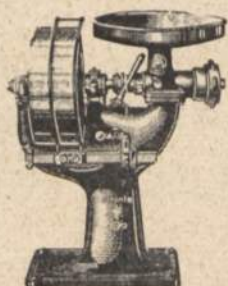


MORZĄ



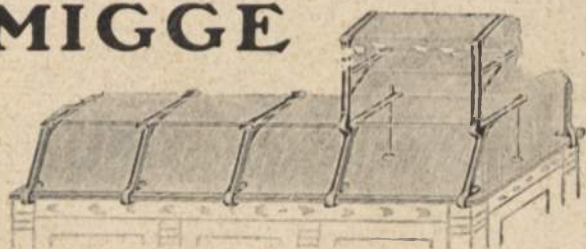
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
Z DODATKIEM "PIONER KOLONJALNY" W TEKSCIE
LISTOPAD 1928 R. ZESZYT 11 CENA 1.20



RICHARD MIGGE

GDAŃSK

TYLKO NAPRZECIW RZEŻNI



Maszyny rzeźniczo-masarskie

Bufety sklepowe. — Szklane ochraniacze oraz urządzenia emaljowane i aluminiowe.

763.XI.137.



Masz. na do krajanía ciasta.

FRANZ MIGGE, GDAŃSK

ENGLISCHER DAMM 15.

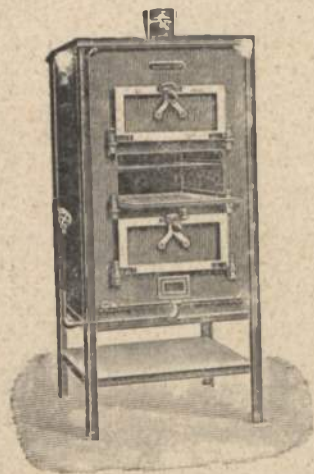
FABRYKA PIECÓW PIEKARSKICH
MASZYNY PIEKARSKIE I CUKIERNICZE



Piec piekarski parowy „Fortschritt“.

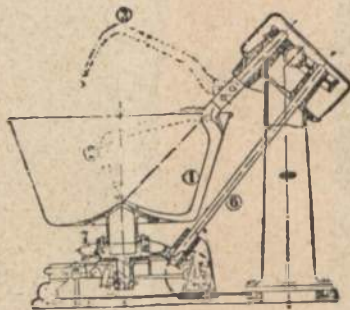


Piec piekarski gazowy o 5 paleniskach.

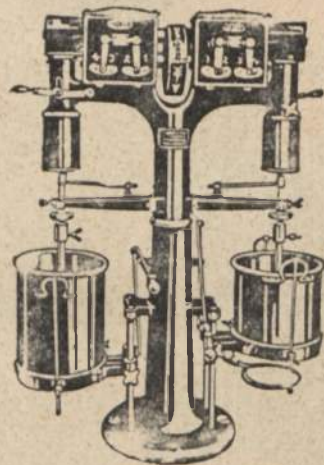


Piec piekarski gazowy o 3 paleniskach.

762 XI 136



Maszyna do wyrabiania ciasta.



FRANZ KUHNERT—GDAŃSK

WŁAŚCICIEL: PAUL KUHNERT

Hundegasse 98, Matzkauschegasse 5. Tel. 285.06 i 285.07.

ROK ZAŁOŻ. 1879.

WYROBY ŻELAZNE I STALOWE

OKUCIA DRZWI, OKIEN, MEBLI I T. P. — NARZĘDZIA — NACZYNIA DOMOWE I KUCHENNE — WYROBY NIKLOWE.

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO WYROBÓW HAUPTNERA DLA HODOWLI ZWIERZĄT NA WOLNE MIASTO GDAŃSK I POMORZE.

825.XI.135.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Dziesięć lat—A. Uzłębło; 2. Ś. p Prof. Ludomir Słepowron-Sawicki—St. Lencewicz; 3. Światowa flota handlowa w dniu 30.VI.1928—S. Kosko; 4. Żegluga na Wiśle i jej potrzeby—Tadeusz Maliszewski; 5. Korytarz, czy wyspa?—Dr. W. Rostński; 6. Akademy nad morzem—Zdzisław Sachnowski; 7. Na jedną nutę (z głosów prasy niemieckiej o budowie Gdyni)—T. M.; 8. Z Gdyni do Afryki na „Niemnie”—Inż. St. Dyczkowski; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz. — PIONIER KOLONJALNY: 9. W rocznicę—K. Gluchowski; 10. Portugalskie zamierzenia kolonizacji Angoli—Fr. Łyp; 11. Dwa dni wśród trędowatych nad Amazonką—Dr. Aleksander Freyd; 12. Przegląd Kolonjalny—Dr. Jan Rozwadowski; 13. Kronika Związku.

45 ILLUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

DZIESIĘĆ LAT

W dziesięć lat po założeniu „Bandery Polskiej”, stowarzyszenia, z którego urosła z czasem Liga Morska i Rzeczna, odbył się pierwszy Walny Zjazd Delegatów tej instytucji. Zjazd ten poprzedził długi okres przygotowawczy, okres łamania się, kruszenia dawnych form organizacyjnych, kruszenia, niepoznanego tarć i nieporozumień. Ale właśnie ten okres znamionuje też olbrzymi rozrost naszej organizacji i podniesienie tempa jej pracy.

Jechaliśmy do Katowic z radością, że nareszcie zrealizowany zostaje główny cel wysiłków byłego Zarządu Centralnego — przebudowanie Ligi na związek ogólnopolski, ale też każdy delegat jechał tam i z pewnym niepokojem. Nie wiedzieliśmy, jak wygląda to, co obrazowały nam mniej lub więcej dokładnie okólniki, niektóre artykuły „Morza”, fragmenty przemówień pewnych przedstawicieli organizacji, sprawozdania i listy. Wszak wszystko to było papierem, słowem. Jaka rzeczywistość przez nie przegląda? — pytał każdy. A ponadto nie znaliśmy się zupełnie. Kto są ci nasi członkowie? Kto to Zarząd i Rada? Kto są ci nasi przedstawiciele? Jak myślą? Jak robią? Czy psychiczne ich nastawienie odpowiada naszemu? I te wątpliwości miał niemal każdy z nas, jadąc do Katowic.

Pierwszy dzień, jego pierwsze godziny, cechowała atmosfera wyczekiwania. Plenum, uroczyste powitanie. Sama liczba uczestników zjazdu już zaimponowała wszystkim. Udział w nim P. Ministra Przemysłu i Handlu, Wojewody Śląskiego, przedstawiciela Kierownictwa Marynarki Wojennej i szeregu poważnych instytucji, wykazał dobitnie znaczenie, jakie nam przypisują zzewnątrz. Ale nie powiedziało to jeszcze nic o naszej świadomości wewnętrznej.

Po południu pierwszego dnia podjęły atoli prace komisje. I tu lody pękły. Pokazało się, że jesteśmy przesiąknięci jednym duchem—głębokim umiłowaniem idei morskiej, które jest mocniejsze nad wszystko. Pokazało się dalej, że z wszystkich stron Polski przybyli ludzie o wysokim poziomie intelektualnym, o mocno skryzalizowanym kościec ideowym, że największe pozornie sprzeczności stapiają się w ogniu dyskusyj i dają całość—wykładnik wspólny, wszystkim odpowiadający. Drugiego już dnia byliśmy przyjaciółmi, stanowiliśmy jedną rodzinę. Odnależliśmy wspólny język. Wymiana zdań szła z błyskawiczną szybkością. Uchwały zapadały zawsze imponującą większością głosów. Najważniejsze z nich, jak zmiana statutu i szereg innych, uzyskały jednomyślność. Serdeczna, długotrwała

owacja dla P. Ministra Kwiatkowskiego, stała się niejako stwierdzeniem, że Jego to zjazd, a z nim i cała Liga uważa za swojego przewodnika ideowego i naczelnego pioniera swych prac.

Skrystalizowaliśmy się, powtarzamy, staliśmy się jedną rodziną zwartą, zespoloną, jedną zdążającą drogą. I to jest bodaj najważniejszą zdobyczą pierwszego zjazdu — to jest bowiem duchem organizacji. A niech nam będzie wolno zaznaczyć w tem miejscu, że osiągnęliśmy tę zdobycz między innymi dzięki stałemu wydawaniu własnego organu, który czytali wszyscy członkowie, który podtrzymywał w okresie najcięższym naszego istnienia, spójnię pomiędzy nimi.

Uchwaliliśmy statut. A w ten sposób duch został ubrany w ciało. Statut nasz jest dość elastyczny i dość ramowy. Jako taki nie będzie on krepował naszego życia organizacyjnego. Ale znalazło się w nim doświadczenie całej naszej dziesięcioletniej przeszłości, doświadczenie bogate. Dla niektórych dzielnic, w których organizacja Ligi postąpiła znacznie, brak w nim jeszcze zapewne rozbudowy pojęcia okręgów — zyskujemy jednak prawo rozwijania ich za pomocą regulaminów i wprowadzenia ewentualnie niektórych uzupełnień w przyszłości na podstawie dalszego doświadczenia.

Nie chcemy i nie będziemy ukrywali braków zjazdu. Przedewszystkiem był on zakrótki. Starczyło czasu jedynie na załatwienie prac organizacyjnych — brakło go już na wszechstronne przetrwanie wytycznych. Komisje morska i śródlądowa przyszły z gotowym, doskonale opracowanym materiałem. Komisja kolonialna dała szereg rezolucyj sprecyzowanych i jasnych — innym komisjom wskutek braku czasu i należytego przygotowania sprawy nie udało się osiągnąć równie dobrych rezultatów. Stąd pewna chaotyczność materiału, który też przekazano przyszłej radzie do rozpatrzenia i ewentual-

nego załatwienia. Tłumaczy to zbyt krótki czas na przygotowanie, brak doświadczenia — ale nie wyłącznie. Najważniejszym powodem tych stron słabych z jednej strony był fakt, że nie znaleźliśmy się poprostu, a wskutek tego nie umieliśmy należycie podzielić pracę — z drugiej zaś, że statut, dotąd obowiązujący, nie dawał prawa udziału w zjeździe ani członkom zarządu, ani członkom rady, to jest tym, którzy z natury rzeczy powinni byli objąć referaty w komisjach i na plenum. Do Katowic z dwoma wyjątkami pojechali tylko ci, co mieli mandaty. Stąd wynikła kolosalna trudność w obsadzeniu komisji refe-

rentami. Zdając sobie obecnie sprawę z niedociągnięć zjazdu, możemy poprawić je w przyszłości i poprawić wysiłkiem nie tylko władz centralnych, ale całości organizacji Ligi Morskiej i Rzecznej, bo jesteśmy już dziś całością, bo zdobyliśmy na pierwszym zjeździe w Katowicach możliwość jednoczenia wysiłków i wolę po temu.

I to było istotnym i trwałem uczuciem dziesięciolecia Ligi Morskiej i Rzecznej.

Z takim dorobkiem stajemy, by uczcić dziesięciolecie Niepodległości Ojczyzny.

A. UZIEMBŁO

Ś. P. PROF. LUDOMIR ŚLEPOWRON-SAWICKI

Urodzony 14 września 1884 r. w Wiedniu, tam też uczęszczał do gimnazjum i uniwersytetu. Uzyskał doskonałe wykształcenie geograficzne, obdarzony dobrym zdrowiem i zdolnością niezwykle szybkiej orientacji, posiadając umysł syntetyczny, oraz wielkie zamiłowanie do badania ziemi, wniósł przez to poważne podstawy do swych prac geograficznych. Wychowanie w środowisku niemieckim przysporzyło mu też pewne cechy dodatnie, przedewszystkiem niezwykłą w Polsce pracowitość.

Jednostki wybitne cechuje zazwyczaj wczesna twórczość naukowa, tak też było ze ś. p. Ludomirem Sawickim, który uzyskał doktorat już w 22 roku życia. Od roku 1908 zaczyna się pojawiać ogromna ilość prac naukowych Sawickiego, drukowanych w języku polskim, niemieckim, a częściowo i w innych, wskazująca, że ten dwudziestokiloletni młodzieniec miał już za sobą tysiące kilometrów wycieczek pieszych, odbytych w kraju i zagranicą. Żlebyśmy sądzili, mówiąc, że Sawicki chodził — on latał miesiącami całami po zboczach i szczytach karpacczych, nocą używając nie tyle na wypoczynek, ile na notowanie obserwacji dziennych. Prздептаł całe Karpaty zarówno wschodnie, jak zachodnie, śledząc historię ich powstania w myśl nowopowstających wtedy metod geograficznych amerykańskich. Podróżował po Francji, Włoszech, Dalmacji, wzbogając naukę polską szeregiem rozpraw geograficznych o różnych okolicach lub zagadnieniach tamtych krajów.

Przeniósłszy się w r. 1909 do Krakowa, Sawicki rozszerza zakres swych badań zarówno terytorjalnie, jak rzeczowo. Rozpoczyna studia nad jeziorami tatrzańskimi. Obładowany nie tylko zwykłym bagażem turysty, ale jeszcze instrumentami, oraz łódką składaną, przenosi to wszystko przez niedostępne przełęcze, sypiając częstokroć pod złomami skalnymi. Równocześnie bada rozmieszczenie ludności i życie pasterskie górali karpac-

kich, a prace te później kontynuują jego uczniowie.

Ze względu na stosunki polityczne, ówczesni geografowie galicyjscy pomijali Królestwo w swych badaniach



przełamać Sawicki. Pierwsza jego wycieczka zakończyła się aresztowaniem na górze Chęcińskiej, w kilka godzin po przybyciu do Królestwa, ale nie zraziło go to. Za pośrednictwem Towarzystwa Krajoznawczego organizuje badania jezior na Kujawach.

Rozwój pracy i powodzenie naukoterenowych. Ten stan rzeczy usiłuje we zmarłego posuwać się wielkimi krokami naprzód. W r. 1910 zostaje docentem na Uniwersytecie Krakowskim, i przez szereg lat z natury tego stanowiska, wykłada bezpłatnie, zarobkując jednocześnie lekcjami w szko-

łach, przy całym ogromie prac i rozjazdów.

Jednak dla tego, niepospolitemi talentami obdarzonego człowieka, Europa staje się zbyt ciasna, a powodzenie naukowe zbyt łatwe. Powstaje wtedy projekt wyprawy do Abisynji, a poszukiwania przygotowawcze opublikowane zostają w r. 1913 w książce p. t.: „Studia nad Abisynją”.

W czasie wojny też nie marnuje czasu. Powołany do austriackiej komisji krajoznawczej, działającej na terenie wojennego generał-gubernatorstwa Lubelskiego, pod jej egidą zbiera materiały do geografii kraju, opublikowane później w szeregu rozpraw.

W r. 1916 powołany zostaje na katedrę geografii w Uniwersytecie Jagiellońskim. W następnym roku współdziała w założeniu Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Warszawie, a w parę lat później organizuje oddział tego Towarzystwa w Krakowie, wyposażając go w organ miejscowy p. t.: „Wiadomości Geograficzne”, wydawany przeważnie własnym sumptem. Staraniem jego wychodzą w Krakowie szereg książek geograficznych, zarówno popularnych, jak ściśle naukowych. Mając zawsze na pierwszym planie działalność czystą naukę, znajduje jednak czas na pracę popularyzacyjną. Prowadzi wakacyjne kursy nauczycielskie, opracowuje szereg podręczników i map, koroną czego jest piękny „Atlas geograficzny”, opracowany wspólnie z Ś. Korblecz. Nawet w tegorocznym „Morzu” znajdują czytelnicy artykuł jego pióra.

Z pośród licznych poczynań organizacyjnych, najważniejszym chyba dziełem, jakie pozostawił po sobie zmarły, jest Instytut geograficzny Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pozostanie on na długo jako pomnik działalności swego twórcy, stanowiący podstawę do prac geograficznych, zarówno naukowych, jak organizacyjnych. W dzisiejszym głodzie lokalowym, zdołał Sawicki uzyskać od władz wojskowych gmach zwany arsenałem Władysława IV-go, a co jeszcze trudniejsze — zdobyć fun-

dusze na jego restaurację i przystosowanie do właściwych potrzeb.

Równocześnie skupia przy sobie liczny personel naukowy, gromadę uczniów, rzesze studentów, przez co wytwarza poważne środowisko geograficzne, oddziaływujące daleko poza uniwersytet. Wyrazem doniosłości tego ośrodka był zjazd koleżeński geografów szkoły krakowskiej, odbyty w lutym b. r. Mówiąc o działalności organizacyjnej Sawickiego, niepodobna pominąć odbytego w roku ubiegłym zjazdu słowiańskich geografów, którego On, sekretarz generalny, był duszą i motorem. Zarówno inicjatywę, jak powodzenie wielkiej podróży kongresowej, zawdzięczamy talentom organizacyjnym i nadzwyczajnej sprawności pracy zmarłego.

Oczywiście prace organizacyjne i administracyjne wykonywał z pomocą współpracowników, ale jakże nielicznych! Ożeniony z koleżanką z ławy uniwersyteckiej, zyskał w swej Małżonce równą sobie pracowitością i oddaniem się sprawie pomocnicę. Jedyny asystent wielkiego zakładu, dr. W. Ormicki, nie szczędził też wysiłków, aby popierać dzieło swego profesora. Cała praca życia ześrodkowuje się w bezinteresownej służbie idei geograficznej, nawet dochody osobiste, w miarę możliwości szły na potrzeby Instytutu lub wydawnictw.

Osobną kartę w życiu Sawickiego stanowią wyprawy naukowe, one to miały być osią życia lat najbliższych, one też śmierć mu przyniosły. W roku 1923, łącznie z W. Gorczyńskim, udaje się do Siamu. Z plecakiem na ramionach, przebywa tam sam jeden dzikie ostępy, w których nie powstała noga Europejczyka. Po licznych przygodach, wraca szczęśliwie, choć w warunkach opłakanych do kraju. W roku 1925, korzystając z okazji kongresu geograficznego w Egipcie, zamierza nareszcie skutecznie od lat wymarzoną podróż do Abisynji. Zwiedzający Erytreję, wraca od wrót obiecanego kraju. Nawet nadludzkie wysiłki niezdolne są opanować trudów podróży, odbywanej przez pojedynczego człowieka, w dodatku słabo wyekwipowanego. Pamiętam pożegnanie na kanale Suezkim z tym nieustraszonym podróżnikiem, który, mierząc siły na zamiary, udawał się w głąb czarnego ładu z plecakiem na ramionach i walizką w rękę. I tam wychodzi szczęśliwie z różnych opresyj.

Wreszcie ten wytrwały piechur dochodzi do przeświadczenia, że nie wszędzie można podróżować piechotą i zaopatruje się w specjalny automobil, skonstruowany do bezdroży, o urządzeniu wewnętrznym, jako pracownia i mieszkanie. W r. 1926 odbywa nim próbną podróż badawczą po

województwach wschodnich, w r. 1927 bada w taki sposób Azję Mniejszą. Wreszcie w ciągu trzech miesięcy lata ubiegłego podróżuje swym „Orbisem” po Bałkanach, gdzie najprzód nabawia się malarji, a później zatrzuwa sznyclem. Jednak wódz nie pozwala sobie chorować, wykonywując zakreślony program, wraca 27 września do Krakowa, a 3 października umiera jako ofiara wytrwałości i obowiązku.

Tempo życia Sawickiego było szalone, wykorzystanie czasu doprowadzone do maximum ludzkiej możliwości: Normalny dzień pracy w Krakowie zaczynał o godzinie 6 rano. Notowanie obserwacji piśmem zabierało zbyt wiele czasu, więc stenografował. Aby nie zatrzymywać toku spraw, w kraju podróżował z maszyną do pisania, redagował, robił korekty.

Pomimo to wszystko, materiały z podróży lat ostatnich przeważnie nie zostały opracowane. Leżało to zresztą w rozsądnym planie życia. Jeździć póki sił starczy, a opracowywać potem, gdy nie starczy zdrowia na trudy podróży. Ślepy los zrzucił inaczej, z pełni sił i zdrowia, w ciągu dwóch tygodni, przeniósł się najnie spodziewaniej dla siebie i wszystkich co go znali, w sferę zaświatów.

Kto mieczem wojuje, ten od miecza ginie.

ST. LENCEWICZ

PIĘKNO NASZYCH WÓD.



Jezioro Trockie.

ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W DNIU 30.VI.1928¹⁾

Nowe wydanie Lloyd's Register Book, jak zwykle zawiera wyczerpujące dane, dotyczące wszystkich statków morskich świata ponad 100 ton brutto, i uwzględnia również żelazne i stalowe statki floty Wielkich Jezior w Ameryce Północnej.

Ogółem sprawozdanie obejmuje 32.800 parowców, st. motorowych i st. żaglowych.

W treści sprawozdania znajdujemy wiele danych o dużej wartości praktycznej, szczególnie ważnych dla sfer żeglugowych. Są tam literowe sygnały wywoławcze wszystkich statków morskich, wykaz stoczni okrętowych i zakładów bu-

dowy maszyn morskich, telegraficzne i pocztowe adresy wszystkich firm mających łączność ze sprawami żeglugi morskiej, szczegóły dotyczące suchych i pływających doków, portów, przystani etc., dokładny tonaż DW i pojemność poszczególnych st. parowych i motorowych, listę statków tankowych, listę właścicieli i armatorów z nazwami i tonażem posiadanych przez nich jednostek pływających.

Poza tem książka zawiera szereg b. cennych i ciekawych tablic statystycznych, z których kilka poniżej zamieszczymy.

o 862.000 t. wyniósł niecałe 4.6% w stosunku do tonażu posiadanego w r. 1914, podczas gdy tenże wzrost pozostałych innych krajów wyniósł 71%.

Pomimo powiększenia się od czerwca 1923 r. o 1.228.000 t., tonaż Niemiec jest jeszcze nadal niższy od tonażu przedwojennego o 1.397.000 ton.

Dla porównania zmian, jakie zaszły w stosunku procentowym tonażu różnych krajów do tonażu światowego w ciągu ostatnich 14 lat, podajemy poniższą tabelę:

	1914	1928
Stany Zj. Am. Półn.	9.4	21.0
Japonia	3.8	6.4
Niemcy	11.3	5.7
Włochy	3.1	5.1
Francja	4.2	5.0
Norwegja	4.3	4.5
Holandja	3.2	4.3
W. Brytania z Irlandją	41.6	30.3

ŻAGLOWCE.

Redukcja, jaka nastąpiła w tonażu żaglowców od r. 1914, wynosi 2.180.000 br. t. Obecny stosunek procentowy żaglowców do całkowitego tonażu światowego wynosi 2.7%, gdy w r. 1916 — 8% i w r. 1902 — 22%.

Przeszło połowa (930.577 t.) istniejących żaglowców należy do Stanów Zj. A. P. Z innych krajów W. Brytania z Irlandją posiadają 121.000 t., Kanada 98.000 t., Francja 89.000 t. i Włochy 80.000 t.

Do tonażu żaglowców statystyka zalicza również wszystkie barki, lichtugi oraz inne statki, nieposiadające własnych maszyn napędowych; — jeśli statki te wyłączymy, to tonaż rzeczywistych żaglowców spadnie przeszło o połowę i wyniesie — — 22.10 poniedz — Morze 02 sie tylko 1.029.000 t., z których 369.000 (35,8%) należy do Stanów Zj. i tylko 18.400 t. do W. Brytanji z Irlandją.

WIELKOŚĆ I WIEK STATKÓW PAROWYCH I MOTOROWYCH.

W roku sprawozdawczym zanotowano znaczny przyrost ilości statków parowych i motorowych, liczących ponad 4.000 ton.

W r. 1914 statków tych było 3.608, obecnie zaś ilość ich dosięgła 6.165, z czego przeszło połowa st. posiada tonaż poniżej 1000 br. t., a 407 jednostek liczy powyżej 10.000 t. (w tym 51 st. o 20.000 t. i wyżej). Z wymienionych 407 st. 232 pływają pod banderą brytyjską.

Statków motorowych z tonażu 4000 t. i wyżej liczono 614. Z pośród nich 95 jednostek posiadało pojemność 8000 — 10.000 t. i 39 — 10.000 t. i wyżej o łącznej poj. 573.105 t.

Tablica, która dzieli statki według ich wieku i wielkości, wykazuje 3.159 statków, liczących poniżej 5 lat z tonażem, wynoszącym 15% całego tonażu statków parowych i motorowych.

Statki 25-letnie i starsze liczą 7.771 jednostek, lecz tonaż ich jest stosunkowo niewielki, gdyż wynosi zaledwie 15.4% całości.

Z 958 statków o 8.000 t. i wyżej, 233 zostały zbudowane w ciągu ostatniego pięciolecia.

TYP MASZYN.

W dziedzinie zastosowania turbin parowych oraz motorów spalinowych nastąpił dalszy rozwój. Obecnie liczymy 1.418 parowców o 9.682.063 t. wyposażonych w turbiny parowe i 2.933 statki (włączając w to statki z motorami pomocniczymi) o tonażu 5.432.302 t. wyposażonych w mo-

TONAŻ ŚWIATOWY (BRUTTO) W DN. 30.VI.1928 R.

Właściciel	1 9 2 8			1 9 2 7		
	Parowe i motor.	Żaglowe	Razem	Parowe i motor.	Żaglowe	Razem
	(w t o n a c h b r u t t o)					
Wielka Brytania z Irlandją . . .	19.754.001	121.349	19.875.350	19.179.029	129.993	19.309.022
Inne kraje	45.405.412	1.673.897	47.079.309	44.088.273	1.795.615	45.883.888
R a z e m	65.159.413	1.795.246	66.954.659	63.267.302	2.925.608	65.192.910

Powyzsza tablica wykazuje, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż statków parowych i motorowych wzrósł o 1.892.111 ton (jest to największy przyrost roczny po czerwcu 1912 r.), tonaż zaś żaglowców zmalał o 130.362 t. Wzrost netto wynosi zatem 1.761.749 t. Dla porównania podajemy, że przyrost w poprzednim okresie rocznym wyniósł tylko 408.540 t.

Do krajów wykazujących największy

przyrost należą: Wielka Brytania z Irlandją i Niemcy, gdzie przyrost wyniósł odpowiednio 566.328 i 414.205 ton.

Natomiast zmalał tonaż francuski oraz włoski o 125.515 i 54.566 ton.

Porównanie tonażu st. st. parowych i motorowych w czerwcu 1914 r. i w czerwcu 1928 r. daje obraz następujący:

K R A J	1914	1928	Różnica
W. Brytania z Irlandją	18.892.000	19.754.000	+ 862.000
Dominja brytyjskie	1.632.000	2.750.000	+ 1.118.000
Dania	770.000	1.042.000	+ 272.000
Francja	1.922.000	3.256.000	+ 1.334.000
Niemcy	5.135.000	3.738.000	- 1.397.000
Grecja	821.000	1.188.000	+ 367.000
Holandja	1.472.000	2.809.000	+ 1.337.000
Włochy	1.430.000	3.349.000	+ 1.919.000
Japonia	1.708.000	4.140.000	+ 2.432.000
Norwegja	1.957.000	2.954.000	+ 997.000
Hiszpanja	884.000	1.138.000	+ 254.000
Szwecja	1.015.000	1.412.000	+ 397.000
Stany Zjednoczone (Morze)	2.027.000	11.154.000	+ 9.127.000
Stany Zjednoczone (Wielkie Jeziora)	2.260.000	2.454.000	+ 194.000
Inne kraje	3.497.000	4.021.000	+ 524.000
Ogółem	45.404.000	65.159.000	+19.755.000

Przyrost netto za okres 14-letni wynosi 19.755.000 ton, co stanowi 43,5% tonażu przedwojennego. Dla porównania podajemy, że podczas poprzedniego 14-letniego okresu, 1900—1914 r., czysty przyrost wyniósł 23.034.519 t., czyli 103% w stosunku do tonażu parowego z r. 1900.

Jeśli będziemy rozpatrywali krótsze okresy czasu, to stwierdzimy, że podczas pięciolecia 1909—1914 r. światowy przyrost tonażu (8.931.000 t.) stanowił 24,5% tonażu z r. 1909, podczas, gdy pięciolecie

1923 — 1928 dało (2.824.000 t.) ca 4,5% w stosunku do stanu z r. 1923, wykazując średni roczny przyrost niesięgający nawet 1%.

W porównaniu z r. 1914 największym przyrostem wykazały się Stany Zjednoczone A. P. (9,3 milj. ton) i Japonia (2,4 milj. t.). Poza tem wzrost o przeszło milion ton wykazały cztery kraje, a mianowicie: Włochy — 1.919.000 t., Holandia — 1.337.000 t., Francja — 1.334.000 t. i Dominja brytyjskie — 1.118.000 t., podczas gdy znaczniejsze zmniejszenie się tonażu nastąpiło w Norwegji — o 997.000 t.

