym wiatrem z morza. Wszelkie wysiłki opanowania żywiołu były bezskuteczne. Dopiero po 6 godzinach akcji ratunkowej udało się ogień zlokalizować przy pomocy ludności okolicznej i straży pożarnej. Przyczyna pożaru nieznaną. Władze podejrzewają, że pożar powstał na skutek podpalenia i prowadzą dochodzenia w tej sprawie.

KANALIZACJA I WODOCIĄG W GDYNI.

Magistrat m. Gdyni powziął ostatnio uchwałę skanalizowania miasta i budowy wodociągów, powierzając wykonanie robót miejscowym firmom polskim. Roboty kanalizacyjne oddano firmie inż. Teodor Grobelski i Henryk Czaplicki w Gdyni.

OBSERWATORJUM MORSKIE W GDYNI.

W dzielnicy przyległej do brzegu morskigo rozpoczęto z wiosną budowę gmachu Obserwatorium Morskiego, który różnie z dnia na dzień, dzięki sprężystemu kierownictwu budowy. Poza budynkiem głównym przewidywane jest stworzenie jeszcze osobnych pawilonów meteorologicznego i astronomicznego, które zajmą część terenu wgląb lądu.

„WARSZAWIANKA” PENSJONAT I CIEPŁE W HALLEROWIE

Uzdrowisko Hallerowo, położone nad wielkim morzem obok Wielkiej Wsi, posiada dużą i czystą plażę.

Stacja kolejowa w Hallerowie. Bezpośrednia komunikacja z Warszawą.

Pensjonat „Warszawlanka” posiada pokoje umeblowane na 100 łózek. Nowoczesne urządzenia i kanalizacja, ciepła i zimna woda w korytarzach, wanny kąpielowe, salon towarzyski, pianino, plac tenisowy w malowniczym lasku.

Ciepłe kąpiele morskie na miejscu. Na żądanie ciepłe kąpiele morskie z dodatkiem ługu i soli Ciechocińskiej. Specjalne wanny dla dzieci. Lekarz na miejscu w Wielkiej Wsi.

Kuchnia Warszawska. Utrzymanie 4 razy dziennie. Stołowanie się dla przychodzących gości udogodnione.

Pokoje dla wycieczek zbiorowych.

Sezon od 1 czerwca do 15 września. Ceny w czerwcu i wrześniu niższe. We wrześniu ustalona piękna pogoda.

Wiadomość: Marja Bagińska, Warszawa, ul. Mokotowska 8 m. 10. Telefon 81-94.

Wybór miejsca dla Obserwatorium Morskiego uważać należy za szczęśliwy, albowiem w zakres prac tej instytucji wchodzi między innymi badanie wody i jej fizycznych warunków w takim stanie, w jakim ona jest w morzu.

JESZCZE JEDEN KROK NAPRZÓD.

Związek armatorów i maklerów okrętowych The Baltic and Internationale Maritime Conference, reprezentujący 8.000.000 ton morskiego tonażu okrętowego, odbył w dniach 17 i 18 maja doroczne walne zebranie, zwołane do Hamburga.

Ze strony polskich przedsiębiorstw żeglugowych był obecny dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska”, p. J. Rummel, ze strony polskich maklerów okrętowych, kierownik Polskiej Agencji Morskiej w Gdańsku, P. Kollath.

Przy wyborach do nowego zarządu na rok 1928/29 jako jeden z dyrektorów wybrany został przedstawiciel polskich interesów żeglugowych p. J. Rummel.

RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.IV DO 15.VI 1928 R.

W czasie od 15 kwietnia do 15 czerwca r. b., statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s „Poznań” dnia 15.IV był w Tryeście, dokąd przybył z Wenecji po ładunek ryżu do Gdyni. Z ładunkiem tym (1268 ton) odpłynął dnia 20.IV do portu Sousse (Tunis), po dodatkowy ładunek fosfatów. Dnia 26.IV po załadowaniu w Sousse 1.000 ton fosfatów przeszedł do Oranu po ładunek 250 — 300 ton trawy morskiej dla Hamburga. Dnia 1.V odpłynął z Oranu do Hamburga i Gdyni. Dnia 7.V musiał stanąć na kotwicy koło Vigo w Hiszpanii, aby przeczekać burzę, która rozszalała się w zatoce Biskajskiej. Dnia 14.V przybył do Hamburga. Po wyładowaniu przywiezionej z Afryki trawy morskiej odpłynął 15.V do Gdyni, dokąd przybył 18.V. Dnia 23.V zakończył wyładunek ryżu i fosfatów i przeszedł do Gdańska, gdzie postawiony został do doku. Dok opuścił 26.V i rozpoczął w porcie gdańskim naładunek węgla, przeznaczony do Rouen. Z ładunkiem tym (2521 ton) odpłynął 1.VI. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla 7.VI odpłynął próżny z Rouen do Gandawy po ładunek tomasówki do Gdyni. Do Gandawy przybył 9.VI. Dnia 13.VI odpłynął z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.700 ton tomasówki. Dnia 15.VI był na morzu w drodze do Gdyni. W dniu tym minął kanał Kiloński.

S/s „Wilno” dnia 15.IV przybył do Gdańska z Afryki. Po wyładowaniu przywiezionych 2540 ton fosfatów i 170 ton tytoniu dnia 21.IV wszedł do doku, celem przeprowadzenia dorocznej rewizji części podwodnej i malowania dna. Dnia 28.IV odpłynął z Gdańska do Kopenhagi z ładunkiem 2.585 ton węgla. Do Kopenhagi przybył 29.IV. Dnia 2.V odpłynął próżny do Gdańska, dokąd przybył 4.V. Dnia 11.V odpłynął z Gdańska do Dieppe z ładunkiem 2.625 ton węgla. Do Dieppe przybył 15.V. Dnia 19.V odpłynął próżny z Dieppe do Gandawy po ładunek tomasówki do Gdyni. Do Gandawy przybył 20.V. Z ładunkiem 2.700 ton tomasówki odpłynął z Gandawy 24.V. Do Gdyni przybył 28.V. Dnia 7.VI odpłynął z Gdyni do Rouen z ładunkiem 2.700 ton węgla. Do Rouen przybył 12.VI. Dnia 14.VI odpłynął próżny z Rouen do Gandawy po ładunek tomasówki do Gdyni. Dnia 15.VI był na morzu.

S/s „Kraków” był 15.IV w Stockholmie, gdzie kończył wyładunek przywiezionego z Polski węgla. Dnia 18.IV przybył do Gdyni. Dnia 23.IV odpłynął z Gdyni do Vallvik z ładunkiem 2.615 ton węgla. Do Vallvik przybył dnia 25.IV. Dnia 2.V odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył 4.V. Dnia 7.V odpłynął z Gdyni do Göteborga z ładunkiem 2.760 ton węgla. Do Göteborga przybył dnia 9.V. Dnia 14.V odpłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 16.V. Dnia 25.V odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem 2.630 ton węgla. Do Stockholmu przybył dnia 27.V. Dnia 1.VI odpłynął próżny ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy do Gdańska. Do Lulea przybył 3.VI. Do Gdańska odpłynął z pełnym ładunkiem rudy dnia 4.VI. Przybył do Gdańska 8.VI. Dnia 10.VI przeszedł z Gdańska do Gdyni. Dnia 15.VI ładował w porcie gdańskim węgiel z przeznaczeniem do Stockholmu.

S/s „Katowice” dnia 15.IV znajdował się na morzu w drodze z Gdyni do Göteborga z ładunkiem węgla. Do Göteborga przybył 16.IV. Dnia 19.IV odpłynął próżny z Göteborga do Gdyni, dokąd przybył 21.IV. Dnia 25.IV odpłynął z węglem do Stockholmu, dokąd przybył 27.IV. Dnia 3.V odpłynął próżny ze Stockholmu do Gdyni, dokąd przybył 5.V. Dnia 13.V odpłynął z Gdyni do Gefle z ładunkiem 2.685 ton węgla. Do Gefle przybył 15.V. Dnia 19.V odpłynął próżny z Gefle do Gdańska, dokąd przybył 21.V. Dnia 31.V odpłynął z nowym ładunkiem węgla polskiego (2.820 ton) z Gdańska do Göteborga, dokąd przybył 2.VI. Dnia 7.VI odpłynął próżny z Göteborga do Gdyni. Dnia 14.VI odpłynął z Gdyni z nowym ładunkiem węgla (2.735 ton) do Göteborga. Dnia 15.VI znajdował się na morzu.