Wzrost tonażu W. Brytanji z Irlandją

¹⁾ Sprawozdanie za poprzedni rok — patrz Nr. 11 „Morza” z r. 1927.

tory spalinowe,—w porównaniu do 730.000 ton i 220.000 t. z r. 1914.

Pozatem zestawienie wykazuje, że podczas, gdy w ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż parowców z łokowami maszynami parowymi wzrósł tylko o ca 280.000 t., tonaż st. motorowych wzrósł o 1.161.000 t., tonaż zaś statków turbiniowych o 453.000 t. Przyrost statków motorowych w ciągu ostatnich pięciu lat wyraża się cyfrą przeszło 3³/₄ milj. ton.

Ciekawe jest porównanie stosunku procentowego tonażu motorowego do parowego niektórych krajów. Podczas, gdy całkowity światowy tonaż motorowy wynosi tylko 9.1% tonażu parowego (w W. Bryt. z Irlandją 8.4%), stosunek ten w krajach skandynawskich jest daleko wyższy, a mianowicie: w Danji — 37.9%, Szwecji — 34.83% i Norwegji — 33.87%. Następnie z kolei idą Niemcy z 14.7%, Japonia z 3.9% i St. Zjedn. z 3.7%.

Blizsza analiza typu obecnie stosowanych maszyn morskich wykazuje użycie na 58 statkach o tonażu 662.951 t. (statki te są wliczone do poprzednio wymienionych st. turbinowych) kombinacji turbin parowych z maszynami łokowymi.

Jako inny szczegół notujemy, że 53 st. o tonażu 187.371 t. posiadały elektryczną energję napędową, dostarczaną przez generatory, poruszane przy pomocy turbin parowych lub motorów spalinowych. Z tych st. 41 jednostek o 134.339 t. należało do St. Zjedn. A. P.

Z pośród 29.387 st. parowych i motorowych, zarejestrowanych w Lloyd's Register Book, 3.439 posiadało po 2 śruby napędowe, a 119 — trzy lub cztery śruby.

Co do stosowania palenisk kotłowych to 3.745 parowców o 19.053.014 t. posiadało paleniska do paliwa płynnego, z czego do W. Brytanji i Irlandji należało 824 st. o 5.329.350 t. i do Stanów Zj. A. P.— 1.818 st. o 8.892.942 t.

Niżej zamieszczona tabela daje obraz zastosowania węgla i paliwa płynnego obecnie i w r. 1914.

Źródło energii napędowej	1914 Procent całkowitego tonażu brutto	1928 Procent całkowitego tonażu brutto
Węgiel	88.84	60.75
Paliwo płynne (kotły parowe)	2.65	28.46
Paliwo płynne (motory o spalaniu wewnętrznym)	0.45	8.11
Żaglowce i lichterki morskie	8.06	2.68
	100.0	100.0

Z powyższych danych widzimy, że na węgla pracuje obecnie mniej niż 61% tonażu handlowego, podczas, gdy w r. 1914 procent ten wynosił prawie 89. Należy tu jednak uwzględnić fakt, że płynne paliwo nie zawsze jest stosowane na statkach, posiadających odpowiednie paleniska, a to z tego powodu, że urządzenia dla opalania ropą mogą być z łatwością zastąpione przez zwykłe paleniska, co też zazwyczaj się obserwuje w wypadkach, gdy o ropę trudno lub cena jej jest zbyt wygórowana.

TYP STATKÓW.

Statków, liczących ponad 1.000 ton zarejestrowano 1.167 o 6.544.263 t., z czego 377 jednostek o 2.101.869 t. należało do

W. Brytanji i Irlandji a 383 jedn. o 2.375.121 t. do Stanów Zj. A. P.

Statków tankowych poniżej 1000 t. pojemności liczono na 75.765 t.

Tonaż trawlerów i innych statków rybackich wynosił 838.072 t., tonaż holowników i st. ratowniczych — 359.309 t., statków rzecznych, portowych, municypalnych, barek, pogłębiarek, promów i t. p.— 790.954 t.

Jakkolwiek morskie statki kołowe są obecnie budowane w małej ilości, to jed-

nak tonaż ich wynosi pokazną liczbę 355.162 ton.

WIĘKSZE STATKI OCEANICZNE.

Jeżeli z floty statków handlowych wyłączymy:

- a) statki Wielkich Jezior Am. Półn.,
- b) „ drewniane,
- c) „ poniżej 5.000 ton brutto oraz
- d) „ starsze nad lat 25, to pozostały tonaż pozwoli nam zorientować się w przybliżonej wartości flot ważniejszych krajów morskich świata.

K R A J	Całkowity tonaż parowy i motorowy		Tonaż oceaniczny	
	Ton. posiadany	% w ton. światow.	Ton posiadany	% w ton. światow.
W. Brytanja i Irlandja	19.754.001	30.32	9.697.716	38.10
Stany Zjednoczone	13.702.825	21.03	5.473.408	21.50
Niemcy	3.738.067	5.74	1.841.679	7.24
Włochy	3.348.732	5.14	1.572.908	6.18
Holandja	2.809.375	4.31	1.538.160	6.04
Japonja	4.139.815	6.35	1.527.729	6.00
Francja	3.255.832	5.00	1.452.491	5.71
Norwegja	2.953.944	4.53	482.063	1.89
Inne kraje	11.456.822	17.58	1.866.146	7.34
Całkowity tonaż światowy	65.159.413	100.00	25.452.300	100.00

Powyższa tablica wykazuje, że gdy np. stosunek całej floty brytyjskiej do floty światowej wyraża się 30,32%, to stosunek ten w odniesieniu do większych statków oceanicznych wzrasta do 38,10%.

Znaczne różnice pod tym względem wykazują również Holandia i Niemcy, pierwsza — 4,31% i 6,04%, drugie — 5,74% i 7,24%. Inaczej ma się rzecz w Norwegji, gdzie różnica ta jest ujemna, bowiem gdy stosunek floty norweskiej do światowej stanowi 4,53%, to stosunek do floty statków oceanicznych spada do 1,89%.

PARĘ DAT Z OSTATNIEGO 34-LECIA.

Inna tablica obrazuje rozwój i zmiany w ilości różnego typu statków za ostatnie 34 lata.

Z tablicy tej widzimy, że w r. 1894 brutto tonaż parowców wynosił 16.066.000 ton, żaglowców zaś około 9.150.000. Od tego czasu tonaż parowców wzrósł o przeszło 49 milj. ton, podczas gdy tonaż żaglowców zmalał o przeszło 7.350.000 t.

Tonaż żaglowców, zarejestrowanych w W. Brytanji i Irlandji, który w r. 1894 wynosił 2.700.000 t. br., spadł obecnie do 121.349 t., a tonaż żaglowców Norwegji— z 1.366.000 do 14.263 t.

Wzrost tonażu parowców i st. motorowych w W. Brytanji z Irlandją wyniósł prawie 10,5 milj. ton.

Najbardziej intensywny rozwój zaobserwowano w Japonji, której tonaż parowy od r. 1894 powiększył się prawie dwudziestokrotnie.

Co do innych krajów, to obecny tonaż parowy Włoch w stosunku do r. 1894 wzrósł przeszło 10-krotnie, Holandji — 9-krotnie, Norwegji — blisko 7¹/₃ razy, Szwecji — 6-krotnie i Danji — 5¹/₄ razy.

TONAŻ UTRACONY I ROZEBRANY.

Analiza tablic wykazujących straty poniesione w tonażu statków parowych i motorowych z powodu rozebrania lub wypadków morskich, dla niektórych okresów daje obraz b. znacznych wahań.

I tak np. w ostatnim pięcioleciu stwierdzono znaczne zmniejszenie się

strat morskich w porównaniu do tychże z pięciolecia przedwojennego. Średni roczny procent tonażu parowców, utraconych w latach 1923—27, wynosi tylko 0,71, podczas gdy w latach 1909 — 1913 sięgał 1,17.

Dane dla parowców rozebranych wykazują z roku na rok b. duże różnice. Gdy w latach 1905 — 09 minimum wynosiło 120.000 t., maximum zaś 251.900 t., — w okresie 1910 — 14 r. odpowiednie liczby wahały się pomiędzy 87.737 t. a 245.891 t. W latach 1915 — 20 tonażu rozebranego prawie nie obserwujemy, gdyż średnia roczna sięga zaledwie 10.000 t. — i wreszcie po r. 1920 notujemy b. duże ilości tego tonażu.

Blizsze dane dla tonażu utraconego i wycofanego w latach ostatnich przedstawiają się, jak poniżej:

W r. 1921 —	77.500 t.
1922 —	315.000 t.
1923 —	963.000 t.
1924 —	1.174.000 t.
1925 —	653.000 t.
1926 —	799.000 t.
1927 —	403.000 t.

S. KOSKO



Z pobytu prezesa Banku Gospodarstwa Krajowego gen. Góreckiego w Gdyni. Gen. Górecki zwiędza port i jego urządzenia.

ŻEGLUGA NA WIŚLE I JEJ POTRZEBY

Dziesięć lat mija od chwili, gdy Polska stała się wolną i niepodległą. Przez ten okres czasu na wszystkich polach gospodarstwa krajowego widzimy postępy. Rozwija się przemysł, wzmacnia się handel; rośnie w społeczeństwie zrozumienie posiadanego dostępu do morza. Rząd z podziwu godną energią buduje port w Gdyni, stwarza handlową flotę polską i konsekwentnie rozwija program morski, utrwalając stan posiadania Polski na morzu i otwierając dla handlu zamorskiego i przedsiębiorczości polskiej szerokie, bo światowe pole ekspansji.

Gdy widzimy te wysiłki, jakie są czynione w kierunku naszego stanu posiadania na morzu, tembardziej jest dla nas niezrozumiałe, dlaczego nasze śródlądowe drogi wodne, a szczególnie największa nasza arterja komunikacyjna Wisła pozostaje w pierwotnym stanie.

Przecież we wszystkich krajach Europy Zachodniej przy rozbudowie środków komunikacyjnych w pierwszej linii regulowano rzeki i budowano kanały, ażeby zapewnić dla rozwoju przemysłu i handlu tani przewóz wodny.

Przykładem służyć mogą Niemcy i Francja, które, posiadając gęstą sieć kolejową, równocześnie mają świetnie uregulowane drogi wodne, zapewniające żegludze minimalne głębokości przemiałów od 1 mtr. do 1,5 m., w zależności od charakteru rzeki, względnie kanału i ich wielkości. Żegluga mając takie zapewnienie minimalnej głębokości na przemiałach, może się normalnie rozwijać i dlatego w Niemczech widzimy potężną flotyllę śródlądową, która zapewnia tani przewóz i stanowi prawdziwą dźwignię dla przemysłu i handlu.

Jakże daleko jesteśmy od naszych sąsiadów. Nasze naturalne drogi wodne są tylko w małej części uregulowane, w stopniu niedostatecznym dla rozwoju żeglugi i to tylko na terenach b. zaboru pruskiego i austriackiego, natomiast główna część naszych dróg wodnych, a więc Wisła w jej środkowym i częściowo górnym biegu, Bug i Narew pozostają w stanie zupełnie przedpotopowym.

Wisła tworzy sobie każdorazowo nowe łożyska, rozbija się w szeregu miejsc na kilka ramion, rwąc coraz bardziej brzegi i przyczyniając rokrocznie milionowe szkody przybrzeżnej ludności, której osiedla są po kilka razy z miejsca na miejsce przenieszone. Znane są przecież coroczne powodzie i wylewy Wisły, liczne są wsie i osiedla, których pola i łąki zagarnia Wisła, tworząc sobie na nich nowe łożysko. To są szkody bezpośrednie, które Wisła przyczynia okolicznym mieszkańcom, ale równocześnie jaką wielką szkodą jest dla gospodarstwa krajowego, że ta naturalna droga wodna, licząca około 1.000 kilometrów, jest dla żeglugi tylko w małym stopniu wyżytkowana.

Kraj nasz posiadający zbyt małą ilość dróg kolejowych i bardzo nieliczne uregulowane drogi wodne, nie może w należyтым stopniu z tej wspólnie, bo przez naturę stworzonej drogi wodnej, jaką jest Wisła, korzystać. Cały szereg miast, miasteczek i osiedli wzdłuż wybrzeży Wisły położonych i wreszcie poważne centrum handlowe, jakie stanowi dzisiaj stolica państwa Warszawa, w małym tylko stopniu z taniego transportu wodnego korzystają, gdyż transport ten, aczkolwiek znacznie tańszy od kolejowego (od 25 do 50%) nie jest jednak dostatecznie regularny i pewny z powodu częstego wahanja się poziomu wody na nieuregulowanej Wiśle.

Praca żeglugi na Wiśle jest utrudniona nie tylko zmiennością stanów wody i nurtu, ale równocześnie brakiem robót doraźnych, które przynajmniej w pewnym stopniu mogłyby żegludze gwarantować to minimalne zagłębienie, jakie dla normalnego rozwoju jej jest potrzebne. W pierwszej linii oczywiście mamy na myśli bagrowanie rzeki. Prace bagrownicze wykonywane na Wiśle, na odcinku Warszawa — Modlin w 1926 i 1927 roku, traktowane jako próbne, dały zupełnie dobre wyniki i wykazały, że przy sprężystej organizacji bagrowania niewielkimi stosunkowo środkami udało się podczas niskiego stanu wody utrzymać głębokość przemiałów tego odcinka na 1 mtr. i wyżej, gdy natomiast w tym samym czasie niżej położone przemiały, gdzie robót tych nie wykonywano, miały głębokość 0.70—0.80 mtr.

Z danych inż. Wojtkiewicza, który jest znanym specjalistą robót bagrowniczych, widzimy, że stosunkowo niewielkim kosztem, bo jak podaje inż. Wojtkiewicz w swojej pracy „Wisła—Bałtyk” kosztem 4 tysięcy złotych od kilometra rzeki, wydanych na eksploatację bagrów, możnaby na całym dystansie Wisły od Warszawy do Gdańska, utrzymać najniższą głębokość przemiałów w wysokości 1 mtr. i wyżej przy niskich stanach wody.

Gdyby nawet koszty bagrowania wyniosły podwójną sumę, to i tak korzyści utrzymania tej głębokości na tym odcinku rzeki wróciłyby się kilkakrotnie w postaci zmniejszenia się kosztów transportu i szybkiego jego rozwoju. Niestety posiadana przez nas na dolnej Wiśle (Warszawa — Gdańsk) ilość bagrów jest niedostateczna dla wykonania robót w tych rozmiarach. Konieczny jest jednorazowy większy nakład na zakup przynajmniej dwóch — trzech większych jednostek, dla odcinka Warszawa — Gdańsk, t. j. tej części Wisły, na której całą nawigację trwa regularna żegluga bez przerwy, nawet przy tak niskim stanie wody, jaki był w tym roku.

Równolegle z potrzebą bagrowania idzie kwestja oczyszczania nurtu z kamieni i raf, które od niepamiętnych czasów leżą sobie w nurcie rzeki i ha-

mują żeglugę, zamiast służyć do budowania tam, ochraniać brzegów, a więc do pomagania w jej rozwoju. Poza to przy zwiększającym się ruchu żeglugowym ważne znaczenie ma należyte zorganizowana sygnalizacja dzienna, a na odcinkach, gdzie żegluga może pracować w dzień i w nocy (np. na dystansie Gdańsk — Warszawa) również i sygnalizacja nocna.

Wszystkie te czynności, związane z zapewnieniem normalnej pracy żegludze, a więc bagrowanie, oczyszczanie rzeki z kamieni, sygnalizacja i nadzór nad pracą i porządkiem w żegludze nawet na części Wisły Warszawa — Gdańsk, która posiada największą frekwencję żeglugową, pozostawiają bardzo dużo do życzenia.

Przyczynia się do tego nie tylko niedostateczność środków, asygnowanych przez rząd, lecz również wadliwy podział administracyjny, decentralizujący nadzór i pieczęć nad żeglugą nawet na tak ożywionym pod względem ruchu statków i berlinek odcinku, jak dystans Warszawa — Gdańsk.

Przynajmniej ta część Wisły, która ma już regularne linje żeglugi towarowo-pasażerskiej winna byłaby być skoncentrowana pod względem nadzoru i pracy nad żeglugą, w co wchodziłyby czynności takie, jak bagrowanie rzeki, wytyczenie nurtu etc. etc. w rękach jednej jednostki administracyjnej, która istotnie mogłaby sprężyć i prowadzić wszystkie te czynności, które nie są regulacją rzeki, a które jednak dla rozwoju żeglugi mają niezwykle doniosłe znaczenie, o ile są wykonywane szybko i sprawnie.

Dzisiejszy stan rzeczy, łączący czynności regulacji rzeki, względnie konserwacji budowli rzecznych z równoczesnym nadzorem i pieczęcią nad żeglugą, nie daje dobrych wyników, czego dowodem są ciągle skargi przedsiębiorstw żeglugowych na istniejący stan rzeczy.

Czynnikami rządowe nie doceniają znaczenia Wisły, jako drogi wodnej. Te 300 lub 400.000 ton towarów i około 1 miliona pasażerów, które według przybliżonej statystyki przewozi się Wisłą w czasie nawigacji i to w znacznej części na linii Warszawa — Gdańsk, nie mogą imponować, gdyż w stosunku do ogólnego obrotu towarowego Polski są znikome.

Jednak zapomina się o tem, że tę ilość ładunku i pasażerów żegluga przewozi znacznie taniej od kolei (25—50%) na rzece w znacznej swojej części nie regularnej, walcząc z niskimi stanami wody, podczas których ładuje tylko na 0.70 — 0.80 mtr. to jest wyzyskuje tylko 1/3 część nośności statku. Zapomina się również o tem, że gdyby żegluga miała zapewnioną stałą głębokość minimalną na 1 — 1.20 metra, to mogłaby przewozić i regularniej i taniej. Dzisiejsze frachty rzeczne uległyby jeszcze dal-



Statek szkolny marynarki wojennej „Iskra”, który zderzył się w dniu 14.X podczas mgły w Kanale Angielskim z norweskim parowcem „Grey County”. Jak wiadomo z depesz „Iskra” poniosła poważne uszkodzenia, wypadku z ludźmi nie było.

szemu obniżeniu, na czym zyskałoby oczywiście gospodarstwo narodowe.

Żegluga w tym stanie, w jakim jest obecnie na Wiśle, posiada 90% parowego taboru rzecznoego w wieku ponad 30 — 35 lat; znaczna część parostatków była już przed kilkunastu laty wybrakowana z rzek niemieckich, gdzie już eksploatacyjnie statki te z powodu dużego zużycia węgla zupełnie się nie opłacały.

U nas na Wiśle one pracują, zużywając od 1.3 do 1.5 klgr. węgla na 1 J. H. P. i godzinę pracy, gdy nowe statki z nowoczesnymi maszynami palą tylko 0.8 klgr. na godzinę i 1 J. H. P.

Statki te oczywiście nietylko zużywają dużo węgla, ale równocześnie remotny ich i utrzymanie w stanie zdolnym do ruchu kosztują niewspółmiernie dużo, w porównaniu ze statkami, które jeszcze nie przekroczyły swego wieku prekluzyjnego.

To jest także jedna z przyczyn, iż transport wodny wykonywany przeważnie starym, mocno użytym taborem, nie może osiągnąć tej taniaści, jaką mógłby zapewnić tabor nowoczesny, odpowiednio do warunków żeglugowych Wisły dostosowany.

Państwo i w tym kierunku dotąd niewiele zrobiło. Żegluga rzeczna jest

pozostawiona sama sobie i nietylko żadnej pomocy nie otrzymuje, ale nawet nie może korzystać z taniego kredytu niskoprocentowanego na odbudowę swego taboru, gdyż kredyt taki narazie nie istnieje.

Taki stan rzeczy nie powinien trwać nadal. Czas stracony dla rozwoju żeglugi rzecznej powinien być teraz powetowany.

Wisła powinna być nietylko symbolem łączności ziem polskich z Bał-

tykiem — Wisła powinna naprawdę odegrać tę rolę w naszym życiu gospodarczym, jaką natura jej przeznaczyła.

Wszelkie możliwości taniego przewozu Wisłą powinny być wyzyskane. Odpowiednio pogłębiona rzeka winna łączyć nas z morzem.

Nasza flota śródlądowa winna stanowić przedłużenie działalności naszej floty morskiej.

TADEUSZ MALISZEWSKI

KORYTARZ, CZY WYSPA?

Znana jest nam, polakom, dokładnie naganika, jaką naojonałiści niemieccy prowadzą, o ile chodzi o wszystko, co polskie, a w szczególności o ile chodzi o nasze granice zachodnie.

Czciciele imperjalizmu Fryderyków i Bismarcków w Niemczech nie mogą się do dziś dnia pogodzić z tem, że na świecie zapanowała zasada, iż naród, zdolny do samodzielnego bytowania, powinien być wolny.

Hakatyści niemieccy ciągle marzą o odwecie, ciągle roją sny o odbudowie niemieckiego imperjalizmu i militarizmu.

Dość spojrzeć na szpalty dzienników i czasopism niemieckich nacjonalistów — aby w lot się zorientować, do czego działalność ich zmierza. Idei pokoju i współpracy zgodnej ludów nie znajdziemy tam.

Jednakowoż, należy oddać sprawiedliwość — nie wszyscy Niemcy myślą na wzór butnej hakaty.

Oto np. ostatnio na zebraniu niemieckiego Związku Katolickiego w Szczecinie, który odbył się w końcu października r. b., poseł centrowy do Reichstagu dr. Krone, wygłosił długą mowę na temat stosunków polsko-niemieckich. W mowie tej p. Krone oświadczył między innymi: „Mówimy zawsze o „korytarzu” polskim. Czy mamy prawo tak mówić? Czy nie należałoby także rozważyć, jak sprawa ta ujmowana jest przez stronę przeciwną? Miałem sposobność wejść w kontakt z pewnym polakiem, przeprowadzić z nim rozmowy o stosunkach granicznych między Polską a Niemcami, w szczególności o Prusiech Wschodnich. Nie istniał dla

tego człowieka żaden „Korytarz polski”, natomiast istniały dla niego Prusy Wschodnie, jako wyspa. Musimy być przygotowani — mówił dalej poseł Krone — do ujmowania naszych stosunków z Polską również ze stanowiska takiego, jakie zajął mój interlokutor, i okazać zrozumienie dla tego stanowiska”.

Trzeźwy ten głos nie jest odosobniony. Szereg szczerych demokratów i ludzi uczciwych w Niemczech rozumie, że Pomorze polskie, to w istocie nie żaden korytarz, lub jakaś sztuczna kombinacja polityczna, lecz że jest to kraj rdzennie polski, zamieszkały przez przynależającą większość polską, bo przez 90% Polaków i że dlatego kraj ten, jako polski nawskroś, do Polski należeć powinien.

Nie będziemy tutaj nawet starali się polemizować z niemieckimi imperjal-

litarystami. Po co bowiem wyważać otwarte drzwi. Każdy rozsądny człowiek zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że wmawianie dzisiaj w ludzi jakowejś „niesprawiedliwości”, jaka rzekomo spotkać miała Niemcy z powodu odebrania im tego, co niesłusznie dzierżyli — jest absurdem.

W interesie poszanowania świętej zasady samostanowienia narodów o sobie, a co za tem idzie w interesie powszechnego pokoju — powinna ludzkość dawać należytą odprawę wszelkiemu imperjalizmowi, z jakiegokolwiek by on strony się przejawiał. Szczególniej otrzeźwiająco powinno się oddziaływać na niepoczytalnych nacjonalistów niemieckich.

Pan Moltke w swoich pamiętnikach z wojny światowej może sobie na papierze grozić „generalnym” odwetem, ale

nie powinno się w Niemczech dopuszczać do tego, aby majaczenia różnych nieodpowiedzialnych jednostek i grup — niezdrowe zresztą dla samego Narodu Niemieckiego — w czyn wcieliły bojówki stahlhelmowe.

Ataki, jakie pewne odłamy niemieckie prowadzą przeciw Polsce, nie mają nic wspólnego z etyką i sumieniem międzynarodowym, są poprostu przejawami zaborczości i dążnością do odwetu pewnych elementów niemieckich.

Dlatego, aby zapanowały między ludami stosunki normalne, a między Polską i Niemcami w szczególności, potrzebne jest, aby zdrowa część Narodu Niemieckiego potępiła zgodnie, tak jak to uczynił ostatnio poseł Dr. Krone, niepoczytalne wystąpienia swych nacjonalistycznych mąciwodów.

Dr. W. ROSIŃSKI

AKADEMICY NAD MORZEM

Liczni goście, zjeżdżający w letnich miesiącach nad polskie morze, spotykali często w różnych punktach wybrzeża grupy młodzieży, która swą wesołością i beztroską ożywiała każdą przejażdżkę, czy wycieczkę morską, a swym niefrasobliwym humorem i niezwykłymi pomysłami zadziwiała wszystkich nadmorskich przybyszów. We wszystkich imprezach brała udział, wszędzie jej było pełno.

Wiadome było, że są to studenci, mieszkańcy kolonii akademickiej, którzy zjeżdżali co roku „z wielkim fasonem” nad polskie morze, aby tu i siebie zabawić i cały brzeg rozweselić, a ku swemu i innych pożytkowi wiele wesołych „kawałów” poczynić.

Nietylko jednak o zabawie myśleli studenci. Prócz zabaw i wycieczek poważnie pracowali oni wśród miejscowej ludności, przyczyniając się bardzo wydatnie do coraz ściślejszego wiązania jej z Macierzą i spajania polskiego wybrzeża coraz mocniejszymi więzami z ojczystym krajem.

Aby jednak studenci polscy dojść mogli do tego, aby tę rolę spełniać, stworzyć sobie musieli wprzód nad polskim morzem stałe asyllum, wywalczyć możność przebywania na polskim wybrzeżu.

Historja osiedlenia się studentów nad morzem jest równie krótka, jak prosta.

W r. 1920 powstał na Uniwersytecie warszawskim Komitet dla wysyłania akademików-wojskowych nad morze.



Obiad w baraku akademickim w Gdyni.

Na czele zarządu stanął p. I. H. Mordzelewski, który z zapałem wziął się do tworzenia pierwszej kolonii akademickiej. Na państwowym terenie, w Gdyni, zmontowane zostały blaszane baraki i oddane do użytku młodzieży przez władze wojskowe, które zapełniły się wkrótce kilkudziesięciu akademikami.

Gdynia — wówczas jeszcze zwy-

czajna wioska rybacka, jak żadna miejscowość nadawała się na miejsce wypoczynkowe dla ludzi, zmęczonych pracą, wyczerpanych trudami wojennymi. Czyste powietrze, morze i piasek, oderwanie się od gwaru wielkiego miasta — wszystko to stworzyło dla studentów świetne warunki do pełnego wypoczynku.

Ludność miejscowa, jak i przyjezd-



Baraki kolonii akademickiej w Gdyni.

ni letnicy, przyjęli kolonję studencką niezmiernie życzliwie. Dla Kaszubów byli to ludzie, którzy zawsze chętnie z nimi rozmawiali i dzielili ich drobne troski, dla letników świetny materiał, wesoły, a beztroski zawsze chętny do urządzania różnego rodzaju imprez czy zabaw. W krótkim też czasie zyskali sobie akademicy nad morzem pełne prawa obywatelstwa.

W r. 1923 kolonję zajęła się Rada naczelna do spraw pomocy młodzieży akademickiej, przez co ostatecznie ugruntowane zostały jej podstawy materialne. Dysponując ponad 200 miejscami, dawała kolonja gdyńska rokrocznie w letnich miesiącach odpoczynek około 700 studentom. Rekordowo niskie ceny (3.80 zł. dziennie za wszystko!) sprawiały, że w sezonie wakacyjnym nie było tam nigdy wolnego łóżka.

Wraz z rozwojem i rozbudową Gdyni, która z wioski rybackiej przemie-

niać się począta w wielkie miasto portowe, kolonja tracić nieco zaczęła na wartości jako miejsce wypoczynkowe. Coraz większy zaś napływ kandydatów na kolonję letnie, aktualną uczynił sprawę stworzenia na wybrzeżu polskim drugiej placówki wypoczyn-



Sypialnia.

kowej. W r. 1924, dzięki usilnym staraniom ówczesnego sekretarza Rady nac. do spraw pomocy mł. akad., p. L. Robowskiego, postanowiono zakupić teren pod budowę kolonji w Tupadłach koło Jastrzębiej Góry, miejscowości, posiadającej świetne warunki klimatyczne i zdrowotne.

Wkrótce wzniesiony został na zakupionym terenie pawilon mieszkalny na 100 osób i w r. 1927 nowa kolonja oddana została do użytku młodzieży.

W r. b. przebywało już w obu kolonjach około 800 studentów, nie licząc ponad 400 osób z wycieczek, które korzystały z gościnności akademików.

To zrobili akademicy nad polskiem morzem dla siebie.

A więc założyli sobie z niczego prawie dwie kolonje, dali możność corocznie kilkuset kolegom miłego, beztrudnego spędzenia lata, nabrania sił i zdrowia do czekającej ich pracy, poznania pięknego wybrzeża polskiego.

Co jednak zrobili oni dla samego wybrzeża?

Działalność akademików w tym kierunku polegała przede wszystkim na akcji uświadamiającej, prowadzonej wśród kaszubów. Już przy zakładaniu kolonji zarówno w Gdyni, jak w Tupadłach, jako zasadę brano współzycie z miejscową ludnością, zyskanie sobie jej zaufania, przyciągnięcie jej do siebie. Kaszubi naogół nieufni i skryci niełatwo dali się przekonać. Dużo zachodu kosztowało utwierdzenie ich w mniemaniu, że przyjeżdżający na letnie miesiące studen-



Wesoły wianek studencki na plaży.

ci chcą być ich przyjaciółmi, chcą podzielać ich troski.

Powoli sączone w dusze kaszubów przeświadczenie, że są równie dobrymi polakami, jak ci wszyscy przyjezdni, rychło już wydało rezultaty. Interesować się poczęli nieznanym sobie dotąd krajem, rozpytywać o miasta, fabryki i osiedla polskie. Te nieznaczne, swobodne, często z nudów prowadzone rozmowy akademików z kaszubami z pewnością wiele zrobiły w kierunku ich uświadomienia.

Akademicy nasi pozatem potrafili również ludność miejscową zainteresować materialnie, dać jej możność zarobku, podnieść wydajność jej pracy. Przy budowie kolonji w Tupadłach, wznoszonej rękoma miejscowych kaszubów zadzierzgnięte zostały pewne węzły, które przerodziły się z czasem we współpracę akademików z kaszubami. Z braku lepszego zajęcia, w chwilach wolnych, studenci pomagali rybakom w pracy, dawali im pomysły ulepszeń w ich prymitywnych przybórach rybackich, projektowali nieznanne im urządzenia.

Niedługo też miejscowi rybacy odbudowywać poczęli swe chaty, zakładać wędzarnie, kupować łodzie. Wzajemian za pomoc w pracy rybackiej pomagali kaszubi akademikom przy urządzaniu kolonji i zaopatrywaniu jej w żywność.

Ta działalność akademików na wybrzeżu polskim nie pozostała bez wyniku. Przede wszystkim zyskali oni sobie życzliwość i sympatję kaszubów, którzy, widząc w tych przyjezdnych studentach swych przyjaciół i doradców, sympatję tę przeleli na innych przybyszów i silniej poczuli się związani z krajem. Następnie, nabierając przeświadczenia, że tam w głębi kraju ten skrawek polskiego wybrzeża uważany jest za wielki skarb, i ceniony bardziej, niż inne dzielnice, poczęli go cenić więcej we własnych oczach. Wreszcie zrozumieli, że dobrobyt ich ściśle jest związany z Polską, od której przez tyle lat byli oderwani.

ZDZISŁAW SACHNOWSKI



Kolonja akademicka w Tupadłach koło Jastrzębiej Góry.

NA JEDNĄ NUTĘ

Z GŁOSÓW PRASY NIEMIECKIEJ O BUDOWIE GDYNI

Polska polityka morska, przejawiająca się głównie w wysiłkach zagospodarowania własnego wybrzeża, wywołuje wciąż jeszcze w opinii niemieckiej tylko zawistną krytykę i niskie insynuacje o imperializm.

Niedawno „Berliner Börsen Zeitung”, przedstawiając budowę portu w Gdyni,

mówiła o niej, jako o przedsięwzięciu gospodarczo niczem nieuzasadnionem, a podjętem jedynie w celach politycznych. Mianowicie Polska, po wielu bezskutecznych próbach polonizacji Gdańska, pragnie obecnie przy pomocy Gdyni-miecza i Tczewa-sztyletu zgłębić gospodarczo Gdańsk, odciągając od tego portu cały

obrót morski, po to, by następnie uczynić go powolnym dla swych planów politycznych.

Polskie twierdzenie, że budowa nowego portu w Gdyni jest konieczna z tego względu, iż Gdańsk nie może podoląć polskiemu importowi i eksportowi, zbija się tem, że Gdańsk ma na ogólną sumę

28.000 m. naturalnych wybrzeży, jedynie 6.100 m. przystosowanych do celów portowych, Polska winna więc w pierwszym rzędzie rozbudować urządzenia w Gdańsku, a nie tworzyć sztucznie nowy port w Gdyni. Artykuł kończył się opinią, że po wyczerpaniu się pożyczki, powoli zacznie zwyciężać pogląd gospodarczy i wówczas zrozumie się w Polsce, jak dalece budowa tego portu działała się na szkodę własnych interesów.

Zupełnie podobnie przedstawiał powody budowania portu w Gdyni dr. Bickenrich w nacjonalistycznym dzienniku „Ostdeutsche Morgenpost”, szczególnie silny nacisk kładąc na rzekome niewypełnianie ze strony polskiej swych zobowiązań, a to zobowiązania się Polski w roku 1921 do pełnej eksploatacji portu gdańskiego w wypadku budowy innego portu na Bałtyku. Rozwój Gdyni określony przez samego autora, jako „wprost zdumiewający”, ilustruje tabelką, obejmującą niemieckie porty bałtyckie wraz z Gdańskiem i Gdynią i ich obrót w latach 1926 i 1927, wskazując, że już obecnie Gdynia osiąga poziom średnio portu bałtyckiego. Rozwój ten — zdaniem autora — nie jest jednakowoż naturalny, ale jest wynikiem silnego poparcia rządowego i rujnującej konkurencji, jaką uprawia polskie węglowe gornictwo na północnych rynkach w walce z węglem angielskim. Podnosząc następnie znane niemieckie argumenty, iż Gdynia nie posiada naturalnych warunków, uważa, że celowość budowy tego portu musi być zakwestionowana tem więcej, iż wydatki związane z budową portu i wynoszące według samego kosztorysu 46—51 milionów złotych w złocie, stanowią dla tak „biednego w kapitał kraju”, jakim jest Polska, nadzwyczaj wielką kwotę.

Ostatnio znowu w związku z dyskusją nad paktem Kelloga, zamieściła prasa niemiecka cały szereg artykułów alarmujących na temat wzrostu polskiego niebezpieczeństwa i to właśnie w związku z budową portu w Gdyni.

W oczach prasy niemieckiej, ten najbardziej zaniedbany zakątek wybrzeża Bałtyku za czasów niemieckich, stał się obecnie ni mniej, ni więcej, jak... punktem, leżącym w skrzyżowaniu się myśli paktu Kelloga, gdwż... z problemem Gdańsk—Gdynia łączy się kwestja korytarzowa, a z tem kwestja niemieckiej przyszłości, a wkońcu tak aktualna kwestja, jak pokój światowy... Gdańsk jest punktem centralnym ataku, walki cichej, zawziętej, przeprowadzanej wszelkimi środkami przeciw mocarstwowemu stanowisku Niemiec („Dresdner Anzeiger” z 1.8). Albo „Deutsche Zeitung” z 7.8 pisze: „Polska znów jest w ofensywie... wśród żądy posiadania i lęku rodzi się polskie niebezpieczeństwo, niebezpieczeństwem jedynie dlatego, iż my nie chcemy się z niem zetknąć... Czołg o papie-



Wejście do kanału portowego w Gdyni.

rowych chwytach, który przecież przetacza się ponad naszymi okopami, gdyż sami je przysypujemy... wysypane molo (aufgeschüttete Mole) w Gdyni poczyna wyrastać na niebezpieczeństwo dla Gdańska i jego życia gospodarczego, a to dlatego, iż Rzesza kwestję Gdańska traktuje wyłącznie pod punktem widzenia „wspólnoty kulturalnej” i t. d. i t. d.

W związku zaś z pobytem prezesa Banku Gosp. Kraj., gen. Góreckiego, w Gdańsku i jego odczytem, rzekomo na temat, jak Gdańsk rozkwita pod wpływem polskim, stwierdza się w prasie niemieckiej, co następuje: Rozkwit Gdańska jest papierowym rozkwitem, sztucznym produktem. Wziąć należy to pod uwagę, że wzrost ruchu portowego ma w połowie swe źródło w sztucznym podniesieniu eksportu węgla polskiego, wypartego polską polityką taryfową ze swego naturalnego portu Szczecina, a w drugiej połowie jest rezultatem „rabunkowej” gospodarki, uprawianej w polskich lasach. Jedno i drugie jest z punktu widzenia gospodarczego czemś przemijającym—„tak, jak długo zapas starczy”. („Dresdner Anzeiger”. Nr. 357).

Imputując zaś polskiemu czynnikom, jakoby wysuwały roszczenia do posiadania Gdańska na tej podstawie, iż zawdzięcza on swój rozwój wyłącznie Polsce, autor wysuwa taką analogję: Gdańsk, Hamburg i Antwerpja, to porty, których wzmożenie ruchu uzależnione jest od rozwoju zaplecza, leżącego na obszarze innego państwa. Nawet Londyn odnosi korzyści z dobrobytu kontynentu, niezależ-

nie od sytuacji w samej Anglii. Czy znalazł się już kiedy jednak taki „dureń” (Narr) polityczny, któryby z tego tytułu wysuwał żądanie zajęcia Londynu... „Panu Góreckiemu nie wydawałoby się to zbyt trudnem”...

Z samem twierdzeniem, że Gdańsk rozwija się obecnie pod wpływem Polski, autor rozprawia się łatwo. Porównując cyfry obrotu z lat przedwojennych 2 milionów ton w stosunku do obecnych 7 milionów, i analizując obecny eksport, uważa, że na masowych artykułach Gdańsk nic nie zarabia, a więc „jakby ich nie było”; skreśla zatem ze spokojnem sumieniem po kolei: węgiel, drzewo, cement, aż otrzymuje wkońcu cyfrę 400.000 ton i wtedy przeciwstawia ją sumie eksportu z roku 1913, wyrażającej się kwotą 900 000 ton. Oczywista — minus w stosunku do dawnych czasów. Mało—bowiem wówczas to był „własny handel, pożywny handel”. W ten sam sposób załatwia się autor i z importem, skreślając rudę żelazną, stal i nawozy sztuczne. Uzyskana suma 748.000 ton importu (po skreśleniu 752.000 ton) znów jest mniejsza od sumy 1.200.000 ton importu z lat przedwojennych. — „Twierdzenie więc Góreckiego i jego rodaków, wielu utrzymujących podobnie, należy zatem określić, jako kłamstwa propagandowe (Propagandalügen)” — pisze tym samym „wykwintnym” stylem.

Na samym końcu zaś „morał” i niemieckie credo: „Obecnie buduje Polska tuż obok port w Gdyni, co prawda obrzydliwie (?) (ganz scheuslich). Gdy budowę ukończą, to obrót spadnie o połowę.



Kutry rybackie na redzie Gdyni.



Molo pasażerskie w Gdyni.

Pan Górecki utrzymuje, że to nie jest konkurencja. Jest nią jednak. *Polska chce Gdańsk wygłodzić.* Już wybudowano w Tczewie port węglowy. Czy się jednak te niezmiernie wydatki będą opłacały gospodarczo? Polsce jest to narazie obojętne. Nie chodzi tutaj przecież o jakiś efekt gospodarczy, ale raczej o znieszczenie ostatniej reduty niemieckiej kultury i niemieckiej sztuki, na bezprawnie zaanektowanej przez Polskę części obszaru niemieckiej kultury nad Bałtykiem. Po to, by utrwalić po wieki podział Nie-

miec. Czy pakt Kelloga może utrzymać takie obciążenie?"

Gdańsk „traci na czysto” na polskim eksporcie i imporcie. Skierowanie zaś jednak części nadmiaru tych niezyskowych artykułów do Gdyni, to niechybny głód i zagłada Gdańska. Więc i tak źle, i tak niedobrze. T. M.

Wszystkie te żale, zawodzenia i narzekania prasy niemieckiej, połączone z iście germańską wulgarnością słowa, jeszcze raz winny całemu polskiemu społeczeństwu dowieść, jak ważną i jak celową

pracę na swym wybrzeżu morskiem Polska prowadzi. Osłabić tempa tej pracy nie wolno, a tembardziej ustać w niej choćby na moment.

Echa twardych uderzeń katarów, bijących na polskim wybrzeżu słupy naszego władania morzem, rozejdą się po całej Europie, po całej kuli ziemskiej, i ugruntują mocniej, niż wszelkie układy i umowy, nasz stan posiadania nad Bałtykiem.

Niemcy to rozumieją i stąd cała krzyżacko-obłudna wrzawa. Przep. Red.

Z GDYNI DO AFRYKI NA „NIEMNIE”

W czerwcowym numerze „Morza” opisywałem, jakśmy to 5 maja wyruszyli z Gdyni na statku „Niemen” do Afryki, wioząc 5.000 ton węgla Polskich Kopalń Skarbowych do portu Bône dla kolei algierskich. Opis tej pięknej, dwutygodniowej podróży morskiej został przerwany w momencie, gdyśmy po spokojnym, bez przygód, żeglowaniu na wodach Bałtyku weszli do kanału Kilońskiego.

Jeśli jazda po Bałtyku ludzko przypominała wędrówkę po stawie, bo aż tak dalece nasze polskie morze było w tym czasie spokojne, jeżeli kanał Kiloński nie dawał innych wrażeń, niż podróż rzeką — to jakże inaczej poczuliśmy się od rana 8-go maja, zaraz po wyjściu z kanału, na morzu Północnym.

Sztorm! Siła wiatru 9—10 stopni (maksimum 12 stopni oznacza orkan), fala ogromna. Statek zatacza się, jak pijany, pokłady ładunkowe przedni i tylny stale pod wodą. Ołowiane, niskie chmury, deszcz, zimno.

W kajucie wszystko się rusza, rzeczy latają, jak żywe, ani chodzić, ani siedzieć, najlepiej leżeć w ciepłej, głębokiej koi. Ale spać też nie sposób — zbyt kołysze. Przez okrągłe, co chwila zalewane wodą okienka mej kajuty widać wysoki przód statku, nurzający się ciężko w oszalałych falach, które wyglądają jak strome, zielono-szkliste góry.

„Niemen” drży od uderzeń — chwilami, po obaleniu się większej góry wodnej, niby zmęczony przypada ciężko do fal — potem powoli dźwiga swój ostry dziób z odmetów, aż skrzypi od wysiłku. A jednak wciąż walczy, wciąż orze ciężkie, straszliwie rozkołysane morze.

Długie dwa dni trwa burza, dopiero 9 maja wieczorem jest trochę spokojniej, weszliśmy bowiem pod osłonę brzegów Anglii. Źle było przez te dnie, woda trafiała nawet do wnętrza statku i trzeba ją było wyczerpywać. Fale potłukły grubo, na 15—20 m/m. szkła w okrągłych

oknach-iluminatorach i poczyniły trochę innych drobniejszych szkód.

— Cóż słychać, panie poruczniku? — interpeluję gdzieś podczas burzy drugiego oficera, p. Nowaka — ogólnego naszego ulubieńca.



Na mostku kapitańskim „Niema”.
Stoją od lewej: por. Nowak, inż. Dyczakowski, dyr. Wejers.

— Wszystko dobrze, pogoda się poprawia, statek jest „ślubny”. — To słowo „ślubny” oznacza u porucznika wysoką pochwałę, — możemy więc wędrować bez trwogi.

Kanał Pas de Calais, La Manche przechodzimy bez przygód. Wciąż zimno i chmurno, więc wszelkie płaszcze i swetry „w robocie” — jednak można trochę spacerować po pokładzie, a to już dobrze. Pewną atrakcją jest spotkanie kilku wielkich statków, między innymi widzimy zdaleka wspaniałą „New-York” Hamburgsko-Amerykańskiej linii — statek, mający przeszło 40.000 ton, a więc blisko dziewięć razy większy od naszego.

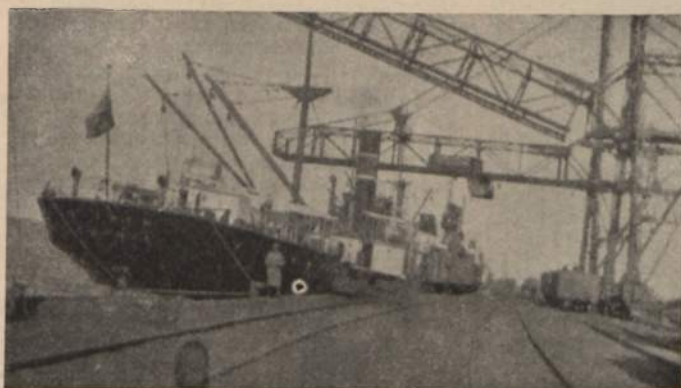
Powoli La Manche się rozszerza; płyniemy kilka godzin wzdłuż zlekka widocznych brzegów wyspy Wight, znane miejsce kąpielowego Anglii.

W błękitnej dali morskiej biegną kredowe, strome zbocza, przez lornetkę widać gęste osiedla i uprawne pola, — wyspa ma ładny, górzysty zarys.

Statek miarowo kołysze się na długiej fali, i oto na piąty dzień podróży wchodzimy w ocean Atlantycki. Przepłynęliśmy już 900 mil, a pozostało nam 1.800, czyli jeszcze prawie 3.500 kilometrów, które przy dobrej pogodzie mamy nadzieję „zrobić” w ciągu 8—9 dni.

Mijamy zdaleka ostatni cypel wybrzeży angielskich, t. zw. „Lands-End”. Z przeciwległej strony, w odległości przeszło stu mil, mamy francuski przylądek L'Ouesant i port Brest, a przed nami — zatoka Biskajska — miejsce, cieszące się jaknajgorszą sławą wśród żeglarzy. Mamy nią płynąć aż do „Cap Finisterre”, cyplu Hiszpanji, co potrwa jakieś 1½—2 doby, jeśli wszystko będzie dobrze. O złej Biskaji krąży wśród załogi wiele ciekawych opowieści; tu podobno w roku zeszłym statek „Norge” 4 dni walczył swoją 1.800-konną maszyną z burzą i nie posuwał się wcale naprzód.

Początek podróży przez Biskaję bardzo miły, bo pogoda piękna; słońce, cie-



„Niemen” ładuje w Gdyni polski węgiel, przeznaczony do Afryki.



Toaleta „Niema” w drodze do Afryki.



„Niemen” uzupełnia swe zapasy węgla statkowego przy wejściu do kanału Kilońskiego.

pło, łagodna fala kołysze nas wolno, niby przyjaźnie, statek płynie szybko i jakoś lekko.

Mija nas kilka okrętów. Bardzo blisko przechodzi elegancki „Ceramic” znanego Tow. White Star Line. Zgrabny „pasażer”, szary z białą nadbudową i dużym żółtym kominem, czteromasztowy, ma 20.000 ton pojemności, płynie szybko, podobno około 35 klm. na godzinę; gołem okiem widać wiele ludzi na pokładzie.

Nadajemy przez radio depezę: jedną do „Pata”, zawiadamiającą krewnych i znajomych, że „Niemen” wszedł w Atlantyk, — a drugą do Ministra Kwiatkowskiego, któremu „Z pełni Atlantyku przesyłamy wyrazy hołdu i uznania za inicjatywę szerzenia tężyzny polskiej przez polską flotę”.



Grupa członków załogi i pasażer s/s „Niemen”.

Jednak, im dalej w ocean, tem gorzej. Złowroga Biskaja widocznie chce nas doświadczyć.

Zrywa się wiatr, morze z granatowego robi się siwe, coraz wyższe fale, jak na komendę, mkną na nas w ataku. Jesteśmy w środku zatoki na cięciu łuku pomiędzy Cap Ouessant i Cap Finisterre, w odległości 300—350 klm. od brzegu. Głębina tu straszna. Z lękiem odczytuję na mapie w kajucie nawigacyjnej: 4670, 4900, 5060 mtr.! A więc przeszło 5 kilometrów toni jest pod nami!

Znow przez kilkanaście godzin trwa wściekły taniec.

Ocean stał się podobny do roztopionego ołowiu, rudo-grzywiaste bałwany wali z rykiem na nas z lewej burty, i kładą statek na boki. Spieniona, rozpylona woda leci wprost na statek. Ten rodzaj kołysania jest najbardziej przykry! Od czasu do czasu słychać jakoby ktoś grochem zasypywał statek — to spadają na pokład kaskady wody z fali, przecinanej dziobem.

Woda dochodzi aż do drugiego piętra środkowej wysokiej nadbudówki, w której się mieszczą kajuty i pokój jadalny, ale parę dni temu na morzu Północnym było jeszcze gorzej, bo fale wdzierały się na najwyższe, trzecie piętro — mostek nawigacyjny, t. j. dochodziły aż do 12 mtr. od poziomu wody.

Co chwila opadają na statek góry wody, która potem z szumem przelewa się po pokładzie i uderza, jak opętana bestja, szukająca wyjścia, o wysokie progi kabin i burty.

Tylny pokład jest stale pod wodą, tak że dostać się ze środka na rufę (tył statku) nie sposób.

Ponuro, pusto dokoła nas, noc ciemna, nigdzie ognika statku, zdaje się, że sami jesteśmy w oceanie. Nawet „sąsiad” — jakiś transportowiec, który wytrwale dygotał na horyzoncie przez cały dzień, płynąc w tym samym, co i my, kierunku — teraz gdzieś znikł. Podejrzewam, że zbyt daleko odchylił się w głąb oceanu, bo już dziesiąta wieczór, dawno musieliśmy zobaczyć ognie latarni morskiej na Cap Finisterre, a tu ani śladu.

Od por. Nowaka, który jeszcze napół senny po odpoczynku gramoli się po rozkołysanych stopniach na górny mostek „na wachtę” — nic się dowiedzieć nie mogę, oprócz tego, że wszystko jest, oczywiście, w „ślubnym” porządku. Ładny mi porządek: pozostawać na mostku dłużej nie sposób, zaś o spaniu też ani mowy! Wędruję przeto do kajuty radiotelegra-



Można i tak.

fisty, może tam się dowiem, jakie wskazania nadają stacje radiowe, co do pogody na jutro i czy długo to piekło potrwa.

Spacerek ciężki, posuwać się właściwie najlepiej na czworakach, albo też, chwytając rękami to barjery, to wentylatora, to klamki, czy linki jakiej, a wciąż przystając, bo ciśnienie wiatru jest bardzo silne; włożyć wreszcie oczekującą wodą do kajuty radja i po niejakim czasie, nieoczekiwanie, o cudół udaje nam się „złapać” nielada gratkę, bo Warszawę. Jakie to było rozkoszne, owo odczucie łączności z krajem, właśnie teraz, podczas burzy — może zrozumieć chyba tylko ten, który włóczył się po morzach dalekich na „trampie” (tak Amerykanie zwą transportowce-włóczęgi) — lupince zatraconej, zalwanej wciąż wodą, oderwanej od lądów, samotnej.

Cały zamieniony w słuch wchłaniam przytłumiony, a tak dobrze znamy ładny timbre głosu speakerki warszawskiej; mówi o nadanej przed chwilą operetce, a więc koniec programu. A potem słyszę „Jeszcze Polska nie zginęła...” grane w studio warszawskim! Dziwne uczucia wywołują te dźwięki tu, w nocy, na oceanie, przy dzikim akompaniamencie burzy!

Ale nie, to jeszcze nie koniec programu! Za chwilę wyłapujemy parę fragmentów znanej rewji „Publiczność ma głos” z teatru „Morskie Oko” w Warszawie. Nasz dwulampowy „Audjon” sprawia się chwilami świetnie; naprzykład, doskonale słychać piosenkę „Mary Lou”. Lecz po pewnym czasie powstają syki, gwizdy; przemówiły inne stacje; włączył się niemiecki z odczytem — łączność z krajem zaczyna się rwać, wreszcie — znowu sami.

Okolo drugiej w nocy fala się nieco zmniejsza, widzimy wiele migocących ognii: to nareszcie hiszpańskie brzegi, Cap Finisterre, koniec złej zatoki Biskajskiej, czyli pół drogi do celu.

I tak wciąż dalej i dalej wije się nasza droga, opasując niby wstęgą półwy-



Dzielnica arabska w Tunisie, t. zw. „Kasbah”.

sep Pirenejski, skaliste brzegi Hiszpanji, Portugalji, znów Hiszpanji, by wreszcie opuścić Europę, przybliżyć się do stromych szczytów Atlasu i utknąć w afrykańskim porcie Bône — celu naszej dwutygodniowej żeglugi, nieprzerwanej w żadnym porcie, a tylko nieco zwłoniowej w kanale Kilońskim.

Pragnąłbym wiernie opisać to wszystko trwożne i piękne, co, niestety, już „było”, co jest tylko wspomnieniem, opisać głównie dla tych, którzy nie znają cudów dalekich podróży po wielkich, obcych wodach.

... Gdybyż to można było słowami odtworzyć ciepło i blaski słońca, oddać zmienne głośnie fal, oddech, szum morza, określeniami barw zastąpić barwy same, siłę opisów spotęgować do granic rzeczywistych przeżyć...

Mniej więcej od 13 maja, t. j. na ósmy dzień drogi od Gdyni, kiedyśmy byli gdzieś w pobliżu hiszpańskiego portu Vigo i granicy Portugalji, zaczęło się dziać lepiej — słońko, morze spokojniejsze, horyzonty dalekie, błękitno-perłowe, a wiatrzyk lekki, pieszczotliwy.

Statek się od razu ożywia. Ściągamy ze siebie płaszcze i sweatry, „leżakujemy”, spacerujemy po suchym już pokładzie, a załoga, wolna od „wacht”, otwiera wentylatory, naprawia drobne uszkodzenia po burzy i rozwiesza na rufie świeżo upraną bieliznę. Proszą o zdjęcia fotograficzne, robimy ich kilka, zadowolone z pogody bractwo dokazuje przytem, jak dzieci.

Niektóre typy, szczególnie między palaczami, wspaniałe, np. jeden wielki, suchy dryblas o zdecydowanej na wszystko buzi — wesoły zresztą i w tym zespole załogi po swojemu sympatyczny — był podobno komunistą i pływał dłuższy czas po morzu Czarnem na bolszewickim statku „Komisarz Worowski”. I oto teraz pływa na tym polskim „Niemen” pod barwami biało-czerwonemi.

A drugi, mizerota straszliwy, jest „znajda” — bo wkradł się na statek w Gdyni gdzieś nocą, ukrył się w bunkrach węglowych i został stamtąd wywleczone „głodny i chłodny” już na pełnym morzu, gdzie go nie sposób było „wysadzić”. Twierdzi, iż jest bezrobotnym aktorem kabaretowym (?!), a dlatego chce pływać, że chce jeść i że tylko takim sposobem mógł się „wynająć” na statek: kandydatów na pływanie jest w Gdyni zbyt wielu. Zrobiono z niego palacza — jedzie też dalej legalnie.

Przemiliły naprawdę jest bosman Kąkol: wysoki, chudy kaszub o bardzo dobrej zczerniałej od wiatrów twarzy, wielce uprzejmy; po całych dniach coś dłubie, majstruje, podciąga linki i bloki, naprawia, maluje „bo to wszystko musy dobrze isc”, jak twierdzi.

Im dalej ku Gibraltarowi, tem coraz ładniej. Dnie początkowo ciepłe, stają się teraz gorące, upalne, horyzonty jasne, dalekie, a noce gwiazdne — o temperaturze łagodnej. Napóć ubrani, w kostjumach, urągających wszelkiej moralności, całe dnie spędzamy na pokładzie, by się ogrzać i opalić. A gdy zapadnie wreszcie szybki mrok i noc — człowiek odwleka spanie jak może: zanadto jest pięknie.

Na dziewiąty dzień podróży, pod wieczór, przybliżyliśmy się do brzegów Portugalji, do przylądka „San Vincent”, który musimy opłynąć. Przed zachwyconemi oczami, spragnionemi już, mimo wszelkie cuda morskie, widoku nieśmiertelnej skały sterczy dumnie latarnia morska, San Vincent. Jest ona najwidoczniej dorobiona od jakiegoś starożytnego zamku, czy klasztoru, widać bowiem kompleks dużych, paropiętrowych budynków, szerokie mury, strome skarpy, oparte na występkach skał, zwisających nad wodą. Tafla okienek tak ślicznie migocą w jaskrawem



Słynny park „Jardin London” w Biskrze.



Malowniczy fragment z dzielnicy arabskiej w Algierze.

słońcu. Dziko, ponuro, ani żdźbła roślinności, tylko gdzieś w głębi łąd zieleńią trawy. Niżej, na poziomie cudnie szafirowego morza widać groty, fantastyczne jaskinie, wyżarte przez ocean, przed skałą, daleko w morzu sterczy wielki, samotny głaz, niby ręką olbrzyma, aż tam strącony. Dalej za przylądkiem coś niby wioska i jakieś starożytne wały forteczne, na horyzoncie wspaniałe łańcuch gór.