S/s „Toruń” dnia 15.IV ładował w Gdańsku węgiel do Rouen. Z ładunkiem tym (2.585 ton) wyszedł na morze 20.IV. Do Rouen przybył 24.IV. Dnia 27.IV odpłynął próżny do Gandawy po ładunek tomasówki. Dnia 3.V odpłynął z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.000 ton tomasówki. Do Gdyni przybył dnia 7.V. Dnia 10.V przeszedł z Gdyni do Gdańska. Dnia 16.V odpłynął z Gdańska do Gandawy z ładunkiem kopalniaków i słupów telegraficznych. Do Gandawy przybył dnia 20.V. Dnia 1.VI odpłynął z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.700 ton tomasówki. Do Gdyni przybył 5.VI. Dnia 13.VI przeszedł z Gdyni do Gdańska i rozpoczął ładowanie kopalniaków i okrągłaków dębowych, przeznaczonych do Gandawy. Dnia 15.VI znajdował się w porcie gdańskim.

S/s „Warta” — dnia 15.IV znajdował się na morzu Śródziemnem w drodze z Genui do Staxu. Do tego portu przybył 17.IV. Dnia 18.IV, zabrawszy ładunek fosfatów, odpłynął ze Sfaxu do La Goulette po 200 ton otrąb, przeznaczonych dla Hamburga. Do La Goulette przybył 20.IV. Dnia 21.IV odpłynął do Bone po 250 ton tytoniu dla Hamburga. Dnia 25.IV odpłynął z Bone do Hamburga i Gdańska. Do Hamburga przybył dnia 11.V. Po wyładowaniu przywiezionych z Afryki otrąb i tytoniu odpłynął 13.V do Gdańska, dokąd przybył 16.V. Dnia 21.V przeszedł w Gdańsku do doku, celem przeprowadzenia dorocznej rewizji dna i malowania. Dok opuścił 24.V. Dnia 3.VI odpłynął z Gdańska do Algieru z pełnym ładunkiem węgla. Dnia 14.VI minął Gibraltar i dnia 15.VI znajdował się na morzu Śródziemnem.

S/s „Tczew”, dnia 15.IV znajdował się na morzu w drodze z Gdańska do

Rotterdamu, dokąd przybył 17.IV. Dnia 20.IV odpłynął z Rotterdamu do Antwerpii po ładunek półfabrykatów drutu do Wismaru i tomasówki do Gdańska. Do Antwerpii przybył 21.IV. Dnia 27.IV przybył z Antwerpii do Wismaru. Po wyładowaniu 560 ton półfabrykatów drutu odpłynął 30.IV z Wismaru do Gdańska, dokąd przybył 2.V. Dnia 9.V odpłynął z Gdańska do Antwerpii z ładunkiem cukru i drzewa. Do Antwerpii przybył 14.V. Dnia 19.V odpłynął z Antwerpii do Stolpmünde z ładunkiem 600 ton tomasówki. Do Stolpmünde przybył 22.V. Dnia 25.V przybył ze Stolpmünde do Gdańska. Dnia 2.VI odpłynął z Gdańska do Antwerpii z pełnym ładunkiem drzewa. Do Antwerpii przybył 6.VI. Dnia 12.VI odpłynął z Antwerpii z ładunkiem 900 ton tomasówki do Gdyni. Dnia 15.VI znajdował się na morzu.

S/s „Niemen”, nowowyprowadzony w Anglii statek „Żegluga Polskiej”, przybył do Gdyni z Sunderland dnia 28.IV. Dnia 5.V odpłynął z Gdyni do Bône z ładunkiem 4.600 ton węgla. Do Bône przybył 18.V. Dnia 26.V odpłynął z Bône do Sousse po ładunek fosfatów dla Gdańska. Do Sousse przybył 27.V. Dnia 30.V odpłynął z Sousse do Bône z ładunkiem 4.100 ton fosfatów. Dnia 31.V przybył do Bône i po załadowaniu 250 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Hamburga, dnia 1.VI odpłynął do Oranu. W porcie Oran uzupełnił węgiel bunkrowy poczem 3.VI odpłynął do Casablanki. Do Casablanki przybył 7.VI. Po załadowaniu 120 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Gdańska i 185 ton trawy morskiej, 35 ton wełny oraz 200 ton jęczmienia z przeznaczeniem do Hamburga odpłynął z Casablanki dnia 11.VI. Dnia 15.VI znajdował się w zatoce Biskajskiej.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE.

Franciszek Baturewicz. — *Podręcznik praktyczny języka hiszpańskiego*. — Warszawa 1927. — Nakład księgarni Konstantego Treptego. Str. 190.

Tegoż autora: — *Krótki gramatyka języka hiszpańskiego oraz słowniczek hiszpańsko-polski*. — Warszawa 1922. — Nakład Konstantego Treptego. Str. 78.

Obiedwie te książki, powinny stanowić „Vade mecum” każdego polaka, udającego się do krajów, w których język hiszpański jest językiem dominującym. Dotyczy to w pierwszym rzędzie całego naszego wychodźstwa do Ameryki Południowej i Środkowej. Większość krajów tej części świata mówi po hiszpańsku. Oto są te kraje: Argentyna, Boliwia, Chile, Costa-Rica, Ekwador, Guatemala, Honduras, Kolumbia, Kuba, Meksyk, Nicaragua, Panama, Peru, Salvador, San-Domingo, Urugwaj, Venezuela.

Znajomość, choćby na początek powierzchowna, języka hiszpańskiego, to klucz powodzenia w tych krajach dla polskiego wychodźcy. Dlatego książeczki te zasługują na jaknajwiększe rozpowszechnienie.

KURSY PEJZAŻU MORSKIEGO.

„Kursy pejzażu morskiego”, zorganizowane przez prof. Włodzimierza Nałęczę w roku 1919, będą czynne i w tym roku. Kursy te cieszą się uznaniem artystów-plastyków, gdyż znajdują tam idealne warunki do pracy i wypoczynku. Kursy odbywają się w najpiękniejszej części naszego wybrzeża na Rozewiu, gdzie uczniowie studują. Blizszych szczegółów udziela prof. Wł. Nałęcz — Warszawa, ul. Nowogrodzka 2a m. 15, a w lecie: poczta Łebez, wieś Tupadły. VII.

BIULIOTYK OFICJALNY L. M. i R.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW L. M. i R.

Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził następujące nowe oddziały: w Świętochłowicach, w Czerwionce, w Sandomierzu i w Mińsku Mazowieckim.

W skład zarządu Oddziału w Świętochłowicach weszli pp.: naczelnik Polak, jako I przewodniczący, radca górniczy Buzek, jako II przewodniczący, Dronia, jako sekretarz, Siwy, jako II sekretarz i naczelnik gminy Wakerman, jako skarbnik.

Do zarządu Oddziału w Czerwionce weszli pp.: inż. Czesław Jakóbkiewicz — prezes, inż. W. Szyrocki — wiceprezes, inż. R. Piaseczny — skarbnik, Z. Bachmiński — zastępca skarbnika i S. Burzyk — sekretarz.

Do zarządu Oddziału w Sandomierzu weszli pp.: inż. A. Nowakowski — prezes, prof. E. Zuława — zastępca prezesa, Winnicki — sekretarz i J. Bednarski — skarbnik.

Do zarządu Oddziału w Mińsku Mazowieckim powołano przez aklamację pp.: Wacława Krajewskiego, Władysława Krzemieńskiego, Walerego Sikorskiego i Władysława Ignańskiego.

WYCHOWANIE MŁODZIEŻY NA MORZU.

Liga Morska i Rieczna pragnąc przyjąć z pomocą wychowaniu młodzieży na morzu, przeprowadziła pertraktacje o kupno statku żaglowego, który służyć będzie wyłącznie dla celów przysposobienia młodzieży do zawodu marynarza. Statek ten, przygotowany nawet do dalszych podróży odda nieocenione usługi w szkoleniu młodzieży i wypełni odczuwany dotkliwie w taborze morskim brak statku, przeznaczanego do tego rodzaju celów.

NAUKOWA WYPRAWA NA BAŁTYK.

W ostatnich dniach czerwca, w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu Liga Morska i Rieczna zorganizowała naukową wyprawę na Bałtyk w celu zbadania terenu rybołówstwa. W wyprawie bierze udział szereg fachowców i rzeczoznawców.



Pluton reprezentacyjny Ligi Morskiej i Riecznej w Piotrkowie Trybunalskim.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Siedlce. Na walnym zebraniu członków L. M. i R. w Siedlcach, odbytem w dniu 8 czerwca b. r., dokonano wyboru nowych władz Oddziału. Do zarządu weszli pp.: zastępca starosty Fr. Brzósiewicz — prezes, ks. kan. J. Kobyliński — I wiceprezes, mecenas W. Kęszycki — II wiceprezes, mjr. Ksawery Stefański — skarbnik i redaktor Bronisław Ratyński — sekretarz. Do komisji rewizyjnej pp.: dr. A. Zagota, J. Bartoszewicz i J. Zwoliński.

Gwoździec. Staraniem prezydium oddziału Ligi M. i R. założono tu klub sportu wodnego na stawie, będącym własnością prezesa Oddziału, księcia Leona Puzyny.