Ale co za ruch! Mijamy w krótkim przeciągu czasu coś z dziesięć parowców, płynących w różnych kierunkach, jeszcze bliżej łąd, niż my. „Powłaziło to jak karaluchy” rzuca ktoś wesoło. Nic zresztą dziwnego, bo jesteśmy w tej chwili na wielkim trakcie morskim, pomiędzy północą a południem: Afryką, Włochami, Grecją, Indjami, Dalekim Wschodem — iluz łądami jeszcze! Szybko, lekko, niby ślizgając się po wodzie, mija nas duży, czteropiętrowy pasażerski motorowiec. Odczytujemy na rufie: „Cristian Hyegens” Stockholm. A więc szwed. Oficerowie twierdzą, że ma on 20.000 ton, należy do najnowszych pośpiesznych statków szwedzkich i utrzymuje komunikację pomiędzy Stockholmem a Indjami. Nasz „Niemen” zapewne słabo wygląda przy takim elegancie, ale nic to — nadejdą prędko czasy, gdy i my, polacy, będziemy mieli takie piękne statki.

Tymczasem z kochanego „Niemna” jesteśmy też szczerze dumni, bo mocne to i pewne. Oto już trzeci tysiąc mil morskich na nim rozpoczynamy, tak jest już wypróbowany, że napewno dowiedzie nas do „Czarnego Łądu” szczęśliwie.

Mijamy stację sygnałową, też bardzo podobną do twierdzy i wywieszamy na przednim maszcie nasze znaki rozpoznawcze, t. j. cztery barwne chorągiewki, oznaczające litery: „P. B. L. M.”, co według „kodu” wyjaśnia, że statek nazywa się „Niemen”, pochodzi z portu Gdynia, jest statkiem polskim. Stacja sygnalizuje na swym maszcie, że czyta, potem pod-



Typy arabskie z oazy Biskra.

ciąga wyżej swoją chorągiewkę na znak, że sygnał nasz jest zrozumiany, więc nasze „P. B. L. M.” zlatują po linie na dół, na rufie natomiast podnosimy banderę. W tej chwili przygląda się polskim barwom nie tylko stacja portugalska, lecz także co najmniej pięć statków różnych narodowości.

Trudno mi opisać piękno obrazu. Morze łagodne, lekko sfalowane jest ciemne, jak granat. W oddali wyrastają z wód czerwone skały, ozłoczone ostremi promieniami zachodzącego słońca, porznięte bruzdami, nagie, wyniosłe — u dołu skał fioletowe cienie pieczar i złomów i nikła biała koronka piany. Wszystko się kąpie w jaskrawym świetle, a podążające w różnych kierunkach statki nadają cudnemu obrazowi ruchliwość i życie.

Oddaliśmy się od skał św. Wincentego, statków coraz mniej, słońce zaszło, szybko zapada zmrok. W pobliżu wolno przesuwa się duży, czterokominowy kontrtorpedowiec, zapewne angielski, ze składu eskadry, stojącej w Gibraltarze; włóczy to się wszędzie po morzach, węższy, czegoś pilnuje, czy szuka.

Cudna, cicha noc. Bardzo daleko, jak mały punkcik, błyska światło latarni morskiej, zawieszona w mgłach nocy, mającą gdzieś ognie okrętów. Poszum łagodny fal, cichy szmer wody o burty, miarowe kroki oficera dyżurnego na górnym mostku, czasami krótki tłumiony gwizdek, wzywający na mostek marynarza, stałe rytmiczne dygotanie maszyn; chwilami doleci skądś głos, strzęp rozmowy, łoskot węgla, wybieranego z bunkrów statku, a wszystko to niby przygaszone — szkice dźwięków.

Wolni od zajęć ludzie poszli spać — tylko wewnątrz kotłowni jak zawsze ruch, pulsuje życie.

Z masztu tajemnicze sączy się światło, na dole, na pokładzie ciemno; lekko szemrzące z boków skrzydła srebrnej fosforyzującej piany — dookoła cisza... Statek sunie jak senne widziadło w bezkresie wód... Jak piękny jest świat!

Do cieśniny Gibraltarskiej wpływamy rano. Słońce co chwila chowa się za chmury i w tem zmiennym świetle powstają prześliczne kolorystyczne efekty. Woda się mieni — jest czarna, to złota, za chwilę granatowa, to znów błękitna. Wpływamy pomiędzy dwa lądy. Z lewej strony mamy górzyste brzegi Europy; liłjowe wzgórza toną we mgłach, przez lornetę widać jakieś domki, wreszcie osadę z dużą białą wieżą — to Tarifa, miasteczko hiszpańskie. Z prawej strony ponure skały — w oddali zaś olbrzymie łańcuchy gór bez końca — na szczytach połyskują śniegi — to brzeg afrykański, masywy gór Atlasu.

Brzegi coraz bliższe — z lewej strony wyrasta z wody samotna, potężna skała o fantastycznych zarysach, niby z jakiejś teatralnej dekoracji — sławny Gibraltar, najgroźniejsza morska twierdza świata, ostoja potężnej Anglii.

Płyniemy bliżej brzegu afrykańskiego, gdyż tu są prądy dla nas korzystne; odwrotnie zaś statki, płynące w przeciwną stronę ku oceanowi, trzymają się bliżej Gibraltaru.

Mila, druga jeszcze, a skały wybrzeża afrykańskiego mają zarysy łagodniejsze; jeden cypel daleko wystaje w morze, przez lornetkę widać prostokąty fortyfikacji, jakieś budowle i wały — to twierdza hiszpańska, Ceuta. Więc sytuacja militarna jest taka: Anglicy, zajmując skałę Gibraltaru (od 1704 r.) tkwią u brzegów europejskich, hiszpańskich, zaś hiszpanie z woli losu i historii ufortyfikowali brzeg afrykański — cypel Marokka — Ceutę.

Fala w cieśninie dość znaczna, gdyż prądy i wiatry są tu silne; niewysokie lecz energiczne grzywiaste bałwany lecą szybko, wiatr, chmury, za chwilę znów słońce, oświetlenie nadzwyczaj zmienne, cały obraz barwny i żywy.

Silna 1600-konna maszyna „Niemna” zwawo posuwa nas naprzód; skała Gibraltaru pokazuje nam swój przód i drugi bok, zryty fortami i galeriami, kutymi w kamieniu. Widać ogromne białe płaszczyny niby oсыpiska piasku, — są to ocementowane zbocza, doprowadzające deszczową słodką wodę do wielkich zbiorników: Gibraltar innej wody nie ma.

„Obiad na stole” — z żalem opuszczam pokład, przejazd bowiem przez cieśninę gibraltarską jest bardzo ciekawy, a widoki prześliczne.

Podczas obiadu — dygresja! Do ładnego saloniku „Niemna” gdzie jadamy, wchodzi marynarz: „Panie kapitanie Gibraltar nam coś sygnalizuje”. Przerwywamy obiad, wychodzimy na pokład i szukamy przez lornetki sygnałów, lecz ja nic nie mogę dojrzeć. Są maszty radjotelegrafu, maszty sygnałowe, wieże, ale sygnałów żadnych. A jednak okazuje się, że twierdza przed chwilą sygnalizowała optycznym telegrafem, żądając wylegitymowania się.

Więc znów wzlatają na nasz przedni maszt cztery chorągiewki rozpoznawcze „P. B. L. M.” a dla zaznaczenia narodowości podnosimy też i banderę. Anglicy jednak tem się nie zadawalniali, bo oto nadchodzi ich radjodepesza z zapytaniem, co to za port Gdynia, gdzie leży. Nasz telegrafista, p. Raczek, odpowiada przez radio „Gdynia to nowy port polski, położony w pobliżu Gdańska”. Twierdza sygnalizuje: „zrozumieliśmy”, opuszczamy więc nasze chorągiewki i banderę; przekontrolowani możemy dalej jechać i kończyć przerwany obiad. Nawiasem mówiąc, jeśli słowo „obiad” pochodzi od pojęcia „objadać się”, to z tem jest słabiej, gdyż dojadamy resztki zapasów z Gdyni i menu są coraz bardziej „malownicze”. Dziś w cieśninie Gibraltarskiej mamy taki obia-

dek: koniak, whisky, ser, śledź, zupa z suszonych śliwek, piekielnie słony gulasz z okropnego amerykańskiego mięsa konserwowego, i chroniczna marmolada z pomarańcz.

Ale trudno, nie można grymasić, gdy się jedzie na statku towarowym, który przez dwa tygodnie nigdzie nie staje, a więc zapasów odnowić nie może.

Jakoś tam dożyjemy do Bone — za to jest niewypowiedzianie, olśniewająco pięknie. Morze jest spokojne, w żarze słonecznym niby omdlałe, a woda tak mocno błękitna, że wydaje się aż nienaturalna, sztucznie zabarwiona. Lazur, ultramaryna, farbka do bielizny, a nie woda! Powietrze upajające, wspaniałe, horyzonty rozległe; w oddali, niby najdelikatniejsza akwarela zarysowują się brzegi Afryki, góry Atlasu, a brzeg Europy już się rozplynął w przestrzeni. Jesteśmy na morzu Śródziemnym.

Ledwie się mówi, ledwie się myśli, od cudnego obrazu oczu oderwać nie można. Statek idzie wciąż szybko, lecz dziób tak lekko muska fale, iż chwilami się zdaje, że stoimy.

...A gdy się patrzy na wodę u samej burty, to fale, biegnące lekko na boki są jaskrawo zielone, a na nich wciąż się rodzą i nikną oczka, wysepki piany białej, jak śnieg...

Ciekawe jest zabarwienie tych wód, przez które żeglowaliśmy. Zgruba określając, Bałtyk miał barwy perłowo-moderne, morze Północne rudo-czarne, a czasami cudnie ciemno-zielone, koloru butelkowego szkła, zaś Atlantyk i morze Śródziemne — zabarwienie błękitne lub szafirowo granatowe. Oczywiście, różnice te są względne, barwa bowiem wody zależy od wielu czynników, a przedewszystkiem od oświetlenia, stopnia zachmurzenia; po-za-tem przy zabarwieniu wód gra dużą rolę głębokość, procent soli, ilość i rodzaj drobnoustrojów, żyjących w wodzie morskiej.

Bawią nas latające ryby, wzlatające na



Dzieci arabskie w Biskrze.

chwile z toni morskiej, by wnet się w nią zapaść. Jedna spadła na pokład i zaraz usnęła; jest kształtu torpedy, długa na jakieś 30 cm. oczy ma ogromne, grzbiet granatowy, brzusek śnieżnobiały; dwie duże przezroczyste płetwy w formie skrzydeł jaskółki są wielkości dłoni, składają się jak wachlarz i mienia się tęczowo.

Któregoś dnia krótko przed zachodem mamy ze trzy kwadransy pięknej rozrywki. Tuż przed statkiem, pod jego dziobem, mknie, płasza, ciska się siedem, czy osiem delfinów. Wielkie ryby, chyba 1½—2 metry długie, są rozigrane, jak dzieci! To wyskakują z wody, to nikią w granatowej głębinie lub pianie u dzioba, to skaczą jedna przez drugą, to znów odwracają się do góry brzuchem, białutkim a lśniącym. Plusk przytem jest głośny, głośniejszy, niż szum fali, ryby wciąż pędzą w różnych kierunkach, żywe, zwinne w ruchach, jak baletnice, a szybkie jak torpedy. Ślicznie to wygląda, z zainteresowaniem obserwujemy ten konkurs zreczności, wreszcie ciskamy delfinom kęsy bułki, które jednak nie łapią — może się boją. Wtem widocznie ryby dały sobie jakiś sygnał, gdyż odrazu, jak na rozkaz giną wszystkie w oddechach.

Parodniowe słodkie bytowanie w lazurach Śródziemnego morza pod rozżarzonem słońcem zostaje raptownie przerwane. W nocy 17 maja, gdyśmy byli gdzieś między portami Bougie a Philippeville i obliczaliśmy sobie, że raniutko już będziemy u celu, raptownie zrywa się silny wiatr, który w krótkim czasie przechodzi w orkan, o sile aż 11 stopni. W rezultacie — piekielna, pełna ostrych wrażeń noc, wśród takiej burzy, jakiej jeszcze nie przeżywaliśmy.

W dodatku jakaś nieznaną stacją radiowa ostrzega przed tak zwanym „wrakiem” pływającymi szczątkami okrętu, z którymi



Na „okręcie pustyni”. W dali widać oazę Biskrę.

zestknięcie się jest śmiertelnie niebezpieczne. Gdzie błąka się „wrak”, czy może gdzieś obok, czy o setki mil — nikt tego nie wie.

Smutny zimny ranek po bezsennej nocy zastaje nas umęczonych w walce z rozszalałym morzem, w której „Nie me n” zdaje się wyteżać ostatnie swe siły.

Wicher zwala z nóg, statek chwilami jest cały pod wodą, od paru godzin pada ulewny deszcz, o parę kroków nic nie widać; upusty wód, lejących z nieba łączą się w jedno z olbrzymimi falami.

Łoskot fal, dzikie wycie wichru, dygotanie statku wszystko to razem wytwarza

obraz chaosu, pełen grozy i dzikiej bezwzględności. Zdaje się, że przyroda cała nastaje na nas, że wszystko się sprzysięgło, by nas jednak unicestwić.

Jesteśmy mimo wszystko u celu, tuż przy porcie Bône, lecz dopiero po kilkogodzinnej trudnej walce udaje się nam do niego wpłynąć około pierwszej godziny po południu zamiast, jak sądziliśmy o świcie. Dłgie, ostrożne manewry, aż wreszcie statek przytula się do ziemi.

Zlani jesteśmy wodą, przemoknięci, dzień jest ponury i tak zimny, jak listopadowy dzień w Polsce. I to się nazywa Afryka!

Lecz po paru godzinach już słońce, ciepło, znów gorąco, wychodzimy nareszcie na tak upragniony ląd. Z tem wychodzeniem słabo, bo nogi przyzwyczajone od dwóch tygodni do kołyszącego się pokładu, funkcjonują na początku nieszczerze.

Afryka! Białe, dziwne budowle, wąskie kręte uliczki, ogromne wachlarze palm, białe burnusy, smagłe zupełnie czarne twarze o typie tak odmiennym od europejskiego — oto pierwsze wrażenia. Bône nie jest specjalnie ciekawy, ale przed nami jeszcze biały Tunis, Sahara, podróż do „perły pustyni” oazy Biskry — ileż ciekawego, nieznanego!

A jednak szkoda opuszczać nasz kochany „Nie me n”, żal, że te cudne dwa tygodnie morskiego życia już się skończyły.

W parę dni potem, gdy już był w Tunisie dowiedziałem się z pism miejscowych, że w dniach 17—18 maja nawiedził północne wybrzeża Afryki silny orkan, który wyrządził szkód blisko na 40 milionów franków. Ten to właśnie orkan przeżyliśmy na pokładzie „Nie me n”, u afrykańskich brzegów.

Królewska Huta, we wrześniu 1928 r.

Inż. ST. DYCZAKOWSKI

KRONIKA

Z PODRÓŻY STATKU SZKOLNEGO „LWÓW”.

Statek szkolny „Lwów”, który 7 września opuścił Konstantynopol, zawinął w dniu 25 września do portu w Bizercie (franc. Afryka Półn.). Celem zajścia do portu było poddanie jednego z uczniów operacji na ślepą kiszkę, co też zostało szczęśliwie dokonane w wojskowym szpitalu morskim. Pozostawiając chorego pod opieką konsulatu polskiego, „Lwów” tegoż dnia wyszedł do Algieru, gdzie stanął 3 października. Po kilkodniowym postoju, podczas którego zwiedzono port i miasto oraz uzupełniono zapasy słodkiej wody i prowiantu, statek 6 października wyruszył w dalszą podróż. Najbliższym portem, gdzie „Lwów” się zatrzyma będzie Havre.

Powrót st. szk. „Lwów” do Gdyni nastąpi prawdopodobnie w połowie listopada.

RADJOSTACJA MORSKA W PUCKU.

Ministerstwo Poczty i Telegrafów zawiadomiło urzędy pocztowo-telegraficzne, że w Pucku otwarto dla korespondencji publicznej radiostację nadbrzeżną marynarki wojennej. Stacja ta utrzymuje połączenie z okrętami, znajdującymi się na wodach Bałtyku. Wszystkie telegramy

do stacji puckiej kieruje się do Gdyni, jako do centrali korespondencji nadmorskiej.

NOWA LINJA KOLEJOWA.

Budowa magistrali, łączącej Górny Śląsk z morzem postępuje naprzód. Ostatnio został wykończony i otwarty w obecności p. ministra komunikacji odcinek Czersk—Bąk—Kościerzyna.

WYPADEK OKRĘTU SZKOLNEGO „ISKRA”.

Okręt szkolny mar. woj. „Iskra”, który w drodze powrotnej z Casablanki zawinął w dniu 8 października do Cherbourga, po opuszczeniu tego portu miał w Kanale Angielskim 14.X o 6-ej rano zderzenie z norweskim parowcem „Grey County”. „Iskra” doznała poważnych uszkodzeń i odholowana została do Dovru. Z ludźmi wypadku nie było. Po dokonaniu tymczasowej naprawy „Iskra” odpłynęła do Dunkierki.

REGATY ŻEGLARSKIE W WARSZAWIE.

Przy sprzyjającym wietrze i pięknej pogodzie odbyły się na Wiśle w dniu 7

października regaty żeglarskie Polskiego Związku Żeglarskiego, zorganizowane przez Yacht Klub Polski.

Rezultat poszczególnych biegów był następujący: W kategorii jachtów o powierzchni żagla 25 metrów kw. zwyciężył J. Grabowski na „Kubusiu Wędrowniku” (Y. K. P.); w biegu jachtów o 20 m. kw. zwyciężył A. Aleksandrowicz na „Lelum” (Y. K. P.). W kategorii jol wędrownych 15 m. kw. zwyciężyła „Jastarnia” Głowackiego (W. T. W.). W kategorii jol wyciągowych o powierzchni żagla 15 m. kw. zwyciężył „Chochlik” S. Ołtarzewskiego (Y. K. P.). W biegu jolek o powierzchni żagla 5 m. kw.: 1) „Koralik” Szymańskiego (W. K. „Wisła”), 2) „Bąk” M. Marka (Y. K. P.), 3) „Komar” inż. P. Bomasa (Y. K. P.), 4) „Mysz” Ołtarzewskiego (Y. K. P.), 5) „Ala” Kuśnierza (W. Y. K.). W ostatniej kategorii startowało 18 jolek.

EGZAMINY NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW OKRĘTOWYCH.

W dniu 15 października odbyły się przy Szkole Morskiej w Tczewie egzaminy na szyprów morskich i maszynistów okrętowych.

SZCZĄTKI FREGATY W GDYNI.

2 października podczas bagrowania portu drogą „Varsovie”, natrafiono przy wejściu do portu wewnętrznego na szczątki starego okrętu wojennego. Znalaziono 2 armaty o długości około 2 metrów, 2 kule armatnie, kotwicę i drobne metalowe oraz drewniane części okrętu wojennego. Prawdopodobnie są to szczątki okrętu wojennego z 17 wieku, możliwe nawet, że z bitwy Oliwskiej.

Sprawą wydobycia szczątków zainteresował się bardzo gorąco pułkownik Gembarzewski, dyrektor muzeum wojskowego w Warszawie.

W drugiej połowie października rozpoczęto prace przy pomocy nurków marynarki wojennej dla ustalenia stanu, w jakim znajdują się szczątki okrętu.

LIKWIDACJA TOWARZYSTWA „ŻEGLUGA WISŁA-BALTYK”.

Istniejące od r. 1926 pod powyższą nazwą przedsiębiorstwo żeglugi morskiej, które z własnego portu w Tczewie zajmowało się przewozem węgla do portów bałtyckich, z powodu trudności natury finansowej, zlikwidowało się w początkach jesieni r. b. Jedną z przyczyn likwidacji był również katastrofalny stan wody na Wiśle, który przedsiębiorstwu uniemożliwił ładowanie własnych statków w Tczewie.

Flota „Wisły-Baltyk”, składająca się z 5 holowników i 13 lichtug morskich została częściowo sprzedana zagranicę, częściowo zaś marynarce wojennej. Ostatnia nabyła holownik „Krakus” oraz lichtugi: „Antek” — 675 ton DW., „Alek” — 675 t. DW. i „Felek” — 650 t. DW.

SZCZECIŃSCY INŻYNIEROWIE W GDYNI.

W dniu 10 października bawiła w Gdyni wycieczka inżynierów portowych ze Szczecina. Wycieczka szczegółowo zwiedziła budujący się port handlowy.

MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA PORTOWA I ŻEGLUGOWA.

W pierwszej połowie października zostało zarejestrowane w Gdańsku towarzystwo z ogr. odp., które organizuje w r. 1929 wystawę portową i żeglugową. Wystawa zostanie urządzona w Sopotach.

SYNDYKAT TURYSTYCZNY.

Ostatnio zarejestrowana została w Warszawie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie „Syndykat Turystyczny”.

Dotychczas liczne stowarzyszenia propagują, krzewią i popierają turystykę, jako sport. Praca tych stowarzyszeń, to praca oświatowo-kulturalno-społeczna. Zamierzenia Syndykatu są zupełnie odmienne. Organizatorom jego chodzi o to, żeby dochodowe przedsiębiorstwo przeznaczone dla celów turystyki odpowiednio ująć i zorganizować, opierając przemysł turystyczny możliwie jaknajszerszej o rodzimy kapitał, a zyski, pochodzące z tego przemysłu zachować w kraju. Chodzi też i o to, aby skoordynować przeróżne wysiłki w tej dziedzinie i przez to stworzyć pewną celowość i planowość w pracy.

Przemysł turystyczny obejmuje przeróżne gałęzie: rozmaite organizacje i środki komunikacyjne, biura informacyjne, przemysł hotelarski, pensjonaty-letniska, uzdrowiska i t. d. i t. d.

Organizatorzy „Syndykatu Turystycznego” wpłacili w całości przewidziany w statucie kapitał zakładowy. Zgłoszeń na



Przystań Yacht Klubu Polski na Wiśle w Warszawie.

udziały było więcej, niż mieścił ich w sobie kapitał zakładowy. Wobec dalszych zgłoszeń, syndykat zamierza przystąpić do powiększenia kapitału zakładowego.

Informacyj w tej sprawie udziela biuro Syndykatu Tyrystycznego-Al. Jerozolimskie Nr. 39 m. 32 (gm. Hotelu Polonia).

Z MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU ASEKURACJI MORSKIEJ.

W dniu 20 września i następnych odbył się w Baden-Baden doroczny zjazd International Marine Insurance Union. Na kongresie była również reprezentowana Polska z 8 towarzystwami, z ogólnej liczby 229 reprezentowanych towarzystw. Stan asekuracji w Polsce przedstawił p. A. Słowiński, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń. P. Słowiński

oświadczył, że Rząd Polski poczynił duże wysiłki ku stworzeniu narodowej floty handlowej, która obecnie składa się z 37 statków. Jako skutek tego wpływ premii polskich asekuratorów znacznie się zwiększył. Interes okazał się wyjątkowo korzystny. Całkowity wpływ z premij w r. 1927 wyniósł zł. 2.500.000 przy wypłaconych protestach i niesieniu pomocy jedynie w 31,8% tej kwoty.

UDOSKONALENIE SIECI TELEFONICZNEJ W GDYNI.

Ministerstwo Poczty i Telegrafów postanowiło zaprowadzić w Gdyni automatyczną sieć telefoniczną systemu Rotary. Nowa stacja automatyczna zostanie zbudowana częściowo w kraju, częściowo w Belgji.

CHARGEURS RÉUNIS

Francuskie Towarzystwo Okrętowe

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA TOWAROWA GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA

(Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires)

ODJAZD Z GDYNI

Nazwy okrętów	G d y n i a
S/S Krakus	9 grudnia
„ Światowid	20 stycznia 1929
„ Krakus	10 marca
„ Światowid	20 kwietnia

W sprawie transportów i frachtów morskich wszelkich informacji udzielają:

WORMS & Cie-Warszawa, Królewska 10, tel. 102.87.

WORMS & Cie-Gdańsk, Langermarkt 17, tel. 210.46.

902-79—IX-XII

PORT W JASTARNI.

Komisja, złożona z delegatów Urzędu Morskiego i P. P. „Żegluga Polska” zwiedziła port w Jastarni i stwierdziła, że roboty czerpalne są tam już tak dalece posunięte, że statki pasażerskie „Żegluga” mogą do Jastarni bezpiecznie i swobodnie zawijać.

USTALENIE ZNAKÓW I SYGNAŁÓW ROZPOZNAWCZYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

Urząd Morski opracował projekt przyszłego oświetlenia dojazdów portu gdynskiego i dostępu do niego wzdłuż wybrzeża. W sprawie tej odbyła się narada specjalnej Komisji, która po szczegółowym rozpatrzeniu projektu przyjęła znaki i sygnały dla wejść do portu. Wejść tych będzie 4, a mianowicie: 2 do awanportu, z których jedno północne dla okrętów wojennych, drugie południowe dla statków handlowych, oraz 2 wejścia do pierwszego i drugiego basenów południowych (rybacki i żegluga przybrzeżnej).

SESJA KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ.

W dniach 5, 6 i 7 listopada odbędzie się w Warszawie kolejna sesja Komisji Terminologicznej, Sekcji Słownictwa Morskiego przy Lidze M. i R.

PIERWSZY ŁADUNEK SOLI PRZEZ GDYNIĘ.

W drugiej połowie października opuścił Gdynię par. „Tczew” z ładunkiem 850 ton soli z Wapna pod Inowrocławiem. Transport soli przeznaczony był do Finlandji. Dotychczas wywożono sól przez Gdańsk na mniejszych żaglowcach lub w mniejszych partjach w ładunku zbiorowym parowców.

BARAKI DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI.

Z Gdyni donoszą: Wobec braku mieszkań robotniczych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu wybudowało barak, który pomieści 300 osób. Wybudowanie tego baraku w znacznym stopniu przyczyni się do zaspokojenia głodu mieszkaniowego wśród sfer robotniczych.

Z KOMITETU FLOTY NARODOWEJ.

W dniu 11 października odbyła się w Ministerstwie Przem. i Handlu konferencja prasowa koła stołecznego Komitetu Floty Narodowej. Na konferencji między innymi byli obecni i wygłosili referaty p.



Harcerski kurs żeglarski w Gdyni. Podniesienie bandery.

Minister, E. Kwiatkowski, oraz Prezydent st. m. Warszawy, p. Słomiński.

W wyniku konferencji przedstawiciele prasy uchwalili intensywniej, niż dotychczas, informować ogół o naszych morskich potrzebach i poczynaniach.

HARCERSKI KURS ŻEGLARSKI W GDYNI.

Celem przygotowania instruktorów dla powstających harcerskich drużyn żeglarskich Komenda Chorągwi Pomorskiej w Toruniu zorganizowała w r. b. trzytygodniowy kurs żeglarski w Gdyni, w czasie od 6 do 25 sierpnia. Uczestnikami kursu byli członkowie istniejących już drużyn żeglarskich oraz ci harcerze, którzy zamierzają w swoich środowiskach rozpocząć pracę żeglarską.

Najwięcej uczestników dostarczyła III drużyna żeglarska w Toruniu, którą reprezentowało na kursie 7 druhów.



Uczestnicy harcerskiego kursu żeglarskiego w Gdyni.

Drużyna ta dostarczyła Kursowi również jednostek pływających, t. j. „Gryfa” (żagłówek) i „Dziewiątą Falę” (szalupa morska), na których druhowie toruniacy przybyli Wisłą z Torunia aż do Gdyni.

Kurs, pomyślany jako kurs przysposobienia rezerw morskich, opierał się o Komendę Portu Wojennego w Gdyni, która udzieliła kursowi tak pomocy materialnej, jak i fachowej, powierzając opiekę nad Kursem p. por. Wnorowskiemu oraz przydzielając do Kursu instruktora Mar. Woj., p. bosmana St. Piątka.

Komendantem Kursu był początkowo dh. Tadeusz Cieplicki z Chełmna, a następnie, od 15 sierpnia dh. Kazimierz Krukowski z Torunia kierownik działu żeglarskiego w Komendzie Chorągwi Pomorskiej oraz inicjator i organizator Kursu.

Program zajęć obejmował wykłady pp. Oficerów Mar. Woj. z dziedziny nawigacji, organizacji współczesnej marynarki wojennej i handlowej, służby okrętowej oraz budowy i urządzenia okrętu. Główną jednak uwagę poświęcono zajęciom praktycznym, które obejmowały przede wszystkim wiosłowanie, żeglowanie, sygnalizację morską, roboty linowe oraz gruntowne poznanie zatoki gdańskiej. Najważniejszym celem Kursu było zbliżenie młodzieży harc. do morza, oswojenie jej z niebezpieczeństwem i zaprawienie do walki z żywiołem, a przez to wyrobienie takich cech charakteru, jak odwaga i samodzielność.

Cele te w dużej mierze zostały osiągnięte.

Chłopcy przebyli na morzu przeciętnie po 60 godzin. Na małej rzecznej łodzi żaglowej (Gryf) wyruszyli odważnie na pełne morze w dzień i w nocy, w pogodę i w burzę. Odbyli pięć wypraw dwudziestokilkogodzinnych, przebywając w morzu bez przerwy dzień i noc, walcząc z burzą i mgłą, bez snu i bez ciepłej strawy. W największą burzę tego roku (dn. 23 sierpnia), podczas której pasażerski statek morski „Paul Benecke” na Helu został rzucony na molo i poniósł awarię, trzej uczestnicy kursu (wszyscy z III drużyny toruńskiej) przebyli na „Gryfie” z Gdyni do Helu, mając od połowy drogi złamany przez fale ster i pół łodzi wody.

Ohecznie nastąpił okres organizacji harcerskich drużyn żeglarskich oraz teoretycznego pogłębienia wiadomości, zdobytych na kursie w Gdyni. Następny Kurs Żeglarski w Gdyni, który Komenda Chorągwi Pom. ma zamiar zorganizować w roku przyszłym, otrzyma już liczniejszy i bardziej gruntownie przygotowany zastęp harcerzy-żeglarzy do służby na nowym dla siebie posterunku.

Nowa to, trudna i niezmiernie ważna dziedzina pracy harcerskiej na Pomorzu. Należy się przeto spodziewać, że społeczeństwo pomorskie należycie oceni wysiłki Komendy Chorągwi Pomorskiej i przez swe Koła Przyjaciół Harcerstwa przyjdzie z większą, niż dotąd pomocą dla harcerskich drużyn żeglarskich, umożliwiając im nabycie i utrzymanie łodzi żaglowych, budowę przystani oraz otaczając je szczególną opieką moralną.

MORSKA DRUŻYNA HARCERSKA W NOWEJ WSI.

Dnia 16 września b. r. odbyło się w Nowej Wsi na Śląsku uroczyste poświęcenie sztandaru IV męskiej morskiej drużyny harcerskiej, zorganizowanej staraniem tamtejszego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej, pozostającego pod energicznym kierownictwem prezesa Dra Karszni. O godz. 9.30 rano, udali się uczestnicy u-

roczystości do kościoła, gdzie odprawiono Mszę św., podczas której nastąpiło poświęcenie sztandaru. Po nabożeństwie rozwinął się olbrzymi pochód, w którym wzięły udział różne organizacje społeczne i przysposobienia wojskowego. Przy dźwiękach orkiestry górniczej pochód, liczący około 1500 osób, przedelfilował przez ulice Nowej-Wsi i miasteczka Wirrek, gdzie u stóp pomnika powstańca złożono wieniec. Następnie udano się na boisko, gdzie po przemówieniu pp. Prezesa d-ra Karszni i adw. Rostka w imieniu Rady Okręgowej Zagłębia Węglowego, odbyło się uroczyste wbijanie gwoździ w drzewce sztandarowe.

Odbył się również akt odebrania uroczystego przyrzeczenia harcerskiego, które przyjął od młodzieży Komendant Choraży męskiej Z. H. P., poczem młodzież harcerska i obecne organizacje z drużyną morskich harcerzy na czele, przedelfilowały przed przedstawicielami Ligi Morskiej i Władz.

RUCH STATKÓW P. P. „ZEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.VIII DO 15.X 1928 R.

W czasie od 15 sierpnia do 15 października r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni wykonywały następującą pracę:



U stóp pomnika powstańca śląskiego w Nowej Wsi.

Fot. Z. Tyszel.

S/s „Poznań” w dniu 15.VIII znajdował się w porcie gdyńskim, gdzie wyładowywał przywiezioną z Gandawy tomasówkę. Dnia 21.VIII odpłynął z Gdyni do Holtenau z ładunkiem 2.820 ton węgla. Do Holtenau przybył dnia 23.VIII. Dnia 25.VIII odpłynął próżny z Holtenau z powrotem do Gdyni, gdzie w dniu 27.VIII stanął na redzie, czekając na miejsce w porcie. Do portu wszedł 29.VIII i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Basse Indie. Z ładunkiem tym (2.550 ton węgla) odpłynął z Gdyni dnia 1.IX. Dnia 3.IX minął kanał Kiloński. Do Basse Indie przybył dnia 8.IX. Wyładunek przywiezionego z Polski węgla zakończył w dniu 13.IX i tegoż dnia rozpoczął w Paimboeuf ładowanie rudy z przeznaczeniem do Gandawy. W dniu 17.IX wskutek strajku robotników portowych przerwano ładowanie. Przer-



Harcerska drużyna morska w Nowej Wsi. Z boku prezes Oddziału Ligi M. i Rz. dr. Karsznia (X). Fot. Z. Tyszel.

wa trwała jeden dzień. Dnia 21.IX odpłynął z Paimboeuf do Gandawy z ładunkiem 2.800 t. rudy. Do Gandawy przybył 25.IX. W dniu 27.IX rozpoczął w Hendrik—Ido—Ambacht naładunek złomu z przeznaczeniem do Gdańska. Z ładunkiem tym (2.800 t.) odpłynął dnia 5.X do Gdańska, dokąd przybył 9.X. Dnia 15.X był w porcie gdyńskim, gdzie kończył wyładunek przywiezionego złomu.

S/s „Wilno” dnia 15.VIII ładował w Gandawie tomasówkę, z przeznaczeniem do Gdyni. Z ładunkiem tym (2.800 ton) odpłynął do Gdyni 18.VIII. Dnia 20.VIII minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 22.VIII. W dniu 26.VIII zakończył w Gdyni wyładunek tomasówki i tegoż dnia odpłynął do Gdańska po węgiel z przeznaczeniem do Bordeaux. Z ładunkiem tym (2.586 ton węgla) odpłynął z Gdańska do Bordeaux 30.VIII. Dnia 1.IX minął kanał Kiloński. Do Bordeaux przybył 7.IX. Po wyładowaniu węgla odpłynął w bałastie 10.IX z Bordeaux do Rotterdamu, dokąd przybył 14.IX. Tegoż dnia rozpoczął naładunek koksu z przeznaczeniem do Aarhus. Dnia 15.IX odpłynął z Rotterdamu do Aarhus. Dnia 17.IX minął kanał Kiloński. Do Aarhus przybył dnia 18.IX. Dnia 22.IX odpłynął w bałastie z Aarhus do Gdyni, dokąd przybył dnia 24.IX. Dnia 4.X odpłynął z Gdyni do Nantes z ładunkiem 2.570 t. węgla. Dnia 6.X

minął kanał Kiloński. Do Nantes przybył 12.X. Dnia 15.X był w Nantes, gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel.

S/s „Kraków” dnia 15.VIII był w Gdańsku, gdzie wyładowywał przywiezioną ze Szwecji rudę. Dnia 23.VIII odpłynął z Gdańska do Wallvik, z ładunkiem 2.595 ton węgla. Do Wallvik przybył 27.VIII. Dnia 29.VIII odpłynął próżny z Wallvik do Gdyni, dokąd przybył dnia 2.IX. Po 3-dniowym oczekiwaniu na redzie portu w dniu 5.IX rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Z ładunkiem tym (2.694 ton) wyszedł na morze dnia 10.IX. Do Stockholmu przybył dnia 11.IX. W dniu 15.IX, po zakończeniu wyładunku przywiezionego z Polski węgla, odpłynął ze Stockholmu z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 17.IX. Dnia 24.IX odpłynął z Gdyni do Holtenau z ładunkiem 2.802,5 ton węgla. Do Holtenau przybył 26.IX. Dnia 29.IX odpłynął w bałastie z Holtenau do Gdyni, dokąd przybył 30.IX. Dnia 5.X odpłynął z Gdyni do Wallvik z ładunkiem 2.630 ton węgla. Do Wallvik przybył 9.X. Dnia 13.X odpłynął próżny z Wallvik z powrotem do Gdyni, dokąd przybył w dniu 15.X.

S/s „Katowice” dnia 15.VIII odpłynął w bałastie ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy z przeznaczeniem do Gdańska. Do Lulea przybył 17.VIII. Dnia 21.VIII odpłynął z Lulea do Gdańska z ładunkiem 2.873,2 ton rudy. Do Gdańska przybył 24.VIII. Po zakończeniu wyładunku rudy przeszedł dnia 28.VIII z Gdańska do Gdyni na redę, gdzie stanął w oczekiwaniu na miejsce w porcie. Dnia 4.IX wszedł do portu w Gdyni i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Dnia 7.IX odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem 2.690 ton węgla. Do Stockholmu przybył dnia 9.IX. Po wyładowaniu przywiezionego węgla 13.IX odpłynął próżny ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy, z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 15.IX przybył do Lulea i rozpoczął ładowanie rudy. Z ładunkiem tym (2.827 t.) odpłynął z Lulea do Gdańska dnia 17.IX. Do Gdańska przybył 21.IX. Dnia 24.IX przeszedł do Gdyni i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Z ładunkiem tym (2.542,5 ton) wyszedł na morze



Z uroczystości w Nowej Wsi. Przemówienie do młodzieży mec. A. Rostka. Fot. Z. Tyszel.

dnia 27.IX. Do Stockholmu przybył 29.IX. Dnia 2.X odpłynął w balaście ze Stockholmu do Lulea, dokąd przybył 5.X. Załadowawszy 2800 ton rudy, odpłynął dnia 6.X do Gdańska, dokąd przybył 10.X. Dnia 12.X przeszedł z Gdańska do Gdyni i rozpoczął ładowanie węgla znowu z przeznaczeniem do Stockholmu. Dnia 15.X był jeszcze w porcie gdyńskim.

S/s „Toruń” dnia 15.VIII ładował w Gandawie tomasówkę z przeznaczeniem do Gdyni. Z ładunkiem tym (2.8000 ton) odpłynął z Gandawy 20.VIII. Dnia 23.VIII minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 25.VIII. Dnia 2.IX przeszedł z Gdyni do Gdańska po ładunek drzewa z przeznaczeniem do Gandawy. Dnia 8.IX odpłynął z Gdańska do Gandawy z ładunkiem mieszanym drzewa, a mianowicie: 534,50 sążni kopalniaków, 433,291 metr. sześć. słupów telegraficznych i okrągłaków dębowych oraz 14,750 metr. sześć. fornierów. Dnia 10.IX minął kanał Kiloński. Do Gandawy przybył 12.IX. Dnia 21.IX odpłynął w balaście z Gandawy do Gdyni. Dnia 24.IX minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 26.IX. Dnia 2.X odpłynął z Gdyni do Nantes z ładunkiem 2.5925 ton węgla. Dnia 4.X minął kanał Kiloński. Do Nantes przybył 9.X. Dnia 11.X odpłynął w balaście z Nantes do Rotterdamu. Dnia 15.X był na morzu w drodze do Rotterdamu.

S/s „Warta” dnia 15.VIII znajdował się na morzu Śródziemnym w drodze z Gdańska do Neapolu. Do Neapolu przybył 18.VIII. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski eglaw dnia 28.VIII odpłynął w balaście z Neapolu do Sousse po ładunek fosforytów. Do Sousse przybył 30.VIII. Dnia 2.IX odpłynął z Sousse z ładunkiem 2.800 ton fosforytów do Gdańska. Dnia 4.IX zawinął do Bone, gdzie uzupełnił zapas węgla bunkrowego. Dnia 8.IX zabrał z Oranu 440 ton trawy morskiej i tegoż dnia odpłynął do Casablancas po drobnicę. Dnia 12.IX odpłynął z Casablancas do Gdańska i Szczecina z ładunkiem 2.800 ton fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska, 570 ton trawy morskiej z przeznaczeniem 435 ton do Szczecina a 135 ton do Gdańska. Dnia 19.IX minął Ouessant, dnia 23.IX zaś kanał Kiloński. Do Szczecina przybył 25.IX. Po wyładowaniu 435 ton trawy morskiej, z resztą ładunku odpłynął do Gdańska dn. 26.IX. Do Gdańska przybył 26.IX. Dnia 9.X odpłynął z Gdańska do Sfaxu z ładunkiem 3 725 ton węgla. Dnia 12.X minął kanał Kiloński. Dnia 15.X był na morzu w drodze do Sfaxu.

S/s „Tczew” dnia 15.VIII rozpoczął w Gdyni ładowanie węgla z przeznaczeniem do Karrebeaksminde. Z ładunkiem tym (855 ton) wyszedł na morze 17.VIII. Do Karrebeaksminde przybył dnia 18.VIII. Dnia 23.VIII odpłynął w balaście z Karrebeaksminde do Gdańska, dokąd przybył dnia 25.VIII. Dnia 27.VIII odpłynął z Gdańska do Mamedsund z ładunkiem 820 ton węgla. Do Masnedund przybył 29.VIII. Dnia 1.IX odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył na redę 3.IX. Dnia 8.IX wszedł do portu i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Holbaek. Z ładunkiem tym (800 ton) odpłynął z Gdyni 10.IX. Do Holbaek przybył 12.IX. Dnia 17.IX odpłynął w balaście z Holbaek do Gdańska, dokąd przybył 19.IX. Dnia 21.IX odpłynął z Gdańska do Korsoer z ładunkiem 850 ton węgla. Do Korsoer przybył 22.IX. Dnia 26.IX odpłynął z Korsoer do Kopenhagi po ładunek złomu do Gdańska. Z ładunkiem tym (827,227 t.) odpłynął z Kopenhagi dnia 1.X. Do Gdańska przybył 3.X. Dnia 7.X przeszedł z Gdańska do Gdyni po ładunek węgla z przeznaczeniem do Svendbor-



Z wycieczki Ligi Morskiej i Rzecznej do Kopenhagi. Uczestnicy wycieczki zwiedzają stolicę Danji samochodami biura turystycznego

ga. Dnia 11.X z ładunkiem tym (865 ton) wyszedł na morze. Do Svendborga przybył 14.X. Dnia 15.X był w Svendborgu.

S/s „Niemen” dnia 15.VIII był na morzu Bałtyckim w drodze z Afryki do Gdańska. Do Gdańska przybył dnia 16.IX. Po wyładowaniu 4.600 ton fosforytów i 50 ton trawy morskiej, rozpoczął dnia 24.VIII naładunek węgla z przeznaczeniem do Helsingforsu. Z ładunkiem tym (4.820 ton) odpłynął z Gdańska 29.VIII. Do Helsingforsu przybył 2.IX. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął dnia 15.IX w balaście z Helsingforsu do Gdańska, dokąd przybył 17.IX. Dnia 26.IX odpłynął z Gdańska do Benisaf i Torre Annuziata z ładunkiem 4.200 ton węgla i 200 sążni kopalniaków. Dnia 28.IX minął kanał Kiloński. Dnia 8.X przybył do Benisaf. Po wyładowaniu

kopalniaków odpłynął dnia 11.X w dalszą drogę do Torre Annuziata. Dnia 13.X zawinął do Oran w celu uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego i tegoż dnia odpłynął w dalszą podróż. Dnia 15.X był na morzu Śródziemnym w drodze do Torre Annuziata.

S/s „Wisła” w dniu 15.VIII rozpoczęła w Sunderland naładunek węgla z przeznaczeniem do Królewca. Z ładunkiem tym (4.696 ton) odpłynął w pierwszą swą podróż z Sunderland dnia 18.VIII. Do Królewca przybył 22.VIII. Dnia 28.VIII wyszedł w balaście z Królewca do Gdyni, dokąd przybył dnia 29.VIII i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Philippsville. Z ładunkiem tym (4.750 ton) odpłynął z Gdyni 2.IX. Dnia 4.IX minął kanał Kiloński. Dnia 7.IX minął Ouessant, 9.IX zaś Cap

WYKAZ WPŁYWÓW

NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI

DO DNIA 20 PAŹDZIERNIKA 1928 R.

(2 LISTA)

Data	IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
	Stan poprzedni	11.778.90
22 IX	P. Dr. Stanisław Justman, Łódź	10 00
2 X	Urzednicy Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu	80.00
2 ..	Magistrat m. Lwowa	5.000 00
8 ..	P. Stanisław Twardo, Warszawa	50.00
8 ..	Rada Urzędnicza oraz Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej przy Państwowej Fabr. Związków Azotowych w Chorzowie.	1 010.65
10 ..	P. Dr. Jerzy Michalski, Warszawa	1.025 00
12 ..	N. Eitingon i S-ka, Łódź	2.000.00
12 ..	P. Adam Bartkowski w Klimontowie	5.00
12 ..	Bank Śląski, Sp. Akc. w Katowicach	250 00
15 ..	Bank Dyskontowy Warszawski	1.100.00
18 ..	P. Jerzy Michalski, w Warszawie	200 00
18 ..	P. Andrzej Wierzbicki w Warszawie	1 000 00
20 ..	Sp. Akc. Norblin, Br. Buch i T. Werner	3 000.00
20 ..	P. Stefan Przanowski, Warszawa	1.000.00
20 ..	P. Kazimierz Szwede, Warszawa	500 00
20 ..	P. Henryk Wolf, Warszawa	500.00
	R a z e m	28.509.55

Finisterre. Dnia 12.IX zawinął do Oranu po węgiel bunkrowy, i załadowawszy tylko 40 ton węgla wskutek strajku, tegoż dnia odplynął w dalszą drogę. Do Philippsville przybył 14.IX. Dnia 23.IX odplynął z Philippsville po ładunek fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. Do Sfax przybył 25.IX. Dnia 27.IX odplynął z ładunkiem 4.400 ton fosforytów do Bone celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego. Dnia 30.IX odplynął z Bone do Casablanca po ładunek drobnicy. Do Casablanca przybył 4.X i rozpoczął naładunek 300 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Szczecina i do Gdańska. Z Casa-

blanca odplynął w powrotną drogę dnia 6.X. Dnia 9.X minął Cap Finisterre, dnia 11.X zaś Ouessant. Kanał Kiloński przeszedł dnia 15.X.

S/s „Gdynia” — pasażerski statek wycieczkowy — dnia 15.VIII był w Oslo. Dnia 18.VIII odplynął z Oslo do Gdyni, dokąd przybył 20.VIII. Dnia 23.VIII odplynął z Gdyni na wycieczkę do Rönne i Kopenhagi. W Rönne był 24.VIII i tegoż dnia odplynął do Kopenhagi, dokąd przybył 25.VIII. Z Kopenhagi odplynął z powrotem do Gdyni 27.VIII. Do Gdyni przybył 29.VIII. Dnia 30.VIII odplynął z Gdyni na wycieczkę do Vishy i Stockhol-

mu. Do Stockholmu przybył 1.IX. Z powrotem do Gdyni odplynął 3.IX. Do Gdyni przybył 5.IX. Dnia 6.IX odplynął z Gdyni do Kopenhagi i Helsingör. Do Kopenhagi przybył 8.IX. Dnia 10.VIII był w Helsingör. Dnia 12.VIII powrócił do Gdyni i zakończył tegoroczną serię wycieczek.

S/s „Gdańsk” odbył we wrześniu wycieczkę do Kopenhagi, zorganizowaną przez Ligę Morską i Rzeczna. Z wycieczką tą odplynął z Gdyni dnia 10.IX. Do Kopenhagi przybył dnia 11.IX. Do Gdyni powrócił 15.IX.

DZIAŁ OFICJALNY L.M. i RZ.

WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W KATOWICACH.

W dniach 20 i 21 października r. b. odbył się w Katowicach pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznęj. Obrady toczyły się w salach Sejmu Śląskiego. Według protokołu Komisji Mandatowej na Zjeździe reprezentowanych było 55 Oddziałów przez 134 delegatów, posiadających 425 głosów. Zjazd otworzył o godzinie 11-ej rano, w zastępstwie nieobecnego Prezesa Rady, Prezes Zarządu Centralnego p. E. Krzyżanowski, proponując na przewodniczącego p. Min. Józefa Kiedronia, co przyjęto przez akklamację. Przewodniczący zaś powołał do prezydium Zjazdu pp.: Adm. M. Borowskiego, Prez. E. Krzyżanowskiego, Rekt. St. Niemczyckiego, Posta Sikorę, Mec. Dr. M. Wyrostka, Mec. A. Rostka i na sekretarza pp.: Z. Andrzejewskiego i Z. Tyszla. — Po wystaniu depech hołdowniczych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Marszałka J. Piłsudskiego, Premiera Bartla i Ministrów: Czechowicza, Kwiatkowskiego, Kühna i Moraczewskiego. Zjazd powitali: imieniem Rządu i Województwa p. Wojewoda Śląski Grażyński, imieniem Marynarki Wojennej Komandor Łątkiewicz, miasta Katowic Wiceprezydent Skudlarz, Komitetu Floty Narodowej gen. M. Zaruski i Kurii Biskuniej delegowany prałat. Poczem imieniem Rady i Zarządu L. M. i R. Dyr. A. Uziembło wygłosił następujące sprawozdanie:

Panie Wojewodo Panie, Panowie!

W imieniu Rady Ligi Morskiej i Rzecznęj i jej Zarządu mam zaszczyt złożyć przed niniejszym pierwszym Zjazdem Delegatów sprawozdanie z Ich działalności. Sprawozdanie to obejmuje znacznie dłuższy okres niż ten jakiby wypadł ze statutowo określonego terminu, na jaki prace jednego Zarządu przypadają — i rozpoczyna się z rokiem 1926. Od tego czasu Zarząd przed zwyczajnym Walnym Zgromadzeniem nie stawał i normalnego sprawozdania nie dawał. Dlaczego — postaram się zaraz wyjaśnić. Liga Morska i Rzezna powstała zrazu jako stowarzyszenie nieomal zawodowe, łączące marynarzy — polaków którzy po odzyskaniu niepodległości znaleźli się w Ojczyźnie. Potem dopiero i to bynajmniej nie odrazu, kiedy życie wykazało, że sprawa morska w Polsce musi być przygotowana przez długą propagandę, przeistaczała się

ona w instytucję o charakterze społecznym. Początkowo rozwijała ona działalność jedynie w Warszawie i statut jej opracowany był właśnie w ten sposób, że tylko warszawscy członkowie byli członkami pełnoprawnymi, ich bowiem walne Zebranie decydowało o wszystkim. Mieli prawo w niem brać udział i członkowie L. M. i R. z prowincji, ale ostatecznie siłą faktu ci ostatni zawsze musieli pozostawać w mniejszości. A tymczasem organizacja nasza bynajmniej nie ograniczała swej działalności do samej Warszawy. Już w roku 1925 mamy około 4.000 członków, z których zaledwie jedna dziesiąta, czyli 400 przypada na Warszawę. I oto stanęliśmy wobec konieczności zmiany statutu. Zarząd opracował tedy nowy jego projekt w którym uwzględniona była należycie zasada reprezentacji i przeniesiona władza z Walnego Zebrania na Walny Zjazd Delegatów. Projekt ten po zaakceptowaniu go przez Radę został przedłożony Walnemu Zebraniu. Tu jednak nastąpiły się poważne trudności. Kilka godzin zaledwie obradujące Walne Zebranie nie mogło dać sobie rady z tak poważną rzeczą jak statut. — Zgłoszono odrazu tyle poprawek i tyle jeszcze nieskrystalizowanych dezcyderatów, że o uchwaleniu projektu mowy być nie mogło. Po dłuższej i dość bezładnej dyskusji Walne Zebranie uchwaliło statut w zasadzie i ostateczne wykończenie jego poleciło Radzie z tem że po porozumieniu się z poszczególnymi Oddziałami i przeprowadzeniu odpowiednich zmian, przedłoży ona statut władzom państwowym do legalizacji. Przeszkodził temu atoli zupełnie niespodziewany przypadek — śmierć prezesa Rady s. p. mec. E. Waydla który przewodniczył na Walnym Zebraniu z roku 1926 i, już będąc chorym, podpisał protokół znieskształcony, w którym zabrakło unowaznienia danego Radzie przez Walne Zgromadzenie. Protokularnej podstawy dla uzyskania zmian statutu zabrakło i sprawa poszła w odwłokę. Rozpoczął się prace nad nowym statutom tem trudniejsze, że poczęły nas samych nurtować różne antagonizmy, które bardzo poważnie utrudniły tę żmudną robotę przed której zakończeniem niepodobna było myśleć o Walnym Zebraniu. Utrudniło sprawę i zręczenie się większości członków Komisji Rewizyjnej swoich mandatów, kiedy więc Za-

rząd i Rada były gotowe ze statutom, brak niezbędnego protokołu rewizji nie pozwolił zebrać Walnego Zgromadzenia zwyczajnego. Wobec tego w lutym b. r. stanęliśmy przed Walnym Zebraniem Nadzwyczajnym, którego najważniejszym zadaniem było uchwalenie nowego statutu. Walne Zebranie się odbyło. I ono jednak nie zdecydowało się zmienić całkowicie statut i ograniczyło się do zmiany punktu o najwyższej władzy Ligi, przenosząc punkt ciężkości z Walnego Zgromadzenia w Warszawie na Walny Zjazd Delegatów. Ostatnie Walne Zebranie wydało dyrektywę Radzie zwołać ten Zjazd w ciągu najbliższych 3-ch miesięcy. Stało się to jednak niemożliwe ze względu na to, że zatwierdzenie zmian poczynionych uzyskaliśmy dopiero we wrześniu. Tak oto mijał ten ciężki okres w życiu L. M. i R., okres, w czasie którego żyliśmy właściwie bez statutu, a co za tem idzie bez regulaminów, co więcej bez władz legalnie obranych. Jeżeli się przez ten czas nie rozpadli, jeżeli się zdołali przetrwać te istotnie niezwykle trudne chwile, to świadczy to o dużej spoiści organizacji i o wysokim poziomie ideowym jej członków — przede wszystkim zaś o tem, żeśmy potrafili pracować złączeni jedynie węzłami wzajemnego zaufania. Przez ten czas nietylko nic nie uroniłmy z dawnych nabytków, aleśmy się zdołali rozwinąć, wzmocnić i z małego stowarzyszenia rozrosnąć na potężną organizację społeczną, z którą liczyć się dziś musi już każdy. Rok 1926 otwiera okres realizacji naszych hasel i postulatów przez Rząd. Rozpoczęły się gorączkowe roboty w Gdyni. Rozpoczęły się prace około stworzenia własnej marynarki handlowej. Zbliżyło to nas do morza. Morze przestało być tylko piękną legendą, stało się czemś realnem, stało się czemś, czem jest naprawdę dla każdego narodu morskiego — przestronną na szeroki świat drogą. I społeczeństwo poczęło się garnąć do L. M. i R. W początku roku 1926-go mamy zaledwie 4.000 członków, zamykamy ten rok liczbą 6.000 członków, zgrupowanych w 36 oddziałach. W ciągu roku 1927-go liczba Oddziałów podwaja się i dochodzi do 72, liczba członków sięga już 10.000. Rok biejący rozszerza naszą organizację jeszcze bardziej, a tempo tego rozrostu wciąż wzrasta. Do dziś mamy 111 Oddziałów i 20.000 człon-

ków. Nie możemy iść w zawody z podobnymi organizacjami zagranicą. Francuska Ligue Maritime et Coloniale liczy 1 $\frac{1}{2}$ tysiąca Oddziałów. Niemiecki Flottenverein na samym Śląsku miał kilkaset tysięcy członków. Daleko nam jeszcze do liczb tak imponujących, ale bądź co bądź idziemy naprzód i rozwijamy się. A jeżeli rozwijamy się wszędzie, to przedewszystkiem na Śląsku. Tutejsza ludność dowodzi tak głębokiego zrozumienia idei morskiej, jak nigdzie w całej Rzeczypospolitej. Małe miasteczka śląskie niejednokrotnie liczą więcej członków, niż wielkie miasta gdzieindziej. Są wielkie miasta, które z najwyższym wysiłkiem zdobywają $\frac{1}{2}$ tysiąca członków. Ale za to taki Chorzów liczy ich 2.300. — Mamy jeszcze ciekawszy przykład, oto Czerwionka, miejscowość, której trudno na mapie znaleźć, gdyż na większości ich niema jej wcale. I oto czytamy w jej sprawozdaniu: członków zwyczajnych 80, a członków popierających 2.400 do 2.500, załężnie od stanu załogi. Tam wszyscy do L. M. i R. należą. Oto jest dowód zrozumienia doniosłości sprawy morskiej między naszymi robotnikami na Śląsku. Oto jest dowód sprawności tutejszej organizacji i poziomu ideowego jej pionierów. Ale równocześnie postępowaliśmy naprzód i gdzieindziej. Wszędzie rośnie ilość naszych Oddziałów i ilość członków w Oddziałach. Katowice przekroczyły 500, Królewska Huta — 1.000. Wilno — ze stu kilkudziesięciu wyrasta na potężny Oddział liczący dziś 900 członków, cały szereg innych miast zbliża się lub przekracza 500. Rozwój ten zawdzięcza Liga przedewszystkiem wydatnej pracy Rządu na polu morskiem, w szczególności ufundowaniu zasad naszej polityki morskiej przez p. Ministra E. Kwiatkowskiego. W dalszym ciągu zawdzięczać to musimy ideowości i niezmiernie ciężkiej pracy naszych członków przedewszystkiem na prowincji. Ale zapewne część zasługi spada i na Zarząd i na wszystkie władze L. M. i R. i o ich pracy wypada mi też parę słów powiedzieć. Przedewszystkiem troską naczelną naszą było wytworzyć czucie w organizacji, powiązać ją w jedną razem czującą i czyniącą całość. Niemało przyczyniły się do podniesienia spójności naszej organizacji objazdy Oddziałów przez przedstawiciela Centrali osobiste zetknięcie się z pracą Oddziałów na miejscu i stała korespondencja z nimi. Jeżeli chodzi o cyfry wydawnictw wszelkiego rodzaju — wyszło drukami około 350 000 egzemplarzy, poza tem nakręciliśmy dwa filmy łącznej długości około 3.000 metrów. Były one demonstrowane sto kilkadziesiąt razy. Najważniejszym jednak narzędziem pracy było „MORZE”. Usiłowaliśmy, a zdaie się, że nie bezowocnie podnieść jego poziom, wzbogacić i urozmaicić treść, uczynić jednym słowem je pismem interesującym i pięknym. Rozwojowi organizacyjnemu towarzyszył rozwój ideowy. Pod tym względem możemy istotnie powiedzieć, że w psychikę narodu polskiego umieliśmy wnieść coś nowego, coś świeżego i ożywczego. Ideologia morska ma u samego podkładu swojego zdobywczość. I my tę zdobywczość wnosimy w psychikę narodu. Zdobywczem jest nasze dążenie na morze, zdobywczem jest dążenie do posiadania floty handlowej, otwiera bowiem nam drogi, o jakich nie marzyli nawet nasi ojcowie.