Dnia 13 maja b. r. odbyła się uroczystość poświęcenia i spuszczenia na wodę czółna, zbudowanego przez p. Józefa Bęczkowskiego.

Poświęcenia czółna dokonał ks. Jakób Półkowski, przyczem wygłosił okolicznościowe przemówienie. W imieniu zarządu Oddziału przemówił z kolei sekretarz i skarbnik Oddziału p. dyr. Władysław Świtalski. Mowę swą o charakterze propagandowym zakończył okrzykiem na cześć Rzplitej, Morza Polskiego i Ligi Morskiej i Riecznej. W końcu, w imieniu nieobecnego chwilowo księcia Puzyny, przemówił słów kilka p. Józef Dykacz. Pierwszą przejażdżkę po stawie odbył Zarząd Oddziału, następną członkowie Oddziału, wreszcie goście. Czółno nosi nazwę „Rybitwa” i może pomieścić wygodnie 8 osób.

Założenie klubu sportu wodnego przy Oddziale przyczyni się niezawodnie do popularyzacji haseł Ligi, a garnącą się doń młodzież szkolną zjednoczy w zdrowym sporcie i zaprawi niejednego, być może, do przyszłej służby marynarskiej.



Członkowie Oddziału Szkolnego Ligi Morskiej i Riecznej w Brzeżanach.



Zarząd Oddziału Ligi M. i R. w Gwoźdźcu. Wiceprezes Oddziału p. Józef Wydra (X), sekretarz i skarbnik p. Władysław Świtalski (XX), z którego inicjatywy założony został klub sportu wodnego w Gwoźdźcu.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

POLSKIE TENDENCJE EMIGRACYJNE, A SPRAWA BYŁYCH NIEMIECKICH KOLONIJ MANDATOWYCH

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że między poruszoną w tytule sprawą niema żadnego związku. Jednak postaramy się głębiej wniknąć w nasze tendencje emigracyjne, które już dzisiaj coraz ściślej się precyzują, a przekonamy się, że tendencje te można niemal organicznie związać ze sprawą byłych niemieckich kolonii, pozostających dzisiaj pod mandatami państw europejskich.

Polityka emigracyjna polska już nie kieruje się dzisiaj jedynie tylko koniecznością wyruszenia poza granice kraju, wszystko jedno jak i dokąd, nadmiaru rąk roboczych, gromadzącego się na rynku krajowym. Polityka ta pragnie nie tylko skierować polskiego emigranta na właściwy teren, ale stara się również wykorzystać rezultaty jego wysiłku gospodarczego w ten sposób, aby żadna część tego wysiłku nie przepadła na marne jak dla emigranta, tak i dla państwa polskiego. Jeżeli chodzi o tereny emigracyjne w państwach obcych, miałyby się tu głównie na uwadze planowe osadnictwo polskie, celowo pomyślaną koncentrację oszczędności emigrantów oraz skreślenie właściwego programu polityki reemigracyjnej. Pomimo, że napięcie ruchu emigracyjnego w Polsce jest stale bardzo silne — nie możemy już dzisiaj niestety myśleć o masowej emigracji do Ameryki, bądź do państw zachodnio-europejskich z powodu stosowania przez te kraje daleko idących ograniczeń imigracyjnych, uniemożliwiających dostęp robotników cudzoziemskich na ich terytorjum. Z powyższych względów przed kilku miesiącami zjawiała się konieczność zbadania, przez specjalnie wysłaną w tym celu polską ekspedycję, terytorjum Peru, jako ewentualnego terenu dla emigracji polskiej. Gdyby nawet udało się skierować wychodźstwo polskie do Peru, czy przez to kwestja ekspansji robotnika i chłopca polskie-

go i właściwe wykorzystanie wysiłku jego mięśni poza granicami kraju byłoby rozwiązane? Oczywiście, że nie. Pomijając już fakt, że trudności przedostawania się emigranta do Peru są wielkie, trzeba wziąć jeszcze pod uwagę i to, że Peru jest republiką, w której tendencje nacjonalistyczne są znaczne, jak wogóle we wszystkich republikach łacińskiej Ameryki i że potrafi ono zapisać całkowicie na swój rachunek rezultaty pracy cudzoziemskich wychodźców.

Sprawa zainteresowań naszych w b. kolonjach niemieckich, pozostających pod mandatem państw europejskich nie była jeszcze dotąd postawiona w Polsce oficjalnie. Narazie sprawa ta jest żywo dyskutowana na terenie zainteresowanych organizacji społecznych przez działaczy politycznych i emigracyjnych.

A zainteresowania nasze w tym względzie mogą być bardzo szerokie, jeżeli chodzi o interesy polskiej polityki emigracyjnej. Wśród b. kolonii niemieckich w Afryce znajdują się terytoria w zupełności nadające się nie tylko pod uprawę plantacyjną, ale również i pod masowe osadnictwo rolne. Na pierwszym planie należy tu postawić Kamerun, z którego eksploatacji przedwojenna Rzesza ciągnęła niemałe korzyści. Nie chodziłoby nam bynajmniej o polityczne opanowanie Kamerunu, czy innego terenu kolonialnego. Chodziłoby raczej o zbadanie zagadnienia wprowadzenia na jeden z takich terenów polskich interesów gospodarczych oraz o przestudjowanie możliwości ewentualnego skierowania na taki teren polskiego osadnictwa. Nie ulega przecież chyba wątpliwości, że tendencje polskie w tym względzie natrafiłyby na grunt podatny we Francji.

W związku z tem należy się uprzednio zastanowić nad wytworzeniem pewnego rodzaju kondominjum gospo-

darczego między Polską a Francją na obranym, po dokonaniu gruntownych studjów, terenie. Kwestja kondominjum gospodarczego nie powinna wywołać ze strony Francji sprzeciwu choćby dlatego, że francuska polityka kolonialna zna już precedens współdziałania ekonomicznego z Anglią na Nowych Hebrydach. Nie należy chyba tłumaczyć, że korzyści z takiego współdziałania ekonomicznego byłyby obustronne. Polska zdobyłaby teren dla swej ekspansji zamorskiej nie tylko osadniczej, ale i gospodarczej. Polska polityka emigracyjna, która dotychczas obejmowała tylko emigrację zarobkową i osadniczą włączyłaby do swego programu moment ekspansji gospodarczej — moment niezbędny, jeżeli chodzi o całkowite i właściwe wykorzystanie dla kraju wartości wytwarzanych przez wychodźstwo, jeżeli wreszcie chodzi o to, aby emigracja zamiast być tylko fundamentem pod budowę obcej potęgi gospodarczej, sama wyciągała wszystkie korzyści, płynące z wysiłku jej myśli i pracy. Koncepcja kondominjum gospodarczego daje Francji materiał ludzki, niezbędny dla rozwoju ekonomicznego jej terenów kolonialnych. Wiadomo przecież, że Francji brak jest właśnie materiału ludzkiego. Poza tem Francja, dopuszczając Polskę do współdziałania ekonomicznego w swoich kolonjach, uzyskanych na mocy Traktatu Wersalskiego, zdobyła silny atut w stosunku do Niemiec. Nie jest tajemnicą, że Niemcy prą całą siłą do odzyskania swych przedwojennych posiadłości kolonialnych. W r. 1931 ma nastąpić rewizja mandatów. Niemcy zrobią wówczas wszystko, aby utracone kolonie odzyskać. Jakie będzie wówczas stanowisko Angli i Włoch trudno przewidzieć. W razie nieprzychylnej dla Francji konjunktury, Francja będzie miała w ręku ten atut, że przecież Polska właściwie ma prawo do

części niemieckich przedwojennych posiadłości z tytułu udziału ziem polskich b. zaboru pruskiego w wysił-

kach narodu niemieckiego, użytych w końcu ubiegłego stulecia na zdobycie kolonji.

Wydaje się nam, że poruszone zagadnienie warte jest dyskusji.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

BENIOWSKI — PJONIER KOLONJALNY

Obok nazwisk Krzysztofa Arciszewskiego, Jana z Kolna, Strzeleckiego, Trepki w sferze pierwszych polskich twórców kolonij, w sferze pierwszych polskich żeglarzy, opanowywujących nowe lądy, zapisał złotymi głoskami swoje nazwisko Maurycy August hr. Beniowski.

Zaden z naszych żeglarzy nie stał się w tym stopniu przedmiotem poematów, powieści, opowiadań u naszych pisarzy i zagranicznych, jak Maurycy Beniowski.

Juljusz Słowacki poświęca mu wielki, kunsztowną oktawą pisany, avioetyczny poemat, Wacław Sieroszewski wielką dwutomową powieść. Kotzebue napisał dramat „Spisek na Kamczatce” osnuty na tle wyruszenia Beniowskiego z niekarną załogą na wody Oceanu Wielkiego.