Prezydum Zjazdu. Przewodniczący b. Min. Przem. i H. inż. J. Kiedroń (X); członkowie Prezydum: Mec. A. Rostek (1), Admirał Borowski (2), J. M. Rektor Niemczycki (3), Prezes Krzyżanowski (4), Dyr. Diensil-Dąbrowa (5), Mec. Dr. Wyrostek (6), Sekretarze: Z. Tyszel (7), inż. W. Wyszyński (8).

Lecz myśmy uczynili krok dalej. Idziemy na morze i za morze. My, nasza sekcja, pracująca pod nazwą Związku Pionierów Kolonialnych, rzuciła wielkie hasło posiadania własnych kolonii. Podnosząc je, daliśmy wyraz owej prężności młodego narodu, co czuje własne siły i pragnie znaleźć w świecie miejsce dla zdrowej ekspansji. Daliśmy wyraz temu, co jest. Bo tysiące i miliony Polaków wędruje i wędrowało za morze. Lecz wędrowało nie po to, by tworzyć ośrodki własnej polskiej kultury, lecz po to, by stać się mierzwą dla obcej, najczęściej anglosaskiej, potęgi i kultury. Powiadamy: dość tego. My za morzem chcemy odtać dla siebie pracować. Muszę jeszcze przedstawić cyfry i mniej pomyślne. Cyfry te będą dotyczyły naszego położenia finansowego. W roku 1925 przy ilości członków do 4.000 budżet Ligi wynosił 119.000 złotych. W roku następnym wobec 6.000 członków mieliśmy budżet w wysokości 116 000 złotych. Obecnie nasz budżet powinien się więcej niż potroić. Tymczasem nie jest on nawet podwojony. Trafiamy na wielkie trudności. Płyną one z tego, że po pierwsze organizacja rośnie szybciej, niż jej dochody, po drugie — dochody te wpływają nieregularnie, aby utrzymać tempo naszej pracy będziemy musieli znaleźć nowe źródła dochodów, nad którymi Komisja Budżetowa będzie musiała poważnie się zastanawiać. Oczywiście, że znaczną część winy za te trudności ponoszą Oddziały, których zaległości wynoszą dziś 44.000 złotych. Oto z czem przychodzimy przed forum Zjazdu, to jest nasze sprawozdanie. Przedkładając je Zjazdowi wraz z całym materiałem, czekamy na jego wyrok".

Po sprawozdaniu wywiązała się krótka dyskusja formalna, po której wybrano skład osobowy poszczególnych Komisji, na czem dzień pierwszy obrad zakończono.

Drugiego dnia (21-go października r. b.) posiedzenie plenarne otworzył prze-

wodniczący p. Min. J. Kiedroń w obecności p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego, który wygłosił następujące przemówienie:

„Szanowni zebrani!

Pozwólcie, że powitam Zjazd tak imieniem Rządu jak i własnym. Jeżeli bowiem znajduję się wśród członków L. M. i R., to znajduję się tu w podwójnej roli. Jestem bowiem delegatem Oddziału Katowickiego na ten Zjazd i jestem ponadto jako wyznaczony komendant wśród tej „pierwszej kadrowki”, która swoją ofiarą pracą przez szereg lat dążyła do pogłębienia tej wielkiej idei państwowej — idei morza polskiego. Szanowni Państwo, każda wielka idea, każda wielka myśl, każdy wielki czyn nie może być realizowany równocześnie z powstaniem danej idei i celu. Każda taka myśl i czyn muszą mieć swój okres posiewu, kiełkowania, wzrastania i okres żniw. Szereg lat pracy wielu członków Ligi, którzy, tworząc trzon tej „pierwszej kadrowki”, rzucili ten posiew w społeczeństwo wówczas, kiedy panowała w niem zima i jesień w stosunku do zagadnienia morskiego. Obecnie jednak okres ten już minął. Dziś wydaje już ten rzucony ongiś w masy posiew — owoc pożądany. Społeczeństwo bowiem przejrzało. Zrozumiało już ważność zagadnienia morza polskiego, jakkolwiek nie w całej jeszcze pełni. Nastąpi to jednak z całą pewnością z chwilą dojrzenia społeczeństwa. Oznaki tego widzimy już dziś na G. Śląsku. To samo stanie się w całej Rzeczypospolitej. Historia uczy nas, że ilekroć Polska zbliżała się ku morzu, tylekroć

wzrastał jej dobrobyt, tylekroć zmogło się jej znaczenie pośród innych wielkich państw. Ilekroć zaś oddalała się od morza i wybrzeża, tylekroć znowu zaznaczał się upadek Polski pod względem gospodarczym i politycznym, a w dalszej konsekwencji i państwowym. Ile razy zatem Polska zapomniała o swem posłannictwie na Bałtyku, tyle razy cofała się w swym rozwoju i dochodziła do upadku. Ta prawda historyczna musi nam wszystkim uświadomić zagadnienie morskie w stadjum obecnem. Jak to zagadnienie przedstawia się obecnie pod względem ekonomicznym i statystycznym? — Otóż jeszcze w roku 1924 wynosił cały morski obrót towarowy z Polski i do Polski zaledwie 2 miliony ton, a więc niecałe 10% obrotu towarowego Polski. Od kilku lat jednak dynamika gospodarcza i państwowa znajduje się w statym wroście i rozwoju, tworząc coraz to nowe drogi przez nasze wybrzeże do Polski. Niepodobna nawet wyliczyć wielkich przeszczerzeń, przez które drogi te sięgają i zbliżają Polskę z całym światem zamorskim. Ciśnienie gospodarcze wzmagają się coraz bardziej, a jedynym ujściem dlań, jest morze i wybrzeże własne. — W roku 1928, a więc w 4 lata później, przeladunek towarów polskich przez nasze wybrzeże sięga już cyfry 10 milionów ton, to jest 5 razy tyle, ile w roku 1924. Ta ilość towaru jest jednocześnie miernikiem wzmożonej pracy polskiej, a więc rezultat wysiłków całego społeczeństwa do zdobycia sobie nieskrępowanego wyjścia przez własne morze i wybrzeże w szeroki świat. — To jest rezultat piękny. — Nie możemy jednak na tem poprzestać. Musimy gruntownie przeorać dusze i myśli całego narodu, musimy go przekonać, że zagadnienie polskiego morza, to zagadnienie jego wielkiej przyszłości, to granitowa podstawa rozwoju i rozkwitu życia gospodarczego całej Polski. Dobrze więc, że Panowie obrali miejscem Zjazdu L. M. i R. stolicę Województwa Śląskiego, tego Województwa, które wykazuje największe zainteresowanie polską flotą handlową, a które najsilniej popiera naszą organizację i najwięcej łoży na zrealizowanie naszej idei. Województwo Śląskie wyczuwa też najbardziej potrzebę szybkiej rozbudowy naszej żeglugi, i dlatego ono pozornie od morza bardzo oddalone zadeklarowało jednak jako pierwsze milionowe sumy na budowę 4 wielkich okrętów dla naszej floty handlowej. Województwo Śląskie posiada także swą dynamikę gospodarczą, ponad którą nie można przejść do porządku dziennego. Tu bowiem znajdują się największe zakłady przemysłowe, produkujące na eksport. Zagadnienie morza jest zatem dla tutejszego społeczeństwa zagadnieniem bytu

gospodarczego. Stąd idea nasza znalazła tu najwięcej zwolenników i zadaniem Panów jest fakt ten odpowiednio użytkować dla dobra całego społeczeństwa i Państwa. Składając życzenia temu wysoce poważnemu Zjazdowi, wyrażam nadzieję, że ta „pierwsza kadrówka” naszej idei stworzy wielkie zastępy wyznawców tych samych dążeń, przejętych temi samymi ideałami, i że wszyscy nasi członkowie z innych dzielnic Polskich pójdą za przykładem Oddziałów Śląskich, tworząc wszędzie silne placówki L. M. i R. Życzę wreszcie, by twórcy tej „pierwszej kadrówki” doczekali się jeszcze pełnego zrealizowania naszych zamierzeń i pełnego triumfu naszej idei morskiej”.

Po przemówieniu p. Ministra, prezes E. Krzyżanowski postawił wniosek mianowania p. Ministra Przemysłu i Handlu Członkiem Honorowym L. M. i R., co Zjazd przez aklamację wśród długo niemilkających owacy uchwalił. Następnie przemawiał Dyr. P. P. „Żegluga Polska” J. Rummel i ks. A. Lubomirski. Po przemówieniach przewodnictwo objął Adm. M. Borowski, a Min. J. Kiedroń wygłosił odczyt o kolei Śląsk—Gdynia. Po przyjęciu szeregu rezolucyj, Zjazd uchwalił uprosić Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o przyjęcie Wysokiego Protektoratu nad L. M. i R.

Na następnym posiedzeniu plenarnem, które rozpoczęło się o godz. 16-ej zwały swe sprawozdania poszczególne Komisje, przedstawiające szereg rezolucyj i dezyderatów. — Po wysłuchaniu absolutorjum dla ustępujących władz Ligi, została wybrana nowa Rada L. M. i R. w składzie 67 członków.

Wybrani zostali do Rady L. M. i R.

- 1) A. Aleksandrowicz
- 2) Inż. P. Bomas
- 3) Adm. M. Borowski
- 4) Mjr. S. G. Z. Bulowski
- 5) R. Burgraff
- 6) Kpt. T. Cybulski
- 7) Inż. J. Decyusz
- 8) Dyr. M. Dienstl-Dąbrowa
- 9) Min. G. Dobrucki
- 10) Inż. Dworzeńczyk
- 11) Dr. M. Filipek
- 12) Inż. E. Fryczkowski
- 13) Kom. A. Garnuszewski
- 14) Dr. A. Gawlik
- 15) Prez. P. Gettel
- 16) Inż. W. Gierdziewski
- 17) Konsul K. Głuchowski
- 18) Dr. Gońdzik
- 19) Dyr. J. Oksza-Grabowski
- 20) R. Gruner
- 21) Nacz. St. Jacyna
- 22) Dr. J. Jakóbkiewicz
- 23) Prok. Jewniewicz
- 24) Dyr. Kaczkowski
- 25) Min. J. Kiedroń
- 26) St. Korwin-Pawłowski
- 27) Dyr. J. Kożuchowski
- 28) Poseł Kosydarski
- 29) Dyr. E. Krzyżanowski
- 30) Dr. F. Lubecki
- 31) M. Luxembourg
- 32) Inż. St. Łęgowski
- 33) F. Łyp
- 34) Dyr. T. Maliszewski
- 35) Dyr. Młodzianowski
- 36) Prof. St. Niemczycki
- 37) Prof. Dr. F. Ossendowski
- 38) Nacz. Cz. Peche
- 39) Kom. H. Pistel
- 40) Adm. K. Porębski

- 41) Prof. T. Radliński
- 42) Dr. W. Rogowski
- 43) Mec. A. Rostek
- 44) J. Rochowicz
- 45) Dyr. F. Rostkowski
- 46) Dr. J. Rozwadowski
- 47) Dyr. J. Rummel
- 48) Min. M. Rybczyński
- 49) Prok. S. Sieradzki
- 50) Poseł Sikora
- 51) Mec. O. Sobański
- 52) Starosta Staniszewski
- 53) Inż. Dyr. Stattler
- 54) W. Stopczyk
- 55) Kom. J. Świrski
- 56) Plk. Szafranowski
- 57) W. Szumański
- 58) Red. H. Tetzlaff
- 59) Poseł L. Tomaszewicz
- 60) Inż. Towtkiewicz
- 61) Dyr. M. Turski
- 62) Dyr. A. Uziembło
- 63) Inż. Wojtkiewicz
- 64) Mec. Dr. M. Wyrostek
- 65) Dr. Zagórski
- 66) Dr. G. Załęcki
- 67) Gen. M. Zaruski.

Następnie uchwalono statut i po omówieniu całego szeregu spraw, związanych z organizacją i życiem L. M. i R. — Zjazd o godz. 20-ej m. 10 zamknięto.

RADA L. M. i R.

W dniu 3 b. m. odbyło się konstytucyjne posiedzenie Rady L. M. i R., na którym wybrano na Prezesa Rady dotychczasowego prezesa Zarządu Głównego Dyr. E. Krzyżanowskiego, na wiceprezesów Min. J. Kiedronia i Inż. J. Decyusza, na Sekretarza Dr. A. Gawlika i wyłoniono nowy Zarząd Główny L. M. i R. w następującym składzie: pp. K. Głuchowski, Dr. M. Wyrostek, Dr. J. Rozwadowski, Inż. P. Bomas, Kpt. T. Cybulski, St. Korwin-Pawłowski, R. Burgraff, O. Sobański i A. Uziembło, zastępcy: pp. Poseł Kosydarski, plk. M. Dienstl-Dąbrowa, L. Tomaszewicz, M. Luxembourg, prokurator Sieradzki. Bezpośrednio po posiedzeniu Rady odbyło się konstytucyjne posiedzenie Zarządu Głównego, na którym zostali wybrani: na prezesa p. Konsul K. Głuchowski, na wiceprezesa p. Dr. M. Wyrostek, na skarbnika p. R. Burgraff i na sekretarza p. Dr. J. Rozwadowski.

Z ŻYCIA MŁODZIEŻY LIGOWEJ.

„Koło Ligi Morskiej i Rzecznej” przy gimn. im. Paderewskiego w Poznaniu, pierwsze zrzeszenie Ligi M. i R. wśród młodzieży szkolnej, założone w 1926 roku, wykazało w roku organizacyjnym 1927/8 wielką żywotność. Dzięki pracy b. kuratora Koła p. prof. dr. Kowaleńki, z jednej strony i b. przewodniczącego Zarządu, kol. Szmida z drugiej, za którą należy im się gorące podziękowanie, rozszerzyły się znacznie zakres i wydajność Koła. Koło odbyło w ciągu roku 17 zebrań naukowych, na których pp. profesorowie gimnazjum i członkowie Koła wygłosili 25 referatów, omawiających różnorodne kwestje związane z morzem. Prace naukowe Koła były podzielone na 4 sekcje i to: gospodarczo-historyczna, kolonialna, artystyczna i techniczna. Prócz tego, chcąc zaznajomić członków Koła z morzem polskim, urządził Zarząd Koła w dniach 24—27 maja wycieczkę, która zwiedziła Gdynię, Puck, Hel i Gdańsk.

Wybory, odbyte 6 października utworzyły Zarząd o składzie: A. Jałowicki — Prezes; J. Makowski — Wice-prezes; W. Kiełczewski — Sekretarz; St. Dehmel — Skarbnik, i Radę w składzie: J. Wyszyński — Prezes, oraz St. Drożdżewski i Deutsch jako członkowie.



PIONIER KOŁONIALNY



ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOŁONIALNYCH

W R O C Z N I C Ę

Pierwsze dziesięciolecie.

Dziesiątek lat ubiega od chwili radosnej, kiedy naród zrzucił wiekowe jarzmo, kiedy stanął wolny wśród wolnych, równy wśród równych, kiedy rozwalił mury więzienia i począł wznosić gmach wolności.

Dziesiątek lat mija od momentu, kiedy zaczęliśmy być gospodarzami na własnej ukochanej ziemi.

I chociaż krótki to okres — za prawdę z dumą możemy patrzeć za siebie. Bo coby nam wmówić nie usiłowali nasi domorośli pesymiści, czegoby nam zarzucić nie próbowali nieżyczliwi obcy, o coby nas posądzać się nie starali wrogowie nasi — rachunek sumienia zrobiony najskrupulatniej za ten krótki a tak ważki w życiu naszego narodu okres — wypada dodatnio i korzystnie.

Z „państwa sezonowego“, za jakie uważali nas 10 lat temu nasi przyjaciele nawet, przechodzimy już zupełnie wyraźnie w szeregi pierwszorzędných mocarstw. Rola nasza w Europie, ba nawet w świecie rzec można całym—nabiera na znaczeniu i powadze.

Na wewnątrz dokonaliśmy prac kolosalnych. Mamy świetne wojsko, chlubę i nadzieję narodu, koleje nasze pod względem porządku i sprawności wybijają się na pierwszy plan, administracja staje się coraz bardziej celowa i uporządkowana, walutę ustabilizowaliśmy, budżet, aczkolwiek jest poważny, zamykamy dodatnio, rośnie też równocześnie zaufanie do nas zagranicy.

Dostęp do morza użytkujemy na podziw wszystkich. Port nasz w Gdyni i budowa floty han-

dlowej — dzieło na nasze śródki i siły gigantyczne realizują się z dnia na dzień w szybkim tempie.

Jednym słowem możemy za siebie spojrzeć z zadowoleniem, a przed siebie patrzeć z nadzieją i wiarą w naród i jego rozwój.

I bodaj właśnie jedyną dziedziną życia naszego, dziedziną rozległą i szeroką, dziedziną niezmiernie doniosłą dla mocarstwowego rozwoju Polski, która w tym pierwszym dziesiątku lat nie ruszyła niemal zupełnie z miejsca, nie posunęła się niemal krokiem naprzód to sprawy emigracji i kolonizacji, sprawy naszej polityki kolonialnej, sprawa Nowej Polski.

Zróbmyż przeto i w tej dziedzinie rachunek sumienia.

Moment odzyskania niepodległości zastał w tej dziedzinie stan smutny. Trudno, by było inaczej.

Najważniejsza rzecz, to jest wyraźny program, pozwalający w sposób celowy użytkowywać bezcenne siły ludzkie, zmuszone iść na wychodźstwo, nie mógł rzecz prosta być w warunkach, w jakich żył naród, ani ustalony, ani egzekwowany. Istniały coprawda skromne wysiłki, by taki program ogólnopolski, międzydzielnicowy nakreślić i narzucić — na czele tej akcji stał niezapomnianej pamięci Józef Okołowicz — ale próby te, były kroplą w morzu. W całym ruchu wychodźczym panowała bezplanowość, przypadkowość i chaos. Rozpierzchał się naród po świecie, szedł służyć drugim, obcym, niewrogom.

Nie było też naturalnie mowy o tem, by można było stworzyć jednolity aparat, któryby dla całej Polski, rozdartej na zabory i całemu rozpieczętemu wychodźtwa

mógł służyć jako organ kierowniczy w sprawach emigracyjnych.

I marniały świetne wartości naszego wychodźcy dla Polski i dla narodu.

To też sprawa programu naszej polityki emigracyjnej, bez którego żadnej celowej akcji przeprowadzić nie można, stała się troską wszystkich, którzy i wielkość problemu i jego znaczenie dla rozwoju Polski zrozumieli i doceniali i którzy jasno sobie uświadamiali, że od kwestji programu zaczynać należy.

Niestety, dziś znowu po latach 10-u musimy stwierdzić, że program nie został sprecyzowany, że jeśli nawet istnieje on w umysłach jednostek, pracujących na polu emigracyjnych spraw, to jednak nie został ustalony przez odpowiednie organy rządowe do tych celów powołane.

Jak dawniej emigracja nasza odbywa się pod znakiem przypadku. Jadą ludziska jak i gdzie Bóg da — a nie kierowani do określonych terenów — przez odpowiednią organizację, aby poprawiając byt swój służyli narodowi i Państwu naszemu. Przez 10 lat nie zdołano zdecydować się, w której części globu, na terenie którego kraju mamy nasze wychodźstwo koncentrować, które ośrodki emigracyjne z istniejących mamy uważać za pasywne i planowo je likwidować, a które za aktywne, przeznaczone do rozbudowy.

Inicjatywa, krótko mówiąc, nadal nie w naszym jest ręku i mimo, że już 10 lat niepodległości mamy za sobą, ciągle jeszcze w zakresie spraw emigracyjnych jesteśmy tylko objektem.

Nie dość na tem.

I drugi zasadniczy brak okresu niewoli również w gruncie rzeczy nie został usunięty.

Chcę mówić o aparacie, powołanym do regulowania i kierowania sprawami wychodźczymi. Istnieje wprawdzie Urząd Emigracyjny, ale niestety nie odegrał on tej roli, jaka mu przypadła w udziale. A że tak się stało, to złożyły się na to przede wszystkim dwie przyczyny.

Przedewszystkiem, włączono ten Urząd do Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej. Wychodzono tu z założenia, że źródłem emigracji jest kwestja pracy i społecznych stosunków w kraju — a przeto ten, kto ma te sprawy regulować, winien mieć w swem ręku wpływ na sprawy wychodźcze.

Życie rozprawiło się z tym poglądem jaknajsurowiej. Pokazało się, że takie postawienie kwestji wpłynęło przede wszystkim na pasywny stosunek do zagadnienia. Zamiast w emigrancie widzieć żołnierza i bojownika polskich interesów na świecie szerokim — z miejsca przyczepiono do niego moment opieki społecznej, potraktowano go jak ciurę, inwalidę, niedołęgę życiowego, który musi być niańczony jak słabe niemowlę.

Nie dość na tem, organizacyjnie Urząd zdany w swych funkcjach odnośnie do wychodźców poza krajem na aparat konsularny, od siebie niezależny i komu innemu orga-

nizacyjnie podporządkowany, był ciągle w roli owej kwoki, od której kaczęta odpłynęły na staw. Nie mogło być mowy o kierowaniu sprawami i interesami wychodźstwa, a cała praca polegała na uzgodnieniu swego stanowiska z Ministerjum Spraw Zagranicznych itp. funkcjami biurokratycznymi.

Pozatem, powiedzmy szczerze, kierownicy Urzędu nie wykazali ani w jednym niestety wypadku, by byli świadomi roli instytucji, by umieli postawić śmiały i zdecydowany program, by wreszcie do takiego czy innego celu wytrwale dążyli. Słowa te, broń Boże, nie mają służyć jako gołosłowna napaść osobista — musiały być jednak napisane w chwili, gdy szukamy źródła stanu obecnego w tej doniosłej dziedzinie naszego życia.

Ale świta nowa era.

Opinia publiczna, życie społeczne budzi się i szybkim krokiem rozwija się.

Młody jeszcze — ale poważnie zakrojony Naukowy Instytut Emigracyjny, skupiający najpoważniejszych znawców tematu — zapowiada już całkiem wyraźnie, że problem nie będzie nadal traktowany po dyletancku, ale że do jego rozwiązania przystępują ludzie, którzy naukowo potrafią go postawić.

Zreorganizowane ostatnio Polskie Tow. Emigracyjne przystępu-

je do energicznej pracy nad problemem opieki nad wychodźstwem.

Nakoniec Związek Pionierów Kolonjalnych dźwignął wysoko sztandar śmiałej, samodzielnej polityki kolonjalnej podstawy mocarstwowej roli narodu i Państwa.

A że współpraca tych trzech czynników społecznych zapowiada się jaknajlepiej, że społeczeństwo wprost żywołowo garnie się w szeregi zdecydowanych bojowników tej idei, jak to najlepiej widzimy na rozwoju Związku Pionierów Kolonjalnych — otucha napawa serca.

Idzie nowy okres. Tak idzie.

I pełni nadziei, więcej, pewni być możemy, że nie dalekie, ale najbliższe już lata przyniosą nam gruntowną zmianę obecnego stanu rzeczy, że i program zostanie ustalony i że władze naczelne Rzeczypospolitej zrozumieją konieczność należytej reformy aparatu państwowego dla tych celów.

A wtedy, gdy świadomi, o co mamy trudzić się i walczyć, kierowani w dodatku przez zdecydowany aparat państwowy — ruszymy w bój o realizację śmiałego programu, bezwątpienia wcielimy go w życie.

Na chwałę i pożytek Rzeczypospolitej.

K. GŁUCHOWSKI

PORTUGALSKIE ZAMIERZENIA KOLONIZACJI ANGOLI

Ostatnie rozporządzenie Wysokiego Komisarza i Generalnego Gubernatora Angoli, streszczające się w „Statucie Organizacyjnym Urzędu Kolonizacji”, a ogłoszone w „Boletim da Agencia Geral das Colonias” w czerwcu r. b. jest bardzo interesującym objawem, na jaką drogę zamierza wkroczyć portugalska polityka osadnicza, odnośnie do skolonizowania Angoli, uważanej w Lizbonie za najlepszą z pośród zamorskich posiadłości portugalskich, nazywanej Nową Luzytanią, czy Nową Brazylią.

Rozporządzenie to świadczy o akcji zamierzonej tak szeroko i w takich rozmiarach finansowych, że mimowoli nasuwa się pytanie, czy wogóle kolonja lub metropolja w obecnym momencie rozporządza odpowiednimi środkami, któreby dozwoliły jej zrealizować cel ostateczny zamierzenia i stworzyć w Angoli liczne, kwitnące kolonje, „celem zapewnienia narodowości portugalskiej wieczystości swego dominjum politycznego w kolonji”.

Przesądzać sprawy w sensie ujemnym nie można, albowiem i Brazylja, podejmując w pierwszych latach republiki podobną akcję, zdawała się

nie rozporządzać odpowiednimi środkami. A jednak napłynęły obce kapitały, wprawdzie nie na kolonizację, lecz na inne cele, pośrednio umożliwiając skolonizowanie głównie stanów południowych — w czem polakom przypadła poważna rola — pomimo sceptycznej kontrakcji w krajach emigracyjnych i potępiania terenów kolonizacyjnych w Brazylii. Mi-

mo to wszystko tereny okazały się pierwszorzędne, tak pod względem klimatycznym, urodzajności gleby, jakoteż ich dostępności i zaopatrzenia w środki komunikacyjne i dziś tam kwitnie bujne życie.

Jak daleko sięgać ma rządowa akcja kolonizacyjna, *obliczona wyłącznie na kolonistów portugalskich*, objaśnić może podany poniżej w stre-



Pszenica na kolonji osadniczej w Angoli.

szczeniu wzór kontraktu, jaki podpisać ma kandydat na osadnika u oficjalnego agenta werbującego.

„Wzór kontraktu:

A) Rząd Angoli zobowiązuje się dać za pośrednictwem Urzędu Kolonizacji, bezpłatnie każdej głowie rodziny, która przybędzie z metropolji do Angoli celem osiedlenia się jako kolonista-rolnik, co następuje:

1) Bilet trzeciej klasy kolejną dla niego i jego rodziny z miejsca zamieszkania do Lizbony i dalej aż do portu w Angoli.

2) Mieszkanie i utrzymanie w barakach w porcie w Angoli aż do czasu odjazdu do Misji Rolnej Kolonizacji, do której się udaje.

3) Dom mieszkalny i zabudowania.

4) 100 hektarów ziemi, z czego 25 przygotowanych do uprawy i zirygowanych.

5) Dwa pług, jedną bronę, sześć motyk, dwa kilofy, trzy łopaty i inne narzędzia, które uzna za konieczne szef Misji.

B) Rząd Angoli, za pośrednictwem Urzędu Kolonizacyjnego zobowiązuje się dostarczyć tytułem pożyczki:

1) Dwanaście sztuk bydła pociągowego i dwie krowy.

2) Nasiona, które kolonista uzna za konieczne, a potwierdzi szef Misji.

3) Umeblowanie, składające się z kompletnego łóżka małżeńskiego i reszty koniecznych łóżek, stosownie do liczby członków rodziny, umywalnie, uznane jako niezbędne, stół i sześć stołków.

4) Zapomóg, osiemdziesiąt eskudów, na wydatki w podróży, która to kwota będzie wręczona w miejscu zamieszkania kolonisty (rozumieć należy w Portugalji).

5) Kwotę 12.500 eskudów, wpłaconych w ciągu pierwszego roku zainstalowania się w Angoli kolonisty, jako fundusz, przeznaczony na eksploatację rolną.

6) Sześciu krajowców, zakontraktowanych do wykonywania robót.

Zwrot należności, pobranych w gotówce, wartości bydła, nasion i umeblowania, przyznanych tytułem pożyczki, rozpocznie się w trzecim roku po zainstalowaniu się kolonisty w odnośnej Misji Rolnej, pobierając tytułem wpłat jedną trzecią część z całkowitego zbioru, aż do czasu zupełnego spłacenia należności pobranych w gotówce i wartościach, udzielonych przez Rząd.

Wynagrodzenie za pracę robotników, krajowców, rekrutowanych przez agentów na żądanie szefa Misji kolonizacji tak, jakgdyby byli rekrutowani do robót rządowych, będzie wypłacane przez kolonistów.

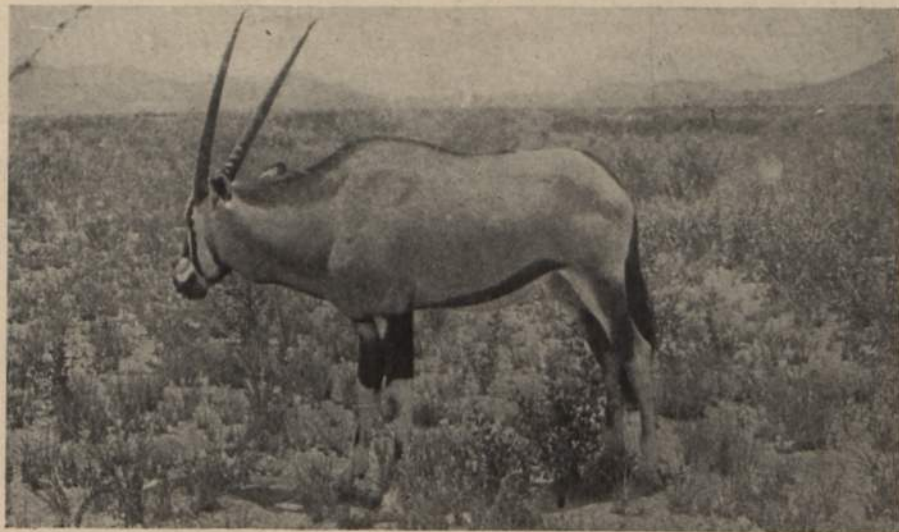
W dalszym ciągu kontrakt określa zabezpieczenie praw własności kolonisty, prawa spodkobierców i t. p., wreszcie określa, że w razie wykazania niezdolności zawodowej i udowodnionego złego prowadzenia się, będzie kolonista usunięty z otrzymanego działu terenu, bez pozbawienia go prawa żądania repatrjacji.

Nie można nie stwierdzić, że finansowo przeprowadzenie akcji będzie się przedstawiało poważnie. Ile wyniosą wydatki na jedną rodzinę osadniczą, złożoną z sześciu osób, można w przybliżeniu skalkulować: wydatki bezzwrotne na niespełna 20 tys. eskudów, tytułem pożyczki tyleż samo, razem około 40 tys. eskudów, t. j. około 14 tys. złp. Będą to tylko bezpośrednio świadczenia rządu na rzecz osadnika. Koszty te jednak zwiększą się pośrednimi świadczeniami, a więc kosztami administracji, utrzymaniem baraków, przeprowadzeniem ogólnych



Jeden z czarnych mieszkańców Angoli.

urządzeń irygacyjnych, komunikacyj i t. p., prawdopodobnie do 60 tys. eskudów czyli do 20 tys. złp. Założenie więc i skolonizowanie co roku jednej tylko kolonii, złożonej z tysiąca rodzin, kosztowałoby 60 milj. eskudów. Ponieważ praktyka wykazuje, że w najlepszych nawet warunkach kolonizacyjnych, odpada pewien procent osadników z różnych powodów, przeto należy kosztu te zwiększyć o 20%. Pokrycie takiego wydatku, który sięga prawie połowy dochodu rocznego kolonii, budżetowo jest nie do przeprowadzenia, zwłaszcza, że kolonja, a nawet metropolja wykazuje coroczne niedobory budżetowe. Na przeprowadzenie tych zamierzeń konieczną okaże się rzecz sięgnięcie do innych źródeł finansowych.



Na płaskowyżu Angoli. Wspaniały okaz antylopy.

Inna jednak strona tego zagadnienia jest więcej interesująca, a mianowicie: jeśli gubernator kolonii (którego nie można posadzać, aby nie zdawał sobie sprawy z rozmiarów finansowych) decyduje się na tego rodzaju akcję osadniczą, to widocznie rozwój Angoli wymaga przeprowadzenia kolonizacji, a równocześnie kraj ten następcza możliwości osadnicze bardzo duże; z tego wynikałoby, że rentowność plantacji dozwala osadnikom uregulować zobowiązania zaciągnięte wobec rządu i stworzyć nowe samodzielne warsztaty pracy. Takie tylko mogą być motywy realne.

Niemniej jednak warunki, zaofiarowane osadnikom portugalskim, są wybitnym świadectwem, jak mało portugalczyki interesują się własnymi kolonjami, iż trzeba użyć aż tak kosztownej zachęty, aby ich zainteresowanie skierować na Angolę, której klimat wysokiego płaskowyżu odpowiada zdrowemu klimatowi płaskowyżu południowych stanów Brazylii, jak to zgodnie stwierdzają źródła portugalskie i różne ekspedycje cudzoziemskie. Jak dotąd portugalczyki chętnie i licznie emigrują do Brazylii, gdzie trudnią się wyłącznie handlem, wykazując brak zainteresowania uprawą roli. W obecnym rozwoju Angoli aktywność ich handlowa jest bardzo ograniczona i tem to należy sobie tłumaczyć brak zainteresowania się emigrantów portugalskich własnymi kolonjami.

Fakty powyższe i uwagi pozwalają z drugiej strony wyciągnąć wniosek, że energiczny i zabiegliwy, a rozporządzający równocześnie pewnymi środkami, element osadniczy będzie mógł nawet bez specjalnej pomocy władz kolonialnych tylko przy stwierdzonej i nie ulegającej wątpliwości życzliwości władz, opierając się na własnych siłach i na wzajemnej samopomocy, rozbudować tam, podobnie jak to się stało w południowej Brazylii, kwitnący stan posiadania.

FR. ŁYP

DWA DNI WŚRÓD TRĘDOWATYCH NAD AMAZONKĄ¹⁾

Na wstępie małe wyjaśnienie.

Trędowaci, Amazonka, Polska Ekspedycja Badawcza, Peru, tereny oddane na kolonizację polską, — wszystko to wytwarza pewien chaos w umysłach, — skąd możliwe mylne wnioski, jak np.: — wysyłają kolonistów nad Amazonkę, gdzie szaleje trąd.

Otóż tak nie jest.

Amazonkę i jej plaży musieliśmy poznać tylko jako jeden ze szlaków przyszłej kolonizacji, natomiast przyszłe tereny polskie, oddalone od Amazonki o jakieś 2.000 km, nie są trądem bardziej zagrożone od naszej kochanej Warszawy, gdzie ostatnio zanotowano jeden wypadek tej straszliwej choroby. Nie mówię już o Łotwie, Danji i Norwegji, gdzie trędowatych się liczy na setki.

Przechodzę do opowieści.

— Polska Ekspedycja Badawcza do Peru, wysłana w r. b. przez Rząd, dla stwierdzenia możliwości kolonizacyjnych w lasach peruańskich składała się z 6 członków. W skład jej wchodziły następujące osoby: — inż. Gadowski, nac. wydziału w Urzędzie Emigracyjnym, jako przedstawiciel Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, Michał Pankiewicz, redaktor jedyne u nas pisma, poświęconego doli wychodźcy, Kazimierz Warchałowski, doskonały znawca spraw leśnych, rolnych i przemysłowych w Ameryce Południowej, kpt. Lepecki, znany podróżnik, autor licznych publikacji o Ameryce Południowej, por. Apoloniusz Zarychta, oficer Wojskowego Instytutu Geograficznego, redaktor jedyne u nas pisma fachowo-geograficznego w Polsce i ja, jako lekarz, zajmujący się specjalnie patologią tropikalną.

Ekspedycji towarzyszył członek Syndykatu Polsko - Amerykańskiego p. Orda.

W ciągu swego siedmiomiesięcznego istnienia Ekspedycja nasza zrobiła prawie 40.000 km.

Poprzez Le Havre, Oporto, Lizbonę, Madere, Para, — dojechaliśmy okrętem transatlantyckim do Manaos, portu położonego nad Amazonką, o 2 $\frac{1}{2}$ tysiąca km. od jej ujścia.

W Manaos przesiedliśmy się na mały tysiąc-tonowy statek brazylijski, który, jak już wiadomo z opowiadań moich współtowarzyszów podróży, uległ straszliwej katastrofie. — Wyratował nas handlowy statek niemiecki — „Ophelia”, którym dojechaliśmy do Iquitos, stolicy Amazonji Peruańskiej.

W Iquitos pracowaliśmy miesiąc, poczem na małym peruańskim monitorze wojennym przepłynęliśmy wzdłuż rzekę Ucayali; przez cały czas towarzyszyła nam wiernie nasza „Janka” — mały ośmiotonnowy jachcik, pierwszy statek, płynący na wodach peruań-

skich pod polską banderą. W miejscu gdzie rzeki Tambo i Urubamba tworzą Ucayali — Ekspedycja nasza podzieliła się na dwie części: — pp. Gadowski, Warchałowski i Pankiewicz wrócili przez Ucayali i Pachiteę, zaś kpt. Lepecki, por. Zarychta i ja — w dwunastometrowej łodzi indyjskiej z sześciu indjanami, jako wioślarzami, przejechaliśmy wzdłuż rzekę Tambo i jej dopływy.

W pierwszej osadzie białych — Puerto Ocopa, przy pomocy dwóch mułów i dwudziestu kilku indjan przetransportowaliśmy nasze rzeczy do osady Bella Vista, gdzie już z 15 mułów utworzyliśmy przepisową karawanę.

Po szeregu przygód, mniej lub więcej dramatycznych i niezwykłych, poprzez wieczne śniegi przeszliśmy Kor-

dyljery Wschodnie. Przez Kordyljery Centralne przejechaliśmy już półciężarowym samochodem, kierowanym przez szofera-indjanina. Podkreślam, mdjanina, wątpliwem jest bowiem, czy znalazłby się szofer biały i cywilizowany, który podjąłby się tak szalonej jazdy na dwumetrowym gzymsiku, zawieszonym czasem nad kilometrową przepaścią.

Kordyljery Zachodnie przejechaliśmy najwyższą w świecie koleją górską²⁾, wznoszącą sięomal że do 5000 m. — Wreszcie Lima, Callao, wielki okręt, Kanał Panamski, Morze Karaibskie, Cuba, Hawana, Wyspy Bermudzkie, Azory, Hiszpanja, La Ro-

²⁾ Zbudowaną przez polaka — inż. Malinowskiego.



chelle, express, 105 km. na godzinę i stary, kochany Paryż.

Formalności, bagaże, Belgja, Niemcy, Zbąszyń i rozrzuconym oczom, co przez 1/2 roku dżunglę oglądały, ukazują się pocziwie, najmiłsze obdrapusy Marszałkowskiej ulicy...

Tak wygląda, więcej niż w kinematograficznym skrócie, trasa naszej Ekspedycji. — Bajka z tysiąca i jednej noc.

Osobiście byłem w tem szczęśliwym położeniu, że, do wymienionych dzie-

¹⁾ Wrażenia z Polskiej Ekspedycji Badawczej do Peru. — (według odczytu wygłoszonego w warszawskim Radio 20.X. 1928).



Łódź indyjska, płynąca pod polską flagą na rzece Tambo. Stoją w łodzi — kpt. Lepecki i dr. Freyd. Dookoła łodzi indyjanie z plemienia Campas. Fot. por. Zarychta.

sięciu środków lokomocji, mogłem do-
dać jedenasty — powietrzny. ,

Było to tak.

Podczas naszych badań naukowo-
statystycznych w Ambulatorjum miej-
skim w Iquitos nad Amazonką nat-
knąłem się na dwa przypadki kla-
sycznego trądu.

Byłem tem do pewnego stopnia za-
skoczony, gdyż panowała dotychczas
dość zgodna opinja, że trąd Amazonji
Brazylijskiej nie przekroczył Manaos.

Zainterpelowałem w tej sprawie dra
Ponce-de-Leon, szefa sanitarnego okrę-
gu Iquitos, który stwierdził, że rze-
czywiście, trąd, zawleczony z Brazy-
liji, rozszerzył się dość znacznie w
ciągu ostatnich lat, tak że trzeba było
nawet stworzyć trądowisko w San-
Pablo nad Amazonką, w pobliżu gra-
nicy brazylijskiej.

Rzecz prosta, że uważałem, za swój
obowiązek zwiedzenie trądowiska.

Na przeszkodzie stał jednak brak
czasu. Podróż do San-Pablo i z po-
wrotem musiałaby trwać 8 — 10 dni.
Jedzie się naturalnie łodzią zwykłą,
bo niema jeszcze stałej komunikacji
parowej.

Byłbym musiał skwitować z wypra-
wy, gdyby nie szczęśliwa myśl — sa-
molot!

W Iquitos znajdowała się końcowa
stacja komunikacji powietrznej z Li-
mą i w związku z tem w hangarze
wojskowym stale czekał na okazję re-
zerwowy rumak powietrzny.

Za pośrednictwem komendanta por-
tu zwróciłem się do ministra marynar-
ki o hydroplan.

Sprawa szła bardzo opornie.

Depesze szły za depeszami, z Limy
i do Limy.

Ministerstwo wysuwało cały szereg
objekcji, — że rzeka jeszcze wciąż
nieznana, że map dokładnych niema,
że nigdy jeszcze w tamtym kierunku
samolot nie wystartował, że aparatu
szkoda i t. d., i t. d....

Wreszcie 19 marca radosna wiado-
mość! — dostaję do całkowitej dy-
spozycji na dwa dni hydroplan woj-
skowy.

Z pilotem poszło nieco trudniej.
Trądowisko i dziewicza Amazonka nie
bardzo pociągały.

Po długich pertraktacjach, zgodził
się mi towarzyszyć por. Cornejo, do-
skonali pilot, obsługujący stale linię
Lima — Iquitos.

Popołudnie 19 marca spędziłem na
gorączkowych przygotowaniach. Ba-
gaż był niewielki, ale obfity w treść:
plecak z najpotrzebniejszymi przed-
miotami codziennego użytku i z żyw-
nością, kolonialny mikroskop składa-
ny, podróżne laboratorium z odczyn-

nikami, barwnikami, szkiełkami, lam-
pka spirytusowa, środki odkażające,
rękawice gumowe, płaszcze lekarskie,
kartoteka statystyczna, aparat fotogra-
ficzny, wierny 7-strzałowy Nagan, no
i nóż myśliwski, bez którego się nie
ruszałem.

Noc spędziłem pełną fantastycznych
i niespokojnych snów; bynajmniej nie
przez trądowatych, przecież widziałem
już i badałem kilkunastu podczas za-
jęć praktycznych w Paryskim Instytu-
cie Kolonialnym (w szpitalu St. Louis).

Nie dawał mi spać komentarz Mi-
nisterstwa Marynarki, że nigdy jeszcze
nie leciał wzdłuż Amazonki peruań-
skiej żaden samolot.

A więc będę pierwszy!

Ziszczą się najśmielsze marzenia
chłopięc!

Któryż to z nas nie marzył w naj-
pierwszej młodości o krajach niezna-
nych, o odkryciach nowych, o miej-
scach, których nikt nigdy jeszcze nie
oglądał!?... — o dywanie zaczarowa-
nym, któryby szybował nad lasami i
rzekami...

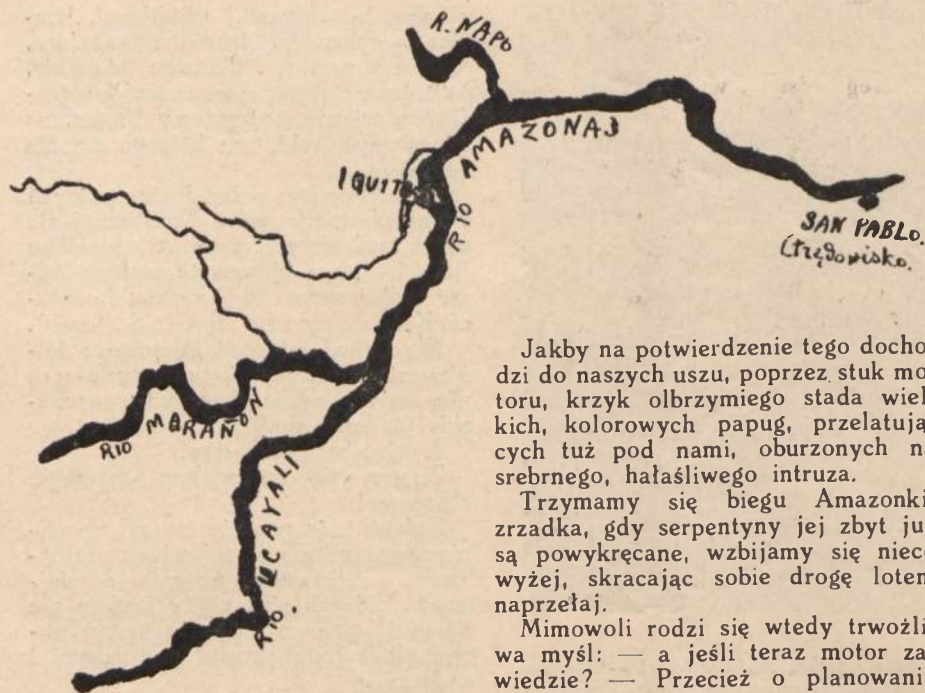
20 marca, nad ranem spadł równi-
kowy deszcz, przez chwilę przestałem
wierzyć w możliwość odlotu; jednak
wkrótce wypogodziło się, słońce
uśmiechnęło się i do mego pokoju
wpadł zadyszany marynarz z meldun-
kiem, że za chwilę odlot.

Z całym swoim skromnym dobyt-
kiem lekarskim udałem się motorówką
do portu lotniczego, gdzie już zasta-
łem komandora Carrillo, dowódcę fły-
ty amazońskiej i pilota—por. Cornejo.

Ostatnia fotografia, ostatnie spraw-
dzenie motoru i 30-u ciemnocyłych ma-
rynarzy, prawie wyłącznie indjan, wy-
ciąga z hangaru srebrnego ptaka, wy-
konanego w całości z aluminium. Jest



Ambulatorjum w Iquitos. Dr. Freyd w otoczeniu swoich peruańskich pacjentów. Fot. kpt. Lepecki.



to dwupłatowiec wodny — Keyston, Nr. R. 1, z silnikiem Wright'a o mocy 220 koni parowych, dwuosobowy, rozwijający szybkość do 200 km na godz.

Po skrzydłach gramolę się na wskazane mi miejsce, które się znajduje z przodu, — za mną usadawia się pilot. Przywiązują mnie do ławeczki; — ostatni uścisk dłoni naszego wypróbowanego przyjaciela komandora Carrillo.

Aparat spuszcza na wodę. Motor zaczyna grać, śmigła obraca się co-



Chwila przed odlotem. Stoją od lewej: por. Cornejo, komandor Carrillo i dr. Freyd.

raz prędeży; odrywamy się łagodnie i niespostrzeżenie. Mijamy stację radiową, port wojenny, — migają mi blaszane dachy i śmieszne domki miasta Iquitos; wznosimy się na 500 m., po chwili spoglądam w dół...

Miasto już daleko poza nami, a przed nami...

Ocean Zielony!

Najwspanialszy kobierzec świata, tkany nicią szmaragdową o wszystkich odcieniach! — Las dziewiczy!

Szczeńcie mi piersi rozpiera... Głos jakiś powtarza mi wciąż w takt motoru: — „Człowieku, jesteś pierwszy ponad tą dżunglą, przed tobą nie spoglądał na nią z góry nikt, poza wolnym płactwem leśnym!”...

Jakby na potwierdzenie tego docho- dzi do naszych uszu, poprzez stuk mo- toru, krzyk olbrzymiego stada wiel- kich, kolorowych papug, przelatują- cych tuż pod nami, oburzonych na srebrnego, hałaśliwego intruza.

Trzymamy się biegu Amazonki; zrzadka, gdy serpentyny jej zbyt już są powykręcane, wzbijamy się nieco wyżej, skracając sobie drogę lotem naprzelaj.

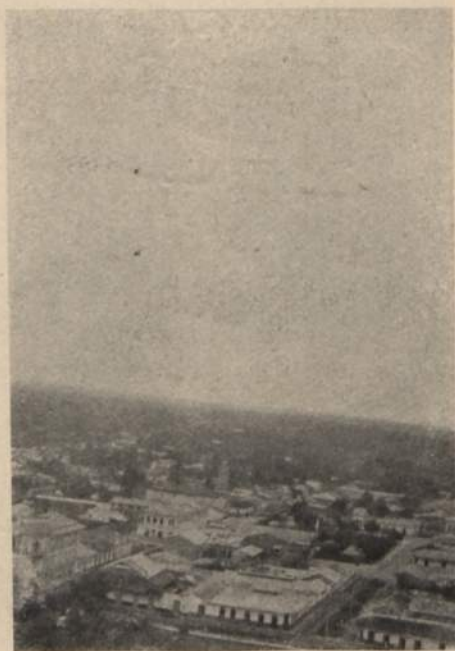
Mimowoli rodzi się wtedy trwoźli- wa myśl: — a jeśli teraz motor za- wiedzie? — Przecież o planowaniu hydroplanu w lesie niema mowy.

W podnieconej bajeczną podróżą wyobraźni powstaje nawet obraz:

— Aparat połamany zwisa na prze- dziwnie poplątanych i poskręcanych ljanach, niby wielki motyl w siatce zbieracza; dookoła zebrana starszyzna leśna, — małpy, gady, jaguary, — sejmikuja, omawiają zdarzenie, dziwują się...

Odsuwam złe, choć piękne, myśli i spoglądam raz po raz w dół. Co chwila przecina krajobraz srebrzysta wstę- ga, — to jeden z niezliczonych dopły- wów Amazonki, — wasal, niosący swej Możnej Pani daninę swych wód...

Wracamy nad główne koryto Ama- zonki, obniżamy lot do kilkudziesię- ciu metrów; — rozróżniam doskonale poszczególne korony drzew, — na jed- nej z palm widzę kilkanaście figurek,



Miasto Iquitos, zdjęte z samolotu (około 500 m. wysokości). Fot. dr. Freyd.

wyczyniających jakieś pocieszne łam- ańce; — wpatruję się — to stado małp; świadome swej wolności, któ- rej nikt im tu nie odbierze, — nie uciekają przed nami, — ciekawie tyl- ko podnoszą łebki i patrzą... i słucha- ją.

Mijamy koryto wielkiego dopływu, szerokiego przy swem ujściu conaj- mniej na 5 km. To Rio Napo.



Fragment Amazonki i dżungli (zdjęcie z samolotu). Fot. dr. Freyd.

Pilot obniża lot jeszcze bardziej, rozróżniam już dokładnie ljanę, zwi- sające z drzew;... niby kropla krwi serdecznej, z nieba spadłej, — czer- wieni się nad wodą olbrzymia, równi- kowa orchidea...

Jakieś łupinki na wodzie, — to łod- zie tubylców-rybaków. Widać jakieś wielkie poruszenie, łodzie uciekają we wszystkich kierunkach... Biedacy, nie wiedzą pewnie wogóle o istnieniu sa- molotu.

Spoglądam na zegarek. Jesteśmy już w powietrzu przeszło 1 1/2 godziny. Według naszych obliczeń poprzednich już od kilku minut powinniśmy byli widzieć San Pablo.

Tymczasem o trędowisku ani sły- chu.

Odwracam się do pilota. Por. Cor- nejo, wyraźnie zaniepokojony, daje mi ręką jakieś desperackie sygnały.

Umawiamy się na migi, (gdyż huk motoru uniemożliwia wszelką konwer- sację), że jedziemy dalej, wciąż się trzymając Amazonki.

Mija znowu kwadrans, pół godziny, godzina...

Podróż nasza trwa już prawie 3 go- dziny.

Zaczynam się obawiać, żeśmy po- prostu zboczyli z drogi, lecąc wzdłuż jakiegoś bocznego koryta.

Jeszcze jedna krótka narada mi- miczna z pilotem i po chwili gładko wodujemy na rzece, przy pierwszej chacie rybackiej.

Widzimy kilku tubylców, uciekających w panicznym strachu. Por. Cornejo przywołuje ich gromkimi okrzykami.

Usłyszawszy ludzki głos, — rybacy, z początku jeszcze nieufni, zaczynają zawracać i otaczają samolot w swych małych pirogach. Są to półcywilizowani indjanie, mówiący dość biegle łamanym hiszpańskim.

Pytamy się o San-Pablo.

— A, to już niedaleko — odpowiada najstarszy indjanin — jakieś 6 godzin drogi od tego miejsca”.

Po chwili dopiero, ochłoniwszy z pierwszego przerażenia, domyśliłem się, że dziękmu chodzi o sześciogodzinną podróż w łódce. — Odetchnąłem... Nasze 220 koni parowych zrobi tę drogę nieco prędzej!

Wzbijamy się w górę i rzeczywiście, po upływie kilkunastu minut rozróżniam już wyraźnie domki trędowiska San-Pablo.

Jesteśmy na wysokości 800 m. Pilot opuszcza się powoli, zataczając wielkie kręgi. Z domków wybiegają małe białe postacie i zbijają się w gromadki. — Pewnie sobie nas pokazują.

Wreszcie ostatni zakręt i aparat dość gwałtownie opada na wodę. Kilku ludzi chwytą, rzuconą przez por. Cornejo linę, holując hydroplan do brzegu.

Wysiadamy na ląd.

Rozglądam się ciekawie, szukając wzrokiem beznosych, beznógich i bezrękich postaci. Rozczarowanie...

Otacza nas kilku zdrowych, uśmiechniętych drabów, wypytujących się o szczegóły podróży. Zbliża się rządowy administrator trędowiska i zagadka się wyjaśnia.

Trędowisko, bowiem — składa się z dwóch części. Pierwszą część, t. zw. „zdrową”, zamieszkuje: administrator, aptekarz i pięciu dozorców, — wszyscy z rodzinami.

We właściwym trędowisku znajduje się 46 chorych, żyjących w 5 domkach. — Część zdrowa oddzielona jest od trędowiska potrójnym, bardzo gęsto plecionym drutem kolczastym. — Uzbrojony dyżurny dozorca pilnuje dzień i noc jedyne przejście, przez które do trędowiska ma prawo przechodzić jedynie aptekarz, ewentualnie wizytujący lekarz, z trędowiska — nikt...

Lekarz, przez cały czas istnienia trędowiska był raz jeden; natomiast duszą kolonii jest aptekarz; spełnia on jednocześnie czynności felczera, pielęgniarza i łącznika ze światem zewnętrznym. Również do czynności jego należą zastrzyki olejku „chalmoo-gra”, jedyne, względnie skutecznego leku przeciwtrędowego.

Nie tracąc czasu, udaję się do izby aptecznej, gdzie rozkładałem swoje laboratorium i rozpoczynam przygotowania do wizytacji.

Kładę dwa białe płaszcze lekarskie, długie aż do łokci rękawice, biały czepk na głowę i specjalne pantofle na nogi; — do ręki biorę najniezbędniejsze instrumenty laboratoryjne i ba-

dawcze i, wraz z aptekarzem, w podobny sposób przystrojonym przechodzimy przez kordon. Do nich!

Szereg postaci, w białych płóciennych ubraniach, ucieka w panicznym strachu, chowając się po domkach.

Aptekarz wyjaśnia mi, że już przed dwoma tygodniami przyszła pantoflową pocztą wiadomość o przyjeździe europejskiego lekarza. — Biedni chorzy po całych dniach wypatrywali swego wyidealizowanego zbawcy, — rzecz prosta przekonani, że przyjedzie łodzią, lub conajwyżej statkiem.