Maurycy August Beniowski urodził się w 1741 r. w miasteczku Werbo, jako syn generała i sam poświęcił się karierze wojskowej, kształcąc się z myślą o Polsce w ówczesnych wojskowych szkołach austriackich. Przed uzyskaniem stopnia porucznika w armji zaborczej brał udział w siedmioletniej wojnie.

W tym też czasie otrzymał spadek na Litwie, wieś Staroście, gdzie zamieszkał, ze spadku tego jednak przez swoich chciwych i podstępnych krewnych został ograbiony, wydziedziczony.

Potem zmuszony był do tułania się zagranicą ze względów politycznych. Jako emigrant długo przebywał w miastach portowych zachodniej Europy, zrazu w Hamburgu, potem w Amsterdamie i w Plymouth.

Tu Beniowski zetknął się z życiem nadmorskim, tu pierwszy raz tęsknota jego wybiegła ponad te przestrzenie wodne, tu miał możność zapoznania się z wilkami morskimi, z zasadami sztuki

żeglarskiej, z budową okrętów, ze zwyczajami ludzi morza. W Plymouth nawet więcej jeszcze, niż w dwóch poprzednich miastach zajmował się żeglarstwem bezpośrednio. Z chwilą jednak, gdy w Polsce ukonstytuowała się Konfederacja Barska i gdy zrozumiał, że ojczyzna woła go, że teraz właśnie jest potrzebny jej bardziej, niż kiedykolwiek indziej, Beniowski w r. 1767 wstępuje do tej Konfederacji, tam rychło (w 1768 r.) otrzymuje rangę pułkownika, jest organizatorem zuchwałych napadów na najezdźcze wojska rosyjskie i szczęśliwym zwycięzcą w potyczkach, w r. 1769 atoli osaczony przeważającymi siłami, ranny dostaje się do niewoli rosyjskiej i jest zesłany wraz z innymi jeńcami i więźniami politycznymi na Kamczatkę.

Beniowski należał do tego typu ludzi, co nigdy nie tracą nadziei, co w najcięższej opresji szukają niezmożenie sposobów wyjścia, był pod tym względem najbardziej typowym Polakiem.

Na Kamczatce też Beniowski od pierwszej chwili postanowił uwolnić z zesłania i siebie i swoich licznych towarzyszy. W krótkim też czasie wypracował cały plan: zyskał względy gubernatora Kamczatki Niłowa i względy jego córki, zorganizował potajemnie wśród swej polskiej braci plan zdobycia wolności.

Dn. 26 kwietnia 1771 r. zesłańcy wystąpili zbrojnie. Zbyt gwałtowne przeciwdziałanie ze strony gubernatora Niłowa przyprawiło go o śmierć. Beniowski na czele zesłańców zabiera z arsenału kilka armat, moździerzy, ręczną broń palną i białą, załadowuje to wszystko na szalupy i wraz z 96 ludźmi uprowadza to do ujścia rzeki, zwanej Bolszaja.

Dn. 11 maja tegoż roku dobija na tych

szalupach do portu Czekowinski, tu pręmcą opanowuje rosyjski okręt św. Piotra, który uprzednio zmuszony był wyrabiać z lodu i wyrusza z załogą już tylko 70 ludzi na pełny ocean dn. 14 maja rannikiem, czyli niespełna w trzy dni.

Skutkiem wichrów nieprzyjaznych i burzy na okręcie św. Piotra, Beniowski z załogą 70 ludzi, z których większość nigdy nie widziała morza, nie schodzi z oceanu, przez cztery miesiące.

Nic też dziwnego, że przeciw Beniowskiemu wśród załogi głodnej powstał rokosz, poczęto spiskować przeciw niemu tak, że Beniowski zmuszony został do krwawego stłumienia tego buntu.

Podczas tych czterech miesięcy natknął się Beniowski na nieznanne wówczas wyspy, zwane obecnie Komandorskimi, na których czyni odkrycie „krów morskich”, o czym szeroko pisze prof. Morozewicz w niedawno wydanej pracy naukowej p. t. „Komandory”.

Drugiego października przybija Beniowski do wyspy Formozy, zaś w trzy tygodnie później do Makao i tu sprędadaje posiadany przezeń okręt św. Piotr gubernatorowi Portugalji, który Beniowskiego wraz z jego towarzyszami odsyła na dwóch francuskich okrętach do Ile de France.

Po przybyciu do Francji Beniowski zwraca się z propozycją do rządu francuskiego udzielenia mu pomocy w opanowaniu wyspy Madagaskar i w założeniu tam kolonji.

Sfery rządowe poparły ten projekt i Beniowski w lutym 1774 r. udaje się na Madagaskar, tworzy tam kolonję w miejscowości Foul Point.

W krótkim czasie zdobywa zaufanie kilku plemion madagaskarskich do tego stopnia, że plemiona te wybierają go w niespełna dwa lata na swego króla. Jest królem wyspy, nie o wiele mniejszej pod względem swego obszaru, niż obecna Wielkobrytania wraz z Irlandją i wyposażonej z podzwrotnikową bogatą roślinnością i złoża nader cennych kruszców.

Jak król wyspy, którą opanował, świadcząc się po stronie jednego z walczących tam ze sobą szczepów tubylczych, Beniowski zwraca się do Francji o udzielenie mu pomocy dla planowego, celowego i korzystnego dla Francji kolonizowania wyspy.

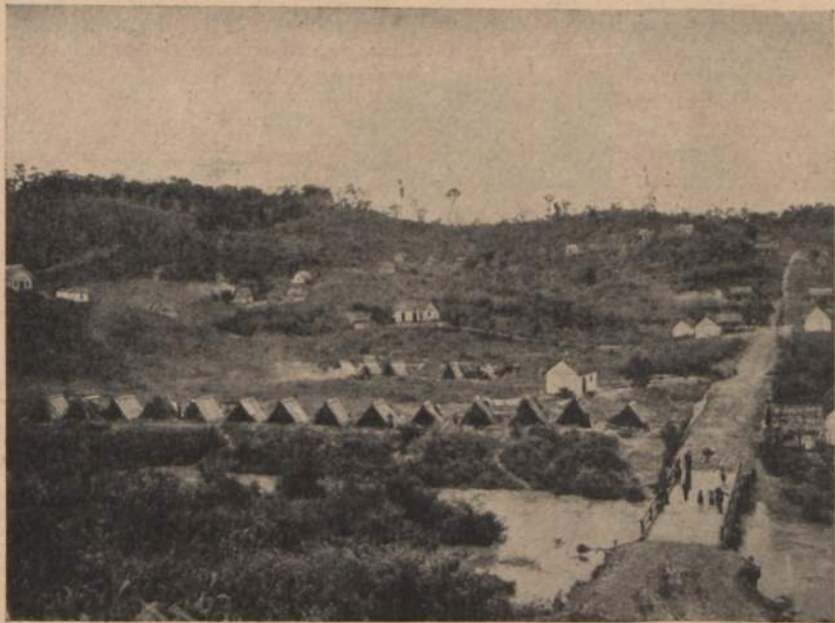
Na to otrzymuje nieoczekiwaną odpowiedź: rząd francuski uznaje go za szukającego przygód awanturnika, odmawia mu wszelkiej pomocy i postanawia jego zamiarom przeciwdziałać.

Wówczas rozgorączkowany Beniowski, nie mogąc wrócić do rodzinnego kraju, walczy w szeregach Austrii przeciw Prusakom w r. 1778 przy miejscowości Habelschwerdt.

Myśl jednak skolonizowania Madagaskaru nie opuszcza go, daremnie stara się w Polsce zorganizować odnośne towarzystwo kolonizacyjne, nie mogąc jednak tego uczynić w Polsce, ani w żadnym z bardziej przyjaznych dla Polski państw, zwraca się do morskiej Anglji.

Organizuje w Londynie towarzystwo dla skolonizowania Madagaskaru i (w r. 1785) znów wkracza na ląd tej dziewi-

POLACY W BRAZYLJI



Chłop polski podbija coraz nowe tereny. Jedna z nowopowstałych osad.

czej dla kontynentalnych narodów wyspy.

Chciwa Francja, nie kolonizując sama tej wyspy, nie pozwala już Beniowskiemu jej kolonizować. Wysłała w r. 1786 przeciw Beniowskiemu specjalną ekspedycję zbrojną. W bitwie z francuskimi wojskami Beniowski zostaje raniony śmiertelnie i umiera na Madagaskarze.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

KONFLIKT BRYTYJSKO - EGIPSKI.

Stosunki między Anglią a Egiptem, w chwili obecnej znajdują się w takim stanie, że żaden język prawniczy nie potrafi nadać im form legalnych stosunków międzynarodowych. Romans anglo-egipski, rozpoczęty miodowym miesiącem w okresie londyńskich rozmów, prowadzonych przez Chamberlaina i Sarait Paszę w czerwcu 1927 r., zakończył się wręczaniem przez Anglię Egiptowi noty ultimatywnej w kwietniu 1928 r., i wreszcie demonstracją wojennej eskadry angielskiej w Kairze w maju 1928 r.

Historycznie rozwój stosunków anglo-egipskich, od końca wojny europejskiej przedstawia się w sposób następujący.

W listopadzie 1918 roku, niezający już dzisiaj, znany powszechnie egipski mąż stanu, Zaglul Pasza, wszczął przed Wysokim Komisarzem angielskim w Kairze kroki, mające na celu uznanie przez Anglię niepodległości Egiptu. Na skutek demarche'u egipskiego Anglia dopiero 28 lutego 1922 r. ogłosiła deklarację, przez którą cofała protektorat nad Egiptem, proklamowany jednostronnie przez Wielką Brytanię na początku wojny. Mogło się wydawać, że od chwili deklaracji angielskiej stosunki między niepodległym już Egiptem, a Anglią ułożą się jeżeli nie najlepiej, to przynajmniej normalnie. Praktyka jednak wykazała zupełnie co innego. Na mocy protektoratu Anglicy zagwarantowali sobie bezapelacyjnie wpływ na drogi i środki komunikacyjne w Egipcie, na obronę Egiptu przed ewentualną interwencją lub agresją ze strony jakiegokolwiek państwa obcego, na interesy cudzoziemców i mniejszości narodowych w Egipcie oraz na sąsiedni Sudan. Pomimo deklaracji z dn 22 lutego 1922 r., Anglicy nie chcieli jednak zrezygnować z praw nabytych przez protektorat. I oto historia stosunków anglo-egipskich, poczynszy od r. 1922 — to jeden nieprzerwany splot konfliktów i gwałtów, dokonywanych przez politykę angielską w stosunku do Egiptu. Podczas tego długiego okresu niejednokrotnie otwierały się możliwości doprowadzenia do przyjacielskiego współżycia między Anglią a Egiptem. Działo się to zwykle pod naciskiem floty angielskiej. Jednak Anglia nigdy nie chciała uznać bez zastrzeżeń zupełnej niepodległości Egiptu. W Egipcie znowu pod wpływem takiej polityki angielskiej rosła i krzepła gwałtownie świadomość narodowa i na terenie parlamentu w Kairze odbywała się gruntowna konsolidacja wszystkich ugrupowań politycznych dookoła starego Zagluga Paszy — proroka niepodległości egipskiej. Pod naciskiem Anglii Egipt kilkakrotnie ustępował. Ministrowie egipscy, poczynszy od Zaglula Paszy, poprzez Sarait Paszę, Nochasa Paszę, a kończąc na samym królu Faudzie, odbyli cały szereg podróży politycznych do Londynu. Sporządzono w Foreign Office w Londynie szereg projektów traktatów pokojowych i deklaracji. W

Beniowski pozostawił po sobie cenne pamiętniki, których nowe wydanie należałoby uczynić, tem więcej, że polskie ich wydanie zostało już dość dawno doszczętnie wyczerpane i że pamiętniki te w języku niemieckim doczekały się dwóch wydań, a prócz tego ukazały się w języku angielskim i innych.

RADOŚLAW KRAJEWSKI

Anglii wydano w tym względzie ciekawy dokument w postaci Białej Księgi, odsłaniającej pewne tajemnice stosunków anglo-egipskich. Wszystko to jednak w rezultacie doprowadziło do ultimatum angielskiego z dn. 29 kwietnia 1928 r., żądającego anulowania prawa, uchwalonego przez parlament egipski i regulującego sposób organizowania zebrań publicznych i manifestacji. Egipt ustąpił wprawdzie, prawo w życie nie weszło, ale czy żądanie angielskie było legalne, czy nie było ono gwałtem dokonywanym na konstytucji i narodzie wolnym o dużym stopniu kultury i cywilizacji? Co do tego można mieć duże zastrzeżenia i wątpliwości. Ale i tu jeszcze nie koniec powikłań. W ślad za notą, zanim odpowiedź egipska doszła do Londynu, flota angielska otrzymała rozkaz urzędzenia demonstracji na wodach egipskich. W ostatniej chwili stosunki między Anglią a Egiptem układają się lepiej. Czy na długo? Przyszłość okaże.

Zdaje się, że Anglia powinna wreszcie zrozumieć, że Egipt przestał już oddawna być mizernym ogniwem w jej łańcuchu kolonialnym.

WŁOSI W AFRYCE.

Sprawa zaludnienia włoskich kolonii afrykańskich jest stale na jednym z naczelnych miejsc polityki rzymskiej. W tej chwili w Rzymie rozpatrywane są możliwości jaknajdalej idących ulg dla kolonistów, chcących osiedlić się na przeciwległym wybrzeżu Morza Śródziemnego. Według zamierzeń rządu rzymskiego, emigracja rolników ma być poprzedzona przez emigrację odpowiednich fachowych rzemieślników, którzy będą mieli za zadanie przygotowanie warunków dla osadnictwa rolnego. Ruch emigracyjny włosków w kierunku kolonii już został zapoczątkowany. Narazie ruch ten, z powodu braku dostatecznych kapitałów nie wykazuje większych rozmiarów, jednak należy przypuszczać, że już w krótkim czasie, po przezwycięzeniu trudności finansowych, rozwinie się on na szeroką skalę. Włoskiemu ruchowi emigracyjnemu do własnych kolonii będą sekundowały dwa zja-

wiska: po pierwsze przesycenie rękami robczemmi dotychczasowych terenów emigracyjnych włoskich, po drugie zaś tendencja polityki faszystowskiej, zmierzająca do zachowania włoskiego materiału ludzkiego wyłącznie dla ojczyzny włoskiej. W związku z powyższem, instytucji dla wspomagania finansowego pracy włoskiej na obczyźnie polecono przeprowadzenie studjów na włoskich terenach kolonialnych, mających na celu klasyfikację tych terenów pod względem ich przydatności dla kultury rolnej i plantacyjnej. Prasa francuska twierdzi, że Mussolini posunął się nawet dalej, posyłając specjalne ekspedycje dla zbadania sąsiednich terenów francuskich. A więc włosi byłiby skłonni do osiedlania się w koloniach francuskich, pod warunkiem jednak tworzenia tam większych aglomeratów ludzkich.

Z nieobowiązujących rozmów, prowadzonych przez polskich działaczy emigracyjnych z działaczami kolonialnymi francuskimi wynika, że Francja niechętnie przyjmuje ostatnią koncepcję włoską. Natomiast, zamiast włosków, Francuzi chętnie by widzieli w swoich koloniach Polaków. Działacze polscy chcieli by jednak (co jest zresztą zupełnie naturalne i słuszne), aby korzyści gospodarcze, wynikające z ewentualnej emigracji Polaków do kolonii były w równej mierze dzielone przez obydwóch kontrahentów.

EKONOMICZNE UNIEZALEŻNIENIE SIĘ FRANCUSKIEJ AFRYKI ZACHODNIEJ OD NIEMIEC.

„L'Afrique Française” z maja 1928 r. ogłasza ciekawe liczby statystyczne, dotyczące handlu między francuskimi koloniami Afryki Zachodniej, a Niemcami.

Przed wojną handel ten wynosił przeciętnie rocznie:

wymieniano towarów na ogólną sumę fr. 26.033.807;

z czego eksport do Niemiec wynosił fr. 16.157.413;

import zaś z Niemiec do kolonii fr. 9.876.394;

w r. 1926 wymieniono towarów na sumę fr. 233.323.613;

w tem eksport do Niemiec wynosił fr. 194.277.323;

import z Niemiec fr. 29.046.190;

Procentowo import przedwojenny z Niemiec do francuskiej Afryki Zachodniej osiągał 7,29% wartości importu ogólnego. W roku 1926 liczba ta wyniosła tylko 1,95%. Z drugiej znow strony eksport do Niemiec osiągnął przedwojenny stosunek procentowy. Liczby powyższe świadczą, że kolonie francuskie uniezależniają się stopniowo od supremacji ekonomicznej Niemiec.

Z LITERATURY KOLONJALNEJ.

Świeżo wyszły z druku dwie ciekawe książki, dotyczące europejskiej polityki kolonialnej.

„Histoire de la colonisation française” pióra Georges'a Hardy (345 stron, z ilustracjami, wydana przez księgarnię Larose 11 rue Victor Cousin. Paris. cena fr. 30), zawiera dokładną historję wysiłków narodu francuskiego, zużytych w ciągu wieków dla zdobycia zamorskich terenów kolonialnych.

Autor uwypukla tę tak zwaną l'idée force coloniale francuska, która w ciągu wieków była fundamentem całej zewnętrznej polityki francuskiej i która kazała Richelieu Colbert'owi, a już w czasach obecnych Bugeaud'owi i Faidherbe'owi szukać potęgi materialnej Francji w ekspansji zamorskiej.

„Le problème de l'évolution noire”, pióra belgijskiego pisarza Pawła Salkina



(208 stron, wydawnictwo księgarni Payot, 106 Brd Saint Germain, Paris, cena fr. 20). Książka nosi charakter legendy. Autor na podstawie spostrzeżeń, poczynionych w Kongo Belgijskim, rysuje obraz, jaki będzie przedstawiała Afryka za lat 100. Ciekawa książka, jeżeli chodzi o spostrzeżenia w związku ze stale wzrastającym pod wpływem Europejczyków postępem kultury i cywilizacji wśród czarnych.

WALKA Z ŻÓŁTĄ FEBRĄ.

W dn. 23 kwietnia r. b. w Dakarze (Afryka francuska) odbyła się, zwołana przez Francuzów, konferencja sanitarna poświęcona specjalnie walce z żółtą febrą. W konferencji wzięli udział przedstawiciele zarządów wszystkich kolonii cudzoziemskich w Afryce.

REFORMA KONSTYTUCYJNA W INDJACH HOLENDERSKICH.

Izba reprezentantów w Indjach Holenderskich uchwaliła częściową zmianę konstytucji, obowiązującej w tej kolonii. Uchwalone zmiany idą w kierunku nadania większych uprawnień tuziemcom. Między innymi ilość uprawnionych do głosowania znacznie powiększono. Co za tem idzie skład t. zw. Rady Indji został podniesiony z 5 członków do 7 i te dwa nowokreowane mandaty przeznaczono dla przedstawicieli tubylczej ludności. Fizjognomja całego parlamentu Indji Holenderskich (Volksraad) na mocy zmodyfikowanej konstytucji ulegnie zmianie. Na ogólną liczbę 72 członków w Izbie tuziemcy będą mieli 36 posłów, Europejczycy zaś 30. Reszta mandatów przypadnie t. zw. „europejskim mniejszościom” (Europejczykom obcej narodowości, zamieszkałym na terytorjum Indji). Dotychczas Europej-

czycy mieli 31 miejsc, tuziemcy zaś 25. Zmiana konstytucji musi być zatwierdzona przez władzę ustawodawczą Holandji (Stany Generalne w Hadze). Przeciwnicy reformy w Holandji uderzają na alarm, uważając, że przeprowadzenie zmiany konstytucji w Indjach Holenderskich doprowadziłoby do osłabienia wpływów metropolji w kolonjach.

ZMIANA ORJENTACJI WE FRANCUSKIEJ POLITYCE FINANSOWEJ W STOSUNKU DO KOLONJI.

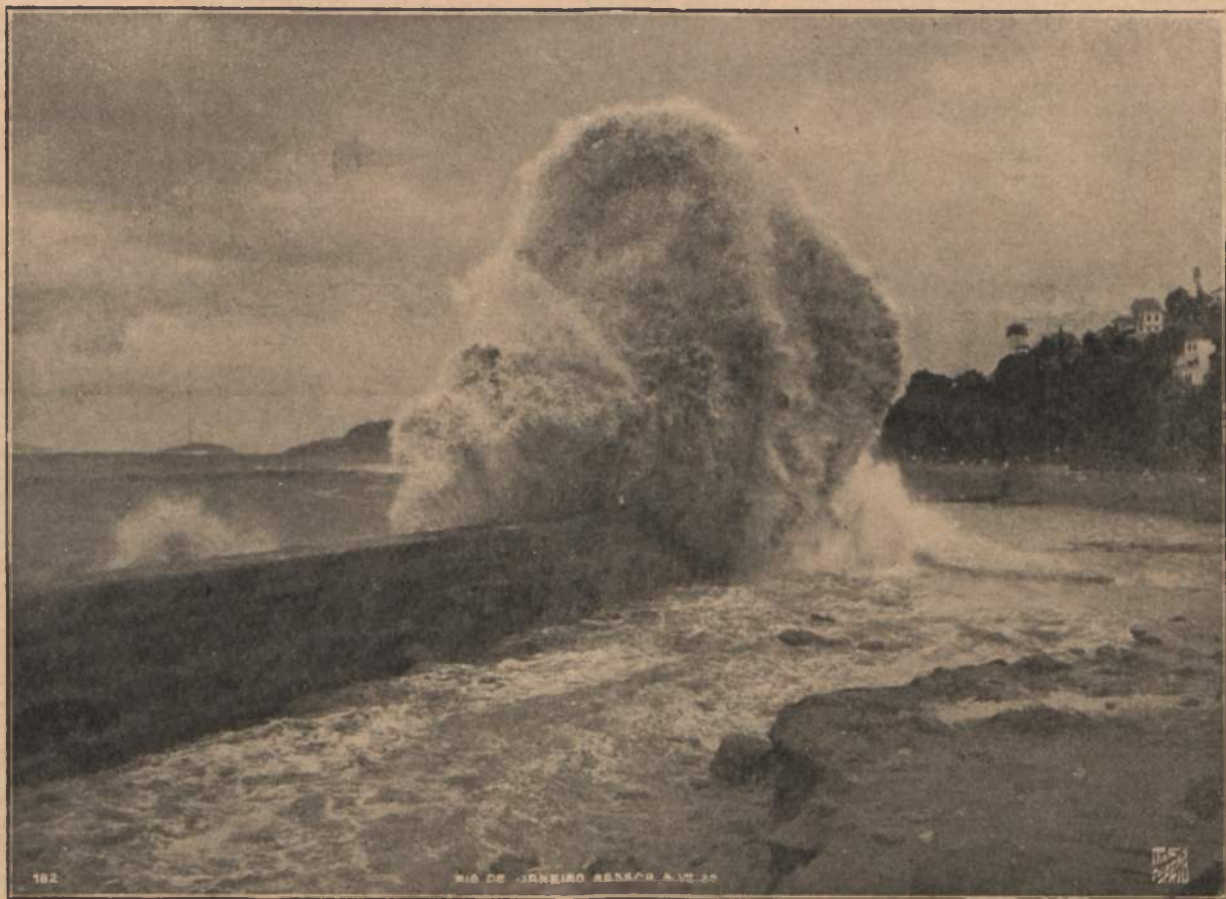
„Union Coloniale Française” największy organ francuski poświęcony zagadnieniom polityki kolonialnej stwierdza, że Francja, nauczona doświadczeniami wielkiej wojny, dopiero po wojnie należycie oceniła tę dominującą rolę, jaką mogą odegrać jej posiadłości kolonialne w życiu gospodarczym kraju. Przed wojną (w r. 1913) suma globalna oszczędności społeczeństwa francuskiego wynosiła rocznie przeciętnie 4 miljardy franków w złocie. 40 miliardów oszczędności ulokowane było zagranicą, między innymi w Rosji, Turcji i Austrii głównie. Lokata kapitałów francuskich w kolonjach wynosiła przed wojną zaledwie 4 miljardy. Zdaniem „Union Coloniale” była to krótkowzroczna i z gruntu fałszywa polityka finansowa, jeżeli się zwąży, że pieniądze lokowane w Austrii i Turcji szły w lwiej części na zbrojenia, skierowane w rezultacie podczas wojny przeciwko Francji. Gazeta nawołuje do lokowania kapitałów w kolonjach celem podniesienia produkcji kolonialnej. Wojna w dostatecznej mierze wykazała, jakie wielkie korzyści ciągnęła metropolja ze swych posiadłości kolonialnych, importując stamtąd fosfaty, drzewo, kaczuk, węgiel i t. d.

W związku z powyższem znakomity dziennikarz francuski p. Pertinax w „Echo de Paris” ogłasza wielki artykuł, biorący w obronę przeprowadzoną ostatnio w parlamencie francuskim ustawę o reformie taryfy celnej kolonialnej. Taryfa ta była oparta na starych normach, mających swoje uzasadnienie w archaicznej klasyfikacji kolonji, dokonanej jeszcze w roku 1892. Przez ten czas uprzemysłowienie kolonji poszło znacznie naprzód. Niektóre z kolonji poczęły eksportować do Francji także surowce, bez których przemysł francuski obejść się nie może. Na te surowce nakładano wysokie cła, co w rezultacie podniosło koszty produkcji. Reforma taryfy celnej była konieczna. Nowa taryfa ułatwi znacznie wymianę dóbr gospodarczych między metropolją, a kolonjami oraz wzmoże produkcje narodów kolorowych — produkcją niezbędną dla aprowizacji Francji przez jej obywateli azjatyckich i afrykańskich.

PROPAGANDA KOMUNISTYCZNA W TUNISIE.

W ostatnim czasie propaganda komunistyczna w Tunisie poczęła zataczać tak szerokie kręgi, że władze francuskie zmuszone były rozpocząć z nią walkę. Terytorem działalności komunistów w Tunisie jest „Liga młodzieży tuziemczej”. Liga periodycznie rozrzuca w wielkich ilościach ulotki. Początkowo Liga roztaczała swoją propagandę wśród studentów. Obecnie Liga stara się ugruntować swe wpływy wśród robotników-tuziemców. Jeden z najbardziej czynnych działaczy komunistycznych Chadli Khairallah został skazany przez Trybunał w Algerze na 3 miesiące więzienia.

OBRAZKI Z BRAZYLIJI



Szturm fal w Rio de Janeiro.

MUZEUM KOLONJALNE W LONDYNIE JAKO WYRAZ ŁĄCZNOŚCI DOMINJÓW Z ANGLJĄ.

Kolonje angielskie, jak wiadomo, są związane z metropolią zupełnie luźno. Dziś kolonie te posiadają nawet własne przedstawicielstwa zagranicą i na równi z Anglią zasiadają w Lidze Narodów. Związek poszczególnych dominjów z metropolią można określić, jako unję personalną, która łączy dwa odrębne organizmy państwowe w osobie jednego monarchy. Związek ten wyraża się w Królestwie Brytyjskim przez uznanie przez wszystkie usamodzielnione dominja suwerenności króla angielskiego. Instytut królewski w Londynie jest widomym dowodem tej unji personalnej. Instytut jest właściwie wielkim muzeum kolonialnym, którego organizacja jest doprowadzona do najwyższej perfekcji. Organizacja muzeum jest pomyślana w ten sposób, że każde dominjum, lub kolonia, które w całości tworzą wielkie Imperjum Brytyjskie, ma swoją sekcję w łonie Instytutu. Ekspozycje w muzeum i sposób ich rozlokowania odpowiadają położeniu geograficznemu zamorskich posiadłości angielskich. Widzi się tu kolejno Kanadę, Antyle, Nową Zelandję, Indie, dalej kolonie na Atlantyku i Pacyfiku. Oddziały muzeum są wykładnikiem gospodarczego, przemysłowego i finansowego stanu poszczególnych kolonii. Działalność państwa na terenie kolonii, życie społeczne, sprawy administracyjne i wogóle wszystko to, co nie wiąże się ściśle i bezpośrednio z życiem gospodarczym mają oczywiście swoje odzwierciedlenie w muzeum, jednak traktowane są, jako sprawy drugorzędne. Chodzi tu przede wszystkim o wykazanie ekonomicznych wartości dominjów angielskich. Jakikolwiek produkt, dostarczany przez kolonie jest w muzeum przedstawiony w ten sposób, że obserwator zapoznaje się z nim gruntownie. Okazy są wystawiane w sposób analityczny. Na przykład, jedwab indyjski rozpoczyna się od gąsienicy, a kończy się na gotowych wyrobach fabryk angielskich i indyjskich. Ten historyczny sposób zobrazowania poszczególnych działów produkcji jest ilustrowany bogato planami, wykresami, mapami i fotografiami. Przy muzeum istnieje

je wspaniała i przebogata biblioteka, w której również każda posiadłość kolonialna ma swój specjalny dział.

Muzeum jest świetnym wykładnikiem potęgi Anglii — potęgi, opartej na kilkusetletnim, nieprzerwanym władaniu niezmiernymi terytorjami na obu półkulach świata.

WARUNKI PRACY EMIGRANTÓW W GUYANIE HOLENDERSKIEJ.

Emigrant, przybywający do Guyany Holenderskiej, uzyskuje za swoją pracę na plantacjach: mieszkanie bezpłatne, wodę do picia i do potrzeb domowych, bezpłatną pomoc lekarską, 10 arów ziemi do własnego użytku oraz 87 centów holenderskich dziennie (kobieta 60 centów). Należy zaznaczyć, że w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej zawiązało się specjalne konsorcjum, mające na celu zbadać Guyanę Holenderską pod względem możliwości rolniczych i kolonizacyjnych. Konsorcjum to wysłało już nawet ekspedycję do Guyany.

KRONIKA ZWIĄZKU

Skutkiem silnego wzrostu agend Związku oraz coraz żywszej akcji, dotychczasowa forma wewnętrznego podziału na sekcje, okazała się z jednej strony zbyt luźna, z drugiej zbyt skomplikowana. Po dłuższym rozważaniu i dyskusjach, sekcja organizacyjna przedstawiła Zarządowi w dniu 19.VI. projekt reorganizacji ustroju wewnętrznego, oparty na referatach. Ścisłej ograniczona, a przez to silniejsza odpowiedzialność za kierownictwo referatu, większa sprężystość i łatwość dostosowania się do nasuwanych przez rozwój akcji kwestyj, stanowiły zasadnicze motywy projektu, który narazie — zależnie od skonstatowanych potrzeb — obejmuje następujące referaty:

1. Referat prasowy — redakcja „Pioniera”, kontakt z prasą.
2. Referat propagandowo - szkoleniowy — odczyty, wyszkolenie młodych pionierów, podręczniki.
3. Referat prasy kolonialnej — przegląd prasy kolonialnej zagranicznej oraz kontakt z prasą polską na wychodźstwie.

FRANCUSKIE DOMINJUM KOLONJALNE.

Francuskie dominjum kolonialne wynosi 11,550.986 km² ze 101.000.000 mieszkańców.

W Afryce 9.913.110 km² i 37.063.200 mieszkańców.

W Azji 901.355 km² i 22.000.000 miesz.

W Ameryce 91.250 km² i 522.000 miesz.

No Oceanie 36.000 km² i 140.000 miesz.

J. R.



3. Referat literatury i sztuki kolonialnej — wyzyskanie walorów geograficznych i społecznych naszych ośrodków kolonialnych w celu wzbogacenia literatury i sztuki rodzimej; zainteresowanie tych ośrodków kulturą artystyczną macierzy.

4. Referat Parany — akcja oświatowa.

5. Referat wojskowy — kontakt z organizacjami wojskowymi.

6. Referat akademicki — kontakt z wyższymi uczelniami.

7. Referat mandatowy — studia w związku z rewizją mandatów kolonialnych w 1931 r.

8. Referat organizacji kobiecej.

9. Referat Angoli — sprawy organizacyjno-rolnicze; sprawy sanitarno-hygieniczne; rolnicza stacja doświadczalna; ewidencja kandydatów na zakup ziemi w Angoli; organizacja grup osadników, ewidencja „afrykandów”, osób, które przebywały zawodowo na terenie Afryki Południowej; akcja spółdzielcza.

10. Referat przyrodniczy — kontakt z muzeami, ogrodami zoologicznymi, zbieranie okazów etc.

Sekretariat — biuro, sprawy personalne, sprawy organizacyjne (formy organizacyjne i oddziały na prowincji), organ niezależny (komitet redakcyjny), referat finansowy (budżet).

Powyższy projekt zarząd zaakceptował. Referenci będą zobowiązani do stałego przebywania w lokalu Związku w ściśle oznaczonych godzinach.

Na posiedzeniu referentów dn. 22 czerwca ustalono narazie następujące godziny, w których referenci służyć będą informacjami.

Sekretariat — codziennie od 5-ej do 7-ej.

Referat prasowy — p. Redaktor Tetzlaff, w lokalu „Morza”, Królewska 9, codziennie od 1-ej do 2-ej.

Referat prasy kolonialnej — p. Krzywicki — poniedziałek i czwartek od 6 i pół do 7 i pół.

Referat wojskowy — poniedziałek i piątek od 5-ej do 6-ej.

Referat ekonomiczny — pp. Roszkowski i Giżycki — środa, 5 — 6, piątek 4 — 5.

Jako odbitka z „Kwartalnika Naukowego Instytutu Emigracyjnego” ukazała się broszura p. Prezesa Kazimierza Głu-

ZAKŁADY GARBARSKIE

J. C. H. BLUNCK

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Nowolipie 44-46, tel. 4-52 i 48-14.

Adres telegraficzny: „BLUNCK-WARSZAWA”.

SKÓRY PODESZWIANE, JUCHTOWE, BLANKOWE I TECHNICZNE.

PRZY GARBARNI: MECHANICZNA FABRYKA OBUWIA

JUCHTOWEGO I PRACOWNIA RYMARSKA.

SPECJALNOŚCIĄ FABRYKI

SĄ JUCHTY.

768-VII

chowskiego, p. t. „Angola, jako teren ewentualnej polskiej kolonizacji”. Broszura, której celem jest wstępne poinformowanie czytelnika o warunkach osadniczych w Angoli, pomimo szczupłych rozmiarów dotyka dość szczegółowo wszystkich problemów, mogących zainteresować przyszłego osadnika angolskiego. Krótki zarys historyczny, położenie geograficzne i obszar, klimat, fauna i flora, rolnictwo i hodowla, górnictwo, przemysł, handel, komunikacja, ludność tubylcza, stosunek jej do kolonistów białych, wreszcie warunki nabywania terenów — oto rozdziały, które się składają na ten pierwszy „podręcznik” o Angoli.

W najbliższym czasie ukaże się w druku zestawienie opinii obcych o Angoli. Na specjalną uwagę zasługuje raport prof.

Dino Taruffi z uniwersytetu w Pizie, obejmujący sprawy rolnicze. Prof. Taruffi był uczestnikiem specjalnej komisji naukowej, zorganizowanej przez Syndykat włoski dla przedsiębiorstw w Afryce Zachodniej. Zarówno powaga autora, jak naukowa metoda i sumienne opracowanie przedmiotu stawiają ten raport na pierwszym miejscu pośród opisów Angoli.

Związek Pionierów Kolonjalnych nawiązał bliższy kontakt z kolonją polską w Manili na Filipinach, za pośrednictwem p. Władysława Sielskiego, który prowadzi w Manili handel wyrobami cukierniczymi (adres: Manila, 113, M. H. del Pilar, Ermita, Filipiny). O właściwej kolonji polskiej nie można mówić, bo jakkolwiek znajduje się tam wbrew oczekiwaniom, spora garstka Polaków, or-

ganizacji — pisze p. Sielski — polskiej żadnej tu nie ma, są Polacy rozrzućeni po wyspach i wysepkach w najrozmaitszych prerjach filipińskich, plantacjach cukrowych i kokosowych, ale to są ludzie nie nauki, a rzemieślnicy, rolnicy, farmerzy etc., natomiast Polacy, zajmujący wyższe kierownicze stanowiska w kolei, handlu i t. p., są tak zanglizowani, że większość z nich nie włada językiem polskim, a nawet nie przyznaje się do polskości”.

Jest to jeden dowód więcej, że akcja Związku Pionierów Kolonjalnych, dążąca do zespolenia luźnie porzrzucanych po całym świecie grup polskich, a nawet jednostek i zgrupowania ich możliwe na jednym terenie nieskrępowanej ekspansji osadniczo-ekonomicznej ma przed sobą wielkie zadanie i olbrzymi zakres działania.

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW CHEMICZNYCH

„S T R E M”

SPÓŁKA AKCYJNA

MAZOWIECKA Nr. 7

Telef.: 314-30, 35-36, 273-17, 209-23, 120-00, 56-65.

Klej kostny i skórny, gliceryna ch. cz. i techniczna, tłuszcz kostny, oleina, stearyna, gudron, mączki kostne nawozowe, żelatyna techniczna.

585.IV—XII

„Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich Franciszka Szwocha

do nabycia

w Instytucie Wydawniczym
Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Elektoralna 2 i Królewska 9 m. 6.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze) Z przesyłką pocztową: zł. 2.50 i 3.50

Nowoczesny sposób prania.

Dawniej dzień prania był dniem niewygodny i udręki dla gospodyni domu i całej rodziny. **Dziś** troska ta już nie istnieje, gdyż dzięki idealnemu środkowi samopiorącemu „Radion” można tę samą ilość bielizny wyprać i doprowadzić do śnieżnej białości, jak dawniej w przeciągu pół dnia. Radion zawiera więcej niż 50% doskonałego mydła i dzięki swemu składowi sam usuwa wszelki brud. Radion nadaje się nie tylko do prania każdej bielizny, lecz również do wszelkiego rodzaju odzieży, materiałów włókienniczych i jedwabnych, firanek, dywanów. Pozostały po praniu roztwór można użyć do mycia podłogi. Świeże plamy z czerwonego wina, owoców, kakao i t. p. znikają po zwykłym wygotowaniu w Radionie.

Radion posiada jednak jeszcze jedną i to bardzo ważną zaletę: zabija bakterie i dezynfekuje doskonale bieliznę, jest zatem idealnym środkiem do prania bielizny chorych i bielizny dziecięcej.

Wyprana w Radionie i dokładnie wypłukana bielizna nabiera świeżego i przyjemnego zapachu, jak po bieleniu na słońcu.

Radion oszczędza też bieliznę, gdyż tarcie i szcztokowanie, które najbardziej niszczą włókna, stają się zbędne. Ponadto jest wolny pod gwarancją od chlorku i innych szkodliwych domieszek.

Na żądanie chętnie przesyłamy próbki oraz broszurki, zawierające szczegółowy sposób użycia.

SATURNIA S. A.

Warszawa, Marszałkowska 138

580.VII

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY W POLSCE

na podstawie Ustawy z d. 31 lipca 1924 r. (znowelizowanej Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej. z dn. 26 marca 1927 r.) ma od dn. 1 stycznia 1925 r. wyłączne prawo **zakupu i sprzedaży spirytusu służącego do zużycia w granicach Rzeczypospolitej, oraz wyrobu i sprzedaży wódek czystych.**

Dyrekcja P. M. S., wykonywująca powyższy przywilej państwowy, wpłaciła do skarbu Państwa tytułem zysku skarbowego na rzecz związków komun.

zł. 173.000.000	—	w r. 1925	—	zł. 22.411.000
zł. 248.600.000	—	w r. 1926	—	zł. 44.073.000
zł. 335.797.000	—	w r. 1927	—	zł. 31.600.000

W Centrali i instytucjach sobie podległych Dyrekcja P. M. S. zatrudnia **1003 urzędników** i pracowników, 47 funkcjonariuszy niższych, oraz przeszło **2000 robotników** i rzemieślników. **20 fachowców-chemików**, zatrudnionych w Centralnym Laboratorium Dyrekcji, oraz 5 laboratorjach okręgowych, baczy stale, aby wyroby monopolowe były jaknajmniej dla zdrowia szkodliwe.

Własne wytwórnie wódek: w Bielsku, Brześciu n/B., Kowlu, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Stanisławowie, Starogardzie, Warszawie, Wilnie, Włocławku.

Własne rektyfikacje spirytusu: w Warszawie, Toruniu, Starogardzie.

110 własnych hurtowni.

32 własne sklepy detaliczne.

Z. 1594.

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 341, 342 i 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks.* Produkty uboczne z węgla

kamiennego: siarczan amonu, smoła,

dziegieć, benzol; *Cegły.*

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBOCHEMIA”
KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

TOWARZYSTWO HANDLOWE
ZAWISZA i S-ka

SPÓŁKA Z OGR. POR.



Królewska Huta

ul. Kazimierza 5, 7 i 8
Tel.: Król. Huta 35 i 1375

HURTOWNIA TOWARÓW
KOLONJALNYCH
I ARTYKUŁÓW
SPOŻYWCZYCH

Własna

palarnia

kawy.

411-VII

Własna

palarnia

kawy.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKLADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ

w TCZEWIE (Pomorze)

WYSZLY:

	Zł.
K. Bielski. Mechanika teoretyczna	16.—
" Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
St. Dłuski. Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski. Budowa okrętu I.	4.55
" Teoria okrętu.	4.25
A. Hryniewiecki. Zarys meteorologii	5.20
G. Kański. Opisowy kurs Locji	6.50
" Streszczony kurs praktyki mor- skiej	5.20
A. Ledóchowski. Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie).	6.50
" Astronomja żeglarska.	7.—
HANDEL morski w praktyce	5.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów ma- rynarki handlowej	3.—

Podręczniki te można nabywać albo wprost w Instytucie
Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze --
konto P.K.O. № 39.602)
albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy-Świat 69).

Dlaczego Pani prenumeruje tygodnik p. t.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”

BO:

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” ogłasza utwory najznakomitszych piór literackich, jak: Marji Dąbrowskiej, Zofji Nałkowskiej, Marji Kuncewiczówny, Kazimiery Iłakowiczówny, Magdaleny Samozwaniec, J. Wielopolskiej, M. Pawlikowskiej, M. Niklewiczowej i t. d.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”, przy współudziale najwybitniejszych działaczek społecznych porusza najżywotniejsze zagadnienia, o których każda inteligentna kobieta wiedzieć powinna.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatny tygodnik p. t. „Mój dom”, który zawiera wzory najpiękniejszych mód paryskich w wytwornych odbitkach ilustracyjnych wraz z szeregiem artykułów o współczesnych modach; tablice kroju; paryskie foremki bibułkowe sukien i t. d. naturalnej wielkości.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” daje przepiękne wzory naturalnej wielkości najnowszych haftów, aplikacji, oraz różnych robót ręcznych.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” prowadzi pod kierunkiem lekarskim dział kosmetyki oraz udziela w tym kierunku porad.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatnie prenumeratorom dwutygodnik p. t. „Start” poświęcony sprawom higieny i sportów kobiecych.

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:

kwartalnie — 14 zł. wraz z przesyłką pocztową,
MIESIĘCZNIE — 5 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Warszawa, Górnośląska 20 m. 7. Konto P.K.O. 14560.
IV—XII



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

NAJTAŃSZE PISMO PACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.
RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarza Polskiego” lub „Morza”)
Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

I-XII