A tu dosłownie spada z jasnego nieba na ptaku przedziwnym, a posłusznym.

Podziw, zdumienie, przerażenie, osłupienie — przechodziło wszelkie możliwe granice. Jak już zaznaczyłem prostaczkowie przeważnie wogóle nie wiedzieli o istnieniu samolotu.



Trędowisko San-Pablo nad Amazonką. (Zdjęcie z samolotu). Fot. dr. Freyd.

Wchodzimy do pierwszego domku, zamieszkałego przez arystokrację trędowiska. Są to ludzie, którzy, dzięki kontaktowi z cywilizacją, mieli chorobę bardzo wcześnie rozpoznaną, a leczenie energicznie przeprowadzane.

To też robią wrażenie omal że zdrowych.

Towarzystwo bardzo ciekawe i nieco międzynarodowe. Kilku peruańczyków, dwóch brazylijan, jeden portugalczyk, jeden hiszpan. Zwraca uwagę wybitnie inteligentna twarz Don Miguela R. Jest to bardzo wykształcony pan, około 65-letni, były dyrektor wielkiego domu handlowego w Paryżu, doskonale władający francuskim i angielskim. — Historia jego życia — to straszliwa tragedia. — Wyemigrował w młodzieńczym wieku do Stolicy Świata, uczył się, pracował; po latach dorobił się znacznej fortuny. — Starość postanowił spędzić wśród oczyszczonych lasów. Wrócił do Iquitos, a

po kilku latach wystąpiły na skórze jakieś podejrzone plamy; analiza wykazała obecność złowrogich laseczników Hansena. — Nie pomogły błagania rodziny, stosunki, podania... chorego przewieziono do trędowiska. — Dziś oswoił się już nieco z otoczeniem, znosi swój los z rezygnacją; dzieli się ze współtowarzyszami niedoli swą wiedzą, prowadząc wśród nich pracę oświatową. — Podczas całego czasu badań był dla mnie prosto nieocenionym pomocnikiem, jako tłumacz, gdyż poza francuskim, angielskim i swym ojczystym hiszpańskim, znał doskonale narzecza miejscowych „cholos”, czyli chłopów-metysów i parę narzeczy indjan.

Obok niego najciekawszym lokatorem pierwszego domku był Don José L. — rzeźnik z Iquitos.

Przed rokiem zachorował na jakąś banalną gorączkę; zadowolony lekarz stwierdził gripę i... trąd, trwający już od lat kilku. Biedne Iquitos! Biedni konsumenci jego wędlin!

Przechodzę do następnego domku, zamieszkałego przez kobiety.

Izby jakieś inne, czyste, zamiecionne, ściany oklejone wycinkami z pism ilustrowanych z epoki Napoleona III. W każdej izbie ołtarzyk i kwiaty.

Same chore — wyłącznie metyski z ludu. Wiek waha się od lat 14 do 60.

Jedna z chorych 17-letnia Mercedes, wątła, bladolica, o marzących oczach — została przywieziona przed dwoma laty, jednocześnie ze swym narzeczonym.

Przed rokiem powiła niemowlę, które niemotłowskie prawo zabrało jej w kilka kwadransów po urodzeniu.

Dziecko znajduje się obecnie w Iquitos zdrowe, choć nieco rachityczne; trądu się bowiem nie dziedziczy.

Jej rówieśnica — seniorita Ernestina: — pół twarzą i uszy pokryte ogromnymi, ropiejącymi owrzodzeniami, co nie przeszkadza jej, na wieść o przyjeździe lekarza z Europy, związać krucze włosy wstążką, przeraźliwego kanarkowego koloru. Zaw sze przecież kobieta!

Badam z kolei mieszkańców III i IV domku. — Wszędzie prześladują mnie spojrzenia — natrętne, błagalne, uporczywe. Wszędzie poza zmętniałą rogówką oczną prześwieca płomyk nadziei: — A może nareszcie ten?! — Przecież on z Europy, a tam mądrzy!..

Piąty domek, najstraszliwszy, stoi niedarmo na uboczu. To „Leprosos invalidos”, czyli inwalidzi trądu.

Ludzie z głębokich lasów, indjanie i metysi. Do ambulatorjum w Iquitos zgłaszali się już w ostatnich okresach swej choroby.

To też prędzej przypominają jakieś wizje koszmarne, niż ludzi. — Gałki oczne matowe, powyginane; skóra, pokryta odleżynami i wrzodami — schodzi płatami, obnażając czystokroć kość. Najczęściej brak wszystkich palców wraz z kawałkiem dłoni lub stopy; uszy olbrzymie, przerosłe, całe w guzach, lub... wogóle ich niema. Zamiast nosa — najczęściej ziejąca jama.

Nędzne strzępy ciała ludzkiego.



Trędowaci. Przy nich Dr. Freyd (X).
Fot. własna autora.

Aptekarz dyskretnie, ale stanowczo przypomina mi, że już godzina 5-ta i czas szykować się do kolacji.

Wracamy do części zdrowej. Zrzucam rękawice i płaszcz; następuje mycie, szorowanie, kąpiel; mydło, alkohol, benzyna z jodem...

Siadamy do wieczerzy, zaproszeni przez gościnnego administratora. Biedak wyyskuje, jak może krótki kontakt ze światem. — Wypytuje się o Europę, o Polskę, o Warszawę... Zna ze słyszenia dwóch polaków — Sienkiewicza i Paderewskiego.

O Chopinie i Koperniku był przekonany, że to niemcy.

Gospościa podaje kruche i smaczne pieczone papugi. Na deser, chcąc mi dogodzić i zaimponować, gospodarz otwiera z nabożeństwem puszkę kon-

serw z... nie zgadniecie Państwo... z naszych pocziwych autentycznych gruszek.

W ojczyźnie ananasów i papajów, bananów i trzciny cukrowej, gruszka ma posmak najprawdziwszego egzotyizmu.

Po kolacji krótki spacer, potem porządkowanie notatek, ułożenie planu na dzień następny, wreszcie kamienny sen w bawełnianym hamaku po dobrze zapracowanym dniu.

Następnego dnia prace uzupełniająca: — dodatkowe badania laboratoryjne, wywiady i fotografowanie ciekawych przypadków.

O godz. 2 pp. kończę robotę. Mijam po raz ostatni ogrodzenie. Przebieram się, zostawiając w trędowisku płaszcz, rękawice i wszystkie instrumenty, które miały styczność z chorymi. Pakuję z powrotem manatki, żegnam się z administratorem, aptekarzem, dozorcami, — po chwili jestem już w samolocie.

Za drutami zbiera się tłum chorych, zrazu nieśmiało, potem coraz serdeczniej, machają kapeluszami, chustkami...

Po krótkim rozbiegu odrywamy się od Amazonki. Widzę jeszcze trędowatych, zbitych w gromadę, potem już tylko domki, — po chwili już tylko las, woda i niebo.

Po drodze ogarnia nas nieprzenikniona mgła. Pilot boi się lecieć za nisko, żeby nie zawadzić o wierzchołki drzew, stara się więc wznieść ponad mgłę na wysokość przeszło 1500 m.



Pożegnanie trędowatych. Fot. dr. Freyd.

Gdy po upływie 3 godzin mgła się rozeszła, oczom naszym ukazała się jakaś osada ludzka, której w żaden sposób nie mogliśmy sobie przypomnieć. — Lotnik opuszcza się na wodę, żeby zasięgnąć języka. — Ludzie, jacyś bardziej obcy, nie uciekają. Otaczają w swoich pirogach samolot ze wszystkich stron.

Okazuje się, żeśmy przelecieli już Iquitos, nawet ujście Ucayali jest już poza nami i znajdujemy się na wodach Marañon'u, czyli górnej Amazonki.

Z ust pilota zrywają się soczyste i dźwięczne hiszpańskie przekleństwa. Natychmiast zawracamy i przybywamy do Iquitos przy świetle ostatnich promieni słonecznych i z ostatnim litrem benzyny.

DR. ALEKSANDER FREYD

PRZEGLĄD KOLONJALNY

ROZWÓJ CYWILIZACYJNY AFRYKI W ŚWIETLE LICZB DLA KAMERUNU.

P. C. A. Le Neren, redaktor francuskiej „La Quinzaine Coloniale” w znakomitym i doskonale udokumentowanym artykule stwierdza wielki cywilizacyjny rozwój Afryki. Afryka z iscie amerykańskim rozmachem kroczy po drodze kultury i postępu. Nieprzebyte do niedawna bory i lasy, dzungle dziewicze, dostępne jedynie dla dzikiego zwierza, stają się dzisiaj ośrodkami życia gospodarczego, opartego na zdobycach najnowszej kultury i techniki.

Równocześnie z ogólnym rozwojem gospodarczym w Afryce daje się zauważyć zupełnie wyraźnie wzrost urbanizacji, a to ostatnie zjawisko jest już par excellence europejskim z doby ostatniej.

Naprzekąd Johannesburg, który pięćdziesiąt lat temu wstecz był zaledwie zwykłą wsią, dziś jest wielkim miastem, liczącym przeszło 200.000 ludności. Francuska Casablanca, która jeszcze około roku 1900 liczyła niecały tysiąc europejczyków, jest dzisiaj miastem, posiadającym przeszło 100.000 ludności, miastem ultramodernistycznym z przepięknymi gmachami, bulwarami, avenues, z najnowszą architekturą i komfortem, których by jej mogła pozazdrościć niejedna stolica europejska. Po dobrze zbudowanych, gładkich szosach Północnej i Południowej Afryki pędzą autobusy, zapewniające normalną komunikację między poszczególnymi ośrodkami, ekspresy afrykańskie na południu i północy pod względem szybkości i wygody nie ustępują europejskim, oświetlenie elektryczne nie należy do

rzadkości w osiedlach arabskich, a arabki prasują burnusy swych mężów i braci przy pomocy żelazka elektrycznego.

W równym stopniu postępuje naprzód rozwój linii telegraficznych, telefonicznych oraz dróg bitych. Dla przykładu przyjrzyjmy się liczbom zestawionym dla Kamerunu.

Drogi bite (automobilowe):	
1914 rok	358 klm.
1927 "	3552 "
Linje telegraficzne:	
1914 rok	1550 klm.
1927 "	2413 "
Drogi żelazne:	
przewiozły w roku 1921 pasażerów	220.000
" " " " " " " "	500.000
wpływy kasowe towarów	35.000 tonn
" " " " " " " "	110.000 "
1921 poniżej 2.000.000 franków	"
1926 "	18.000.000 "

Budżet Kamerunu:
wynosił w roku 1921 15.000.000 franków
" " " " " " " " 97.094.318 "
w czym 4.262.636 franków na walkę ze śpiączką.

Dochody celne:	
wynosiły w roku 1921	5.000.000 franków
" " " " " " " "	25.000.000 "
Ruch statków w porcie Duala:	
w r. 1921	188 statków
w r. 1927	301 "
Tonaż:	
w r. 1921	45.000 tonn
w r. 1927	140.000 "

Ruch statków według flagi w r. 1927: statków francuskich 106, angielskich 88, niemieckich 30, holenderskich 30, włoskich 17, amerykańskich 18, norweskich 2, hiszpańskich 9, portugalskich 1.

Repartycja obrotów handlowych według narodowości w r. 1927:

Francja	147.115.169 franków
Anglja	78.258.380 "
Niemcy	65.045.037 "
Belgia	13.479.384 "
Holandja	12.217.377 "

Całkowity obrót handlowy Kamerunu wyniósł:
w roku 1921 50.000.000 franków
w roku 1927 350.000.000 "

Największym dowodem pochodzenia cywilizacyjnego Europejczyków w Afryce jest zbudowana przez Francuzów kolej żelazna po przez Saharę t. zw. Transsaharien. Zrealizowanie tej wielkiej imprezy technicznej połączy wszystkie miejskie środki północnej Afryki z Kapsztadem.

ZNISZCZENIE GUADELUPY PRZEZ CYKLON.

Parę tygodni temu czytaliśmy w prasie o wielkich zniszczeniach, jakie poczynił straszliwy cyklon we francuskiej kolonii Guadelupie. Kolonia ta należy do najbardziej kwitnących francuskich posiadłości kolonialnych. Guadelupa posiada przepiękną przyrodę tropikalną z 240.000 mieszkańców. Handel zewnętrzny wyspy osiągnął w r. 1927 300.000.000 franków. Budżet w tym samym roku wykazał poważną nadwyżkę. Bilans zniszczenia, wyrządzonego przez cyklon przedstawia się w sposób okropny. Przeszło 600 zabitych, 2000 rannych, plantacje zniszczone, całe wsie i miasta, rozpoczęte wielkie roboty irygacyjne zrównane z ziemią. Cała Francja wraz ze wszystkimi swymi koloniami podjęła wielką akcję pomocy dla mieszkańców Guadelupy.

PRODUKCJA CUKRU NA JAWIE.

Uprawa trzciny cukrowej na Jawie jest najstarszym zajęciem mieszkańców tej wyspy. Już Kompanja Indyjska w XVII stuleciu wozila z Jawy do Holandji wielkie ładunki cukru, fabrykowanego przez tuziemców i Chińczyków. W roku 1830 ówczesny holenderski gubernator Jawy wprowadził system obowiązkowej fabrykacji cukru na wyspie; w tym czasie pod plantację trzciny było zajętej 19 tysięcy hekt. W 1870 r. nowe prawo agrarne postanowiło, że obszar plantacji trzciny zmniejszono corocznie o 1/3. Równocześnie fabrykanci uzyskali prawo swobodnego handlu swoim cukrem. Był to okres kiedy państwa europejskie poczęły wprowadzać międzynarodową reglamentację handlu cukrem i Jawa musiała się dostosowywać do przyjętych przez poszczególne konferencje norm. W r. 1927 obszar plantacji trzciny wynosił 182 tysiące ha, a produkcja cukru osiągnęła zawrotną liczbę 2.350.000 ton. Liczby powyższe należy tłumaczyć częściowem zniszczeniem przez wojnę produkcji cukru europejskiego. Z 1 hek. zajętych pod plantację produkuje się 12 ton cukru. Produkcja cukru w posiadłościach kolonialnych francuskich wynosi zaledwie 4 tony z 1 nekt.

BOGACTWA NATURALNE MADAGASKARU.

Pan Jan d'Esme, który niedawno dokładnie zwiedził cały Madagaskar, odłatała na ramach „Revue Hebdomadaire” ciekawy artykuł, wskazujący na bogactwa jakie Europejczyk może znaleźć na Madagaskarze. Żadna ziemia poza Madagaskarem nie posiada tyle soków życiodajnych i odżywczych — jest to przedziwna urodzajność tropikalna wznawiana stale przez deszcz i słońce. Ziarno powierzone ziemi same wyrasta bez udziału pomocnej dłoni człowieka, a jednak na Madagaskarze jest tak drogo jak w Europie. Zjawisko drożyzny autor przypisuje wielkiej ilości pośredników, komisjonerów, eksporterów i importerów, którzy cały handel trzymają w swym ręku, dorabiając się olbrzymich fortun.

Kilogram wanilii, który przed wojną był sprzedawany za 25 franków, obecnie kosztuje 450 franków.

Historję powojennej produkcji wanilii na Madagaskarze można porównać z okresem inflacyjnym w Europie. Cała ludność wyspy — biali, negrzy, arabi, hindusi — rzuciła się do uprawy wanilii z chwilą kiedy produkt ten poczęto w Europie sprzedawać na wagę złota. Tuziemcy, którzy w niektórych wypadkach uprawiali znaczne ilości wanilii dorabiali się majątku na sprzedaży jednego zbioru. Wielu z nich oczywiście bankrutowało. A koniec tego wszystkiego? Zwykły, jak przy każdej spekulacji. Pod uprawę wanilii wzięto każdą piędź ziemi w tym samym czasie, kiedy w Europie nastąpił okres stabilizacji. Ceny wanilii na rynku europejskim gwałtownie spadły. Zamiast realizacji marzeń o bogactwie twarda rzeczywistość przyniosła mieszkańcom Madagaskaru ruinę i bankructwo.

Pan d'Esme kończy swój artykuł: Ten kto usiadł do rulety i przegrał — musi płacić.

SOWIETY WOBEC ZAGADNIEN KOLONIALNYCH.

Na 6-tym kongresie Międzynarodówki Komunistycznej w Moskwie była omawiana szeroko sprawa polityki kolonialnej. Nieliczne tylko dzienniki europejskie zauważyły i zanotowały ten fakt. Kongres Komunistyczny uchwalił odnośnie kolonji domagać się równości ras, skasowania

przywileju, z którego korzystają cudzoziemcy, swobody zebrań związków. Partje komunistyczne w państwach kolonialnych otrzymały rozkaz organizowania -owstań na terenach kolonialnych i składania protestów przeciwko wysyłaniu wojsk do kolonji.

Kongres zajmował się przedewszystkiem Chinami i Indjami, potem państwami Ameryki Południowej, w której żyje pokaźna liczba metysów podatnych dla propagandy komunistycznej. Jeżeli chodzi o francuskie kolonje Kongres postanowił zorganizować partję komunistyczną w Indochinach, uważając że stan liczebny proletariatu w Indochinach jest dostatecznie pokaźny.

Komisarz sowiecki spraw zagranicznych w swojej krytyce paktu Kelloga zauważył, że pakt potępiając wojnę pomija milczeniem zbrojne wystąpienia państw kolonialnych obliczone na zduszenie wolnościowych i emancypacyjnych ruchów wśród tuziemców w kolonjach.

KRÓLEWSKI INSTYTUT KOLONIALNY W BELGJI.

Na skutek inicjatywy belgijskiego prezesa Rady Ministrów, król Albert podpisał dekret o utworzeniu w Brukseli Instytutu Kolonialnego.

Nowa organizacja będzie miała za zadanie propagandę kolonialną wśród społeczeństwa, organizację katedr nauk kolonialnych w wyższych uczelniach, przeprowadzanie studiów naukowych dotyczących kolonizacji oraz uzgadnianie działań poszczególnych organizacji społecznych, zajmujących się kwestjami kolonialnemi. Instytut będzie podzielony na 3 sekcje: nauki moralne i polityczne, przyrodnicze i medyczne oraz techniczne.

INTENSYWNA BUDOWA DRÓG W KENYA.

Na ogólną liczbę 4500 robotników zatrudnionych przez angielską Dyрекcję Robot Publicznych w 1927 roku 3500 pracuje przy budowie dróg.

Szeroki program przyjęty przez Zarząd Kolonji przewiduje zatrudnienie w najbliższym czasie 11.000 robotników.

WŁOSKIE ASPIRACJE KOLONIALNE.

P. Roberto Cantalupo do niedawna podsekretarz stanu w rzymskim Ministerstwie Kolonji, a obecnie redaktor Oltremare jest najbardziej wybitnym propagatorem włoskiej ekspansji kolonialnej. W swojej polemice z prasą francuską z powodu artykułu ogłoszonego w sierpniu w Oltremare i zatytułowanego: Potęga Kolonialna, p. Cantalupo stwierdza, że włoskie tendencje kolonialne krocza równocześnie dwoma drogami.

Po pierwsze Włochy czynią usilne starania, aby w sposób celowy eksploatować cztery kolonje afrykańskie, będące w posiadaniu Włoch i praca w tym kierunku jest udziałem całego społeczeństwa włoskiego, po drugie Włochy starają się o przeprowadzenie podziału mandatów afrykańskich na zupełnie nowych zasadach i ta ostatnia akcja jest ściśle diploma-

tyczną i znajduje się w rękach Mussoliniego.

P. Cantalupo powołuje się na swoją książkę: Italia Musulmana, wydana niedawno, w której przeprowadza dowód konieczności zdobycia przez Włochy nowych terenów dla ekspansji ludności włoskiej. Autor jest zdania, że w ciągu przyszłych lat kilku warunki demograficzne Włoch i związane z temi warunkami zjawisko stałego gromadzenia nadmiaru ludności, sprawia, że Europa zrozumie nareszcie, iż w jej własnym interesie leży, aby kwestja mandatów kolonialnych była rozwiązana po myśli narodów o wysokim przyroście naturalnym. Jak widać Włochy zupełnie wyraźnie postawili na platformie oficjalnej sprawę konieczności rewizji mandatów kolonialnych.

STOSUNKI POLSKO-EGIPSKIE.

Minął zaledwie krótki okres czasu odkąd Egipt wyłamał się z pod supremacji angielskiej, a już naród egipski śmiało i pewnie kroczy po drodze współpracy cywilizacyjnej i gospodarczej z państwami Europy.

Stosunki ekonomiczne między Polską a Egiptem rozwijają się nader pomyślnie. Stosunki te w obecnej chwili są znacznie ułatwione przez nawiązanie pomiędzy obydwojma państwami normalnego kontaktu dyplomatycznego i konsularnego. W roku ubiegłym rząd Rzeczypospolitej kreował w Kairze poselstwo, wkrótce potem została zorganizowana w Kairze Izba Handlowa Polsko-Egipska (Kair, 22 Rue El Manakh). Izba wydaje biuletyn kwartalny.

Daleki Kair nie jest nam zupełnie obcy. Pierwszy kontakt z ziemią Egipską nawiązała Polska na schyłku XVIII-go stulecia, podczas walk Napoleońskiej Francji z supremacją Angielską w Afryce. Ziemia egipska do dnia dzisiejszego kryje w sobie śmiertelne szczątki sławnego adjuwanta napoleońskiego kapitana Sułkowskiego.

Stosunki obecne polsko-egipskie mają za podstawę wyłączny interes gospodarczy obydwóch narodów.

Egipt jest krajem o wysokiej produkcji bawełny, Polska zaś, posiadając silnie rozwinięty przemysł tkacki, jest wielkim rynkiem zbytu bawełny. W grudniu 1926 roku import bawełny egipskiej do Polski wyniósł 69649 ton. W styczniu 1927 roku, a więc w miesiąc później import ten wzrósł do 79395 ton.

Dotychczas niemal cała produkcja bawełny egipskiej była zabierana przez Anglję. Obecnie jednak angielski przemysł tkacki znalazł się w okresie długotrwałego kryzysu, wskutek czego Egipt musi szukać innych rynków zbytu i znajduje je częściowo w Polsce i Czechosłowacji.

Polska produkuje wiele wyrobów gotowych, które Egipt musi kupować zagranicą. Poza to Polska posiada silnie rozwinięty przemysł górniczy i metalurgiczny. Interes polityczny Egiptu wymaga iaknajwiększego ekonomicznego uniezależnienia od Anglji. Zadaniem Izby Handlowej Polsko-Egipskiej jest nawiązanie ścisłych gospodarczych stosunków.

DR. JAN ROZWADOWSKI

KRONIKA ZWIĄZKU

WIELKI SUKCES IDEI ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH.

Idea Związku Pionierów Kolonialnych, podjęta przez naszą organizację przed kilku miesiącami, odniosła wielki sukces.

Oto Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbyty ostatnio w Katowicach przy udziale setek przedstawicie-

li z całego kraju, podjął inicjatywę Związku, wprowadzając do statutu Ligi Morskiej i Rzecznej cele Związku, wypisując tem samem na swoim sztandarze hasło walki o kolonje dla Państwa Polskiego.

Następujące rezolucje zostały przez Zjazd jednogłośnie uchwalone w atmosferze entuzjazmu:

„Pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, podejmując śmiało a twórczą inicjatywę Związku Pionierów Kolonialnych,

zważywszy, że należyte wyzyskanie naszego wychodźstwa może się stać jednym z najtrwalszych fundamentów mocarstwowego rozwoju Polski, zważywszy dalej, że gospodarcza samowystarczalność Państwa Polskiego w posiadaniu własnych kolonij pozyska zasadnicze oparcie,

wzywa całe społeczeństwo pod swe sztandary, na których wypisuje walkę o zdobycie dla Państwa Polskiego kolonij,

względnie dla narodu polskiego terenu pod nieskrępowaną ekspansję, równocześnie zaś apeluje do Rządu Rzeczypospolitej, by do programu polityki zagranicznej włączył problem kolonialny, by ustalił jaknajśpieszniej zdecydowany a celowy program polityki emigracyjnej, by nakoniec dokonał reorganizacji odpowiednich organów, któreby ujęte w jeden odpowiedzialny aparat, podjęły realizację tego programu”.

W uzupełnieniu tej rezolucji Walny Zjazd Delegatów zalecił władzom Ligi Morskiej i Rzecznej, by na sprawę kolonialną położyły jaknajsilniejszy nacisk

i jaknajrychlej wystąpiły do powołanych czynników państwowych z wnioskami w tej sprawie.

Pozatem Zjazd wśród oklasków przyjął także rezolucję następującą:

„Zjazd uchwała wyrazić podziękowanie inicjatorom Związku Pionierów Kolonialnych, a w szczególności p. K. Głuchowskiemu i jego współpracownikom za pracę w tym kierunku, akceptując równocześnie dotychczasowe poczynania”.

Z dumą i z zadowoleniem spełnionego obowiązku możemy patrzeć za siebie, a z wiarą w przyszłość.

Wypłynęliśmy na szerokie wody.

+ + + IDZMY ZA MORZA! + + +



Wypadanie włosów!

Rozwiązanie problemu porostu włosów przez Dr. E. Zieglera.

Oslabienie korzonków włosowych spowodowane będzie niehygienicznym okryciem głowy, usposobieniem nerwowym, ciężką pracą, chorobą (grypa, tyfus), tworzeniem się łupieżu oraz nadmiernym odtłuszczeniem. Utracie włosów zapobiec można przez odpowiednie pielęgnowanie głowy i włosów. Kto dopuszcza do utworzenia się łupieżu i nadmiernego odtłuszczenia, ten może być pewny, że w krótkim czasie utraci włosy i zeszpeci się łysiną. Ważnym więc jest, głowę i włosy pielęgnować odpowiednio do ich skomplikowanego istnienia. Na ogół wydaje się to łatwym, w rzeczywistości jest to bardzo trudne, ponieważ organizm skóry głowy jest nadzwyczaj



wymagający, gdyż korzonki włosowe skazane są na wielki wysiłek, dbając o porost 75.000 do 100.000 włosów. Mając bowiem łysinę lub rzadki porost włosów, osiągnąć można przez stosowanie „Silvikrin-kuracji włosów” w komplecie nowe uwłosienie względnie przy rzadkich włosach ponownie bujną czuprynę, oczywiście jedynie przy właściwym i dokładnym używaniu według wskazówek podanych w planie leczenia Silvikrinem zredagowany przez prof. Dr. med. Liplawskiego.

Silvikrin (D. R. P. i patentowany prawie we wszystkich państwach kulturalnych) zawiera specyficzne pożywienie niezbędne dla korzonków włosowych do wytwarzania nowych włosów. Prof. uniw. Dr. med. Polland, radca medycjalny Dr. med. Abel, Dr. med. Princ i wielu innych lekarzy osiągnęli za pomocą leczenia Silvikrinem nawet przy zupełnym wyłysieniu nader zbawienne wyniki. Z wielką radością nowinę tę przyjmie każdy, iż uzyskać można na nowo dawniejszy bujny włos. Oto środek, którym — podług orzeczeń lekarskich — rozwiązano problem porostu włosów.

Zanim wydacie grosz, ofiarujemy bezpłatną przesyłkę, która zawiera sprawozdania lekarskie z wyników leczenia Silvikrinem, plan leczenia Silvikrinem zredagowany przez prof. Dr. med. Liplawskiego oraz nader pouczającą broszurę p. t. „Włosy, ich wypadanie i odrastanie” do tego małą paczkę Silvikrin-Shampon. Pielęgnowanie włosów preparatami Silvikrinu nie tylko utrzymuje włosy w zdrowym stanie lecz również czyni je bujnymi i pięknymi „Silvikrin-kuracja-włosów w komplecie osiągnięto wielki postęp przyjęty z radością przez wszystkich lekarzy. Postęp ten zyskuje na wartości jeszcze więcej przez to, że nawet przy wyłysieniu oraz rzadkiem uwłosieniu osiągnąć można nowy porost włosów. Po nadesłaniu obok umieszczonego kuponu wysyłamy odwrotnie wymienione dziełka i próbkę.

Kupon przesyłki bezpłatnej

W kopercie zaopatrzonej w znaczek poczt. przelać do:

Silvikrin-Vertrieb, Gdańsk 300, Gr. Schwalbengasse 2

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie:

1. Sposób użycia i plan leczenia Silvikrinem, zredagowany przez Prof. Dr. med. Liplawskiego.
2. Książkę o 36 stronach p. t. „Włosy, ich wydanie i odrastanie”.
3. Wypracowanie naukowe pierwszych powag lekarskich.
4. Bezpłatną próbkę „Silvikrin-Shampon”.

Nazwisko:

Ulica:

Miejsce zam.:

Poczta: