

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ PRZECZNEJ

Nr. 1.

Warszawa, styczeń 1930 r.

Rok VII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Naczelne przykazanie wiary państwowej — Henryk Tetzlaff; 2. Rozbrojenie na morzu — Inż. Witold Hubert, kot. mar. woj. w st. sp.; 3. Aktualne zadania nauzych dróg wodnych — (dokończenie) — Inż. T. T.; 4. Pierwsza przygoda statku szkolnego „Pomorze” — Tadeusz Meissner; 5. Wyspa Hwar zimą — Inż. St. Łęgowski; 6. Budownictwo okrętowe we Francji — Olivier Quéant; 7. Przegląd marynarki wojennej państw obcych — H. T.; 8. Z żałobnej karty; 9. Książki i czasopisma nadesłane — Socym — T. Fonferkoj oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz. — PIONIER KOLONJALNY; 11. Rewja morako-kolonjalna w Antwerpii — W. R.; 12. Projekty fran. uskie w sprawie stworzenia kolonialnej sieci odciennej — Teodor Cybulski; 13. Tyfityki, czyli kozy wełniste — Jan Łępkowski; 14. Przegląd Kolonialny — zast. Dr. Jan Rozwadowski; 15. Kronika Kolonialna. 17 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

NACZELNE PRZYKAZANIE WIARY PAŃSTWOWEJ

Stanęliśmy na progu nowego 1930 roku. W roku tym przypada jedna z najbardziej radosnych rocznic w Odrodzonej Polsce. Dnia 10 lutego 1930 r. święcić będziemy jubileusz 10-lecia władania przez Polskę dostępem do morza. Dnia tego zrobiony zostanie niejako rachunek sumienia całego Narodu z jego dziesięcioletniego stosunku do zagadnienia morza. Podsumowane zostaną wysiłki już dokonane na tem polu pracy. Ujrzymy cały dotychczasowy realny pracy tej efekt.

W perspektywie tego, co Polska na wybrzeżu, objętem w posiadanie przed laty dziesięciu, zastała, będzie to niewątpliwie dorobek imponujący, dorobek w Europie powojennej, ba! na świecie nawet, w swoim rodzaju jedyny. Nie trzeba wszakże zapominać, że istnieje jeszcze perspektywa inna — perspektywa potrzeb gospodarczych Polski na morzu. W tej ostatniej perspektywie ujrzymy plastycznie tę część zadań, jaka jeszcze przed nami stoi.

Zanim przejdziemy w dalszych zeszytach „Morza” do bliższego omówienia programu prac na następny dziesiątek lat, zaczniemy od podstawowego stwierdzenia.

Zagadnienie dostępu do morza przestało być w Polsce czemś w rodzaju chimery. Psychika narodu została już pod tym względem znacznie prze-

orana. Dziś nietylko ludzie morza, nietylko sfery gospodarcze, nietylko rząd i ciała ustawodawcze, ale przedewszystkiem ten „szary człowiek”, na którym Państwo swój byt opiera, przeważnie rozumie już, czem jest dla niego, jako zbiorowości i jako jednostki, ten dostęp do morza. Dokonało się w ciągu tego lat dziesiątka wielkie przeobrażenie, jakiego nigdy w naszej przeszłości nie było.

Czy jednak ze zrozumienia tego wynika należyta ocena dostępu do morza? Otóż trzeba powiedzieć wyraźnie, że bardzo często mimo, że rozumie się już, jak wielkie korzyści morze Państwu przynosi, to jeszcze nie docenia się ich należycie. Pod tym względem istnieje rozbieżność między poglądami na tę sprawę czynników oficjalnych i kół, zagadnieniem morza bliżej się zajmujących, a olbrzymiej masy Narodu. Jeżeli chodzi o inicjatywę prywatną, o wydatki na potrzeby morza, które są jednocześnie potrzebami życia każdego obywatela, o ofiarość społeczną wreszcie na te cele — to pod tym względem jeszcze dużo jest do zrobienia.

Z tego trzeba sobie zdać sprawę na progu nowego roku pracy, na progu nowego dziesięciolecia władania morzem przez Polskę. Nie dość jest morze rozumieć, trzeba je należycie cenić i być gotowym do ponoszenia wszelkich dla niego ofiar.

To trzeba zkolei wbić w psychikę ogółu.

Na kursie akademickim dla dziennikarzy w Toruniu, jaki odbył się w pierwszych dniach stycznia r. b. staraniem Instytutu Bałtyckiego, wstępą prelekcją na temat „Wytyczne polskiej polityki morskiej” wygłosił p. Minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusz Kwiatkowski. Niezmordowany morza protektor, człowiek, mający dziś w Polsce historyczną już zasługę zerwania z chwiejną, niezawieszę świadomą swych zadań i celów, miękką, niezdecydowaną, chwilami najgorsze tradycje przeszłości przypominającą, polityką w zakresie stosunku Państwa do morza, na zakończenie swej wspaniałej prelekcji, złożył następujące stwierdzenie wyznania wiary niejako, dogmat Polski dzisiejszej:

„Chcemy się trzymać morza. Jest to potrzeba i konieczność niezłomna całego państwa i całego społeczeństwa. Gdynia jest najważniejszym naszym wyjściem na świat, otwieraniem przez nas dla nieskrępowanej woli prawdziwej i uczciwej współpracy międzynarodowej. Witamy tam każdą zdrową inicjatywę gospodarczą, nacechowaną chęcią pokojowej współpracy z całą radością, niezależnie czy wychodzi ona ze strony polskiej, czy też od obcych, zagranicznych naszych przyjaciół. Ale ponadto wszystko ważniej-

szem jest, że dziś wybrzeże polskie stanowi własność duchową, własność pracy i wysiłków całego społeczeństwa polskiego. Myśl, rzucona już w pierwszych latach naszej samodzielności gospodarczej i politycznej, przenikała coraz głębiej i coraz dalej, aż stała się nieodpartą koniecznością, niezłomną wolą całej Polski i stała się naczelnym przykazaniem wiary państwowej.

Słowa te, w granicie i w brzoźnie wykute, przyświecać nam powinny w latach dalszej pracy, które mamy jeszcze przed sobą.

„Morze”, jak dotychczas przez lat sześć, w miarę swych sił i środków będzie nadal pracowało nad budzeniem i rozwijaniem świadomości i należytej oceny spraw morskich, i ich znaczenia w Polsce. Oświeclać będzie nie tylko wysiłki i pracę

już wykonaną, ale torować będzie drogę wysiłkom i pracom przyszłym. Na łamach naszego pisma każdy przejaw twórczej pracy na morzu może liczyć zawsze na jak najżyczliwsze przyjęcie. Nie spoczniemy, dopóki te idee, którym od początku służymy, nie przeobrażą się całkowicie w realne i żywe kształty.

HENRYK TETZLAFF.

ROZBROJENIE NA MORZU

Zagadnienie rozbrojenia na morzu jest ściśle związane z wynikami, osiągniętymi przez koalicję w wielkiej wojnie światowej. Traktat Wersalski mianowicie pozbawił zwyciężone Niemcy ich kolonij zamorskich (art. 119) i poddał ograniczeniom niemiecką marynarkę, zarówno wojenną (art. 181-197), jak i handlową (załącznik Nr. 3 do art. 251-244).

Kolonje — jak wiadomo — stanowią zawsze rynki zbytu dla wytwórczości metropolji, są rynkami podaży surowców i artykułów, niezbędnych dla tej wytwórczości, a których ona u siebie w kraju dostać nie może, i wreszcie, przedstawiają swobodne obszary dla napływającego z metropolji wychodźstwa. Ruch między metropolją a kolonją utrzymuje marynarka handlowa, która ze względów strategicznych, ekonomicznych i dochodowych winna być zawsze pod banderą metropolji. Obowiązek osłony tej marynarki ciąży na flocie wojennej danego państwa.

Ponieważ kolonje niemieckie przeszły pod różnymi pozorami we władanie państw koalicyjnych, zasadniczo wielkich mocarstw: Anglii, Francji, Japonji, Stanów Zjednoczonych Ameryki i Włoch, przeto w interesie tych państw leżało, aby osiągnięty stan posiadania utrzymać.

Powyżej było zaznaczone, że osłonę komunikacji morskiej między metropolją a kolonją stanowi marynarka wojenna. Ponieważ zwycięskie mocarstwa koalicyjne pragnęły świeżo uzyskane nabytki kolonialne utrzymać, przeto wysunęła się potrzeba uregulowania wzajemnego zbrojeń morskich. Cel był

tu podwójny: po pierwsze, chodziło o posiadanie takiej floty wojennej, która mogła obronić łączność kolonij z macierzą, a po drugie, szło o zachowanie pewnej równowagi morskiej między zwycięzcami, która nie pozwoliła jednemu państwu zagarnąć posiadłości kolonialnych drugiego. Osiągnięciem tych obu celów zajęła się zwolana przez Stany Zjednoczone w 1922 r. Konferencja Waszyngtońska. Wzięty w niej udział wszystkie wymienione poprzednio państwa.

Konferencja rzeczona stanowi kamień węgielny dla współczesnej taktyki i techniki morskiej. Zasluguje też dlatego na bliższe z nią zaznajomienie. Zasluguje ona tembardziej, że, jak zobaczymy poniżej, zagadnienie rozbrojenia morskiego posiada dla Polski bardzo duże znaczenie.

Władanie morzem zależy zasadniczo od dwóch rzeczy: odpowiednio silnej floty wojennej, która to władanie wywalczy, i od odpowiedniej ilości portów wojennych, na których się ta flota opiera, mając w nich możliwość otrzymania uzupełnień i uskutecznienia napraw.

Przystępując do obrad nad pierwszym punktem, konferencja przyjęła za jądro floty wojennej pancerniki, co do których podała cały szereg postanowień, następnie potraktowała dość pobieżnie krążowniki, o których wspomniała ogólnikowo, pominęła zupełnym milczeniem kontrtorpedowce i torpedowce i wreszcie porobiła zastrzeżenia, co do prowadzenia wojny morskiej łodziami podwodnymi.

Z pomocniczych okrętów wojennych zajęła się konferencja jedynie lotniskowcami, podając

o nich szczegółowe przepisy, jak o pancernikach. Co się tyczy przerabiania na okręty wojenne statków handlowych, to art. 14 umowy zabraniał czynienia odpowiednich przeróbek w czasie pokojowym, a dozwalał jedynie na stawianie wzmocnień podokładowych pod działa o kalibrze 152 mm.

Przepisy techniczne o poszczególnych rodzajach okrętów wojennych były następujące:

A. *Pancerniki*. Art. 5 ograniczył wyporność pancerników do 35.000 ton, przyczem do wyporności nie wchodzi (cz. 4-ta, rozdz. 2) ani paliwo, ani zapas wody słodkiej do kotłów. Artylerja (art. 6) mogła mieć kaliber do 406 mm. Czas służby czynnej (dz. 1, cz. 3, rozdz. 2) wynosił lat 20; po upływie tego terminu okręt ulegał zniszczeniu. Państwa, uczestniczące w konferencji, zawarowały sobie (art. 4), iż mogą mieć w składzie swych flot wojennych następującą ogólną wyporność pancerników:

Anglja i St. Zjed.	po 525.000 ton.
Japonja	315.000 ton.
Francja i Włochy	175.000 ton.

B. *Krążowniki*. Art. 11 określił wyporność krążowników do 10.000 ton, obliczoną analogicznie do pancerników, t. j. bez paliwa i wody słodkiej do kotłów. Kaliber artylerji (art. 12) został ograniczony do 203 mm. Czas służby i ogólna wyporność krążowników zostały przepisane.

C. *Lotniskowce*. Art. 9 zastrzegł wyporność lotniskowców do 27.000 ton. Kaliber dział został ograniczony do 203 mm. (art. 9), a ich ogólna ilość na lotniskowcu nie mogła przewyższać 10. Działa przeciwlotnicze

oraz działa o kalibrze do 126.7 mm. do liczby wspomnianej nie wchodziły. Podobnie, jak z pancernikami, mocarstwa zawarowały, iż mogą posiadać w składzie swych flot wojennych następujące ilości lotniskowców, mierzone w tonach (art. 7):

Anglja i St. Zjed. po 135.000 ton,
Japonja po 81.000 ton,
Francja i Włochy po 60.000 ton,

Służba czynna lotniskowców (dz. 1, cz. 3, rozdz. 2) została zrównana ze służbą pancerników, t. j. była określona na 20 lat.

Wojna morska w stosunku do statków handlowych, jak podaje art. I umowy ogólnej, została poddana następującym ograniczeniom: zatrzymywać i rewidować statki handlowe wolno tylko po ich uprzednim zawiadomieniu, następnie zostało zabronione niespodziewane topienie statków, nakoniec, jeżeli statek ma ulec zatopieniu, to należy sprowadzić zeń załogę i pasażerów. Łodzie podwodne mia-

ły ściśle przestrzegać tych przepisów i tylko zgodnie z niemi prowadzić walkę.

Przechodząc do obrad nad drugim punktem, dotyczącym portów, zgodziła się konferencja na budowę następujących podstaw operacyjnych (art. 19):

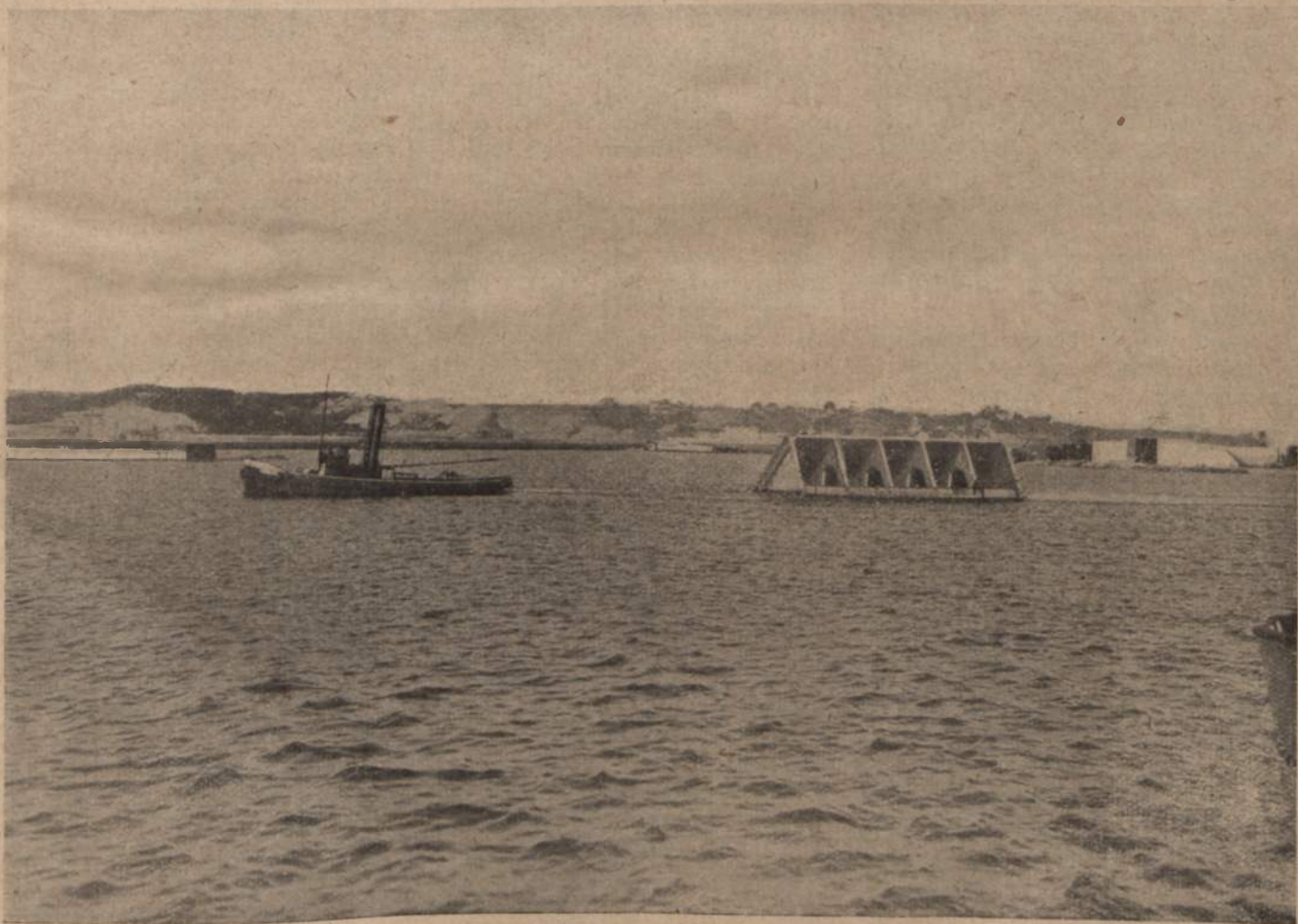
Anglja: w Australji, w Kana-dzie, w Nowej Zelandji i w cieśninie Malajskiej (Singapore), natomiast zabroniono fortyfikowania Hongkongu;

Japonja: na całym archipelagu Japońskim i na wyspach sąsiednich, natomiast zostały wyłączone wyspy Kurylskie, wyspa Bonin, wyspy Liu-kiu, Formoza i wyspy Peskadorskie;

Stany Zjednoczone: w samych Stanach, na Alasce, w kanale Panamskim i na wyspach Hawaj; nie wolno było zakładać podstaw na Filipinach, wyspie Guam i na wyspach Aleuckich.

Postanowienia te opierały się zasadniczo i co do okrętów, i co do portów, na tym stanie, jaki zapanował po podpisaniu Traktatu Wersalskiego. Same posta-

nowienia miały atoli charakter bardzo niepełny. Rzuca się to w oczy zarówno przy ocenianiu zdolności bojowej flot, jak i przy pozwoleniach, dawanych na porty wojenne. We flotach zwrócono prawie wyłączną uwagę na pancerniki, będące rzeczywiście podstawą floty współczesnej, lecz pominięto prawie milczeniem inne kategorie okrętów. W szczególności uderza to przy krążownikach, mających olbrzymie znaczenie na oceanach w dziedzinie utrzymania łączności, ochronie własnego ruchu towarowego i w niweczeniu żeglugi handlowej przeciwnika. Badając zagadnienia portowe, da się zauważyć przedewszystkiem, że postanowienia te dotyczyły właściwie tylko Anglji, Japonji i Stanów, pominięte były Francja i Włochy. Przepisy, regulujące budowę portów, też miały dość dziwny charakter. Zabronienie fortyfikowania Hongkongu, punktu obserwacyjnego W. Brytanji na Dalekim Wschodzie, stanowiło obciążenie



Gdynia. Holowanie gotowego kesonu na miejsce ustawienia w nadbrzeżu. Październik 1929 r.

szlaku indyjskiego floty angielskiej i odsuwało ją od Chin, tak ważnego terenu dla angielskich interesów przemysłowych i handlowych. Ograniczenia, przydyktowane Japonji, unicestwiała w znacznej mierze wartość jej barjery wschodniej, chroniącej państwo Mikada od Stanów. Niemożność umacniania Filipin, a głównie wyspy Guam paraliżowało ekspansję amerykańską.

Umowa Waszyngtońska miała zatem charakter niekompletny. Czem to było wywołane? Wiadome jest powszechnie, że niepełność powstaje zawsze wskutek silnych tarć między stronami. Tarcia te wywołują kompromisy. Tak samo było w danym wypadku.

Każde z mocarstw, biorących udział w konferencji, dążyło wszelkimi siłami do utrzymania swego stanu posiadania kolonialnego. Utrzymanie jednakże kolonij wymagało utrzymania w swojej wyłącznej zależności tych szlaków morskich, które łączyły wspomniane kolonie z ich metropoljami. Wobec tego Anglja dążyła do uzyskania prawa władania na szlaku atlantyckim, łączącym ją z Kanadą, afrykańskim, wiodącym na południe, i indyjskim, ciągnącym się przez morze Śródziemne na Daleki Wschód.

Francja pragnęła utrzymać głównie linję, łączącą Tulon z Algerem, t. j. mieć klucz od swego afrykańskiego imperjum kolonialnego.

Japonja, wysyłająca nadmiar swej ludności na południe i wschód, zwracała baczną uwagę na wszelkie drogi, wiodące na Filipiny i archipelag Malajski.

Stany Zjednoczone, uważając bezmierny rynek chiński za naturalną lokatę dla swej ekspansji przemysłowej i handlowej, przede wszystkim myślały o szlakach na oceanie Spokojnym.

Wreszcie Włochy, zainteresowane w emigracji swej ludności do Ameryki (przez Gibraltar) i na wyspy Dodekanezu, śledziły podejrzliwie wszelkie usiłowania, które mogły je skrepować na szlakach śródziemnomorskich.

Widzimy więc, że prawie wszystkie szlaki krzyżowały się z sobą, co doprowadzało do ciągłych tarć i, w rezultacie, do kompromisów. W ostateczności

ograniczono jądra flot wojennych, w postaci pancerników, przyczem pominięto milczeniem tak zasadnicze czynniki, jak szybkość i opancerzenie, i prawie w równej mierze skrzywdzono dwóch głównych współzawodników na Dalekim Wschodzie: Japonję i Stany Zjednoczone.

Były to jednak tylko paljatywy. Sprawa rozbrojenia morskiego, innemi słowy utrzymania zdobyczy po wielkiej wojnie, wysuwała się wciąż na porządek dzienny. Rok 1929, dał następujący obraz sił morskich wielkich mocarstw:

Państwa.	Pancerniki	Krażownik	Kontrtorped. i torped.	Łodzie podw.
Anglja	16	50	281	55
Francja	6	8	60	36
Japonja	6	25	95	61
Stany Zjedn.	14	10	246	89
Włochy	5	2	38	16

Dodać należy, że pancerniki francuskie i włoskie są budowane przed wielką wojną światową, a zatem właściwie nie powinny być porównywane z pancernikami pozostałych państw.

Wydatki znów kształtowały się w sposób następujący: Anglja — 7 miliardów fr. fr., Francja — 2,5 miljarda fr. fr., Japonja — 4,5 miljarda fr. fr., Stany Zjednoczone — 9 miliardów fr. fr. i Włochy — 1,5 miljarda fr. fr.

Z danych tych widoczna jest jednak supremacja techniczna Anglji. Starają się jej dorównać Stany Zjednoczone. Inne państwa zostały w tyle. W związku z tem inicjatywę dalszego prowadzenia sprawy wzięła na siebie admiralicja Wielkiej Brytanji i zwróciła się do swego głównego rywala na morzu, Stanów Zjednoczonych, z propozycją zwołania nowej konferencji morskiej, któraby ostatecznie załatwiła sprawę rozbrojenia na morzu. Konferencja ma się odbyć na początku roku 1930 w Londynie. Poza Anglją i Stanami Zjednoczonymi wezmą w niej udział również dawni kontrahenci: Francja, Japonja i Włochy.

Konferencja Waszyngtońska, jak było o tem wspomniane, załatwiła w całości kwestję pancerników, tej podstawy floty wojennej. Pancerniki dają panowanie nad morzami, o które tak chodzi poszczególnym zain-

teresowanym mocarstwom. Lecz pozostała otwarta sprawa krążowników i mniejszych okrętów wojennych, jak kontrtorpedowce i łodzie podwodno. Zadaniem zarówno krążowników, jak i wspomnianych kategorii mniejszych okrętów, jest utrzymanie łączności na szlakach wodnych, ochranianie własnej marynarki handlowej i niszczenie nieprzyjacielskiej. Użyteczność tych okrętów jest ściśle związana z wielkością szlaków. Im szlak jest większy, tem wyporność okrętu patrolującego musi być większa, bo tem większy jest zasięg jego pływania, innemi słowy musi on posiadać większy zapas paliwa i żywności. Największe szlaki wodne posiada Anglja. Ona też jest najwięcej zainteresowana w kwestji największych okrętów patrolujących, jakimi są krążowniki. Z podanej powyżej tablicy widać, że największą ilość krążowników liczy flota angielska, ma ich bowiem 50, kiedy wszystkie pozostałe państwa liczą ich razem zaledwie 45. W interesie zatem W. Brytanji leży, aby wyporność ogólną krążowników, opartą na istniejącym stanie rzeczy, utrzymać. Dodać należy, że i ogólna wyporność pancerników została określona przez Konferencję Waszyngtońską w zależności od stanu, jaki panował w 1922 roku. Zagadnienie kontrtorpedowców i torpedowców jest dla Anglji mniejszej wagi i, prawdopodobnie, zgodzi się ona bądź na stan obecny, w którym ma jedynie serjo konkurenta w Stanach Zjednoczonych, bądź nawet na pewne zmniejszenie swoich okrętów tej kategorii. Najwięcej zastrzeżeń nasuwa sprawa łodzi podwodnych. Broń ta, szczególnie niebezpieczna namal tych szlakach, albowiem łódź podwodna działa zniemacka (co zostało częściowo zmodyfikowane przez Konferencję Waszyngtońską), lecz posiada stosunkowo ograniczony zasięg pływania, a kosztuje niewiele. Stąd też mocarstwa, mające do kontroli niewielkie szlaki wodne, jak Francja i Włochy, a częściowo Japonja, są w wysokim stopniu zainteresowane w utrzymaniu tego rodzaju okrętów. Mocarstwa zaś o wielkich szlakach: Anglja i Stany Zjednoczone, nie przywiązują do zagadnienia łodzi podwod-

nych takiego znaczenia. Gotowe są one nawet zwinąć ten gatunek broni w marynarce wojennej, oczywiście pod warunkiem, że skasowanie łodzi podwodnych obejmie wszystkich kontrahentów.

Opierając się na wiadomościach prasowych, przypuszczać należy, że największy spór wywiąże się właśnie koło kwestji łodzi podwodnych.

Zagadnienia rozbrojenia na morzu ma dla Polski znaczenie większe, niż się na pierwszy rzut oka wydawać może. Znaczenie to jest pośrednie i bezpośrednio. Pośrednie przez to, że w grę wchodzi tutaj nasz trady-

cyjny sojusznik, Francja. Zmniejszenie siły francuskiej marynarki wojennej jest, oczywiście, w najwyższym stopniu dla nas niepożądane. Jest to niepożądane tembardziej, że prawdopodobnie jeszcze dość długo flota francuska będzie pełniła obowiązki cennego sprzymierzeńca polskiej floty na Bałtyku. Jak było zaznaczone pancerniki francuskie, które istnieją obecnie, ustępują w znacznej części pancernikom angielskim, japońskim lub amerykańskim. Krążowników Francja posiada mało. Skasowanie zatem łodzi podwodnych osłabiłoby flotę francuską bardzo dotkliwie.

Co się tyczy znaczenia bezpośredniego, to należy pamiętać o tem, że postanowienia techniczno-wojskowe konferencji londyńskiej, według wszelkich danych, będą rozciągnięte i na inne państwa. Tak było z wynikami konferencji waszyngtońskiej. Skasowanie zatem łodzi podwodnych, od których rozpoczęliśmy budowę naszej floty, poczyniłoby naszej marynarce wojennej kolosalne trudności w samym jej zarodku.

inż. WITOLD HUBERT
kpt. mar. w s. s.

AKTUALNE ZADANIA NASZYCH DRÓG WODNYCH

(Dokończenie).

4. KANAŁ ROBOCZY BUG — WISŁA.

Od Warszawy przez Bug i kanał Królewski do Prypeci projektowana jest t. zw. droga wodna Wschodnia.

W przyszłości droga ta będzie miała niewątpliwie wielkie znaczenie, jako pierwszorzędna droga wodna łącząca Zachodnią Europę ze Wschodnią.

Tymczasem to zadanie nie jest aktualne.

Jednakże pewne części tej drogi miałyby już obecnie ogromnie ważne znaczenie dla nas.

Kanał Bug — Wisła przewiduje wyzyskanie znacznej siły wodnej (około 20.000 HP.) pod samą Warszawą, wyzyskując spadek ok. 20 m.

Dzięki urządzeniu wspomnianego wyżej zbiornika koło Włodawy, możelne się staje otrzymanie równomiernego przepływu w kanale w ciągu całego roku w wysokości ok. 75 m³/s., — co pozwala na wytworzenie ok. 100.000.000 KW-h energii.

Koszt budowy kanału (długość ok. 90 km.) wraz z kosztami budowy zakładów wodnych wyniesie ok. 100.000.000 zł.

Kalkulacja szczegółowa wskazuje, że łącznie z kosztem oprocentowania i amortyzacji całego kapitału budowy (kanału i urządzeń), — koszt własny wytworzenia jednego KW-h. wyniesie zaledwie 8,5 grosza. (Obecna cena prądu w Warszawie wynosi 85 gr. za światło i 29 groszy za siłę 1 KW-h).

Dla stolicy państwa niezmiernie ważną jest rzeczą uniezależnienie się od jedyne go tylko źródła energii. Warszawa, w razie wojny lub strajku — może być odcięta od dowozu węgla, — co wywoła katastrofę.

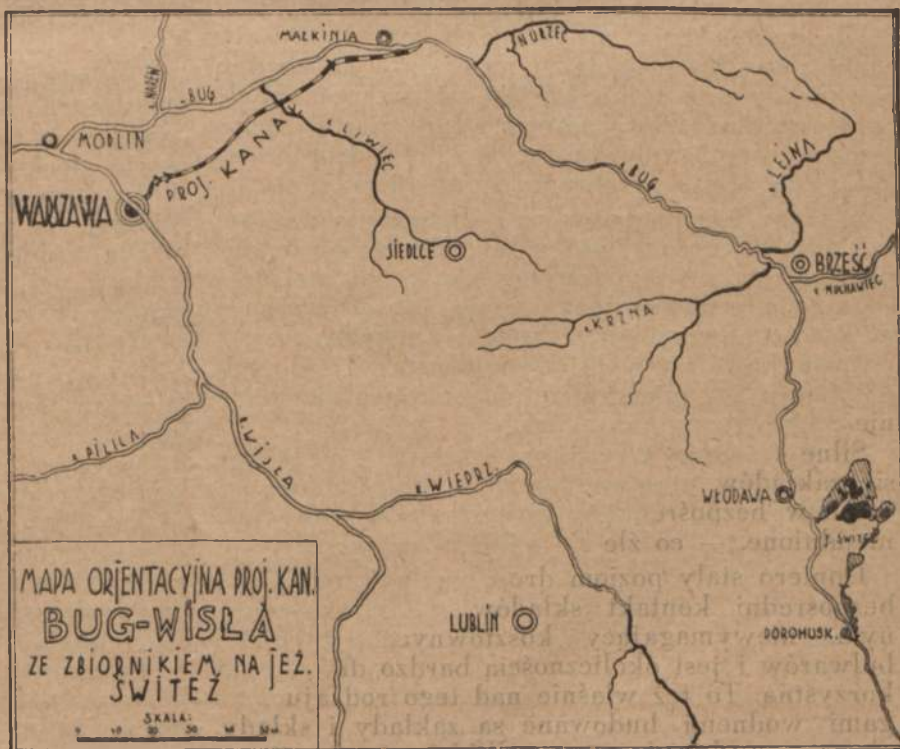
Obecne zapotrzebowanie energii w Warszawie wynosi około

100.000.000 KW-h rocznie i szybko wzrasta. Miasto ma zamiar budować nową wielką elektrownię — co pochłonie miliony.

Zdawałoby się, że racjonalniej byłoby skierować wysiłek w stronę zrealizowania budowy kanału roboczego Bug — Wisła, który zapewniłby stolicy korzystanie z taniego i pewnego źródła energii i dawałby pewną gwarancję przed grozącą zawsze katastrofą odcięcia dowozu węgla.

Projekt szczegółowy kanału Bug — Wisła jest opracowany przez M. R. P. i zapewne niebawem będzie ukończony*).

*). Szczegółowe dane o projekcie wyzyskania energii na kanale Bug — Warszawa umieszczono w Nr. 33—34 „Przeglądu Technicznego“ z r. 1929 w artykule P. Tilligera „Siła wodna dla elektryfikacji Warszawy“.



5. PORT PRZEMYSŁOWY NA PRADZE.

Wylot wskazanego wyżej kanału roboczego z Bugu do Wisły znajduje się poniżej Warszawy przy granicy miasta (pomiędzy Pelcowizną i Żeraniem).

W r. 1919 rozpoczęto budowę t. zw. kanału Obwodowego i portu, wykupiono 180 ha gruntów i wykonano przeszło 500.000 m³ wykopu. Oprócz tego znaczną ilość ziemi wykopały koleje dla budowy nasypu linii średnicowej. Wartość wykupionej ziemi i wykonanej roboty wynosi co najmniej 7—8 milj. złotych.

Kapitał ten leży bezczynnie, a teren przedstawia porwany wykopami nieużytek.

Wykonany w łączności z projektem kanału Bug — Wisła projekt portu przemysłowego, przewiduje urządzenie portu o ogólnej powierzchni wodnej 24 ha, o 6.300 metrów długości obrzeża, ze 100 hektarami placów, przeznaczonych pod budowę zakładów przemysłowych, któreby chciano budować w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wodnej. Oprócz tego ok. 50 ha zajęłyby ulice, zieleńce, budynki służbowe, wały, tory kolejowe, odkłady i t. p.

Port ten byłby połączony z Wisłą śluzą komorową — i miałby stały poziom wody.

Daje to ogromne korzyści. Zamiast kosztownych murów betonowych, jakich wymagają obrzeża portów o zmiennym poziomie — port o stałym poziomie może mieć tanie obrzeże ze ścianki szpuntowej i brukowanej skarpy.

Koszt murów bulwarowych tego rodzaju, jak w porcie warszawskim na Saskiej Kępie wynosi 2.600 zł. za m. b. — zaś koszt 1 m. b. obrzeża portu przemysłowego na Żeraniu — 150 zł., czyli 20 razy taniej.

A więc obulwarowanie całego portu na Żeraniu, 6.300 metrów biejący h obrzeża, będzie kosztowało nie więcej, jak 1.000.000 zł., gdy koszt bulwarów jednego 600 m. długiego basenu portu o zmiennym poziomie kosztuje 3.000.000 zł.

Dla zakończenia rozpoczętych przed 10 laty robót przy budowie portu na Żeraniu niezbędne jest wykonanie tylko 600.000 m³ wykopu, obulwarowanie brzegów, budowa śluzy, mostu drogowego i przeprowadzenie pewnej ilości dróg i ulic. Wszystko to nie przekracza sumy 10 milj. zł.

Dla napełnienia basenów i śluzowania wystarczy tymczasem ta ilość wody, która będzie doprowadzona przez budujący się kanał meljoracyjny, odprowadzający wodę z zabagnionej miejscowości pomiędzy Pragą i Żabkami.

Stosunkowo niewielki wydatek 10 milj. złotych przysporzyłby miastu dzielnicę, mającą niezmiernie ważne znaczenie.

Silne wahania Wisły sprawiają, że sadwienie się zakładów przemysłowych i składów handlowych w bezpośrednim sąsiedztwie z rzeką jest utrudnione. — co źle się odbija na żegludze.

Dopiero stały poziom drogi wodnej umożliwiłby bezpośredni kontakt składów z taborem rzeczonym, niewymagający kosztownych, wysokich bulwarów i jest okolicznością bardzo dla żeglugi korzystną. To też właśnie nad tego rodzaju drogami wodnymi budowane są zakłady i składy, chcące z żeglugi korzystać. Widzimy to u nas na

przykładzie Bydgoszczy i Pińska, a zagranicą w Berlinie.

Port na Żeraniu o stałym poziomie — a w przyszłości idący na wschód od niego kanał — stałby się również wielką ozdobą okolic Warszawy. Nad tego rodzaju kanałami wyrastają, oprócz przemysłowych również piękne dzielnice mieszkalne — jak to widzimy nad kanałem Teltow i innymi koło Berlina, nad kanałem w Bydgoszczy i w wielu analogicznych wypadkach.

Można mieć nadzieję, że wielkie korzyści, jakie miastu przyniosłoby zakończenie budowy portu przemysłowego na Żeraniu — przy stosunkowo nieznacznych kosztach, jakich wykonanie tego projektu wymaga, pobudzą czynniki zainteresowane do stworzenia odpowiedniej organizacji dla zrealizowania i eksploatacji tego portu.

Na zachodzie w takich wypadkach powstają zwykle T-wa Akcyjne, złożone z udziału rządu, samorządów i czasem kapitału prywatnego.

6. KANAŁ KRÓLEWSKI.

Przebudowa kanału Królewskiego jest przewidziana, jako część wschodnia drogi wodnej z Wisły do Prypeci.

Projekt szczegółowy tej przebudowy został już przez M. R. P. opracowany.

Wchodzi tu 63 km. kanalizacji Muchawca, 24 km. Piny i 103 km. kanału. Kosztorys wynosi około 50 milj. złotych.

Aczkolwiek pod względem komunikacyjnym budowa tego kanału nie przedstawia się narazie jako sprawa pierwszorzędnej wagi, to jednak należy przyjąć pod uwagę, że kanał ten ma wielkie znaczenie meljoracyjne dla osuszenia przylegającej części Polesia, gdyż będzie tworzył główną arterję odwadniającą. Dlatego też budowa ta nie powinna być odkładana na daleką przyszłość. Stopniowa jej realizacja powinna być zapoczątkowana w najbliższej przyszłości.

7. FUDUSZ BUDOWY DRÓG WODNYCH.

Dla swej rozbudowy koleje państwowe, oprócz znacznych zapomóg z budżetu Państwa, które wykładało na ten cel setki milionów, rozporządzają dochodem z kapitału ok. 7 miliardów zł., który przedstawia ich wartość i z którego koleje nikomu nie płacą odsetek.

Dla rozbudowy dróg kołowych podniesiona została u nas, za przykładem innych państw, sprawa stworzenia specjalnego funduszu drogowego.

Miałby on być w znacznej mierze zasilany przez wpływy z automobilizmu (opłaty od właścicieli automobili, cła za wwóz automobilów i ich części, opłaty benzynowe i t. p.).

Należy pomyśleć również o stworzeniu funduszu dla rozbudowy dróg wodnych.

Nakładanie nowych podatków w naszej sytuacji ekonomicznej nie jest wskazane.

Drogi wodne nie posiadają — jak koleje — znacniejszego kapitału, mogącego przynosić bezpośredni dochód.

Użytkownicy dróg wodnych są zbyt nieliczni, i zbyt upośledzeni, by ich powoływać do świadczeń, jak użytkowników szos. Byłoby to bowiem to samo, co wprowadzić opłaty od automobilów

w kraju, gdzie szos niema i są tylko drogi piaszczyste, nie do przebycia.

Fundusz dla budowy dróg wodnych może być stworzony przez zrealizowanie takiego przedsięwzięcia na tych drogach, któreby dochodowością swoją ułatwiło dalszą rozbudowę.

Możliwe byłoby w tym celu wykorzystanie kanału roboczego Bug — Wisła.

Budowa tego kanału wraz ze zbiornikiem wyrównawczym na Bugu wyniesie ok. 120—130 milionów złotych.

Produkcja energii na nim wyniesie 100—120 milj. KW-h. rocznie.

W połączeniu ze stacjami cieplnymi istniejącymi — mogłaby ta produkcja być całkowicie zużyta przez Warszawę i węzeł kolejowy warszawski.

Przy cenie dla motorów 25 groszy (obecnie 29) i dla światła 65 gr. (obecnie 85), licząc dla ostrożności tylko średnio 55 gr. — sprzedaż tej energii mogłaby dać około 25—30 milionów zł. rocznie, przy cenach dla konsumentów korzystniejszych, niż dzisiejsze.

Jeżelibyśmy mogli się zdobyć w ciągu kilku lat na stworzenie ze środków budżetowych funduszu 100-miljonowego na cel tej budowy, moglibyśmy na przyszłość mieć zabezpieczoną co rok tak znaczną sumę, że wystarczałaby ona na dalszą rozbudowę dróg wodnych.

Należałoby więc tylko, by Państwo: 1) stworzyło kanał roboczy pod Warszawą własnymi siłami, ew., zapomocą pożyczki, 2) by zapewniło sobie przez odpowiednie uprawnienie dostatecznie korzystny zbyt tej energii w Warszawie i w węzle warszawskim.

Gdyby koszt budowy był całkowicie pokryty ze środków budżetowych — ogólny zysk eksploatacyjny ze sprzedaży prądu i z portu mógłby być użyty na dalszą rozbudowę dróg wodnych. Gdyby jednak dla budowy było niezbędne zaciągnięcie pożyczki — to jej procenty zmniejszyłyby znacznie ten dochód (może o połowę).

Należałoby przy określaniu uprawnień koncesjonariusza kanału roboczego (zapewne Państwa) przyjąć pod uwagę, że celem budowy nie jest bynajmniej silne zmniejszenie kosztów prądu w Warszawie, lecz stworzenie źródła dochodu dla budowy dróg wodnych. Zaniedbane rzeki pol-

skie nie są bowiem w możności oddawać energję swych wód bezinteresownie krajowi, który nic dla tych rzek nie zrobił i robić nie chce.

ZAKOŃCZENIE.

Z powyższego, bardzo pobieżnego przeglądu główniejszych naszych zadań na polu komunikacji wodnej — widzimy, że wbrew rozpowszechnionej opinji, niektóre z nich bynajmniej nie przewyższają naszych środków i, w porównaniu ze swem znaczeniem, dobrze się okupia.

Port przemysłowy w Warszawie, kanał Warta — Gopło, — są to inwestycje, wymagające za ledwie 10 i 12 milj. złotych, zaś zbiornik dla Buga i Wisły — 25 do 30 milionów.

Kanał Węglowy wymaga 120 milionów, kanał roboczy do Warszawy 100 milionów.

Każda z tych ostatnich najdroższych, lecz najważniejszych inwestycji wymaga więc około 20 milionów rocznie w ciągu 5 lat. A przecież województwo Warszawskie lub Lubelskie wydają rocznie każde na budowę i utrzymanie szosowych dróg większą sumę.

Gdybyśmy więc odnieśli się do dróg wodnych z równem zrozumieniem, jak chociażby do dróg kołowych — i wydawali rocznie na ich budowę na całą Polskę tyle, ile wydaje dziś jedno województwo na drogi kolowe — za kilka lat w Warszawie mielibyśmy prąd znacznie tańszy, niż obecnie i nie balibyśmy się ani odcięcia dowozu węgla, ani przerwy żeglugi na Wiśle z powodu posuchy, a jednocześnie stworzylibyśmy sobie źródło dochodu dostateczne do zapewnienia dalszego stałego rozwoju naszych dróg wodnych, a w pierwszym rzędzie do budowy kanału węglowego.

Pod miastem, zamiast wstyd przynoszącego nieużytku — mielibyśmy dogodny port przemysłowy i malowniczą dzielnicę nad szerokim 40 m. kanałem z czystą wodą, który ciągnąłby się od miasta na wschód dziesiątki kilometrów wśród lasów i pięknych osiedli podmiejskich.

Nie są to bynajmniej chimery.

Chodzi o zrozumienie sprawy, o sprecyzowanie praktycznego, realnego programu i o poparcie go przez zdecydowaną opinję społeczeństwa.

INŻ. T. T.

PIERWSZA PRZYGODA STATKU SZKOLNEGO „POMORZE“

Ostatniego dnia r. ub. cała Polska została zaalarmowana wiadomościami o niebezpieczeństwie, w jakim znalazł się statek szkolny „Pomorze“, nabyty ze składek społeczeństwa pomorskiego przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu i ofiarowany Państwowej Szkole Morskiej. Na szczęście groźne niebezpieczeństwo, wiążące nad nowym statkiem szkolnym i jego załogą, minęło i statek ten znajduje się już obecnie w stoczni w Nakszkow, gdzie poddany zostanie niezbędnemu remontowi i otrzyma motor pomocniczy.

Poniżej podajemy wrażenia jednego z uczestników tej groź-

nej przygody, kapitana Tadeusza Meissnera, I oficera „Pomorza“.

Redakcja.

Dnia 19 grudnia 1929 r. prace przygotowawcze do przeholowania statku „Pomorze“ zostały ukończone. Reje w ilości piętnastu i górne części masztów złożono na pokładzie i zamocowano tak, aby przy największych przechyłach statku nie mogły poruścić się z miejsca. Zabezpieczono się tak, aby w czasie ewentualnego sztormu nie mogło nic spaść z góry na głowy załogi. Praca przygotowawcza odbywała się nietylko na pokładzie: pod pokładem sprawdzono szczelność iluminatorów i zamknięto je na głucho, t. j. na żelazne kłapy, sprawdzono w międzypokładzie szczelność

drzwi wodoszczelnych, zamknięto włązy do zbiorników ze słodką wodą, wyreperowano pompy: ratunkową, pożarową i do słodkiej wody, wreszcie zamocowano wiele ruchomych przedmiotów, które w wypadku silnego kołysania bocznego, tocząc się od burty do burty, mogłyby uszkodzić statek.

Do wykonania tej pracy czasu było niewiele, ludzi jeszcze mniej. Rozpoczęto ją 9 grudnia, z dniem przyjazdu do St. Nazaire komendanta, kpt. Konstantego Maciejewicza. Razem z nim przybyli: bosman Jan Kaleta, st. sternik Józef Grzelak i marynarz Tadeusz Klusiewicz. 12 grudnia wieczorem przyjechał jeszcze z Gdyni z żoną niżej podpisany, tymczasowy starszy oficer statku „Pomorze“.

We czwartek dn. 19 grudnia 1929 r. przybyła kolejną do St. Nazaire załoga holenderska w liczbie 6 ludzi, która stosownie do kontraktu miała pełnić służbę na statku „Pomorze” podczas jego holowania do Danii. Załoga polska przez czas holowania miała pozostać na statku jedynie jako personel administracyjny, celem sporządzenia inwentarza i przygotowania statku do remontu.

Zapowiedziane na dzień 19 grudnia przybycie holenderskiego holownika „Poolzee”, który miał przeprowadzić „Pomorze” do Nakskov, zostało opóźnione. Otrzymałmy we czwartek wieczorem depezę, że „Poolzee” przybędzie do St. Nazaire w piątek 20-go o 5 rano. Jednakże holownik nasz nie przybył ani w piątek, ani w sobotę o 5 rano, lecz w sobotę o 6 wieczorem. Przyczyną tego opóźnienia był bardzo silny sztorm. Jeden z członków załogi holownika miał złamaną rękę, kilku było łez rannych. Sam holownik nie odniósł poważniejszych uszkodzeń jedynie dzięki temu, że zmienił kurs i poszedł z falą, choć i tak miał wgniecenie zupełnie drzwi do mensy*) i rozbite bardzo grube szkło iluminatora.

Tegoż dnia, t. j. w sobotę, pojechałem do Nantes na s/s „Warta”, statek należący do P. P. Żegluga Polska, po rzeczy, które przybyły na tym statku.

Na „Warcie” zastałem wszystkich oficerów, nie wyłączając nawet komendanta, kpt. Górskiego, zajętych gaszeniem pożaru. Węgiel, który „Warta” miała jako ładunek, zajął się w czasie drogi w części ładowni, przylegającej do kotłowni.

Oficerowie czarni od węgla, brudni, spoceni i zmęczeni pracowali razem z załogą nad odkopywaniem węgla, aby móc się dostać do źródła ognia, który od pięciu, czy sześciu dni rozpałał na czerwoności przegrodę wodoszczelną między ładownią a kotłownią, wytwarzając przytem moc trujących gazów, które każdej chwili mogły rozsadzić statek³⁾.

O północy wróciłem do St. Nazaire. Nazajutrz niedziela — robimy sobie święto. Oglądamy holownik. Jest dość duży, wygląda na mocny, podobno 1000 HP. Należy do T-wa L. Smit E CO's Internationale Sleepdienst w Rotterdamie. Ma na pokładzie 2 hole⁴⁾: każdy składa się z grubej stalówki⁵⁾ i 2 manili⁶⁾. Przy jednym manila jest troszkę przetarta — widać, że używana, za to stalówka niemal zupełnie nowa; przy drugim odwrotnie. Są to moje zupełnie osobiste spostrzeżenia.

W poniedziałek ładujemy z holownika węgiel dla załogi holenderskiej, znajdującej się na „Pomorzu” i naftę. Potem podnosimy niewielką szalupę ratunkową na 12 osób, na której odbywał się transport węgla.

Przed południem inspektor nawigacyjny z portu odbywa u nas ostatnią wizytę. Sprawdza, czy wszystko jest według przepisu, czy możemy dostać pozwolenie na wyjście na morze.

*) Mensa — salon, jadalnia.

³⁾ Pożar ten został szczęśliwie ugaszony. Straty niewielkie. Przep. Red.

⁴⁾ Lina holownicza.

⁵⁾ Stalówka — lina stalowa.

⁶⁾ Manila — lina z włókien konopi manilskich.



Oficerowie i część załogi statku szkolnego „Pomorze” podczas przerwy w pracy nad przygotowaniem statku do wyjścia na morze. Zdjęcie, zrobione w St. Nazaire. Od lewej: konsul R. P. w Hamrze p. Winiarz (1), komendant statku kpt. K. Maciejewicz (2), I oficer kpt. T. Meissner (3), bosman Kuleta (4), starszy sternik Grzelak (5).

Okazuje się, że „all” jest „right”, musimy tylko zaopatrzyć się jeszcze w boję świetlną do koła ratunkowego. W godzinę po odejściu inspektora boja jest na miejscu.

Po południu o godzinie 3-ej otrzymujemy wszystkie dokumenty okrętowe u p. Osmont, naszego miejscowego maklera. Zdawałoby się, że nie wie stoi już na przeszkodzie, aby z wysoką wodą następnego dnia opuścić port. St. Nazaire. W rzeczywistości jednak jest inaczej: w kapitancie portu wywieszono depezę z ostrzeżeniem o sztormie w zatoce Biskajskiej i na wybrzeżu Bretanii. Takie ostrzeżenie odebrał przez radio kapitan holownika „Poolzee” z meteorologicznej stacji radiowej w Londynie. W kanale La Manche i na wybrzeżu Bretanii sztorm panuje już od czwartku, a więc 5 dni bez przerwy. Wtorek będzie szóstym dniem.

Przypominamy sobie, że to jutro wilja. Postanawiamy spędzić ją na statku. (Zwykle wieczorne obiady jadamy w hotelu „Terminus”). Narazie uzupełniamy jeszcze zakupy, powiększamy zapas prowiantu, obstalowujemy chleb. Kto wie, może wyjdziemy na morze w pierwsze święto? Wszystko teraz zależy od przepowiedni meteorologicznych.

We wtorek rano nowa przepowiednia sztormu: po południu to samo. Paryż i Londyn ogłaszają zgodnie przez radio burzę na północnym Atlantyku, w La Manche i koło Finisterre. Kapitan holownika ani myśli o wyjściu na morze. Jesteśmy prawie przekonani, że we środę też nie wyjdziemy.

Wieczorem spożywamy wieczerzę, przyrządzoną przez moją żonę. Dzielimy się oplatkiem, przyslanym przez naszych bliskich z kraju. Które to Boże Narodzenie spędzane zdala od nich od 1918 roku? Dziewiąte chyba...

Ale jesteśmy razem z żoną... Tymczasem komendant jest daleko od swej najbliższej rodziny... Jest trochę zdumiany — nietrudno zgadnąć, że myśli o żonie, o Halinie, Olgierdzie i Kotku... Tak rzadko i tak krótko widuje ich wszystkich. W lecie nigdy, w zimie niezawsze.

Mamy nawet choinkę, pięknie przystrojoną zabawkami, własnoręcznie zrobionymi przez moją żonę. Zapalamy świeczki. Robi się nastrój.

Przypomina mi się choinka z drzewa na „Lwowie” w roku 1923, gdy wracaliśmy z Brazylii... Byłem wówczas uczniem. Paru nas w tajemnicy przed innymi pracowało nad budową tamtej choinki.

25 grudnia znowu sztorm, znowu czekamy.

26 grudnia. O 9 rano kapitan holownika „Poolzee” decyduje się wyjść na morze. My jesteśmy gotowi. O 11.30 przychodzą 2 portowe holowniki. Podajemy im liny z dziobu i z rufy i zaczynamy wybierać łańcuch prawej kotwicy. Zapomniałem nadmienić, że „Pomorze” miało zarzuconą prawą kotwicę z trzema przesłami łańcucha w wodzie, i było przycumowane rufą do nabrzeża.

Wywindowanie łańcucha i kotwicy nie jest wcale łatwe. Winda kotwiczna na „Pomorzu” nie może być poruszana parą. Zaprzęgamy się do kabestanu⁷⁾. Jest nas dziesięciu z Holendrami, czasami pomaga nam pilot, który zdążył zmarznąć siarczyście, czasami — komendant, jeśli ma chwilę czasu.

Wybranie 45 sążni łańcucha trwa 2 godziny. Wreszcie kotwica wstaje, koniec wynurza się z wody. Holowniki ciągną nas ku wejściu do szluzy.

O g. 14.30 cumujemy się w szluzie,

⁷⁾ Kabestan — ręczna winda kotwiczna.

gdzie wita nas bardzo uprzejmy kapitan portu.

— Doskonały czas dla panów na wyjście na morze. Wprawdzie zapowiedziany jest sztorm w zatoce Biskajskiej, ale nim nadejdzie będą już panowie w La Manche, a tam dacie już sobie jakąś radę. Niema co czekać dłużej, lepszej pogody w zimie panowie tu nie znajdują.

Zdaje się, że kapitan holownika „Poolzee” nie był jednak zupełnie tego samego zdania, co komendant portu.

Według umowy mieliśmy wziąć hol z „Poolzee” jeszcze w szluzie, gdzie było na to dość czasu, i gdzie wszystkie manewry są bądź co bądź bez porównania łatwiejsze, niż na rozfalowanym morzu, choćby ze względu na to, że 2 statki mogą się w szluzie przycumować do siebie, co na fali jest wykluczone.

Jednakże kapitan holownika zmienił widocznie poprzednią decyzję i oznajmił, że staniemy na redzie, na kotwicy.

— Moglibyśmy podejść chociaż pod Belle-Ile i tam w razie niepomyślnej pogody zakotwiczyć się — zauważył komendant. — Dopiero co kotwica wybrana z takim trudem i znów odrzucić kotwiczyć... Jakiś niezdecydowany jest ten kapitan.

Punktualnie o 3 po poł. otwarto szluzę. Portowe holowniki wyciągają nas na morze. Zaczynamy się lekko kolyssać. Chcę przygotować wielokrażki do podniesienia kotwicy, ale pilot wstrzymuje mnie: „Parez à mouiller, capitaine!”⁸⁾. — Ależ dłaczego, przecież pojedziemy chyba dalej, pogoda dobra. — Pilot wskazuje mi „Poolzee”, który stoi jeszcze w szluzie:

— Wasz holownik nie spieszy się, nie wiem co zamierza robić. Musicie być gotowi do zakotwiczenia, bo przecież portowe holowniki nie mogą was trzymać do jutra rana.

— Dobrze, ale jeśli teraz kotwicy nie podniesiemy na pokład, to potem na większej fali, przedziurawi nam ona burtę.

Pilot rozkłada ręce i wzrusza ramionami. Mimo jego „parez à mouiller, capitaine!”⁹⁾ — Ależ dłaczego, mej chwili podchodzi do nas „Poolzee” i żąda rzutki¹⁰⁾, aby móc nam podać hol. Więc idziemy na morze jednakże. Brawo!

O g. 15.30 hol był już zamocowany. Połączyliśmy go z rozłączonym z kotwicą lewym łańcuchem kotwicznym, którego wypuszczono około 5 sążni poza kluza¹¹⁾. Dalszą część holu stanowi stalówka, złączona z manilą, zamocowaną na holowniku. Nasz łańcuch kotwiczny trzyma się przede wszystkim na 4-calowej stalówce, wziętej potrójnie, zamocowanej na maszcie i połączonej z łańcuchem, pozatem trochę na hamulcu Lehoffa. Zwyczajny hamulec jest zlurowany.

Przy wyjściu na morze wiatr W-WSW¹²⁾, siła 3-4. Tutaj należy dodać, że „Pomorze” wyszło w podróż,

⁸⁾ „Wstrzymajmy się, kapitanie!”

⁹⁾ Rzutka — cienka linka.

¹⁰⁾ Kluza — otwór, przez który łańcuch kotwiczny wychodzi za burtę.

¹¹⁾ W-WSW — zachód ku południowemu zachodowi.

nie troszcząc się bynajmniej o nawigację. Wszystko należy do holownika „Poolzee”. My jesteśmy bierni, jesteśmy poprostu pasażerami. Nie mamy instrumentów nautycznych z wyjątkiem 2 niewyregulowanych kompasów, nie mamy spisów latarni morskich, tablic przypliwów i odpływów, locji, kodu sygnałowego, lornetek, pelengatorów, sekstansów, chronometru i t. d. Mamy tylko 4 mapy, które komendant kupił na wszelki wypadek.

O 15.35 oddajemy pilota. Dopiero w niespełna godzinę później kończymy ostatecznie pracę przy zamocowaniu kotwicy typu Admiralicji na pokładzie.

Piątek 27 grudnia 29. „Kolo 6 rano ujrano światła latarni Belle-Ile. W dzień wiatr znacznie wzrasta. Wielka fala: kurs około West. W nocy wiatr nieco słabszy” — tyle mówi nasz dziennik okrętowy. Statek silnie kolyssa się wzdłużnie, posuwamy się bardzo powoli naprzód.

Sobota 28 grudnia 29 r. Od 5 rano wiatr wzrasta. Kurs kolo West. Duża fala.

Okolo 10.30 pęka hol (manila) w miejscu, bliskim zamocowania na holowniku.

Z powodu dużej fali okazało się niemożliwe wybranie holu na statek. Na rozkaz kapitana holownika odłączono hol od łańcucha kotwicznego. Przyjmowanie drugiego holu trwa do godziny 15, przyczem holownik trzykrotnie podchodzi do butry, aby wziąć rzutkę.

Po zamocowaniu holu „Poolzee” przytrzymuje nas w miejscu, nie ciągnąc naprzód. Sterowanie wykluczone. W nocy sztorm od WSW-West.

Niedziela 29 grudnia 29 r. Okolo 1.45 w nocy pęka hol (stalówka) w odległości około 15 m. od złączenia go z łańcuchem kotwicznym.

Przygotowujemy się do przyjęcia nowego holu, choć wiemy, że „Poolzee” miał ich wszystkiego dwa. Zresztą w nocy podać hol jest prawie niemożliwe. Może na urwanym końcu stalówki zrobią „oko” do rana i podadzą nam ją jeszcze raz nieco krótszą. Komendant stara się określić pozycję. Nie widać żadnych świateł z brzegu. To dostrzegł Znaczy, że jesteśmy daleko od lądu i przed świtem nie wyrzuci nas na brzeg. Do rana nadejdzie jakaś pomoc. Przecież „Poolzee”, gdyby sam nie miał już holu, ma zawsze radjo.

Przez jakiś czas holownik trzyma się na wietrze, poczem znika około 3.50 w nocy za mgłą deszczową. Silny szkwał zrywa nasze czerwone latarnie (oznaczające, że nie odpowiadaemy za ruchy statku) i rzuca je o burtę. Zostają tylko światła pozycyjne i rufowe. Statek kładzie się wpoprzek fali, która przewala przez pokład, jak również przez kabinę nawigacyjną na rufie. Nachylenia boczne przekraczają czasem 50°.

Właściwie nie mamy nic do roboty, jak tylko czekać do rana. Jednakże tej przymusowej bezczynności nie można nazwać „dolce farniente”. Schodzę na chwilę do kabiny żony.

— Czemu właściwie kolyssamy się więcej, niż przedtem? — pyta mnie żona.

— Holownik trzyma nas wpoprzek fali, żeby hol mniej szarpało. Fala

jest olbrzymia. Sztorm wyje, jak sto djabłów. Tu, w kabinie niebardzo słychać, bo hałas latających grotów zagłusza wycie wiatru.

Wróciłem znowu na pokład. Połączyłem tam i sam, zajrzałem do miedzypokładu, wypaliłem papierosa, którym poczęstował mnie komendant.

Próbowałem podnieść dwie sztormowe latarnie, owinięte czerwoną etaminą (plótnem banderowem), zamiast zerwanych czerwonych. Nie na wiele się to zdało, gdyż gasły natychmiast.

Tymczasem Holendrzy powkładali pasy ratunkowe, wzięli swój żelazny prowiant i zgromadzili się na rufie w kabinie nawigacyjnej.

Zdrzemnąłem się jakąś godzinę. Gdy się obudziłem kolo 5 rano, nieco na wschód od nas było widać wybliski latarni. Samo źródło światła było jeszcze za widnokretem. Zresztą trudno to było stwierdzić, gdyż poziom statku wahał się o jakieś 10 m. zależnie od tego, czy leżeliśmy w bruzdzie, czy też znajdowaliśmy się na wierzchołku fali.

Komendant zdołał już zidentyfikować latarnie. Sprawdziłszy ją tylko jeszcze raz wspólnie. Była to Penmarch, na południowo-zachodnim cyplu Finisterre.

— Psiakość! Ale też nas dryfuje na najpaskudniejsze miejsce, jakie można znaleźć w całej Bretanii — zauważyłem.

— Tak! Jeżeli „Poolzee”, ani żaden inny holownik nie przyjdą po nas do rana, to może nam być ciepło na tych skałach des Etocs — potwierdził komendant, prostując się z nad mapy.

— Jak to dobrze, że pan kupił tę mapę, panie komendancie. Cobysmy robili bez niej? Wprawdzie niezbyt dokładna, ale chociaż wiemy gdzie nas dryfuje. Do lądu pewno będzie ze 20 mil?

— Myślę, że trochę mniej. Dryfuujemy pewno około 3 mil na godzinę. Mamy jakieś 6 godzin czasu t. j. do 11-ej.

Od czasu pęknięcia holu komendant objął dowództwo „Pomorza”. Oznajmiono to Holendrom, jednakże nie jest łatwo zmusić ich do pracy. Siedzą w swych pasach ratunkowych, patrzą na błyski latarni i szwargoczą oś po swojemu szeptem, jakby się bali kogoś obudzić.

Z nastaniem dnia po bezowocnym oczekiwaniu holownika kolo 9 rano komendant każe połączyć lewą kotwicę z łańcuchem, który przedtem był przyczepiony do holu. Holendrzy niezbyt chętnie biorą się do pracy. Są zbyt ostrożni. Boją się pokaleczenia lub wypadnięcia za burtę. Zresztą przy pracy przeszkadzają im pasy ratunkowe. Sam nasz st. sternik, Józef Grzelak, robi więcej i prędzej, niż oni w sześciu.

Komendant na rufie pelenguje¹²⁾ „na oko” i „na rękę” latarnie. Jest ich dwie. Trudno jest określić pozycję przy pomocy rozhuśtanego i nieregulowanego kompasu, a jednak pozycja jest i to bardzo bliska prawdy. Sondujemy ręczną sondą, bo innej nie mamy. 60 m. wypuszczonej linki nie daje nam dna. Zresztą kto to wie?

¹²⁾ Pelengować — mierzyć kierunek

Sonda jest bardzo lekka, a w dodatku fala ma koło 10 m. wysokości — idzie wprost z zachodu z otwartego Atlantyku. Statek czerpie burtami wodę, a jego pochylenia wzdłużne powodują różnicę wzniesienia rufy statku nad dno morza w dwóch różnych momentach o jakieś 12—15 metrów. Jakież wyniki może dać ręczna sonda w takich warunkach?

Z obserwacji latarni Penmarch i Kerity wynika, że prąd i wiatr dryfują nas w kierunku ESE¹³⁾. Mamy słabą nadzieję, że uda nam się prześlizgnąć tuż koło raf Les Etocs i podryfować dalej na wschód. Jednakże o 10 godzinie nadzieja nasza zawodzi — widocznie prąd się zmienił, gdyż dryfujemy w kierunku ENE¹⁴⁾.

Parę minut przed dziesiątą ukończyliśmy pracę przy włączeniu lewej kotwicy do jej łańcucha. Jednocześnie, ponieważ widać, że nie umkniemy rafom, do których zostało najwyżej 3/4 mili, komendant wydaje rozkaz przygotowania pasów ratunkowych, mnie zaś każe zawiadomić o sytuacji żonę.

Wchodzę do naszej kajuty.

— Wiesz — odzywa się żona — wczoraj minęło 2 miesiące od naszego ślubu.

— Ach, prawda! No, podróż poślubną mamy z przegrodami. Wiesz w noc nie powiedziałem ci całej prawdy, lecz teraz muszę. Przed drugą w nocy znowu pekl hol. Myśleliśmy, że do tej pory holownik w jakiś sposób pośpieszy nam na ratunek. Tymczasem nic: może sam utonął. Do ład. a właściwie do skał, zostało zaledwie 1/2 mili, 3/4 mili najwyżej. Prawdopodobnie „Pomorze” rozbije się na nich, bo wątpliwe jest, aby nasze kotwice i łańcuch wytrzymały na takiej strasznej fali i przy takim sztormie. Rozbicie „Pomorza” jest prawie równoznaczne z naszą śmiercią. Przybój na skałach podwodnych jest tak gwałtowny, że tylko cudem mógłby się ktoś przez niego przedostać, nie będąc zmiażdżonym o kamienie. Jednakże jeszcze niewszystko stracone. Mamy dobre kotwice, może nas utrzymają przez parę godzin. Dwa lata temu w Kattegacie przetrzymaliśmy też bardzo silny sztorm na kotwicy na wielkiej fali. Komendant prosi, abyś włożyła pas ratunkowy i wyszła na rufę. Najlepiej przebierz się w moje ubranie: będzie ci cieplej, no i może wygodniej, jeżeli trzeba będzie pływać. Choć zdaje się obecne suknie nie przeszkadzałyby kobietom w pływaniu.

Chcę być spokojny, jak tam na górze i zachować swobodny ton. Żona moja jest jednak zupełnie spokojna.

— Szkoda, że nie uprzedziłeś mnie wcześniej, nie wiem, czy zdążę się przebrać?

— Ależ zdążyś, napewno. Jeszcze mamy dobre pół godziny do skał. Muszę wracać na pokład. Pożegnajmy się na wszelki wypadek!

— Obrączkę masz?

— Mam. Wiesz mam wrażenie, że to wszystko dobrze się skończy. Właściwie jeszcze nie jest bardzo źle. No, dowidzenia Irko! Jestem tu już ze 3 minuty. Trzeba wracać na pokład.

Wracam na górę. W kabinie jest dość cicho, ale tu wiatr wyje, jak opętany. Czasami tylko, gdy zapadamy się w dolinę między dwiema falami, robi się zupełnie cicho, jesteśmy zasłonięci wówczas olbrzymią górą wody, której tylko biały grzbiet pieni się, kłębi, łamie i syczy złowrogo.

O 10.30 statek znajduje się o pół mili od nadwodnych raf. Przed niemi, jak wynika z naszej niezbyt dokładnej mapy są jeszcze kamienie podwodne.

Komendant, który jest wszędzie, widzi, słyszy i wyczuwa wszystko, zarządza rzucenie prawej kotwicy i natychmiast po niej lewej.

Jednakże przy takim kołysaniu statku praca z kotwicą jest bardzo trudna. Udaje nam się rzucić kotwicę dopiero o godz. 11. Kotwica pada na jakieś bardzo płytkie miejsce, gdyż łańcuch jej wolno puszczonego na hamulcu, zatrzymuje się natychmiast. Popuszczamy go do 105 sążni, poczem włączamy hamulec Lehoffa, jednocześnie przygotowujemy lewą kotwicę. Z tą idzie szybciej, gdyż w momencie, gdy kotwicę wyprowadziliśmy za burtę, pęka manila talji¹⁵⁾ kotwicznej. Dolny blok talji leci wraz z kotwicą do dna. Zapomniałem dodać, że przedtem jeszcze zerwały się nam gaje kotbelki, która lata, jak opętana. Tracimy dużo cennego czasu, aby ją okiełznać.

Statek powoli zatacza łuk i staje w linii wiatru. Boczne nachylenia statku zmniejszają się trochę, zato wzdłużne się potęgają, kilkanaście gwałtownych szarpnięć, bukszpryt chowa się w wodzie, przyjmujemy kilkanaście ton słonego nektaru na pokład przez dziób, jednocześnie rufa okrętu wystrzela gdzieś wysoko w niebo. Przedłużenie linii pokładu dziurawi niebo na 55° nad widnokręgiem. Ale kotwice trzymają. Lewą trzeba jeszcze opuścić — łańcuch patrzy zbyt pionowo — zaledwie 2 przeszła w wodzie (50 sążni). Wyłączamy hamulce kotwiczne, lecz w tej samej chwili słychać donośny głos komendanta z rufy:

— Zatrzymać kotwicę! Nie popuszczaj łańcucha! Kamień 15 m. za rufą!

Zaciskamy narazie hamulce zwykle, włączamy Lehoffy. Teraz zaczyna się gorączkowa praca postawienia dodatkowych stoperów na łańcuchy. Zwyczajnie hamulce na takiej fali i przy takim wietrze niedługo nas utrzymają. Koło g. 2 po południu praca jest mniej więcej ukończona.

Z rufy dostrzegamy oddzielone od nas skalami Les Etocs szalupy ratunkowe z ład. Holendrzy, bardzo markotni i niezbyt chętni przy pracy, nabierają humoru. Widać jednak odrazu, że tą drogą szalupy ratunkowe do nas nie dotrą. Zadużo jest tam kamieni podwodnych, za wielki przybój. Fala pędzi z szaloną siłą i szybkością postępują, łamiąc się i rulując kilkadziesiąt razy. Morze za rufą naszego statku jest zupełnie białe od piany. Ratunek dla nas może przyjść z trzech stron: z zachodu, z południa, lub ze wschodu, nigdy jednak podczas sztormu z północy, gdzie właśnie widzimy, walczące naprzemiennie z przybojem szalupy ratunkowe. Czy jednak którakolwiek z nich odważy się na taką falę obejść Les Etocs od wschodu i podejść do nas od strony rozpiętanego oceanu — to wątpliwe.

Tuż za rufą raz po raz wylania się fatalny kamień. Na mapie jest on oznaczony krzyżykiem i półtora metrową głębokością. Znaczy to, że w czasie odpływu podczas spokojnego morza jest nad nim 1 i pół metra wody. Ster naszego statku dzieli od tego kamienia zaledwie 15 m.

Co robić dalej? Chyba zjeść coś zimnego i przespać się trochę. Szalupy nie przyjdą — niema gadania. Holownika ani slychu, ani widu. Ze stacją sygnałową nie możemy się porozumieć z powodu braku kodu sygnałowego i lornetek.

Jeszcze przed zachodem słońca, z obserwacji skały za rufą, konstatujemy, że kotwica trzyma doskonale: nie podryfowaliśmy ani o milimetr. Szybko zapada noc. Teraz tylko wytrzymałość łańcucha kotwicznego może nas zbawić. Jeżeli wytrzyma — to dobrze, jeżeli nie — to... chyba też dobrze. Co komu sadzono...

Na noc zapalamy duży ogień na pokładzie ze starych lin, oblanych naftą, oliwą, roztopionym lojem i smolą. Spuszczamy dla oszczędności banderę polską, żeby się zbyt nie podarła na wietrze: z tego samego powodu ściągamy flagi „NC”.

W międzypokładzie spostrzegamy dość znaczną ilość wody. Dostała się tu najwidoczniej przez nawiewniki i wlot rury odpływowej wody chłodzącej z dawnego pomieszczenia dynamomaszyn.

Komendant, który nie podlega zmęczeniu, który przez cały miesiąc może nie spać, a przez tydzień nie jeść, spuszcza przy naszej pomocy wodę z międzypokładu do zenu¹⁶⁾. Służba w noc polega na stałym doglądaniu mocowań łańcuchów kotwicznych, na perjoedycznym obchodzeniu wszystkich pomieszczeń i przedziałów statku, wreszcie na pelengowaniu latarni.

W ciągu nocy żadnych sygnałów skierowanych z ład. na statek nie spostrzeżono: nie zauważono również żadnych odpowiedzi na nadawane ze statku sygnały lampą elektryczną alfabetem Morse'a.

Co do mnie, to czas wolny przesyłam snem kamiennym.

Zapomniałem jeszcze o jednym. Przy oddawaniu prawej kotwicy o 10.55 wskutek gwałtownego przechyłu statku na sterburtę, bosman Jan Kaleta, ściągający gaje kotbelki, został raptownie rzucony na pacholek cumowniczy i doznał poważnego obrażenia żeber. Bosman Kaleta jest potłuczony tak silnie, że pracować nie może. Możliwe, że jedno, lub parę żeber złamanych.

Poniedziałek 30 grudnia 1929 r. O godzinie 0 siła wiatru znów wzrasta. Kierunek wiatru odchodzi na SW. i SSW. Kamień z za rufy znajduje się rano z lewej strony „Pomorza”. O 6 rano siła wiatru 10. Stan morza bez zmian, chwilami deszcz. Po wschodzie słońca zauważamy na maszcie sygnałowym koło latarni Kerity sygnał flagowy, przeznaczony niewątpliwie dla nas, nie możemy go jednak odczytać. Inny sygnał stożkowy (dwa stożki podstawami do siebie), zapowiada zbliżający się orkan. (Mamy na statku starą locję francuską Côte Nord de France, z 1915 roku.

¹⁶⁾ Zenu — najniższe miejsce na dnie statku, do którego zwykle ścieka woda.

¹³⁾ Wschodnio-południowo-wschodni.

¹⁴⁾ Wschodnio-północno-wschodni.

¹⁵⁾ talja — wielokrążki.

Wskutek niemożności osiągnięcia jedynakowego naprężenia na wszystkich dodatkowych mocowaniach łańcucha kotwicznego i wskutek przeskoczenia jednego ogniwa przez hamulec Lehoffa, około 10 rano, podczas jednego z silnych szkwałów pęka ogniwo taśmowego hamulca windy kotwicznej. Stawiamy jeszcze jedno dodatkowe mocowanie ze stalówki; ogniwo zostaje prowizorycznie zastąpione 3 szakłami.

W chwili pęknięcia ogniwa hamulca, załoga holenderska, meldując o pęknięciu łańcucha kotwicznego(!), wkłada w pośpiechu pasy ratunkowe i ucieka na rufę, gdzie znajduje się nasza mała szalupa ratunkowa. Widząc pracę polskiej załogi przy łańcuchu, Holendrzy wracają stopniowo, nie palą się jednak zbyt do roboty. Gdybyśmy tak zamiast nich mieli 6 dobrych absolwentów Szkoły Morskiej... Nasi Holendrzy stanowiąc są do niczego.

Od g. 10 rano szkwały o nadzwyczajnej sile (11) z ulewym deszczem. Stan taki trwa do godziny 15—16. Służba, jak wczoraj. O przygotowaniu gorących posiłków ani mowy.

Obserwacja chmur, idących na różnej wysokości z różną szybkością i w różnych kierunkach nie wróży polepszenia.

Przez cały dzień, podobnie jak wczoraj widzimy szalupy ratunkowe z łądu, niemogące przeżyć przyboju. Czemuż nie idą dookoła? Czy fala za duża? Zaczynamy przypuszczać, że nie mają wcale zamiaru przechodzić przyboju, czekają tylko za nim, a wszelki wypadek. Gdyby statek zerwało z kotwicy, a załoga ratowałaby się wskoczeniem do wody, może fala przeniosłaby kogokolwiek żywego na tamtą stronę.

Znowu nadchodzi noc, znowu szalupy ratunkowe z Guilvinec i z Kerity wracają na ład.

Wtorek 3.12 1929 r. O północy siła wiatru 9. kierunek west, fala olbrzymia. Wiatr stopniowo słabnie. O g. 3 siła jego wynosi tylko 7. Przeciętne boczne nachylenie statku 30°. Około wpół do szóstej rano spostrzegamy światła parowca, który w odpowiedzi na naszą czerwoną rakietę trzyma się w odległości 3—4 mil od nas. Przypuszczamy, że jest to holownik „Poolzee”, który czeka na świt, aby zbliżyć się do burty „Pomorza”.

O g. 6 rano komendant wydaje rozkaz przygotowania do rozłączenia prawego łańcucha na siódmej szakli (6 przesł w wodzie). Wiszący lewy łańcuch przygotowujemy do wybrania na kabestanie, mając zamiar złączyć następnie łańcuch z holem podanym przez holownik.

Zawiadomiona o powyższym załoga holenderska zdenerwowana i moralnie

przemęczona, żadnej chęci do pracy nie wykazuje. Załoga polska bez zarzutu. Szczególnie wyróżnia się praca, odwaga i poświęcenie st. sternika Józefa Grzelaka.

O g. 6.30 spostrzegamy sylwetkę szalupy ratunkowej podchodzącej do burty „Pomorza”, nie od strony łądu a od wschodu. Okazuje się, że jest to szalupa T-wa ratunkowego z Guilvinec. Holenderska załoga statku zabiera się do opuszczenia „Pomorza”, lecz ostry głos komandanta Maciejewicza zatrzymuje Holendrów na burcie. Bosman Kaleta tłumaczy im, że światła statku, trzymającego się w pobliżu nas, są niewątpliwie światłami holownika „Poolzee”, który czeka świtu, aby podać nam hol. Okazuje się jednak, że stan załogi holenderskiej jest taki, iż nie już ją nie obchodzi „Pomorze”; całą jej uwagę pochłania szalupa ratunkowa.

O g. 7 podchodzą do statku jeszcze 2 szalupy ratownicze pod wiosłami i jedna pod żaglem i motorem. Tymczasem statek uważany za holownik oddala się, wreszcie znika za widnokretem.

Wobec powyższego zaczynamy przypuszczać, że holownik „Poolzee”, który od 52 godzin od opuszczenia „Pomorza” nie zjawił się nam na ratunek i mając stację radiową, nie przysłał żadnego innego holownika, — musiał sam zatonać.

Od g. 5 wiatr odchodzi z powrotem na WSW. i ścicha dalej, zachmurzenie wzrasta, temperatura podnosi się, fala traci zupełnie grzebień, pozostaje jednak bardzo duża.

O g. 7 załoga szalupy ratunkowej nagli do opuszczenia statku, nie chcąc dłużej czekać przy burcie. Rybacy bretońscy ostrzegają nas, że sztorm nie jest jeszcze skończony. W nocy było widać światła latarni Belle-Ile, odległej o 40 mil od skał les Etocs. Taka przejrzystość powietrza wróży szybki powrót sztormu. Własne nasze spostrzeżenia meteorologiczne potwierdzają przepowiednie załogi ratowniczej.

Załoga holenderska dwukrotnie porusza się do samowolnego opuszczenia statku. Dwukrotnie władczy głos komandanta zatrzymuje ją na pokładzie „Pomorza”.

Sytuacja wymaga decyzji. Komendant wzywa do siebie starszego oficera i bosmana Kaletę, którzy w długim protokole stwierdzają, że pozostanie załogi na statku miałyby się z jakimkolwiek celem.

Oto dokładna treść protokołu.

Sytuacja statku „Pomorze” dn. 31 grudnia 1929 o 7 h. a m.

1) Oczekiwany od 52 godzin holownik „Poolzee” nie przybył.

2) Wszelki brak wiadomości o holowniku „Poolzee” i nieobecność jakiegokolwiek innego holownika, wezwanego przez niego, należy tłumaczyć zginieciem holownika „Poolzee” przy wybieraniu urwanego holu, lub przy otwarciu luku, który mógł być zany podczas wydobywania nowego holu na pokład.

3) Obecny stan morza pozwala na opuszczenie statku na szalupie ratunkowej z Guilvinec, lecz wykluczonem jest opuszczenie statku na okrętowej szalupie i wyratowanie na niej ludzi. Powód: wielka fala i przybój na rafach podwodnych.

4) Okrętowe hamulce Lehoffa łańcuchów kotwicznych są poruszone z miejsca, a bolec ich i śruby, którymi przymocowane są do pokładu, są nadwyróżone nadmierną pracą. Skreślenie śrub może spowodować raptowne zerwanie hamulców Lehoffa, a to ostatnie spowoduje zerwanie dodatkowych hamulców z lin stalowych. Statek zerwany z kotwicy przy panującym niezmiennie wietrze z ćwiartki SW., będzie rzucony na rafy les Etocs bez najmniejszej nadziei ratunku statku ani jego załogi.

5) Spostrzeżenia meteorologiczne zwiastują szybkie zbliżenie się sztormu.

6) Z powodu stałego od dłuższego czasu oczekiwania nieszczęścia, stan załogi holenderskiej doszedł do ostatecznego naprężenia nerwów. Załoga holenderska myśli jedynie o ratunku swego życia, nie troszcząc się wcale o statek i nie wykonując rozkazów komandanta.

7) Szalupy ratunkowe z łądu nagli i dłużej czekać nie mogą.

8) Nawiązanie kontaktu z władzami, celem uratowania statku możliwe jest tylko na ładzie (statek nie posiada innych środków sygnałowych, prócz ręcznej lampy do morse'owania).

9) Uratowanie statku możliwe jest tylko przy cichej pogodzie z powodu jego pozycji zakotwiczenia między skałami.

10) Z powodów wymienionych w punkcie 4 i z powodu przeforsowania łańcucha kotwicznego przetrzymanie pomyślnie jeszcze jednego sztormu przez statek jest bardzo wątpliwe i niemal wykluczone. Pozostawienie załogi na statku równałoby się igraniu ze śmiercią i byłoby zupełnie zbytecznym narażeniem na niebezpieczeństwo załóg szalup ratunkowych z łądu.

(c. d. n.).

Następują podpisy.

TADEUSZ MEISSNER.

WYSPA HWAR ZIMĄ

Podobnie, jak Polska, Serbja, jako Jugosławja, używała przez wojnę światową dostęp do morza. Ale podczas, gdy nad nasze morze w miesiącach zimowych już jeździć nie można, to tam, na wyspach dalmatyńskich, panuje najprzyjemniejsza pogoda.

Jedną z najpiękniejszych wysp jugosłowiańskich jest wyspa Hwar, dawniej za czasów austriackich nosząca nazwę Lesina.

Jest to wyspa niewielka i dlatego może mało znana. Ale klimat jej jest bajeczny. Latem nie jest tam tak upalnie, jak w innych kąpieliskach jugosłowiańskich, a zimą niema tam przykrych, jak gdzieindziej, wiatrów. W grudniu naprzykład temperatura jest o 8 stopni wyższa, niż w Splicie (Spalato) oddalonym od Hwaru o 2 i pół godziny jazdy statkiem, a o 2 stopnie wyższa niż w Dubrowniku (Ragu-

za), dalej na południe położonym. Średnia temperatura w styczniu na Hwarze wynosi + 8° C. Na słońcu w grudniu bywa do 40° C. W grudniu woda ma 17°—18° C., tak że jeszcze można się kąpać. Klimat taki umożliwia Hwarowi odgrywanie coraz więcej roli znanego uzdrowiska zimowego. Niedaleko od miasta znajduje się piękny las pinjowy z aloesami, agawami i innymi roślinami wegetacji południowej.



Malowniczy zakątek Hwaru.



Kąpiel w grudniu.

Na wyspie hoduje się dużo wina. Dojrzewają pomarańcze, cytryny i daktyle. Szereg kwiatów kwitnie w grudniu. Dużo też jest na wyspie palm różnych gatunków.

Wyspa ma 2.400 mieszkańców, zabudowana jest na sposób włoski. Są też na wzgórzach pobliskich (do 400 metrów wysokości) dawne forty weneckie i neapolitańskie. Hwar jest siedzibą biskupa, ma piękną katedrę i stary klasztor franciszkański z cyprysem, mającym 400 lat i pięknym obrazem „Uczta Pańska” Rosellego z roku 1500. Ludność Hwaru zajmuje się połowem ryb, (latem słynne są połowy sardynek) i hodowlą winogron. Hwar posiada piękne winnice i dobre i tanie wina. Dalej ma szereg hoteli z dobrą i taną kuchnią, z nich Palace-Hotel jest bodaj najlepszy. Dla wygody gości posiada Hwar dom zdrojowy z czytelnią, bilardem, dancinżem etc. Komunikacja z Warszawy do Splitu koleją, a stamtąd codziennie jest komunikacja statkiem do Hwaru. Na wyspie można używać przejażdżek na mulach, lub do pobliskich wysepek motorówką lub łodziami żaglowymi. Wysokie pasmo gór chroni Hwar od wiatrów północnych, bory zaś



Wejście do hotelu Palace
w Hwarze.

od wiatrów wschodnich i zachodnich.

Hwar jest idealnym miejscem wypoczynkowym. Całkowity spokój i łagodna zima stawiają go w pierwszym rzędzie uzdrowisk dla słabych na płuca. Ceny w Hwarze są minimalne. Całodzienny pobyt w Hwarze kosztuje od 120 dinarów, około 20 złotych w sezonie letnim, do 60 dinarów w sezonie zimowym. Kto w Jugosławji, w jakimkolwiek uzdrowisku spędzi 10—90 dni, korzysta latem z 50 proc., a zimą z 75 proc. ulgi kolejowej na całej przestrzeni powrotnej drogi kolejowej na terenie Jugosławji.

Na Hwarze ludność mówi po chorwacku. Gdy się mówi wolno po polsku, jest się przez nią rozumianym. Poza tem znają tam język niemiecki i włoski. Na wyspie bywa najczęściej Niemców, ale ostatnio i Polacy zaczęli tę wyspę odwiedzać, a warto, żeby tam, do bratniego narodu jugosłowiańskiego, coraz częściej jeździli, bo są mile widziani, pobyt zaś będzie tam dużo tańszy, niż gdzieindziej, i z pewnością przyjemniejszy.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI.

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE WE FRANCJI

Międzynarodowa wystawa morską, która odbyła się w Paryżu w Grand Palais i trwała od 11-ego do 22-go grudnia r. ub., a cieszyła się wielkim powodzeniem, stała się nader interesującym wskaźnikiem ożywienia się w budownictwie statków i ich urządzeń. Wystawcy urządzili swe stoiska koło modelu łodzi podwodnej naturalnej wielkości, który wystawiło Ministerstwo Marynarki i który był główną przynętą wystawy. Należy dodać, że wystawa została otwarta przez Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej, p. Gastona Doumergue'a i, zwiędzili ją minister marynarki wojennej, p. Georges Leygues, oraz minister marynarki handlowej, p. Louis Rollin.

Z pośród wystawców wymienić na-

leży „Ateliers et Chantiers de Bretagne” i „Ateliers et Chantiers de la Seine” („Worms et Co.”), znajdujące się w jednym stoisku z „Société Générale de Constructions Mécaniques”, które posiada prawo do wyrabiania silników Diesla M. A. N. Obok znajdowało się stoisko zakładów i stoczni „Augustin Normand”, które przedstawiły modele łodzi podwodnych, wybudowanych przez to przedsiębiorstwo na jego stoczni w Hwarze, oraz stoisko „Ateliers et Chantiers de la Loire”, które osiągnęły rekord wszechświatowej szybkości na zbudowanym przez nie kontrtorpedowcu „Verdun” (40 węzłów), jaki został spuszczonej na stoczni w St. Nazaire.

Zakłady Schneidera miały swoje sto-

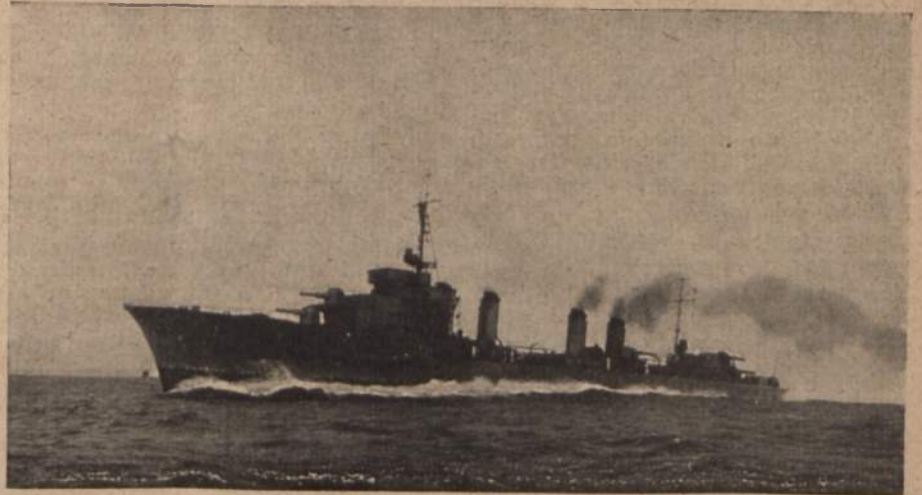
isko również koło łodzi podwodnej. Obok umieściło się „Société Rateau”, którego urządzenia pomocnicze, dzięki swemu świetnemu wykonaniu, zdobyły sobie tak wielkie uznanie na nowych francuskich okrętach wojennych. Godzi się zaznaczyć, że towarzystwo to odbywa bardzo ciekawe próby ze swoim wynalazkiem dostarczania paliwa do silników Diesla na angielskim okręcie „Agamemnon”.

Stoisko „Société des Ateliers et Chantiers de St. Nazaire-Penhoët” ścigało największą uwagę zwiędzających wystawę z powodu katapultowej (wyrzutni) typu Penhoët, przeznaczonej do wyrzucania płatowców i wodnopłatowców. Model tego przyrządu wyrzuca miniaturowy wodnopłatowiec

o wadze 8,5 kg. i daje mu szybkość 20 km. na godzinę, co przedstawia przebieg 1,5 m. w ciągu pół sekundy. Model, o którym mowa, jest dokładną reprodukcją katapulty, jaką zbudowało to towarzystwo dla parowca „Ile de France” i dla nowych francuskich krążowników i lotniskowców. Katapulty te, stanowiące wyłącznie francuski wynalazek, są przeznaczone do wyrzucania płatowców i wodnopłatowców z ograniczonej przestrzeni i po raz pierwszy zostały przedstawione wobec publiczności.

Między stoiskami francuskich wytwórci wielkich silników Diesla (oprócz stoczni, które uzyskały prawo na budowę tych silników dla potrzeb morskich) mieściło się na wystawie stoisko „Compagnie de Construction Mecanique Procédés Sulzer”, znanej z budowy dwóch największych do chwili obecnej motorów Diesla, przeznaczonych na statki. Oba silniki, o mocy po 6.000 KM każdy, będą ustawione na parowcu „Felix Roussel”, należącym do „Messageries Maritimes”. Parowiec ten, mający kursować między Francją a Chinami, został pomyślnie spuszczony w dniu 17 grudnia r. ub. na stoczni Saint Nazaire, należącej do „Ateliers et Chantiers de la Loire”; pojemność parowca dochodzi do 22000 ton. „Compagnie de Construction Mecanique Procédés Sulzer” buduje obecnie cztery silniki tego samego typu dla dwóch parowców „Georges-Philippart” i „Aramis”, będących bliźniaczami parowcami z „Felix Roussel” i stanowiących własność również „Messageries Maritimes”. W związku z powyższym staje się widoczne, iż budowa wielkich silników Diesla we Francji robi szybkie postępy, z równoczesnym zastosowaniem tego rodzaju napędu dla statków handlowych.

Dotychczas armatorzy francuscy stawiają silniki Diesla tylko na statkach o pojemności najwyżej 25.000 ton. Największym motorowcem francuskim jest „Lafayette”, należący do „Compagnie Générale Transatlantique”, który będzie spuszczony na stoczni Penhoët na wiosnę roku bieżącego. Powyżej tej cyfry stosuje się napęd za pomocą turbin parowych. Tego rodzaju napęd jest użyty na



Konrtorpedowiec francuski „Verdun”, zbudowany przez stocznnię „Ateliers et Chantiers de la Loire”, który osiągnął rekordową szybkość 40 węzłów.

wielkim parowcu o pojemności 39.000 ton, będącym również w budowie na stoczni Penhoët, a przeznaczonym na linię do Ameryki Połudn., utrzymywanej przez „Compagnie Sud-Atlantique”. Parowiec wspomniany zostanie spuszczony w kwietniu roku bieżącego.

Turbiny parowe będą również silnikiem napędowym na nowym parowcu, stanowiącym własność „Compagnie Générale Transatlantique”, jaki będzie kursował między Hawrą a Nowym Jorkiem i jest znany pod tymczasową nazwą „Super Ile de France”. Stocznia Penhoët jest zajęta obecnie przygotowaniem specjalnego urządzenia w Saint Nazaire o długości około 350 m., aby móc zacząć na początku roku bieżącego budowę tego nowego wielkiego parowca o wymiarach większych, niż wymiary „Ile de France”.

Wśród różnych dostaw ze stoczni francuskich należy odnotować dwie jugosłowiańskie łodzie podwodne „Smeli” i „Osvetnik”, jakie zostały zbudowane przez „Ateliers de Chantiers de la Loire”.

OLIVIER QUEANT

Tłum. inż. W. Hubert.

Krążownik „Shropshire” posiada 8 dział kalibru 20,3 cm. i 4 działa kalibru 10,2 cm. oraz 8 aparatów torpedowych. Szybkość jego ma wynosić 32,25 węzłów. Okręt ten ma wejść do składu eskadry krążowników morza Śródziemnego na miejsce krążownika „Frobisher”.

KONRTORPEDOWCE. — Dnia 4 października 1929 r. spuszczono na wodę w Clydebank kontrtorpedowiec „Achatés”. Z pośród kontrtorpedowców klasy „A”, objętych programem budowy z r. 1927 znajduje się w budowie tylko jeszcze kontrtorpedowiec „Acheron”.

ŁODZIE PODWODNE. — Dnia 3 października 1929 r. spuszczono na wodę w Birkenhead łódź podwodną „Phoenix”, objętą programem budowy z r. 1927.

STANY ZJEDNOCZONE.

NOWE KRAŻOWNIKI. — Dnia 5-go września r. ub. na stoczni Bethelheim Shipbuilding Corporation w Quincy spuszczony został na wodę 10.000-tonowy krążownik „Northampton”, dnia 7 września r. ub. zaś spłynął na wodę na stoczni Newport News Shipbuilding and Drydock Co bliźniaczy okręt „Houston”. W ten sposób spuszczono na wodę już 5 z pośród kontyngentu 7 przyrzanych Stanom Zjednoczonym Ameryki w grudniu 1924 r. krążowników t. zw. „waszyngtońskich”. Wymiary tych krążowników są następujące: największa długość 182,88 m., długość między pionami 177,40 m., szerokość na linii wodnej 19,65 m., największa szerokość między zewnętrzznymi brzegami pancerza 20,14 m., zanurzenie 6,01 m., wysokość burty do pokładu głównego, mierzona w połowie długości okrętu—10,97 m., wyporność 10.000 ton, siła maszyn (turbiny) 107.000 E. H. P., szybkość wg. konstrukcji 32,7 węzłów. Uzbrojenie stanowią: 9 dział kalibru 20,3 cm. w trzech wieżach pancernych, cztery działa przeciwlotnicze o kalibrze 12,7 cm., sześć aparatów torpedowych na dwóch potrójnych lawetach. Załoga razem z oficerami — 679 ludzi.

PRZEGLĄD MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

NOWE OKRĘTY WOJENNE. — Do dnia 1 października 1930 r. ma być ukończona budowa następujących nowych okrętów wojennych:

1) okręt warsztatowy „Resource” (w styczniu 1930 r.);

2) 10.000-tonowe krążowniki „Norfolk” i „Dorsetshire” (pierwszy w kwietniu, drugi we wrześniu 1930);

3) krążownik „York”, 8.400 ton wyporności (w marcu 1930);

4) siedem z pośród ośmiu kontrtorpedowców klasy „A”, dalej 4 kanonierki: „Folkestone”, „Scarborough”, „Penzance” i „Hastings”, dwie ostatnie łodzie podwodne klasy „O”: „Olympus” i

„Orpheus”, sześć łodzi podwodnych klasy „P”, wreszcie leader „Codrington”.

KRAŻOWNIKI.—Krażownik „Shropshire”, spuszczony w dniu 18 września r. ub. na wodę na stoczni Beardmore w Dalmuir, odbył w połowie października próbną jazdę. Po ukończeniu jego posiada obecnie flota angielska w czynnej służbie cztery 10.000-tonowe krążowniki z programu budowy z r. 1925 i pięć takich samych krążowników klasy „Kent” z programu z r. 1924. Poza tem znajdują się jeszcze w budowie 4 krążowniki z programów z 1926 i z 1927 r.: „Dorsetshire” i „Norfolk” po 10.000 t., oraz „York” i „Exeter” po 8.400 t. wyporności.

LOTNICTWO MORSKIE. — Amerykańskie Ministerstwo Marynarki ogłasza urzędowo, że w najbliższym roku budżetowym udzielone zostaną zamówienia na budowę 152 hydroplanowców i 148 motorów aeroplanowych, jako częściowe wykonanie programu rozbudowy sił lotniczych na morzu. Wartość tych zamówień wynosi około 3.500.000 dolarów.

WYCOFANIE 53 KONTRTORPEDOWCÓW. — Amerykański Urząd Marynarki ogłasza skreślenie z listy floty 53 kontrtorpedowców.

ŁODZIE PODWODNE. — Mnożące się w ostatnich latach wypadki zatonięcia łodzi podwodnych spowodowały szereg zarządzeń ze strony Departamentu Marynarki w Waszyngtonie. Postanowiono w każdej strefie operacyjnej łodzi podwodnych utrzymywać po jednym okręcie ratowniczym. Do świadczenia przy ratowaniu zatopionej łodzi podwodnej „S. 4” spowodowały wprowadzenie szeregu ulepszeń na okrętach ratowniczych „Falcon” i „Widgeon”, znajdujących się obecnie w służbie. Jako okręt ratowniczy dla łodzi podwodnych na pełnym morzu ma służyć obecnie okręt „Orlotan”. Okręt „Mallard” obejmuje taką samą służbę w strefie kanału Panamskiego. „Pigeon”, dawna kaponierka rzeczna, obejmuje służbę na wodach wschodnio-azjatyckich.

Każda stacja ratownicza łodzi podwodnych otrzyma pewną liczbę pontonów, przystosowanych do podnoszenia zatopionych łodzi. Pontony, przeznaczone dla okrętu ratowniczego „Falcon” stacjonowane będą w Nowym Jorku, dla strefy kanału Panamskiego — w Coco-Solo, dla strefy wybrzeża Pacyfiku w San Diego, dla okrętu ratowniczego „Widgeon” w Pearl Harbour, i dla wód wschodnio-azjatyckich — w Cavite.

NIEMCY.

NOWE KRAŻOWNIKI. — Dnia 6 listopada r. ub. rozpoczął swą służbę nowy krążownik niemiecki „Karlsruhe” (6.000 ton), zbudowany na stoczni Deutsche Werke w Kielu. Jest to okręt bliźniaczy z krążownikiem „Königsberg”, zbudowanym także po wojnie i będącym już w służbie od pewnego czasu, oraz z krążownikiem „Köln”, którego budowa niebawem będzie zakończona.

Intensywne zbrojenia Niemiec na morzu muszą przejąć głęboką troską każdego trzeźwo myślącego Polaka. Czas najwyższy przeciwstawić im zdecydowany i odpowiadający naszym interesom program morski Polski!

WŁOCHY.

NOWA ŁÓDZ PODWODNA. — Na stoczni Monfalcone w Trieście spuszczono na wodę w dniu 6 października r. b. łódź podwodną „Luciano-Manora”. Jest to łódź podwodna klasy „Pisani”. Wyporność jej na powierzchni wynosi 830 ton, w zanurzeniu 1050 t. Szybkość na powierzchni 17,5 węzłów, pod wodą 9 węzłów. Uzbrojenie jej stanowi 1 działo przeciwlotnicze kalibru 10,2 cm. i osiem 53,3 cm. aparatów torpedowych.

JAPONJA.

BUDŻET MARYNARKI WOJENNEJ.

— Budżet marynarki wojennej na rok 1929—1930 przedstawia się, jak następuje:

budżet zwyczajny — 147.771 milj. jen.
„nadzwyczajny — 118.289
„ dodatkowy — 1.056 „ „

Razem: — 269.116 milj. jen.

Budżet marynarki wojennej stanowi 15,1 proc. wszystkich wydatków państwowych. Wydatki na wojsko wynoszą 13,2 proc. całego budżetu państwowego. Japonja wydaje zatem na siły zbrojne na lądzie i na morzu ogółem 28,3 proc. swego budżetu państwowego.

NOWA ŁÓDZ PODWODNA. — W Yokohamie spuszczone została łódź podwodna „Tsubame”, służąca także jako stawiacz min. Wyporność jej wynosi 500 ton. Szybkość na powierzchni 20 węzłów.

HISZPANJA.

PROGRAM MORSKI. — Minister marynarki oświadczył, że potrzebny do

wykonania uchwalonego przez rząd programu budowy floty kredyt w wysokości 105.000.000 pesetów, został uzyskany. Obecnie rzeczoznawcy rozpatrują projekty budowy łodzi podwodnych. Do budowy tej potrzebne będą kredyty w wysokości 144.000.000 pesetów.

Według informacji czasopisma hiszpańskiego „El Debate” opracowany przez rząd nowy program budowy floty obejmuje budowę w okresie 10 lat: dwóch 10.000-tonowych krążowników typu „waszyngtońskiego”, 12 łodzi podwodnych, 1 parowca naftowego, 3 kontrtorpedowców po 1.650 t., 3 okrętów patrolowych po 250 t. i szeregu mniejszych jednostek. Ogółem koszty tego programu obliczane są na 800.000.000 pesetów.

TURCJA.

PROGRAM MORSKI. — Turcja zamówiła ostatnio we Włoszech dwa kontrtorpedowce o wyporności 1.600 ton, dwie łodzie podwodne po 500 ton. i 3 do 4 okrętów strażniczych. Zamówienia te obejmują sumę 15 milionów funtów tureckich.

WYKAZ WPŁYWÓW

NA BUDOWĘ POMNIKA „ZJEDNOCZONYCH ZIEM POLSKICH” W GDYNI
ZA CZAS OD DNIA 20 VIII DO 20 IX 1929 R.

IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
Stan poprzedni	229.671,36
Polacy ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. zamieszkali w okręgu Konsulatu Polskiego w New-Yorku — 328 dol. 10 cts.	2.913,53
Oddz. „Kolo Skarbowe” Ligi Morskiej i Rzecznej	1.000,00
J. Wolanowski, Warszawa	2.000,00
Izba Przemysłowo-Handlowa w Lublinie	3.000,00
Powiatowa Kasa Komunalna, Pszczyna, G. Śląsk	100,00
Dr. Władysław Wróblewski, Prezes Banku Polskiego	1.000,00
Inżynierowie L. i M. Rudowscy, Sosnowiec	100,00
Ludwik Kolwitz, Bydgoszcz	100,00
Zrzeszenie Hurtowników Żelaza w Łodzi	1.000,00
M. Sz. Chary i Synowie, Brześć n/B.	200,00
Szol, Wolman i Ska, Lublin	100,00
M. Seinfeld i Fränkel, Stanisławów	100,00
Adolf Auerbach, Lwów	100,00
Miedziński i Wyrzykowski, Poznań	100,00
Śląski Przemysł Kolejowy, Katowice	100,00
Zins i Ehrlich, Tarnów	500,00
Juljan Glass, Warszawa	500,00
Juljan Weiss, Lwów	100,00
D. Lichtenstein i S. Kleinmann, Radzyń Południowy	25,00
Abraham Langsam, Przemysł	75,00
„Metal”, Spółka firmowa, Lida	200,00
Finkelstein i Fehl, Lwów	100,00
L. M. Rosenberg, Radom	500,00
Dom Hadlowy Bracia Cholem, Wilno	300,00
M. Birman, Rzeszów	150,00
Hurtownia Żelaza, Barzeł, Baranowice	100,00
Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej przy Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim	100,00
Inż. Eugenjusz Kwiatkowski — honorarjum za artykuł umieszczony w miesięczniku „Rolnictwo” p. t. „W sprawie cła na saletrę chilijską”	300,00
Razem	244.534,89

Książki i czasopisma nadesłane

Wiele pisano w ostatnich czasach o Allanie Gerbault, który opłynął na jachtzie żaglowym kulę ziemską, żeglując sam jeden. Niewątpliwie ukażą się też w przekładzie polskim pamiętniki Gerbault'a z tej podróży, jak swojego czasu wyszedł jego pamiętnik z pierwszej samotnej podróży p. t. „Sam przez Atlantyk”.

Po przeczytaniu wymienionej książki łatwo sobie wyobrazić, jakie trudności i niespodzianki spotykają samotnego żeglarza z jego małym stateczkiem na bezkresnych przestrzeniach oceanów, w różnych klimatach, w czasie różnej pogody i na jakie niebezpieczeństwa jest narażony mimo najskrupulatniejszej i najbardziej przemyślanej przygotowania się do wyprawy.

Tem większą więc zasługą przypada w udziale temu, który pierwszy nie zważał się odbyć samotnej podróży na małym stateczku dokoła globu i który jej dokonał, zachowując cały czas niezmierną pogodę ducha i humor, jak na prawdziwego żeglarza przystało.

Człowiekiem tym był Joshua Slocum, kapitan marynarki handlowej Stanów Zjednoczonych, który swą samotną podróż odbył na 12-tonowym słupie względnie jolu: „Spray”. Ruszył on w drogę dn. 24 kwietnia 1895 r. z Fairhaven obok Bostonu i przepłynął Atlantyk do Gibraltaru, następnie po raz drugi do Ameryki do Pernambuco, poczem przez Rio de Janeiro, Buenos Aires, obok przylądka Horn i wysp Juan — Fernandez, Samoa i Fidżi do Australji. Z Australji przez cieśninę Torresa obok wysp kokosowych (Keilinge), Rodrigueza i Maurycego na Durban (Natal), przylądek Dobrej Nadziei, wyspę św. Heleny i Antyle, skąd wrócił do Nowego Jorku i Fairhaven po 3 latach, dwóch miesiącach i dwóch dniach, przebywszy w tym czasie z górą 46.000 mil morskich.

O tej podróży wyszła obecnie przepiękna książka, nakładem Głównej Księgarni Wojskowej, w tłumaczeniu p. Ludwika Szwykowskiego, znanego żeglarza-sportmena, który znakomicie przysłużył się tym przekładem sprawie propagandy żeglarskiej.

Bardzo dobrze się stało, że postarano się u wydawcy amerykańskiego o oryginalne klisze do świetnych ilustracji. Jest ich w książce kilkadziesiąt, co ogromnie podnosi jej wartość, zwłaszcza w oczach młodzieży, która rzadko widzi dobre ilustracje, dotyczące spraw żeglarskich.

Książka ta nie może być oczywiście oceniana pod względem literackim, gdyż pisał ją żeglarz, nieroszczący sobie pretensji do sukcesów pisarskich. Zato treść przedstawia dla sportowców-żeglarzy nieporównany poemat morski, który po przeczytaniu, mimowoli z tem samem niesłabnącem zajęciem czyta się poraz drugi.

Tłumacz w krótkim słowie wstępem wyznaje, że, czytając pamiętnik, przeżywał wraz z autorem jego podróż. Niema w tem ani odrobiny przesady: tak właśnie czyta się pamiętnik kapitana Slocum'a, „bardzo dobrego i bardzo mądrego człowieka”.

Ostatni rozdział książki zawiera opis stateczku, z dokładnemi jego przekrojami oraz ocenę statku, wyrażoną przez

kpt. Slocuma. Skromny sąd o sobie, jaki się obserwuje u Slocuma w jego pamiętnikach z podróży, przebija również w ocenie statku. Twierdzi on, że prawdopodobnie inni żeglarze mogliby tak samo używać swych statków, o ileby je odpowiednio zaopatrzyli.

Z opisów podróży wynika jednakże, że „Spray” odznaczał się szczególną, a wybitną własnością, która nie jest udziałem wszystkich statków.

Mianowicie podczas jakiej takiej pogody i mniej więcej stalego pod względem siły wiatru, statek trzymał się kursu bez sterowania, niezależnie od kierunku wiatru, skoro tylko żagle i ster zostały raz odpowiednio ustawione i unormowane. Raz nadanego kursu mógł się statek trzymać nawet całymi dniami bez potrzeby sterowania, a ostatecznie wystarczyła niewielka zmiana steru w znacznych odstępach czasu (Na oceanie Indyjskim w ciągu 23 dni żeglugi spędził Slocum przy sterze zaledwie 3 godziny!). Ta zaleta statku umożliwiła samotnemu żeglarzowi wypoczynek po ciężkich częstokroć wysiłkach fizycznych.

Samosterowność statku, — że się tak wyrażę — oraz szybkość statku (8 węzłów), były długi czas podziwiane i wzbudzały u znawców niedowierzanie.

Otóż kpt. Slocum był sprawozdawcą wiarygodnym, jak to wykazały badania inż. C. Andrade, amerykańskiego konstruktora okrętowego, dokonane przy pomocy wszelkich możliwych metod, a zmierzające do poznania przekrojów „Spraya”. Skonstatowano fe-

nomenalne, teoretycznie najzupełniej pokrywające się wypośrodkowanie położenia wszystkich punktów ciężkości. (mających znaczenie podczas żeglugi), które leżały na tej samej płaszczyźnie, mianowicie na płaszczyźnie głównego żebra (owręża). Konstruktor C. Andrade nie zna podobnego przypadku w budownictwie okrętowym dawnem ani też w nowoczesnem; „przypadek taki — twierdzi on — mógł się zdarzyć, lecz ja nie miałem sposobności go poznać”.

Ta właściwość i kształt przekrojów dały rzeczoznawcom podstawę do ustalenia, po przeprowadzeniu starannych obliczeń, że oświadczenia kpt. Slocum'a tak co do szybkości, jakoteż i co do innych zalet „Spraya” opowiadają prawdzie.

Pozatem kpt. Slocum był wielkim znawcą morza. Wybierał on kursy i czas podróży z wielką znajomością rzeczy. Jego postępowanie jest znakomitym przykładem dla amatorów żeglarzy — jeśli chodzi o dokładność przygotowań, przewidywanie i — mimo wszystko — ostrożność. A przecież był pierwszorzędnym marynarzem i nawigatorem o niezwykle rozwiniętej żyłce żeglarskiej, skoro odbył swą podróż, posługując się bardzo prymitywnymi i lichymi instrumentami nawigacyjnymi.

Książka ta jest niezwykle cennym nabytkiem naszej literatury żeglarskiej. Powinna się ona znaleźć we wszystkich bibliotekach szkolnych i sportowych oraz doczekać się rychło kilku nakładów.

T. FONFERKO

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

ś. p. WACŁAW GRUNDWALD
OFICER-MECHANIK
MARYNARKI HANDLOWEJ.

Dnia 24 grudnia 1929 r. wieczorem na statku „Wisła” (P. P. „Żegluga Polska”), stojącym w porcie gdyni-



ś. p. Wacław Grundwald.

skim, uległ nieszczęśliwemu wypadkowi młodszy mechanik tego statku, Wacław Grundwald; przechodząc obok otwartego luku, poślizgnął się i spadł na dno statku, odnosząc szereg ciężkich obrażeń. Przewiezony do miejscowego szpitala, zmarł dnia 26 grudnia 1929 r.

ś. p. Wacław Grundwald urodził się dnia 27.XII-1903 r. Uczęszczał do gimnazjum w Łowiczu, poczem przeniósł się do Szkoły Morskiej w Tezewie. Szkołę Morską skończył w 1927 r. Po odbyciu służby wojskowej, z której wyszedł w stopniu bosmanapodchorążego, został przyjęty do Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni, na którego statkach pływał już w czasie praktyki szkolnej. Przed samymi świętami Bożego Narodzenia powrócił z czwartej podróży do Afryki i Włoch. W wieczór wigilijny spotkało go nieszczęście, które położyło kres jego młodemu życiu.

Ciało zmarłego przewiezione zostało do Łyszkowic, ziemi Łowickiej, i tam pochowane na miejscowym cmentarzu parafjalnym.

Śmierć ś. p. Wacława Grundwalda wywołała szczery żal wśród kolegów i przelozonych, przez których był cenny i serdecznie lubiany.

Cześć Jego pamięci!

KRONIKA

GDYNIA I WYBRZEŻE

AKADEMICKI KURS DLA DZIENNIKARZY O POMORZU. — W Toruniu odbył się w dniach od 7 do 12 stycznia r. b. akademicki kurs dla dziennikarzy o Pomorzu, zorganizowany przez Instytut Bałtycki. Cykl niezwykle ciekawych wykładów, poruszających cały szereg zagadnień, związanych z dostępem do morza, otworzył prelekcją wstępną na temat: „Wytyczne polskiej polityki morskiej”, p. Minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugenjusz Kwiatkowski. Wykład odbył się w zapelnionej po brzegi sali Teatru Miejskiego w Toruniu.

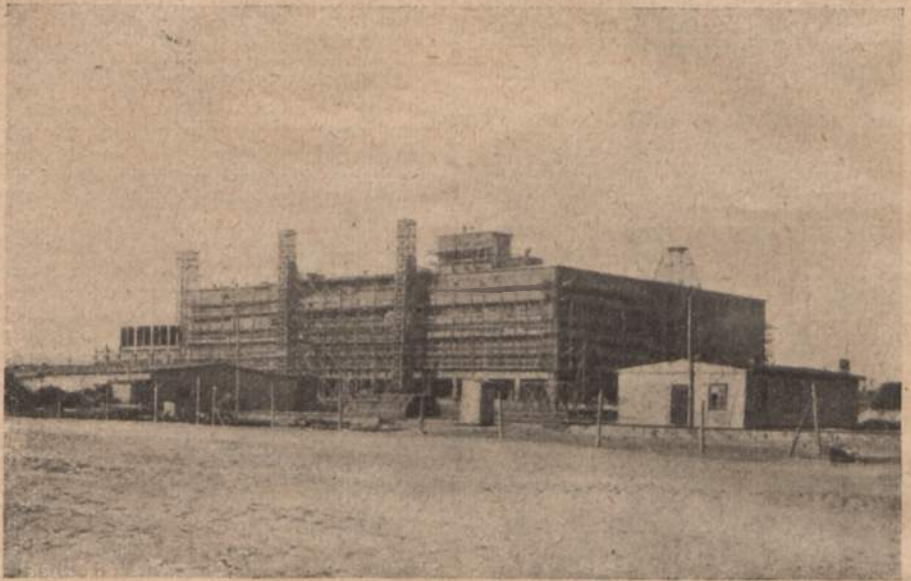
Dalsze wykłady wygłosili: Dyrektor Departamentu Morskiego Min. Przem. i Handlu, inż. Teodozy Nosowicz — o zagadnieniach portowych, członek Rady Portu w Gdańsku, dr. Feliks Hilchen — o źródłach rozwoju naszych portów, b. Minister, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, inż. Czesław Klarner — o roli inicjatywy prywatnej w rozbudowie portu, Dyrektor Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni, p. Julian Rummel — o problemach polskiej floty handlowej i inni.

Blżej o tym ciekawym cyklu prelekcji napiszemy w jednym z następných numerów.

NOWE HOLOWNIKI DLA PORTU GDYŃSKIEGO. — W początkach listopada i grudnia przybyły do Gdyni 2 nowozakupione holowniki portowe. Holowniki te otrzymały nazwy: „Zubr” i „Bizon”.

PIĘKNA TRADYCJA. — Nawiązując do starych tradycji, pracownicy Żeglugi Polskiej ufundowali votum w postaci modelu starego okrętu epoki kaprów królewskich.

W niedzielę 29 grudnia z gmachu Żeglugi Polskiej wyruszył pochód z tym modelem, przeszedł do kościoła w Gdyni



Budowa gmachu chłodni portowej w Gdyni. Zdjęcie, wykonane w dniu 11 grudnia 1929.

ni na ulicę Świętojańską, poczem po odpowiednim nabożeństwie i pięknym a wzruszającym przemówieniu ks. wikarskiego model ten zawieszony został w głównej nawie.

W ten sposób kościół w Gdyni jest jedynym w Polsce z wiszącym pośrodku okrętem, co tak często się spotyka w kościołach np. Bretanii.

Delegaci załóg statków zostali potem zaproszeni przez Dyрекcję „Żeglugi Polskiej” na obiad.

PIERWSZE ZAMÓWIENIA DLA „STOCZNI GDYŃSKIEJ”. — Na „Stoczni Gdynskiej” został zamówiony niewielki statek motorowy, mający służyć do celów sanitarnych.

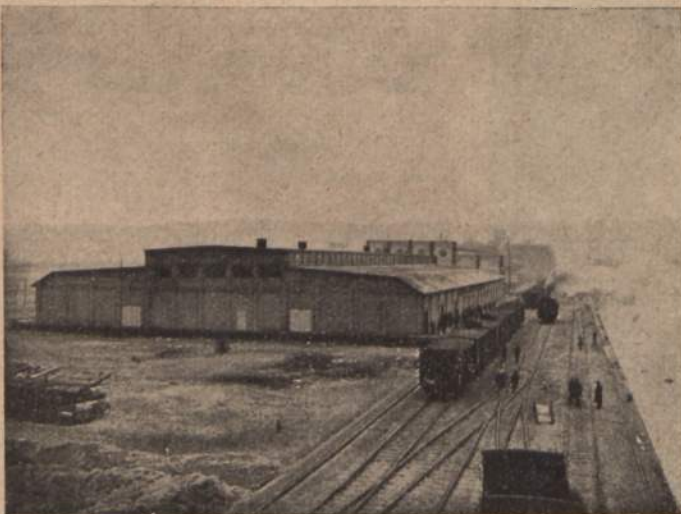
Statek ten ma być przydzielony do dyspozycji budującej się koło Gdyni stacji kwarantannowej.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1929. — W miarę szybkiego rozwoju portu w Gdyni odpowiednio wzrasta jego obrót towarowy i ruch okrętowy. Wzrost obrotu towarowego charakteryzują następujące liczby: (w tonach)

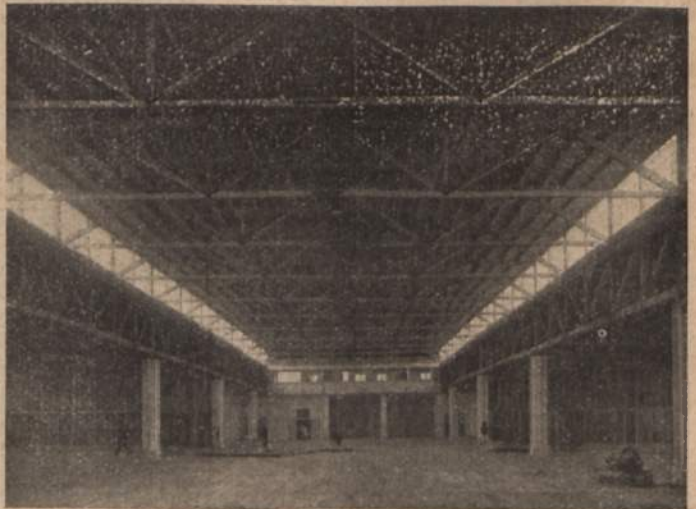
rok:	przywóz:	wywóz:	ogółem:
1927	6.702	891.497	898.199
1928	190.962	1.765.049	1.956.011
1929	324.297	2.494.245	2.818.542

Na główne towary złożyły się: w przywozie: nawozy sztuczne, ryż, ruda, złom żelazny; w wywozie: węgiel (2.437.000 ton), drzewo, cukier, cement.

Ruch pasażerski w roku 1929 wynosił na wjeździe i wyjeździe — 23.959 osób (w r. 1927 — 9.504 osoby i w 1928 — 23.282 osoby). Statków przy-



Magazyn firmy „Pantarei” na nadbrzeżu Polskiem w porcie Gdynia.



Wnętrze magazynu portowego firmy „Pantarei” w Gdyni.

było 1541 o pojemności 2.324.297 netto ton rej. — wyszło 1552 o poj. 2.494.245 n. t. r.

ZAKOŃCZENIE KAMPANII PRZEŁADUNKOWEJ TOW. „WISŁA BAŁTYK”. — Kampania przeładunkowa w porcie morskim Tow. Żegluga „Wisła—Bałtyk” w Tczewie została zakończona i zamknięta do wiosny r. 1950. Ładowano węgiel wyłącznie do Prus Wschodnich od maja do października: w poszczególnych miesiącach przeładowywano do 8.000 t.

Jak się okazało, przeładunek w kierunku Prus Wschodnich i Litwy doskonale się kalkuluje przy wykorzystaniu znakomicie urządzonej nowoczesnych środków przeładunkowych T-wa „Wisła—Bałtyk”, składających się z przenośników taśmowych tego samego typu, co zbudowane nieco później przy nowym basenie Wisłujścia w Gdańsku.

Zachęcony powodzeniem zarząd towarzystwa zamierza w przyszłym roku przeładować conajmniej 75.000 t., co zabezpieczy pracę bezdeficytową portu tow. „Wisła—Bałtyk” w Tczewie. Zawarcie traktatu handlowego z Niemcami może w dalszym stopniu polepszyć koniunkturę dla portu tczewskiego.

WYCIECZKI ZAGRANICZNE. — Program wycieczek zagranicznych P. P. „Żegluga Polska” na popularnym s/s „Gdwinia” na rok 1950 został już ostatecznie ustalony i wydrukowany. Obejmuje on podróże do Kopenhagi — zwanej Paryżem Północy — oraz do Stockholmu, gdzie w r. 1950 odbędzie się wielce interesująca wystawa.

W związku z coraz większą sprawnością organizacyjną P. P. „Żegluga Polska” udało się zniżyć koszty wycieczek.

Podobnie, jak w latach ubiegłych, turyści polscy przez cały czas pobytu zagranicą mieszkać i stołować się będą na statku.

Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni wysłał prospekty wycieczek na żądanie.

Zamówienia na bilety będą przyjmowały również wszystkie agentury Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, Cook i T-wa „Orbis”.

Już czas układać projekty na lato, przyczem należy uwzględnić tak piękne, zdrowe i dostępne podróże morskie na polskim statku zagranicę, bez żadnych kłopotów paszportowych.

LOTWA

NOWY STATEK. — Armator, kapitan Grauds, zakupił w Anglii nowy statek o pojemności 3.000 b. r. t. Statek otrzymał nazwę „Ewerline”. Będzie to jeden z większych statków handlowych pod banderą łotewską.

Przedsiębiorstwo żeglugowe Grauds, które rozpoczęło swą działalność po wojnie z jednym parowcem, rozporządza obecnie 8 parowcami i jest największym tego rodzaju przedsiębiorstwem na Łotwie.

SZKOŁA MARYNARZY W WINDAWIE. — Na ostatnim posiedzeniu rady miejskiej w Windawie omawiana była m. inn. kwestja powołania do życia szkoły marynarzy w tym mieście, przyczem postanowiono podjąć wszelkie kroki, zmierzające do urzeczywi-

stnienia tego projektu. Wykłady w szkole mają się odbywać w godzinach popołudniowych, aby umożliwić wykorzystanie personelu nauczycielskiego szkół windawskich. Poza tem postanowiono jednogłośnie, że pomieszczenie dla szkoły da miasto na przeciąg trzech lat.

DALSZY ROZWÓJ ŁOTEWSKIEJ ŻEGLUGI. — Na Łotwie oczekiwane jest znaczne powiększenie tonażu floty handlowej w najbliższym sezonie zakupu statków. Armatorzy łotewscy nagromadzili podobno już znaczne kapitały i rozpoczęli pertraktacje o kupno statków. Szereg armatorów wyjechało ostatnio zagranicę, aby obejrzeć oferowane do sprzedaży statki. Obecnie jest najlepszy czas do kupowania statków, bowiem w związku z zamarnięciem szeregu portów na północy spadają frachty i wiele przedsiębiorstw żeglugowych przechodzi sezonowy kryzys finansowy.

ŻEGLUGA W BILANSIE PŁATNICZYM ŁOTWY. — W bilansie płatniczym Łotwy z r. b. wykazane są następujące pozycje: dochody z zagranicznych statków handlowych 2,9 milj. (w roku poprzednim 2,5 milj.); dochód netto własnej żeglugi handlowej 8,7 milj. (w roku poprzednim 4,8 milj.); opłaty portowe od zagranicznych statków 1,1 milj.; dochody z tranzytu do Rosji 2,5 milj. fr. zł. Wydano na zakup statków zagranicę 4,2 milj. fr. zł., podczas, gdy w roku poprzednim wydatek na ten cel wynosił 2,9 milj.

STRUKTURA ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. — Zestawienie łotewskiej floty handlowej według rodzaju statków i porównanie jej z okresem poprzednim, daje obraz następujący:

	Parowce		Żaglowce		Żaglowce z motorami	
	Liczba	n. t.	Liczba	n. t.	Liczba	n. t.
1.1.1914	59	45.194	270	42.528	4	237
1.1.1928	85	75.640	33	3.139	9	596
1.8.1929	100	99.290	34	3.210	10	716

KREDYTY DLA ŻEGLUGI. — Łotewski Bank Hipoteczny udzielił ostatnio dla sześciu przedsiębiorstw żeglugowych pożyczek w wysokości od 80.000 do 100.000 latów. Kredyty te; przeznaczone na zakup statków, udzielone zostały na lat 6 i pokrywają 25 do 50 proc. wartości zakupionych statków.

Trzy dalsze firmy żeglugowe otrzymają podobne kredyty z nowego budżetu Banku.

Dłuższą dyskusję w łonie rady Banku Hipotecznego wywołała kwestja, czy należy udzielić tego rodzaju pożyczek przedsiębiorstwom, w którym zatrudniony jest kapitał obcy. Porozumienia w tej sprawie nie osiągnięto.

FINLANDJA

BRAK ŚRODKÓW NA FUNDUSZ ARMATORSKI. — W r. 1926 parlament fiński uchwalił stworzenie specjalnego funduszu pożyczkowego dla armatorów, t. zw. funduszu armatorskiego, z tem, że przydział środków, niezbędnych do utworzenia takiego funduszu nastąpi później. Dotychczas wszelkie środki tych nie przydzielono, ponieważ nie pozwala na to ciężka sytuacja gospodarcza kraju. W budż-

cie na rok przyszły również nie wstawiono żadnej pozycji na ten cel. Jednak w kołach rządowych i parlamentu liczą się z tem, że uda się wydstać kapitały, potrzebne do utworzenia tego funduszu (100 milionów koron fińskich) z nowej pożyczki zagranicznej, którą rząd zamierza zaciągnąć.

SYTUACJA ŻEGLUGI FINSKIEJ. — Dyrektor Urzędu żeglugi w Finlandji w wywiadzie dziennikarskim scharakteryzował sytuację żeglugi fińskiej, jak następuje: Podobnie, jak w Szwecji, panuje w Finlandji ostra walka konkurencyjna między żeglugą a kolejami. Cały szereg linii przybrzeżnych musiał ostatnio wskutek tego zwinąć swoją działalność. Najaktualniejszą sprawą w żegludze jest chwilowo sprawa Fińskiej linii do Ameryki Południowej i państwowych zapomóg dla tej linii. Ta ostatnia kwestja powstała w ostatnich czasach, po szeregu lat, podczas których linja ta utrzymywała się bez państwowej pomocy. Specjalne znaczenie ma tu linja dlatego, że całkowity transport kawy do Finlandji odbywa się przy pomocy statków tej linii. Żegluga do portów północnych Finlandji została już wstrzymana, chociaż morze jeszcze nie zamarzło. Uczyniono to dlatego, aby nie narażać taboru pływającego na uszkodzenie, wskutek burz zimowych, panujących obecnie na północy.

ROZBUDOWA PORTU W HELSINGFORSIE. — W r. 1930 zamierzone jest znaczne rozszerzenie portu w Helsingforsie. Preliminowane wydatki na ten cel wyniosą 25 milionów mk. f. Rozbudowa obejmie głównie t. zw. port zachodni. Port węglowy ma być rozszerzony przez wysadzenie w powietrze jednej z wysepek, dalej utworzony ma być nowy dojazd o większym zagłębieniu. W porcie południowym urządzone ma być nowy dworzec kolejowy obok budynku celnego. W „Skatudhamnen” ma być przedłużone nabrzeże i ustawiony nowy dźwig o nośności 60 ton. Poza tem mają być prowadzone w dalszym ciągu roboty przy lotnisku dla hydroplanów.

SZWECJA

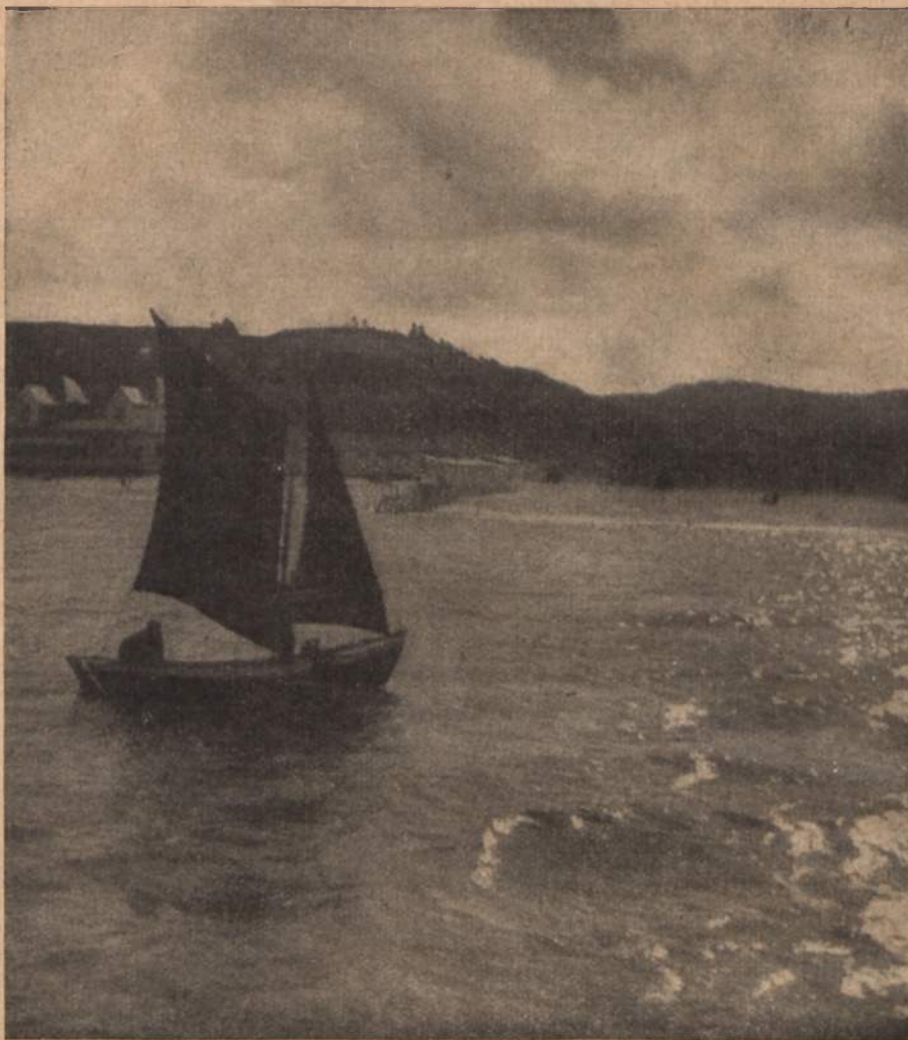
GOSPODARCZE ZNACZENIE FLOTY HANDLOWEJ W SZWECJI. — Kpt. Zander (Stockholm) wygłosił referat na ten temat na zebraniu Związku przedsiębiorstw żeglugowych w Malmo, i oświadczył m. inn., co następuje: Wartość szwedzkiej floty handlowej wynosi w chwili obecnej 420 milionów koron. Dochód brutto z żeglugi w roku bież. obliczany jest na ca 3000 milj. koron. Wśród różnych gałęzi krajowego rzemiosła żegluga czwarte miejsce, po przemyśle papierniczym, metalurgicznym i drzewnym. Stanowi ona ważne źródło dochodów i ma wielki wpływ na aktywność bilansu płatniczego Szwecji. W okresie 5 lat 1924—1928 większe stocznie szwedzkie wybudowały dla szwedzkiej floty handlowej szereg jednostek za sumę 76 milionów koron, podczas gdy roboty reparacyjne w tym okresie dały 60 milionów koron. Ze wszystkich głównych przemysłów krajowych żegluga wymaga najmniejszego kapitału zakładowego.

Z tych powodów zasługuje żegluga na dużo większe zainteresowanie, niż jest obecnie, zwłaszcza, że jest ona nieodzownym warunkiem udziału Szwecji w handlu światowym. Mimo całego szeregu nowych jednostek szwedzka flota handlowa liczy jeszcze 32% statków, starszych ponad 25 lat, podczas gdy procent tych statków w światowej flocie handlowej wynosi tylko 15%.

W uzupełnieniu tego referatu dyrektor portu w Malinö wskazał na to, że władze portowe wciąż jeszcze nie spotykają się z wystarczającym zrozumieniem swych zadań w kolach, niezwiązanych bezpośrednio z żegluga. Kolejne np. wprowadzają szereg zniżek taryfowych, konkurując z żegluga. Jest rzeczą konieczną zrewidowanie polityki, stosowanej przez wszystkie środki komunikacji, a więc przez: żeglugę, koleje, samochody i lotnictwo.

STOCZNIA DO WYDOBYWANIA WRAKÓW. — W Szwecji powstała specjalna stocznia, która się zajmie wydobywaniem i naprawianiem zatopionych statków, podobnie jak się to dzieje w Danji i w Norwegji. Konsul J. Carlbom zakupił stocznice „Karlshamn Skeppsvarv”. Przystosowana ona została do wydobywania wraków. Dla stoczni zakupiono w ostatnich dniach cztery statki: dwa, należące dawniej do tow. „Svea” parowce: „Gästrikland” i „Trafik”, dalej angielski statek ratowniczy „Dalhousie” i duński parowiec „Express”. Stocznia zatrudnia narazie 200 ludzi.

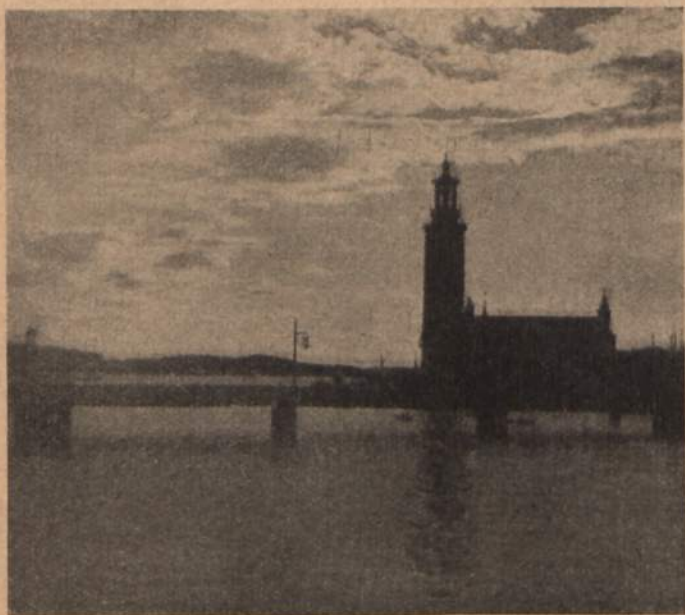
BUDOWA PROMU - LODOŁAMACZA DO PRZEWOZU WAGONÓW TOWAROWYCH. — Dyrekcja szwedzkich kolei państwowych zamówiła w stoczni „Lindholmen-Motala” prom do przewozu towarowych wagonów kolejowych na linii Trelleborg - Sassnitz, przystosowanych do łamania lodów. Budowa tego promu - lodołamacza będzie kosztowała 2.875.000 koron. Dostawa ma nastąpić 15 grudnia 1930 r. Statek, który będzie zbudowany wg. planów szwedzkiego inżyniera Sydowa, ma mieć długość 94,2 m.



Z wystawy pośmiertnej prac ś. p. Dra Zygmunta Grudzińskiego w Polskim Towarzystwie Fotograficznym w Warszawie. „Na polskim morzu”.

NOWY STATEK RATOWNICZY. — Szwedzkie towarzystwo dla ratowania rozbitków, dzięki licznym dotacjom, zamówiło nowy statek ratowni-

czy, który stacjonować będzie w zatoce Botnickiej w pobliżu t. zw. „cementarza okrętów” koło Grundka: len - Understen. Będzie to statek mo-



Z wystawy pośmiertnej prac ś. p. Dra Zygmunta Grudzińskiego w Polskim Towarzystwie Fotograficznym w Warszawie. „Stockholm” i „Łodzie rybackie”.

torowy o następujących wymiarach: długość 18,07 m., szerokość 5,25 m., zanurzenie 2,3 m. Wyposażony on zostanie w motor Bolindera o sile 90 H. P. Statek budowany jest w Ystad. Poza to będzie on wyposażony w aparat rakietowy, w aparaty tlenowe, w radjotelegraf i t. d. Statek zostanie podzielony na szereg oddzielnych, wodoszczelnych komór, co zabezpieczy go przed zatonięciem. Załoga jego składać się będzie z 4 ludzi. Statek obejmie służbę patrolową między Udersten i Grundkallen. Stacjonowany będzie w Alskärsviken albo w Oerskärund na zachód od Cräsön. Statek ma być gotowy całkowiec we wrześniu r. 1930.

NORWEGJA

ZAMÓWIENIA NORWESKIE W STOCZNIACH ANGLISKICH. — W ostatnich czasach armatorzy norwescy zamówili w Anglii ogółem 20 statków - cystem, głównie na stoczniach Swan Hunter et Wigham Richardson Ltd. i Armstrong, Whitworth et Co Ltd., które razem zbudują 14-15 statków. Poza to kilka statków budują stocznie Wear i Tees. Zapłata za te statki uskuteczniła zostanie na podstawie długoterminowych kredytów. M. inn. Armstrong buduje 7 statków - cystem dla przedsiębiorstwa Jens J. Salvesens Rederi A. — S. z Oslo. Każdy statek ma liczyć 8.800 ton. Cena statku wynosi 140.500 £.

NIEMCY

PÓLNOCA WYSTAWA PORTOWA, ŻEGLUGOWA I KOMUNIKACYJNA W KIELU. — Magistrat m. Kielu postanowił urządzić latem 1930 r. w pawilonie, zwanym „Nordostseehalle“ (8.000 m²), wystawę portową, żeglugową i komunikacyjną. Niedawno rozesłano pierwsze prospekty wystawy. Kierownictwo wystawy zabiega o to, aby zarządy portów północnych zechciały wziąć udział w wystawie, nadsyłając modele, fotografie, plany, statystyki i t. p., aby dać zwiedzającym wystawę możliwie pełny obraz stosunków, panujących w portach północnych. W ramach wystawy zamierza magistrat Kielu urządzić północny tydzień gospodarczy, jak również konferencję kapitanów portowych wzgl. dyrektorów portowych, celem omówienia aktualnych zagadnień portowych i żeglugowych.

NOWE UPOSAŻENIE KAPITANÓW W ŻEGLUDZE NIEMIECKIEJ. — Rokowania między armatorami a przedstawicielami kapitanów statków w sprawie uposażenia dały następujące rezultaty:

Od dnia 1 listopada 1930 r. otrzymują kapitanowie następujące pobory: na parowcach i motorowcach w wielkiej i średniej żegludzie 690 RM., w żegludze na morzu Północnym i na Bałtyku — 600 RM. Na statkach od 100 do 400 ton we wszystkich rodzajach żeglugi 500 RM. Na żaglowcach ponad 1.000 ton 690 RM., od 501 do 1.000 ton 600 RM. i od 126 do 500 ton 500 RM.

AMFIBJA DLA MARYNARKI NIEMIECKIEJ. — Na stoczni Hoppe & Kroos w Cuxhaven zbudowano ostatnio ciekawy statek — amfibję. Jest to właściwie pływający samochód. Przeznaczony on został dla niemiec-

kiej marynarki wojennej. Oddano go już do służby. Wymiary jego są następujące: 6,8 × 2,1 m. rozstęp kół 2,3 m., cztery kola o łącznym napędzie, kierowanie na wodzie bez steru, tak samo, jak na lądzie, przy pomocy przednich kół. Napęd daje motor Opel o sile 14/40 H.P. Szybkość na wodzie 11, na ziemi 24 klm. na godzinę. Próbną jazdą na wodzie, po piasku i po mulach dała dobre rezultaty.

Z CAŁEGO ŚWIATA

STRATY ŚWIATOWEGO TONAŻU MORSKIEGO W 1928 R. — Według ogłoszonej ostatnio statystyki „Lloyd Register“ straty światowej floty handlowej w statkach rozebranych, zatoniętych, zniszczonych, wycofanych i t. p. w 1928 r. wyniosły ogółem 705 jednostek¹⁾ o pojemności 1,314,647 brutto tonn rej., z czego 584 statków parowych i motorowych o pojemn. 1,220.176 br. t. rej. oraz 121 żaglowców o poj. 94,471 br. t. rej. Liczby te wykazują — w porównaniu z rokiem poprzednim — wzrost strat w tonażu parowym i motorowym o 336.778 br. t. rej., oraz zmniejszenie strat w tonażu żaglowców o 45.200 br. t. rej., czyli w ogólnej sumie — zwiększenie strat o 322.578 br. t. rej.

Ilość tonażu utraconego, rozebranego i wycofywanego w ciągu ostatnich lat przedstawiają poniższe liczby:

Rok	Statki parowe i motorowe		Żaglowce	
	Ilość	B.r.t.	Ilość	B.r.t.
1919	425	524.172	241	112.058 (netto)
1920	370	518.595	215	158.959
1921	344	556.537	215	137.720
1922	511	743.866	205	145.946
1923	709	1,456.870	259	259.909
1924	777	1,614.662	239	243.017
1925	553	980.794	186	161.241
1926	656	1,226.873	192	117.070
1927	469	852.598	154	139.671
1928	584	1,220.176	121	94.471

Tonaż, utracony wskutek nieszczęśliwych wypadków morskich, wyniósł w 1928 r. 531.061 br. t. rej. Najniższą liczbę strat w stosunku do posiadanego tonażu, poza Danją i Holandją (po u.29 proc.) wykazują Niemcy.

Straty w tonażu, poniesione w 1928 r. przez poszczególne kraje, przedstawiały się następująco:

	Flota na 30.VI.1929 w tys. b.r.t.	Straty w b.r.t.	proc. w stosunku do w. a.s. floty
Wyspy Brytyjskie	19.875	120.446	0.61
Dominja Brytyj.	2.907	27.095	0.93
Stany Zjedn. Am.	11.997	77.010	0.64
Danja	1.067	3.053	0.29
Francja	3.544	56.506	1.19
Niemcy	3.777	15.568	0.41
Grecja	1.187	19.045	1.60
Holandja	2.516	7.083	0.29
Włochy	3.428	30.706	0.90
Japonja	4.139	69.416	1.68
Norwegja	2.968	23.721	0.80
Hiszpanja	1.164	14.113	1.21
Szwecja	1.447	16.256	1.12
Inne kraje Europy		20.119	
Ameryka Środkowa i Poludn.		25.054	
Pozostałe kraje		5.870	

¹⁾ Jednostki poniżej 100 b. r. t. rej. nie są notowane.

CZECHOSŁOWACKA WOLNA STREFA W PORCIE HAMBURSKIM.

— Po zawarciu porozumienia między rządem Czechosłowacji a wolnym miastem Hamburgiem w sprawie wydzierżawienia terenów w wolnej strefie portu hamburskiego, rozpoczęte zostały na tych terenach odpowiednie przeróbki urządzeń, które przeprowadzone być mają w ciągu 2-3 lat. W pierwszym rządzie nabyli dzierżawcy znajdujący się na tych terenach magazyn starszej konstrukcji o powierzchni około 6.000 m. kw. za cenę 250.000 mk. W Saalhafen znajduje się wydzierżawiony przez Czechosłowaków teren o długości ca 450 m., który ma obsługiwać czechosłowacki ruch na Elbie. W Moldauhafen położony teren, który ma długość nabrzeża 150 m., służyć ma dla ruchu morskiego. Zamierzone jest pobudowanie w Saalhafen żelazo-betonowego nabrzeża i trzech nowoczesnych magazynów, w tem jednego dwupiętrowego. W Moldauhafen powstać mają zabudowania zarządu strefy czechosłowackiej. W porcie celnym Hamburga nad Peute otrzymała Czechosłowacja ponadto tereny o powierzchni 13.000 m. kw., na których mają być urządzone składy węgla i materiałów, warsztaty reparacyjne i t. p. dla statków czechosłowackich. Koszty ogólne projektowanych urządzeń obliczone są na ca 4 miliony marek.

LIKWIDACJA PAŃSTWOWEJ FLOTY RUMUŃSKIEJ. — Po rozbiściu się rokowań między rządem rumuńskim, a grupą angielską w sprawie komercjalizacji rumuńskiej, państwowej floty handlowej, rząd rumuński postanowił, wobec dużych deficytów żeglugi, sprzedać prawie wszystkie swe statki. W ten sposób rozpoczęto likwidację państwowej floty handlowej.

FUZJA W ŻEGLUDZE WŁOSKIEJ. — Trzy włoskie towarzystwa żeglugowe: Lloyd Triestino, Maritima Italiana i Sitma (Genua) połączyły się w jedno towarzystwo p. n.: Lloyd Orientale. Towarzystwo to uprawiać będzie głównie żeglugę na morzu Śródziemnym, do Indyj i do Azji Wschodniej. W kołach fachowych liczą, że nowe wielkie towarzystwo będzie uczestniczyło w większym stopniu w podziale państwowych subsydjów, niż dotychczas poszczególne towarzystwa, które się szufizonowały.

RYŚCIG W ŻEGLUDZE WŁOSKIEJ. — Po obstalowaniu na stoczni Stabilimento Technico Triestino przez tow. Lloyd Sabauda w Genui wielkiego transoceanicznego parowca o pojemności 40.000 b. r. t. i o szybkości 26 węzłów, przeznaczonego do komunikacji na północnym Atlantyku, tow. Navigazione Generale Italiana zamówiło ostatnio na stoczni Ansaldo w Genui statek o pojemności 47.000 b. r. t., który ma osiągnąć szybkość 27 węzłów.

OŻYWIENIE W JUGOSŁOWIAŃSKIM PRZEMYSŁE OKRĘTOWYM. — W związku z zamierzeniem otwarciem przez czeskie zakłady „Skoda“ stoczni okrętów w Splicie wysuwane jest w chwili obecnej, jako warunek uskutecznienia tych planów, wydanie ustawy o państwowem poparciu dla przemysłu budowy okrętów. Zamierzone

jest powołanie do życia towarzystwa akcyjnego budowy okrętów, którego 60% akcji należałoby do „Skody”, 40% zaś do jugosłowiańskich towarzystw żeglugowych. Jednocześnie zamierza „Skoda” założyć na Sawie w pobliżu Obrenovac stocznice statków rzecznych.

Nieczynna przez dłuższy czas stocznia w Kraljevica na południe od Rjecki (Fiume), została zakupiona przez nowo założone towarzystwo p. n.: „Pierwsze jugosłowiańskie towarzystwo budowy okrętów Kraljevica S. A.”. Założycielami tego towarzystwa są w pierwszej linii jugosłowiański bank dunajsko-adriatycki oraz angielska firma Yarrow & Co. z Glasgow. Kapitał zakładowy towarzystwa wynosi 40.000 £. Stocznia zamierza, poza reperacjami, budować statki do 4.000 ton.

ROZSZERZENIE PORTU W SPLICIE. — Główny port Jugosławii Split ma być znacznie rozszerzony. Pewna wielka fabryka cementu rozbudowuje już własnym kosztem swe nabrzeża w porcie. Pozatem ma być pobudowany szereg nowych nabrzeży.

WZROST TURECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ. — Turecka flota handlowa powiększyła się w r. ub. o 6 parowców o łącznym tonażu 12.400 ton, co oznacza wzrost w porównaniu ze stanem w końcu 1918 roku o 10%. Wszystkie 6 parowców zbudowane jednak były w latach 1880—1895.

PRAWO MORSKIE W TURCJI. — W Turcji weszło w życie nowe prawo morskie, wzorowane w całości na prawie morskiem niemieckim, będące właściwie dosłownym przykładem tego prawa.

ZAMÓWIENIA BOLSZEWICKIE NA STATKI WE WŁOSZECH. — Stocznia Monfalcone otrzymała od specjalnej komisji Sowietów zamówienie na budowę 3 parowców za cenę 17 milionów lirów. Parowce przeznaczone są do żeglugi kabotażowej.

SUBWENCJA DLA ŻEGLUGI CHILIJSKIEJ. — Rząd chilijski przeznaczył 2 miliony pesetów (6.916.000 zł.), jako zapomogę dla chilijskich tow. żeglugowych, które zaprowadzą regularną komunikację ze wschodnim wybrzeżem Ameryki Południowej (Argentyna, Urugwaj i Brazylja). Dotąd jednak ani jedno chilijskie przedsiębiorstwo żeglugowe nie zgłosiło gotowości do otwarcia tej linii.

RÓŻNE

ZDERZENIE STATKÓW. — W pobliżu latarni pływającej Elbe 3 statki się polski parowiec „Kraków”, należący do „Żegluga Polskiej”, z parowcem „Ansgir”, należącym do północno-niemieckiego Lloydu. „Kraków” ma uszkodzony ster oraz wgniecionych kilka płyt na lewym boku. „Ansgir” ma uszkodzone niektóre płyty. „Ansgir”,

wybudowany w 1922 r., ma 5870 b. r. t., „Kraków” 3.000 t.

ŁADUNEK S/S „AEGIR” MA BYĆ WYDOBYTY. — Dnia 6 grudnia zatonał na Bałtyku w pobliżu wyspy Karlsö, hamburski parowiec „Aegir”, mający na pokładzie, jako ładunek, 235 samochodów. W miejscu, gdzie statek ten zatonał, pracują trzy ratownicze statki szwedzkie. Istnieje nadzieja, że cały ładunek uda się wydobyć.

TRZECIA KLASA DLA TURYSTÓW. — Linje okrętowe, pracujące na północnym Atlantyku, zaprowadziły przed paru laty dla podróżnych, odbywających podróż dla celów naukowych i w interesach m. inn. także t. zw. „trzecią klasę dla turystów”. Frekwencja w tej nowej klasie okrętowej wzrasta z roku na rok bardzo znacznie. W tym roku osiągnięto już nowy rekord. Tylko do końca października przewiozły te linje okrętowe 200.000 pasażerów w „trzeciej klasie dla turystów”.

OFIARY

Na rzecz Ligi Morskiej i Rzeczej złożyła V klasa Gimnazjum im. C. Plater-Zyberkówny — 32,30 zł.

Edward Wolf, kierownik Szkoły Powszechnej w Rosochach, gmina i oświaty Opatowski, złożył zebrane z groszowych składek przez dzieci z oddziałów III i IV — 2,77 zł.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

PRZYGOTOWANIA DO OBCHODU DZIESIĘCIOLECIA DOSTĘPU DO MORZA.

Wobec ustawicznie działającej agitacji niemieckiej, dążącej konsekwentnie do rewizji naszej granicy zachodniej w kierunku oderwania województwa pomorskiego, a tem samem pozbawienia nas bezpośredniego dostępu do morza, jest konieczne podkreślenie w czasie obchodu niezłomnej woli utrzymania w swem ręku tego dziedzictwa przodków i gotowości do poniesienia wszelkich ofiar i wysiłków dla odparcia wrogich zakusów na dziedzictwo pra-
ojców.

Znajdująca się w druku, zapowiedziana porządnie, broszura, której celem jest dostarczenie materiału rzeczowego dla prelegentów w dniu obchodu, zostanie przesłana za zwrotem kosztów przesyłki każdemu z Oddziałów.

W druku znajduje się również afisz propagandowy, który za zwrotem własnych kosztów zostanie wysłany Oddziałom.

NOWY ODDZIAŁ.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dn. 4 listopada 1927 r. został załączony Oddział w Sarnach. Do Zarządu oddziału zostali wybrani pp.: Apolinary Despinoix — prezes, Róża Marcińczowa — wiceprezes, Wacław Zgirski — skarbnik, Grzegorz Szekalenko — sekretarz.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Do zarządu Oddziału L. M. i R. w Zgierzu zostali wybrani pp.: dyr. Jakób Stefan Cezak — prezes, wiceburmistrz Leopold Zajczkowski — wiceprezes, Alojzy Wieczorek — skarbnik, Henryk Mileczarek — sekretarz, prof. Antoni Banachowski, Ryszard Elke, Kazimierz Wojciechowski i Matylda Wyrwiczówna, jako zastępcy: Antoni Mazowita i Eugenjusz Swatek. Komisja Rewizyjna pp.: red. Władysław Cielecki, Jan Fonder i inż. Mieczysław Kralkowski.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Chorzowie - Gmina zostali wybrani pp.: Paweł Janus — prezes, inż. Ludwik Ślawicki — wiceprezes, Józef Kilisz — wiceprezes, Jan Cichy — skarbnik, Jerzy Smoleński — sekretarz, Teodor Czyba — przewodniczący Sekcji Propagandy. Ławnicy pp.: Florjan Gabryś i Jan Bartosz. Komisja Rewizyjna pp.: Leon Burzyński, A. Spalek i A. Koloch.

Do Zarządu Oddziału Szkolnego L. M. i R. przy Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie, zostali wybrani pp.: Jerzy Niemczyk — prezes, Stanisław Koczorowski — wiceprezes, Czesław Brzozowski — sekretarz, Leszek Wysocki — skarbnik, członkowie Zarządu: Józef Hankiewicz i Jan Czvyż. Komisja Rewizyjna pp.: Stanisław Bogucki, Jerzy Brochocki i Tadeusz Kamiński. Kierownicy Sekcji: propagandowej p. K. Berstein, historycznej p. J. Urbanowski, dochodów niestałych p.

B. Bojarski, budowy łodzi p. Z. Klikunas, sportów wodnych p. J. Niemczyk. Bibliotekę prowadzi p. G. Dobrzyński. Opiekun Oddziału z ramienia Rady Pedagogicznej — p. prof. Wilusz.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. przy Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim zostali wybrani pp.: inż. Jan Wysocki — przewodniczący, Stanisław Ostrowski — zast. przewodniczącego, Jan Barankiewicz — sekretarz, Kosińska — zast. sekretarza, Schoenberg — skarbnik, Jan Starczewski — zast. skarbnika. Komisja Rewizyjna pp.: Wojewoda inż. St. Twardo, inż. H. Kłoddecki, W. Samolewicz i Z. Lissowska.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. w Złoczowie zostali wybrani pp.: ppłk. Lewicki Józef — prezes, Bolesław Wołoszynowski — wiceprezes, por. Stanisław Słomka — sekretarz, por. Jan Stątlej — skarbnik, Zygmunt Rzepecki — zast. skarbnika, członkowie Zarządu: inż. Wacław Alda, mjr. Aleksander Hild, dr. Aleksander Paulo, dr. Leopold Bilowiecki, Józef Jurkiewicz, Komisja Rewizyjna pp.: Eljasz Charak, kpt. Jan Boczarski, dyr. Adolf Herman, por. Franciszek Kikal, chor. Andrzej Szwaja.

Do Zarządu Oddziału L. M. i R. przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu zostali wybrani pp.: Stanisław Szypowski — prezes, Marian Gutowski — wiceprezes, Józef Schmid — sekretarz, Marja Lipska — skarbnik, członkowie Zarządu: Edmund Byczyński, Janusz Gilewski i Władysław Górski.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

REWJA MORSKO-KOLONJALNA W ANTWERPJI

W roku bieżącym, w czasie od 26 kwietnia do października włącznie, odbędzie się w Antwerpii Międzynarodowa Wystawa Morska, Kolonialna i Sztuki Flamandzkiej (L'Exposition International Maritime, Coloniale et d'Art Flamand-Anvers 1930).

Wystawa ta wzbudziła ogólne zainteresowanie państw kolonialnych i morskich. Komitet wystawy rozesłał zaproszenia do wszystkich krajów. Udział w Wystawie zapewniony został między innymi przez następujące państwa: Anglię, Francję, Włochy, Holandję, Kanadę, Norwegję, Finlandję, Niemcy i t. d. Polska reprezentowana będzie w osobnym pawilonie o powierzchni 200 mtr. kw. Organizacją naszego pawilonu zajmuje się specjalny komitet, wyłoniony przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe z P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni na czele i Ligę Morską i Rzeczną. Pawilon niemiecki na wystawie organizują: „Flotten - Verein” i „Kolonial-Verein”.

Znaczenie wystawy jest kolosalne, o ile się zważy, że z jednej strony Antwerpja jest jednym z największych portów świata, a z drugiej, że Belgja jest typowym krajem kolonialnym ze względu na swe posiadłości kolonialne (Kongo Belgijskie), oraz ze względu na sprawowanie mandatu nad częścią b. kolonij niemieckich.

Dla państw morskich i kolonialnych wystawa antwerpijska ma również znaczenie zasadnicze, ponieważ umożliwia im

wykazanie swego dorobku gospodarczego na morzu i w administrowanych przez nie koloniach.

Ogólny obszar wystawy wynosi około 50 ha., czyli niewiele mniej od obszaru Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu. Egzotyczny charakter wystawy zapewni jej niewątpliwie powodzenie. Dużo urozmaicenia wniesie również i dział sztuki flamandzkiej, która we wszelkich swych przejawach będzie tam reprezentowana.

Wystawa antwerpijska ma także zasadnicze znaczenie i dla Polski. Liga Morska i Rzeczna zabiegała też oddawna o wzięcie udziału w wystawie antwerpijskiej. Starania Zarządu Głównego Ligi zostały ostatecznie uwieńczone wynikiem pozytywnym. Organizacja nasza weszła w bezpośrednie porozumienie z „Żegluga Polska”, w rezultacie czego utworzono wspólny Komitet Wykonawczy, na którego czele stanął jako przewodniczący p. Dyr. J. Rummel. Sekretarzem Komitetu został p. Dr. Rościński.

Komitet ma za zadanie zorganizowanie działu (pawilonu) polskiego na Wystawie Morskiej i Kolonialnej w Antwerpii.

Według posiadanych przez nas informacji dział polski wystawy obejmować będzie następujące sekcje: Historia i etnografia Pomorza, porty polskie: Gdynia i Gdańsk; dorobek Polski na morzu; polskie linje okrętowe; syntetyczne przedstawienie całości gospodarczej R. P.;

dane o przemyśle, mogącym znaleźć zbytek na swe produkty na rynkach kolonialnych; informacje o konsumpcji artykułów kolonialnych w Polsce, oraz dane, dotyczące naukowo-eksploracyjnego dorobku Polski.

Uważaliśmy za konieczne zorganizowanie pawilonu polskiego w Antwerpii, aby zademonstrować przed światem znaczenie Polski, jako czynnika w ogólnym rozwoju gospodarczym świata. Chcemy również stać na straży dobrego Imienia Polski wśród obcych i dlatego również uważamy za konieczne i nieodzowne pokazać światu, czym Polska jest jako organizm gospodarczy i polityczny w stosunkach z narodami.

Inicjatywą naszą dzielimy się z „Żegluga Polska”, jako tą jednostką realnej pracy kraju naszego na morzu, która wyrobiła sobie już w Polsce zaszczytne imię i która z dniem każdym to dobre imię Polski roznosi po świecie pod banderą Rzeczypospolitej.

Jesteśmy przekonani, że wspólne nasze wysiłki przyczynią się w dużej mierze do dalszego zbliżenia narodów świata do kraju naszego i że ta łączność z innymi narodami, jaką Polska nawiąże przez wystawę antwerpijską za pośrednictwem pawilonu „Żegluga Polskiej” i Ligi Morskiej i Rzecznej, przyczyni się do zbliżenia gospodarczego Polski z innymi krajami. A najbardziej zbliży do siebie ludzi i narody wzajemne poznanie.

W. R.

PROJEKTY FRANCUSKIE W SPRAWIE STWORZENIA KOLONJALNEJ SIECI LOTNICZEJ

Z chwilą przystosowania samolotu do komunikacji pasażersko-pocztowej przekonano się, że w tej dziedzinie samolot może oddać znacznie większe usługi, niż jakiegokolwiek inne środki komunikacyjne. W dobie przyspieszonego tempa życiowego — samolot stał się nieodzownym czynnikiem, powołanym do odegrania wybitnej roli ze względu na ekonomję czasu w odbywaniu dalekich podróży i możliwość łatwego zastosowania go w różnych szerokościach geograficznych. Zrozumiały to dobrze państwa, posiadające kolonie, i skierowały swe wysiłki w celu opanowania szlaków powietrznych świata, gdyż w ten sposób najlepiej mogą rozłożyć kontrolę nad swymi posiadłościami, zapewnić sobie wpływy polityczne, a nadewszystko zbyt dla własnego przemysłu lotniczego.

Rozpoczął się tedy jeden z najciekawszych może okresów konkurencji międzynarodowej w rozwoju lotnictwa handlowego. Toczy się obecnie cicha, lecz zacięta walka o opanowanie powietrza. Biorą w niej udział: Anglja, Francja, Belgja, Holandja, Włochy, a nawet Niemcy. Ci ostatni, będąc naskutek ograniczeń traktatu wersalskiego w warunkach specjalnych, nie posiadając własnych kolonij, biorą wszakże udział w tej bezkrwawej wojnie, zagarniając rynki państw południowo - amerykańskich, które nie posiadają własnego przemysłu lotniczego i materiały lotniczy muszą nabywać zagranicą.

To też w polityce lotniczej Anglii, Francji, Belgji i t. p., opierającej się po wojnie świa-

towej przeważnie na produkcji samolotów wojskowych, dzisiaj nastąpiły odchylenia, wyrażające się w ten sposób, że poza koniecznym kontyngentem samolotów dla wojska i odpowiednimi pracami laboratoryjnymi, w głównej mierze została zwrócona uwaga na samolot, jako środek komunikacyjny, o wielkim zasięgu i dużej nośności użytkowej. Pracuje nad tem szereg fabryk, rzesze konstruktorów, a nadewszystko wysokie budżety ministerstw lotnictwa, pozwalające na realizowanie planów lotniczo-kolonjalnych.

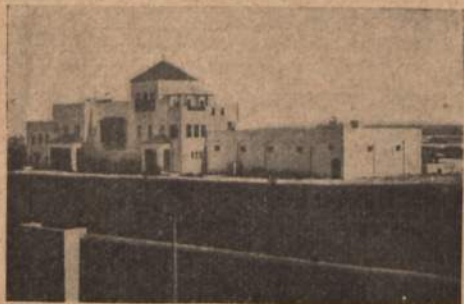
Wysiłki w tym kierunku są olbrzymie, jeśli się zważy, że szlaki lotnicze, wychodząc z ponad Europy, przechodzą nad krajami pierwotnymi, gdzie „stopa cywilizacji jeszcze ziemi nie dotknęła“. Trasa lotnicza przeprowadzana przez Anglików od Kairu do Kalkuty, lub też od Kairu do Kapsztadu daje dostateczne pojęcie, z jakimi przeciwnościami musiano walczyć, aby linje te uruchomić. Niema dzisiaj państwa kolonialnego, któreby nie dążyło do utworzenia własnej sieci lotniczej zarówno wewnątrz posiadłości, jak i łączącej kolonie z macierzą. Holandja podejmuje połączenie z Batawją, Belgja dąży do stworzenia komunikacji Kongo — Bruksela; Anglja zamierza w najbliższej przyszłości utworzyć dwie główne magistrale: Londyn — Warszawa — Bombaj i Londyn — Kair — Bombaj — Australja.

Jakie są plany lotnictwa kolonialnego Francji?

Rozległość francuskich posiadłości kolonialnych, specjalne położenie terenów afrykańskich, które dla innych środków komunikacyjnych przedstawiają duże trudności do pokonania, nakazywały rządowi francuskiemu przystąpić bezwzględnie do stworzenia kolonialnych linii lotniczych. Utworzenie pierwszej linii, łączącej Francję z Marokiem, zostało zdecydowane już w 1919 roku i mniej więcej w tym roku pierwszy odcinek wielkiego szlaku afrykańskiego został zrealizowany. Francuzi rychło zrozumieli korzyści, wy-

plywające z połączeń lotniczych. Stało się jasnym, że nowe drogi powietrzne zapewnią kolonjom francuskim więcej spójności. Szybko wywrą ożywiający wpływ na życie ekonomiczne dalekich prowincyj, zbliżą je do rynków europejskich, pozwalając na łatwiejsze regulowanie importu towarów, jak również skrócą czas, potrzebny do zawierania transakcyj handlowych. Dlatego też Francuzi rozpoczęli liczne wywiady i studia na terenie afrykańskim. Prace badawcze wykazały, że posiadłości francuskie nadają się do utworzenia wielkiej linii powietrznej afrykańskiej, mimo, że nie jest to zadaniem łatwym. Trudności bowiem leżały w specjalnych warunkach wytworzonych przez przyrodę kraju, słabą gęstość zaludnienia oraz klimat. Ten ostatni czynnik przedstawia największe niedogodności dla żeglugi powietrznej. Zamierzenia francuskie, idące w kierunku przecięcia Afryki z północy na południe jedną wielką magistralą lotniczą, musiałaby pokonać trzy strefy, różniące się od siebie ukształtowaniem terenu i klimatem.

Perwsza strefa — to przelot nad Saharą od Algieru lub Casablanki do jeziora Czad, a więc nad terenem przeważnie pustynnym, przez słońce wypalonym, bezwodnym, o bardzo słabej roślinności. Specjalne trudności nastęrczałyby tu miesiące: kwiecień, maj, czerwiec, lipiec. Średnia temperatura w tym czasie wynosi do 35°, najwyższa 44—48° w cieniu pomiędzy 13 i 14 godziną i najniższa 15—20 między 4 a 6 godziną. W tych miesiącach loty musiałyby od-



Casablanca. Pałac sultana.



Principe. Zatok.

bywać się nocą, w czasie których widoczność jest dobra, a powietrze spokojne nawet po gwałtownych wiatrach dziennych.

W początkowych rozważaniach nad komunikacją lotniczą przez Saharę obawiano się, że loty natrafiają na nieprzezwyciężoną przeszkodę w postaci burz piaszczystych. Rzeczywiście w czasie silnego wiatru, podrywającego piasek do wysokości 1800 m., lecieć niepodobna, lecz, że wiatry te są rzadkie, a nade wszystko lokalne, samolot przy swej szybkości będzie mógł zawsze huragan ominąć. Oczywiście warunki klimatyczne Sahary zmuszają Francuzów do budowy wzdłuż całej trasy lotnisk pomocniczych z kompletnymi urządzeniami świetlnymi i radjotelegraficznymi.

Drugą strefą będzie centralna Afryka, a więc lasy niebezpieczne ze względu na „przymusowe lądowanie” oraz deszcze, częste i ogromnie gwałtowne. Zaszłaby więc potrzeba używania do lotów aparatów wielosilnikowych, dokładnej i starannej służby pomocniczej na lotniskach zapasowych, po rozmieszczonych mniej więcej co 50 kilometrów.

Najłatwiejszą strefą będzie trzecia, wiodąca od Tete do Mozambiku, a następnie przez cieśninę na Madagaskar. Odległość 417 km., dzieląca ląd afrykański od Madagaskaru, będzie przebywana na wodnopłotowcach.

Umyślnie podaję szczegółowe badania nad linią afrykańską, gdyż ze względu na jej charakter jest ona najważniejszą magistralą dla Francji. Przechodzi bowiem nie tylko przez posiadłości francuskie, lecz i kolonie portugalskie, Kongo belgijskie, a tem samem musi być przedmiotem zainteresowania międzynarodowego. Tutaj więc nadarza się Francji sposobność nie tylko do zbytu produkcji własnego przemysłu lotniczego, lecz i do roztoczenia swych wpływów na posiadłości cudze. A ponieważ od głównej linii Paryż—Madagaskar rozchodziłyby się odnogi na Dakar, Senegal, Rio de Ore i wzdłuż zatoki Gwinejskiej do Sudanu i Dahomey'u wpływy lotnicze Francji ogarnęłyby niemal 3/4 wielkiego kontynentu afrykańskiego.

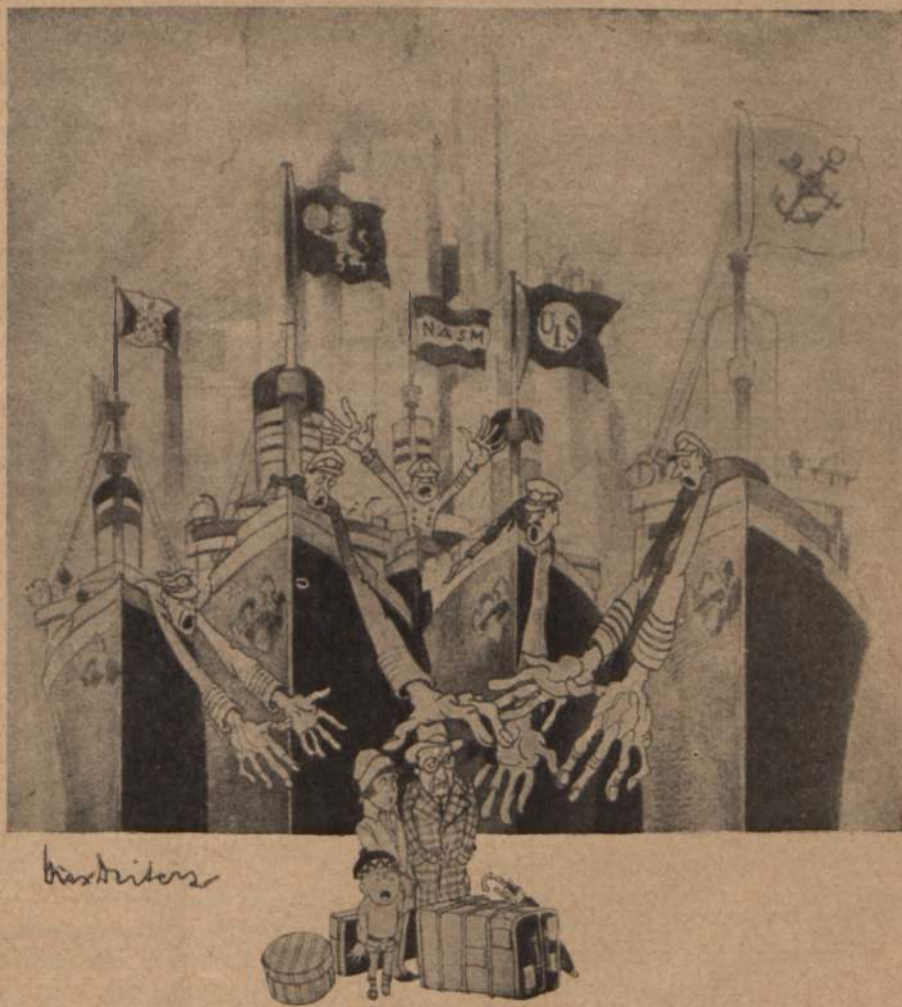
Trzeba było z kolei przeprowadzić studia nad konstrukcją

samolotu, która by dawała gwarancję bezpieczeństwa i maksimum odporności na zmiany atmosferyczne i klimatyczne Afryki. Najdogodniejsza ze względu na teren byłaby wielosilnikowa amfibija, zdolna do lądowania na ziemi oraz do wodowania. Natomiast gdy chodzi o wpływ atmosfery na płatowiec, to samoloty metalowe mają pierwszeństwo. To zagadnienie nie zostało jeszcze całkowicie rozwiązane, gdyż dużo przemawia za i przeciw metalowi. Bardzo możliwe, że najpierw będą użyte samoloty drewniane, jako znacznie tańsze, a następnie stopniowo zamieniane będą na metalowe. Niezależnie od wyboru płatowca, realizacja tej linii będzie wymagała ze strony Francji znacznego wysiłku. Coprawda możliwości techniczne samolotu są dzisiaj ogromne. Dowodzą tego liczne raidy, w tym celu urzą-

dzone przez lotników francuskich, a wykazujące, że dla nowoczesnego samolotu nie istnieją trudności terenowe, zaburzenia atmosferyczne, klimat i t. d. Lecz do utworzenia regularnej komunikacji pasażerskiej owe możliwości techniczne muszą być znacznie większe — i na tem polegać będzie ogromny wysiłek Francji.

Poza linią afrykańską Francja zwróciła uwagę na swe kolonie w Indochinach, gdzie przede wszystkim stara się nakłonić rząd indochiński do utworzenia wewnętrznej sieci lotniczej, zresztą bardzo ciekawej, gdyż obejmującej Tonkin, Kochinchinę, Sjam i Birmanję, o ogólnej długości 3.500 km. Pozatem należałoby zapewnić połączenie z Europą przez Indje, a przedłużając je przez Chiny i Japonję, utworzyłoby się olbrzymią linię pocztową, obejmującą cały Daleki

HUMOR U OBCYCH



Jak karykaturzysta niemieckiego czasopisma, wydawanego w języku angielskim p. t. „Saltwater” wyobraża sobie konkurencję linii okrętowych transatlantycznych.

Wschód. Przewidywane jest, jako linja pierwszej potrzeby, połączenie Rangoon — Hanoi, linja bezwątpienia trudna do zorganizowania, która jednak dla Francji przedstawia olbrzymią korzyść, ponieważ przechodzi przez oś skrzyżowania się linii: Europa — Daleki Wschód i Daleki Wschód — Australja.

Na drugim planie jest na widoku linja Hanoi — Saigon przez Annam i Hue i wreszcie Saigon i Bangkok.

Bardzo ciekawą linją jest połączenie Francji przez Dakar z Brazylią ponad południowym Atlantykiem. Linja ta urzędowo jest otwarta, narazie jednak licznej frekwencji nie posiada.

Do tych projektów należy dodać połączenia lotnicze: Paryż — Konstantynopol — Alep — Bagdad; linję Marsylja — Syrja, która przez Włochy i Grecję dochodzi do Beyruthu; wreszcie Marsylja — Tunis, a następnie Kair i Syrja, która dociera do Alepu.

Tak się przedstawiają najbliższe zamierzenia Francji w ogólnych zarysach. Myśl rozbudowy lotnictwa kolonialnego znalazła wśród społeczeństwa francuskiego całkowite uznanie i poparcie. Potrzeby kolonij w tym względzie wymagają oczywiście specjalnych studjów nietylko w terenie i w konstrukcji, jak to wyżej zaznaczyliśmy, lecz i w wyznaczeniu trasy, w instalacji lotnisk i t. d. Są to rzeczy niezmiernie ważne, gdyż od tego zależna będzie regularność lotów, a tem samem frekwencja pasażersko-pocztowa. Studja takie zajmą oczywiście sporo czasu, gdyż niemożliwe jest stosowanie jakichkolwiek szablonów. Inne

warunki są w Afryce, a inne w Indochinach. Podróż na linji Hanoi — Sajgon nad terenem przeważnie rozmiękłym wymagać będzie specjalnych badań, gdy tymczasem Sahara wysuwa nowe problemy, zupełnie odmienne od indochińskich.

Tymczasem francuska polityka lotnicza, w przewidywaniu szerokich możliwości lotniczo-komunikacyjnych, już teraz dąży do zapoznania techników

z potrzebami kolonij i możliwością ich eksploatacji lotniczej, ażeby doprowadzić do skutku projekty lotniczo-kolonjalne Francji.

Na zakończenie należy dodać, że obecnie cała Francja zrozumiała, iż polityka lotnicza jest ściśle związana z polityką kolonialną i że na terenie międzynarodowym te dwa czynniki łączyć należy.

TEODOR CYBULSKI

ZAPISUJCIE SIĘ DO LIGI
MORSKIEJ I RZECZNEJ!

„Biuletyn Urzędniczy“

Organ Związku Stowarzyszeń Urzędników Państwowych z wykształceniem akademickim, a więc: Inżynierów, Prawników i Lekarzy wszystkich działów administracji państwowej

jest poświęcony

zagadnieniom administracji państwowej, sprawom ogółu urzędników oraz urzędników z wykształceniem akademickim.

Prenumerata wynosi :

rocznie w przedpłacie	8 zł.
półrocznie w przedpłacie	4 zł. 50 gr.
cena pojedynczego egz.	50 gr.
cena podwójnego egz.	1 zł. 50 gr.

Ulga dla członków Stowarzyszeń, należących do Związku :

rocznie w przedpłacie	6 zł.
cena numeru pojedynczego	50 gr.
cena numeru podwójnego	1 zł.

Zgłoszenia prenumeraty przyjmuje każdy Urząd Pocztowy. Prenumeratę wpłacać należy na konto czekowe w P. K. O. Nr. 2 254. Właściciel konta: Związek Stowarzyszeń Urzędników Państwowych z wykształceniem akademickim. Redakcja i Administracja przyjmuje od godziny 10 — 15 i 18 do 19 (Warszawa, Kredytowa 16, m. 25).

TYFTYKI, CZYLI KOZY WEŁNISTE

Poniżej podejmy ciekawy, informacyjny artykuł o hodowli kóz angorskich w Anatolji i o znaczeniu tej gałęzi produkcji hodowlanej dla handlu tureckiego. Artykuł ten, pióra p. Jana Łepkowskiego, stale zamieszkułego w Konstantynopolu, znakomitego znawcy tematu, zwraca także uwagę na możliwości aklimatyzacji kóz angorskich w innych środowiskach o pewnych określonych warunkach. Sądzimy, że zainteresuje on tych z pośród pionierów naszego wychodźstwa, którzy za morzami

pracują na roli i prowadzą, lub prowadzić zamierzają, gospodarstwa hodowlane.

Red.

Tyftyki albo kozy wełniste, tak zwane także powszechnie kozy angorskie, były znane w Anatolji za najdawniejszych czasów. Słynny geograf Strabon, który przed dziewiętnastu wiekami żył w Amassji, obszernie mówił o długości, giętkości i cienkości wełny kóz angorskich.

Niektórzy przypuszczają, że kozy owe zostały sprowadzone z Tybetu przez Turków podczas

ich wejścia do Anatolji i, zaklimatyzowawszy się w Azji Środkowej, zaczęły dawać wełnę cieńszą i dłuższą i że z czasem produkcja jej przewyższyła gatunkowo produkcję tybetańską. Według naszego mniemania opinja ta jest błędną i zdaje nam się raczej, że kozy angorskie egzystowały zawsze w tym kraju.

Czystą rasę kóz angorskich można poznać po obfitem runie długiem. błyszczącym, jedwabistym i falistym, które pokrywa całe ich ciało z wyjątkiem nóg

i głowy. Odróżniają się one od kóz europejskich czołem bardziej wystającym, rogami pochylonemi ku tyłowi i mniejszym wzrostem (60—70 cm.)

Kozy angorskie w Turcji są strzyżone na wiosnę (koniec marca, kwiecień, maj). Długość ich wełny waha się między 10—15 cm., często dochodzi do 25 cm. Spotykaliśmy nawet kozy, których wełna miała 50 cm. długości.

Kolor wełny jest zwykle biały, albo żółtawy, lecz spotyka się również szare, jasno żółte, brązowe i nawet czarne.

Ilość wełny otrzymanej od jednej kozy angorskiej wynosi około 1 i pół do 3 kg.

Inną właściwością kóz angorskich jest trudność wyhodowania ich w innych klimatach. Znoszą one łatwo klimat chłodny lub gorący, ale nie znoszą wilgoci, która powoduje u nich wszelkiego rodzaju choroby.

Dlatego też stada kóz mogą żyć i rozmnażać się tylko na wysokich płaskowzgórzach ponad 500 m. nad poziom morza. Miejsca wzniesione o 700 i 1000 m. nad poziom morza o klimacie suchym, o lecie gorącym, a zimą ostrej najwięcej im sprzyjają. Charakter pastwiska wpływa również na gatunek wełny. I tak w miejscowościach, gdzie trawa jest krótka, ale obfita, wełna kóz jest dłuższa, cięsza i więcej błyszcząca.

Zwierzęta te wymagają wielkiej pielęgnacji, czystości i odpowiedniej paszy, a także dobrze przewietrzanych i ciepłych owczarni.

Kozy angorskie znajdują się tylko w Anatolii środkowej i wschodniej. Strefą, najbardziej sprzyjającą hodowli tych zwierząt, jest pas pomiędzy Kizilirmak a Zakaria. Granica północna tego pasa sięga aż do zboczy górskich Anatolii północnej ku Czarnemu morzu. Dokładniej granice ich hodowli można oznaczyć na: Bolu, Eskiszeher, Kutaja, Karahissar, Konja, Kir-szeher, Bolu, Kastamuni, Amassja, Siwas, Van, Dżarbekir.

Liczba kóz z 2 i pół miliona w r. 1924 podnosi się do 3 milionów i więcej w r. 1927, aby spaść znowu w latach następnych dla wielkiej śmiertelności tych zwierząt, spowodowanej ostatnimi ciężkimi zimami i wygłodzeniem, gdyż przez ostatnie dwa



Stado kóz angorskich.

lata panowała susza i brak było paszy. Liczba kóz w chwili obecnej (marzec 1929) nie przekracza 2.700.000 sztuk.

W roku 1910 było ich 3.220.700, a w r. 1914 2.776.500. Ale wojna i lata powojenne uczyniły w tym stanie znaczny wylom. Ostatecznie dla tej przyczyny, czy innej, produkcja kóz tureckich zamiast się rozwijać, raczej upada z powodu braku starania i stosowania metod naukowych i utrzymuje się ciągle na niskim poziomie. Z drugiej strony miejscowego przemysłu dla zużytkowania wełny, której zbyt z tej racji jest na lasce rynków Bradfordu i Bostonu, wpłynął również na zmniejszenie się ważności tej produkcji. A jednak tyftek stanowi jeden z ważniejszych artykułów surowych Anatolii.

Dzisiaj nie sama tylko Turcja produkuje wełnę taftkową. Aklimatyzacja kóz wełnistych najpierw w kolonjach Kapsztadu, następnie w Stanach Zjednoczonych i rozwój produkcji wełny w tych krajach zmniejszyły wartość wełny anatolijskiej

W roku 1541 sułtan turecki ofiarował w prezencie ministrowi holenderskiemu 2 kozy angorskie. To były pierwsze kozy przewiezione zagranicę. Później probowano aklimatyzacji tych zwierząt w Hiszpanji, we Włoszech i w innych krajach Śródziemnomorskich

W roku 1852 w czasie pobytu emira Abd-el-Kadora w Brussie kozy angorskie zwróciły na siebie jego uwagę, podarował więc 15 tych zwierząt Towarzystwu Aklimatyzacji we Francji. Ten podarek zachęcił Francuzów do

próby aklimatyzacji kóz we Francji i baron Rouso konsul francuski w Brussie kupił stado kóz, liczące 90 sztuk. Jednak usiłowania Francuzów przyswojenia tych zwierząt w Algierze były daremne. Udało się to natomiast Anglikom w Kapsztadzie.

Pierwsze kozy angorskie były importowane do Kapsztadu w r. 1850 przez pułkownika Hendersona. W 1857 r. 13 kóz eksportowanych prosto z Angory przez d-ra Weitt'a nie udało się zaklimatyzować i ten ostatni zmuszony był je sprzedać. Kupił je specjalista hodowca, mieszkający w strefie wschodniej Kapsztadu, rozmnoczył mu się szybko i w r. 1862 bracia Mosenthal przywieźli do portu Elżbiety kilka stad, pochodzących prosto z Angory.

W roku 1897 wywóz kóz został przez rząd turecki zabroniony, wobec czego ekspedycje do Kapsztadu ustały*). Tymczasem kozy przywiezione do kolonij w Kapsztadzie mnożyły się szybko i w 1888 r. import wełny z Kapsztadu do Anglii przewyższył import turecki. Nieco później wełna turecka straciła na rynku londyńskim połowę, a nawet 3/4 swej wartości z powodu konkurencji wełny kapsztackiej. Wspaniałe rezultaty otrzymane w Kapsztadzie pobudziły inne kraje do zainteresowania się hodowlą kóz angorskich, jednak bez rezultatu, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych.

*) Wywóz kóz angorskich jest dotąd wciąż jeszcze zabroniony.

W 1913 r. produkcja wełny w Stanach Zjednoczonych podniosła się do 2 1/2 miliona kg. Dzisiaj produkcja Kapsztadu jest trzykrotna, a Stanów Zjednoczonych dwukrotna w stosunku do produkcji tureckiej. Według pewnych obliczeń kozy wełniste w Kapsztadzie liczą 3 1/2 do 4 milionów sztuk, a w Stanach Zjednoczonych prawie 2 miliony. W Kapsztadzie kozy są strzyżone 3 razy do roku.

Trzeba jednakże zwrócić uwagę, że mimo konkurencji wełny kapsztackiej i Stanów Zjedn. wełna turecka ma wielką przewagę nad swymi konkurentami dla swego gatunku, cienkości i długości włókien, ich mocy, falistości jedwabistego połysku i t. d. To też jest ona więcej poszukiwana pomimo swej wysokiej ceny tak przez rynki angielski i amerykański, jak francuski, hiszpański, niemiecki, polski, włoski etc., które jednak dla zgromplowania jej muszą ją posyłać do Bradfordu albo Bostonu.

W Azji Mniejszej od czasów najdawniejszych wełna była używana do wyrobu pewnych tkanin krajowych i była mniej lub więcej znana na Wschodzie. Dopiero w r. 1749 handel wełną osiągnął specjalną ważność. W tym roku Tow. Angielskie dla handlu ze Wschodem, którego siedziba znajduje się w Manchesterze, założyło filję w Angorze i przyczyniło się w pewnej mierze do rozwoju tego handlu.

Wełny angorskiej, która jest równie błyszcząca jak jedwab, tylko twardsza, nie można prząść samej, lecz w połączeniu z bawełną albo zwykłą wełną. W Turcji wyrabiają w połączeniu z wełną angorską ponczo-chy i skarpetki, szaliki, czapeczki, dywany, koldry, rękawiczki

etc., ale fabrykacja ta ciągle jeszcze jest bardzo pierwotna, a przez to ma zbyt bardzo nieznaczny.

Dzięki swemu połyskowi i swej mocy wełna angorska jest używana do wyrobu rozmaitych tkanin, a szczególnie do wyrobu aksamitu utrechtskiego, który fabrykują głównie ważniejsze ośrodki przemysłowe we Francji, Niemczech i t. d.

Wełna angorska jest używana również do wyrobu tkanin naśladowujących skórę dzikich zwierząt, jak lwów, tygrysów. Włosy lalek są również wyrabiane z tej wełny, a specjalnie pochodzącej od kóz z Alata. Czenguelli, falistej, jasno i ciemno-brunatnej.

Miasto Bradford było do ostatnich czasów ośrodkiem dla handlu i przędzenia wełny, ale od niedawna Stany Zjednoczone zajęły pierwsze miejsce w tym handlu i fabrykacji. W Turcji centrem sprzedaży i eksportu wełny anatolijskiej był i jest Konstantynopol.

Ceny wełny tureckiej ulegają zmianom nagłym i często bardzo znacznym. Są lata, kiedy ceny wzrastają dwójnasób, ale są i takie, kiedy hodowcy uważają za korzystniejsze sprzedać swoje zwierzęta na rzeź, zamiast je strzyć i zużytkować ich wełnę.

W latach 1860—1870 ceny wełny wahały się około 59 piastrow złotych za oke^{*)}. W 1874/5 r. kosztowała ona 30—35 piastrow. W 1878 r. cena zniża się do 19 piastrow, żeby w następnym roku podnieść się do 45. Następnie daje się odczuć zniżka cen i trwa aż do roku 1894, kiedy 1 oke kosztuje 14 — 15 piastrow, ale zato w następnym roku cena skacze na 35—36.

*) 1 oke = 1282 gramy.

Od wybuchu wojny w 1914 i 1915 r. ceny, które wynosiły wtedy 16 — 22 piastrow, spadają 8 — 12 z powodu konfiskaty wełny przez rząd turecki, a także zamknięcia dróg lądowych i morskich, co zupełnie zatamowało handel.

W 1919 i 1920 r. Niemcy zakupili po cenie 50 — 75 piastrow papierowych prawie cały zapas wełny, zarekwirowanej przez intendencję wojskową. W roku 1924 wełna turecka osiągnęła najwyższą cenę po wojnie. Gatunek extra Kutaja, Karahissar sprzedawano łatwo po 330 — 340 piastrow za oke. Następnie jednak ceny znowu obniżyły się i dopiero w r. 1927 i 1928 objawiły tendencję zwykłą, a w początkach sierpnia 1929 r. kształtowały się jak poniżej:

Wełna kozłat wszelkiego pochodzenia w marcu 1929 r. piastrow — 250—280; w sierpniu — 230—255 za oke.

1 gatunek (Kutaja, Karahissar, Eski-Szehir, Bolowadin, Sivirhisar i tegoż gatunku w marcu 1929 r. piastrow — 230—240; w sierpniu 1929 r. 190—195 za oke.

2 gatunek (Bej-Bazar, Jozgat, Maden, Angora, Bolu i tegoż gatunku w marcu 1929 r. piastrow — 220—230; w sierpniu 1929 r. 180—185 za oke.

3 gatunek (Kastamuni, Soframuni, Akszehir, Gereede, Czerkes etc. w marcu 1929 r. piastrow — 210—215; w sierpniu 1929 r. — 165—170 za oke.

4 gatunek (Konja, Ilgin) w marcu 1929 r. piastrow — 200—205; w sierpniu 1929 r. 165—170 za oke.

5 gatunek scarto i deri w marcu piastrow — 110—160; w sierpniu 1929 r. 120—140 za oke.

JAN LEPKOWSKI.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

(Zestawiony przez Dr. Jana Rozwadowskiego)

KOLONIZACJA MAROKA HISZPAŃSKIEGO.

„Międzynarodowy Przegląd Rolniczy” oraz „La Quinzaine Coloniale” publikują bardzo ciekawy artykuł inżyniera Boneta, dotyczący obecnego stanu kolonizacji w hiszpańskim Maroku.

Wyniki akcji kolonizacyjnej, jaka była podjęta w tym czasie przez władze hiszpańskie w Maroku, wskazują, jak wysokie rezultaty dodatnie moż-

na osiągnąć przez zorganizowanie planowej i celowej akcji kolonizacyjnej.

Dyrekcja Kolonizacyjna, która powstała w roku 1927, jest organem, powołanym dla rozwoju bogactw naturalnych i życia ekonomicznego Maroka.

W miastach Melilla i Larache zostały zorganizowane wzorowe szkoły rolnicze. Szkoły te rozwinęły nadzwyczajną działalność w kierunku dotowania ferm kolonistów drzewami. Do chwili obecnej szkoły rozdały

z górą 500.000 drzew owocowych. Do szkół uczęszczają nie tylko dzieci, ale i starsi koloniści.

W tej chwili Hiszpanie organizują taką szkołę wzorową w Tetuanie. Ponadto w różnych punktach kraju tworzone są lokalne biura propagandy rolnictwa, które stanowią jakgdyby filje wymienionych wyżej szkół. Biura takie mają za zadanie rozprzestrzenianie wśród okolicznych rolników pożytecznych wiadomości z dziedziny produkcji rolnej. Biura te na-

przykład rozwijają żywą działalność propagandową w kierunku rozwoju produkcji oliwek, która to produkcja w Maroku hiszpańskim jest bardzo rentowna. Poza to rozwija się propaganda na rzecz bawełny i jedwabiu. Dyrekcja Kolonizacyjna opracowała bardzo obszerny plan osuszenia doliny Alhucemas i plan ten jest w szybkim tempie wykonywany.

Dyrekcja kolonizuje obecnie intensywnie tereny rolne, leżące w okręgach Larache, Arzila i El-Ksar.

Prawo z 6 lutego 1928 roku zaleciło organizację syndykatów rolniczych. Syndykaty te powstały i już obecnie w znacznym stopniu ułatwiają proces dalszej kolonizacji oraz wpływają dodatnio na podnoszenie się stopnia kultury rolnej wśród tuziemców.

Prawo z 25 listopada 1926 roku stworzyło podstawy dla kredytu rolniczego. W ciągu ostatniego roku kredyty rolne w Maroku hiszpańskim wyniosły 1.400.000 pesetów (przeszło 3.000.000 złotych).

Dyrekcja Kolonizacyjna zwróciła również baczność uwagę na hodowlę bydła, ponieważ hodowla ta była dotychczas prowadzona przez tuziemców w sposób prymitywny.

Pobudowano stacje meteorologiczne w Melilli, Tetuanie i w Larache.

Ostatnim, najświeższym etapem działalności Dyrekcji Kolonizacyjnej w Maroku jest propaganda turystyki w tym kraju.

POŁĄCZENIE FRANCJI Z MADAGASKIEM DROGĄ POWIETRZNĄ.

Organizacja linii lotniczych Francja — Madagaskar jest na ukończeniu. Linie te będą eksploatowane przez Transafrykańskie Towarzystwo Lotnicze, na które złożyły się kapitały po jednej trzeciej ze strony: państwa, Towarzystwa Poczty Lotniczej oraz Towarzystwa Air-Afrique.

Linia lotnicza połączy bezpośrednio Algier z Madagaskarem. Będzie ona biegła przez Laghuat, El Golea, Aulef i Tanerzouft — 1200 km. Drugi etap lotów będzie biegł przez Niger de Gao, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archimbault i Bangui, skąd samoloty będą brały kierunek na Brazzaville bezpośrednio, względnie będą lądowały na terytorjum Angoli. Stąd poprzez wschodnią Afrykę portugalską i Mozambik samoloty będą docierały do Madagaskaru. Narazie w najbliższym czasie ma być uruchomiony pierwszy etap przelotu, to jest linia od Algieru do Katangi w Kongo belgijskim i początkowo linia będzie zupełnie zamknięta dla ruchu pasażerskiego. Będzie ona wyłącznie linią pocztową. W rejonie tropikalnym, co 40 kilometrów urządzone będą stacje pomocy dla samolotów. Poza to w pewnych punktach ustawiono latarnie, aby umożliwić samolotom loty podczas nocy. Loty będą codzienne. Kursować będzie 9 samolotów o kilku motorach każdy. Obsługę samolotu stanowić będą pilot i mechanik. Każdy samolot posiada własną radjostację. Porty lotnicze, w których będą lądowały samoloty, są również zaopatrzone w radjostacje, aby mogły one porozumiewać się z samolotami. Już obecnie w portach budowane są hangary. Normalne, codzienne loty zaczęły się we wrześniu 1930 r. Narazie

zaś od stycznia do września 1930 r. loty będą się odbywały 2 razy w tygodniu.

Dotychczas czas trwania podróży z Paryża do Gao wyniósł — 12 dni, Paryż — Zinder — 25 dni, Paryż — Brazzaville — 30 dni, Paryż — Madagaskar — 33 dni. Po uruchomieniu linii lotniczej podróż z Paryża na Madagaskar trwać będzie 11 dni.

HANDEL MADAGASKARU W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1929 ROKU.

Handel Madagaskaru w pierwszym półroczu 1929 roku w porównaniu z identycznymi okresami w latach poprzednich przedstawia się w sposób następujący (w tonach):

	1929	1928	1927
import	85.878	48.538	41.477
eksport	85.104	83.045	59.029
	170.982	131.583	100.506

Zwiększenie się importu nastąpiło wskutek przywozu większych transportów węgla (w okresie sprawozdawczym przewieziono węgla 25.373 tony), cementu — 18.683 ton oraz innych produktów jak metali, cukru, mąki i t. d.

RYNEK PRACY I PROJEKTY KOŁONIZACJI ROLNEJ NA MADAGASKARZE.

Skolonizowanie przez roniaków Madagaskaru nie przestaje żywo zajmować francuskich sfer kolonjalnych. Początkowo we Francji istniał projekt sprowadzenia na Madagaskar roniaków-Chińczyków. Projekt ten po części był już nawet realizowany. Jednakże praktyka wykazała, że sprowadzanie Chińczyków jest zbyt drogie. Ponadto wśród kolonistów chińskich, sprowadzonych na Madagaskar, znajdował się pewien odsetek elementu ludzkiego niepożądanego.

Obecnie powstał projekt sprowadzenia kolonistów-Hindusów. Koloniści mają być sprowadzani z Unji Południowo-Afrykańskiej, gdzie osiągnęli już oni znaczne rezultaty, jako rolnicy i odznaczają się oszczędnością i zamiłowaniem do pracy na roli.

Kolonista taki, na mocy kontraktu, zawartego z nim, byłby związany z ziemią na przeciąg 3-ch lat i w tym okresie czasu nie wolno mu byłoby się zajmować inną pracą, jak tylko pracą na roli. W tym celu byłby zawarty specjalny układ z Unją Południowo-Afrykańską, na mocy którego kolonista nie mógłby powrócić do Unji przed upływem roku, do czasu objęcia w posiadanie ziemi na Madagaskarze. Po wygaśnięciu kontraktu, t. j. po 3-ach latach kolonista może powrócić do Unji, jednakże powinien on wówczas zwrócić koszty przejazdu, które mu będą wypłacone przy przejeździe z Unji na Madagaskar.

W Afryce Południowej znajduje się około 180.000 Hindusów, z czego 40.000 zajmują się rolnictwem. Ci ostatni mają być użyty do kolonizacji Madagaskaru.

SYTUACJA W PRZEMYSŁE BAWELNIANYM JAPOŃSKIM.

Rozwój przemysłu bawełnianego w Chinach, który nastąpił w głównej mierze przy pomocy kapitałów i tech-

ników japońskich zaczyna zagrażać interesom cudzoziemskich przemysłów bawełnianych, a w pierwszym rzędzie japońskiemu.

Od czasu wojny europejskiej produkcja chińska odebrała producentom japońskim znaczne rynki zbytu wewnątrz Chin i obecnie już weszła nawet na rynki Indji Brytyjskich. Ponieważ przemysł chiński produkuje materiały bawełniane o grubej nitce, przeto producenci japońscy przeszli na fabrykację wyrobów bawełnianych o nitce cieńszej, powyżej nr. 20. Od r. 1926 do r. 1928 produkcja bawełny w Japonii o nitce poniżej nr. 20 spadła o jedną piątą, natomiast w tym samym czasie wzrosła odpowiednio produkcja wyższych gatunków bawełny.

Narazie przemysł japoński nie odczuwa strat z powodu zmniejszenia się eksportu, ponieważ nadwyżka, która dawniej była eksportowana, obecnie jest zużywana wewnątrz kraju. Uchwalone niedawno prawo o skasowaniu pracy nocnej w fabrykach przyczyni bezwątpienia szereg trudności japońskiemu przemysłowi bawełnianemu. Zmniejszy się wówczas dywidenda, ale nie można będzie jednocześnie zmniejszyć płac robotniczych.

Taki stan rzeczy zmusi oczywiście przemysł bawełniany do przeorganizowania się i ta nowa organizacja pójdzie zapewne w kierunku kartelizacji, aby w ten sposób uregulować sprawę zakupu surowca, energii cieplnej, ubezpieczeń i t. p.

Należy również zanotować, że przemysł jedwabniczy japoński czyni znaczne postępy. Wartość eksportu tego produktu w roku 1927 wyniosła 8 milionów złotych, zaś w roku 1928 około 40 milionów złotych. Eksport idzie na rynki Dalekiego Wschodu.

ORZECZNICTWO SĄDOWE KOŁONIALNE.

Są apelacyjny w Hanoi (Indochiny) ogłosił niedawno wyrok niezmiernie ciekawy i charakterystyczny dla najmu pracy w handlu w kolonjach. Sprawa przedstawia się, jak następuje: kontrakt najmu pracy zawarty przez pewnego subjekta handlowego z jedną z firm zawierał klauzulę, że subjekt po zwolnieniu się z firmy nie ma prawa w ciągu dwóch lat najmować się do pracy w jakiegokolwiek innej firmie konkurencyjnej. W wypadku, gdyby klauzula była przez subjekta pogwałcona, zapłaci on firmie odszkodowanie w wysokości 25 tysięcy franków.

Sprawa w I instancji była rozpatrywana przez sąd w Haiphong, który orzekł, że klauzula powyższa jest nieważna, ponieważ godzi ona w przepisy prawne, normujące wolność pracy i wyboru zawodu.

Jednakże sąd apelacyjny w Hanoi uchylił wyrok I instancji, wychodząc z założenia, że klauzula jest nieważna tylko w tym wypadku, o ile zobowiązany nie może w inny sposób zarobić na życie, jak tylko przez pracę w firmie konkurencyjnej.

OBRÓT HANDLOWY TONKINU.

Ruch portu tonkińskiego Haiphongu zwiększa się z roku na rok. W roku 1929 do portu weszło o 39 stat-

ków więcej, aniżeli w roku poprzednim. Bandera japońska zajmuje trzecie miejsce — 58 statków.

Japończycy konkurują tutaj z powodzeniem z Chińczykami. Tonaż chiński spada gwałtownie z roku na rok.

Przez port przeszło w 1928 roku — 991.668 ton różnych towarów i 73.355 ton węgla.

Wartość eksportu i importu w roku 1928 wyniosła 2.375.908 franków.

KRYZYS PRODUKCJI RYZU WE WŁOSZECH.

Produkcja ryżu we Włoszech przechodzi obecnie ostry kryzys. Ryż włoski nie jest konsumowany w całości w kraju, wskutek czego zjawia się potrzeba eksportowania go zagranicę. Jednakże na rynkach zagranicznych ryż włoski napotyka na silną konkurencję ryżu, produkowanego w innych krajach i musi być sprzedawany niekiedy poniżej kosztów produkcji.

Włochy usiłowały za wszelką cenę zwiększyć wewnętrzną konsumpcję ryżu. Organizowano w tym celu specjalne „dnie ryżowe”, przeznaczone dla propagandy używania ryżu przez naród włoski.

Proponowano, aby większa część pożywienia, gotowanego dla armji włoskiej składała się z ryżu, jednakże odstąpiono od tego zamiaru w obawie, aby w ten sposób wogóle nie zmniejszyć konsumpcji ryżu, wskutek przesycenia, jakie bezwątpienia nastąpiłoby wśród żołnierzy.

Roczna konsumpcja ryżu we Włoszech wynosi na mieszkańca zaledwie 7 kilogramów, wówczas kiedy w Japonji osiąga ona zawrotną liczbę 180 kg.

Wskutek ciągłych strat, ponoszonych przez włoskich producentów ryżu, myślano również we Włoszech o ograniczeniu produkcji i o dostosowaniu jej do potrzeb własnych. Jednakże i tę myśl zarzucono z obawy przed znacznym zwiększeniem się bezrobocia. Należy zauważyć, że produkcja ryżu we Włoszech zatrudnia wielką liczbę rąk roboczych. Naprzykład w jednej tylko prowincji Vercelli przy produkcji ryżu zatrudnionych jest około 90.000 robotników przez 40 dni w ciągu roku i robotnicy ci zarabiają od 17 do 21 lirów dziennie.

ORGANIZACJA WYŻSZEGO SZKOLNICTWA KOLONJALNEGO W PARYŻU W ROKU AKADEM. 1929/30.

Uniuersytet paryski.

Wydział prawa: Prawo kolonjalne — prof. Nogaró. Ekonomja kolonjalna — prof. Maunier.

Wydział medyczny: Patologja tropikalna, zajęcia praktyczne z dziedziny bakterjologii kolonjalnej — prof. Tanon.

Wydział filozoficzny: Geografja, kolonizacja Afryki, Zachodnia Afryka francuska, studja nad islamem.

Instytut medycyny kolonjalnej.

Program wykładów: Patologja egzotyczna, parazytologja, bakterjologja, chirurgia krajów gorących, oftalmologja, hematologja, protozoologja, entomologja i t. p. oraz specjalne wykłady, dotyczące malarji dyr. instytutu

Brumpt, profesorowie: Langeron i Galliard.

Collège de France.

Języki i literatura arabska — prof. Marçais.

Historja filozofji indochińskiej — prof. Finot.

Historja kolonjalna — prof. Martineau.

Geografja ekonomiczna Algieru — prof. Demontès.

Muzeum.

Rybołówstwo i hodowlana produkcja kolonjalna — prof. Gruvel.

Agronomja kolonjalna — prof. Chevalier.

Szkola języków wschodnich.

Języki: arabski, arabski wschodni, berberyjski, abisyński, języki sudańskie i annamickie, oraz geografja, historja i instytucje państw muzułmańskich.

Szkola kolonjalna.

Kurs ogólny.

System ekonomiczny i kolonizacja francuska, system ekonomiczny i kolonizacja cudzoziemska, organizacja administracyjna kolonij francuskich, organizacja administracyjna kolonij cudzoziemskich, metody kolonjalne francuskie i cudzoziemskie, buchal-

terja handlowa, rachunkowość administracyjna, nauka skarbowa, historja kolonizacji cudzoziemskiej, geografja kolonij francuskich i cudzoziemskich, etnografja ogólna, mineralogja, zoologja, botanika, meteorologja, wiadomości z dziedziny techniki i mechaniki rolniczej, topografja, literatura i sztuka kolonjalna, psychologja w zastosowaniu do kolonizacji, prawo administracyjne kolonjalne.

Sekcja Indochin.

Historja Indochin i Chin, geografja i etnografja Indochin, prawo zwyczajowe w Indochinach, ustawodawstwo i administracja w Indochinach, język annamicki, język Kambodży.

Sekcja afrykańska.

Historja francuskiej Afryki Zachodniej i Tropikalnej, etnografja i prawo zwyczajowe Afryki Wschodniej, geografja Afryki francuskiej, ustawodawstwo i administracja w Algierze, Tunisie i pozostałych kolonjach afrykańskich, oraz Madagaskaru, prawo muzułmańskie, dialekty afrykańskie.

Pozatem istnieje w Paryżu Instytut Agronomji Kolonjalnej, oraz wykładane są specjalne przedmioty z dziedziny nauk kolonjalnych w Szkole Nauk Politycznych.

KRONIKA KOLONJALNA

PO PODRÓŻY DR. ROSIŃSKIEGO DO PARYŻA I ANTWERPJI.

W czasie swego dwutygodniowego pobytu w Paryżu i Antwerpji w grudniu r. ub. p. Dr. W. Rosiński, sekretarz Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych przeprowadził szereg rozmów z Zarządami Wystaw kolonjalnych francuskiej i belgijskiej.

W wyniku tych konferencyj Liga Morska i Rzeczna, wraz z Państw. Przedst. „Żegluga Polska”, przystąpiła do organizowania pawilonu polskiego na Wystawie Kolonjalnej, Morskiej i Sztuki Flamandzkiej w Antwerpji, jaka ma się odbyć w tym mieście w roku bieżącym.

Sprawa udziału Ligi Morskiej i Rzecznej na Wystawie Kolonjalnej w Paryżu w roku 1931 zostanie zdecydowana w najbliższych tygodniach.

Fakt wystąpienia organizacji naszej na wystawach kolonjalnych przyjętą należy jako pozytywną pracę nad zorganizowaniem opinii publicznej świata naszymi zainteresowaniami morskimi i kolonjalnymi.

ODCZYT P. H. SUKIENICKIEGO W P. T. E.

Dnia 15 stycznia r. b. p. Hubert Sukiennicki, członek Zarządu Związku Pionierów Kolonjalnych, wygłosił w Sekcji francuskiej Polskiego T-wa Emigracyjnego odczyt p. t. „Jak powinno być zorganizowane Wychodźstwo Polskie we Francji”.

Referent stanął na stanowisku, że najbardziej odpowiednią formą organizacyjną dla emigracji naszej we Francji w zakresie obrony interesów materialnych, winny się stać Sekcje Polskie przy C. G. T. (Syndykaty francuskie). Referent podkreślił jednocześnie niedostateczne formy organizacyjne dzisiejszych Sekcyj polskich przy C. G. T.

i wysunął żądanie w kierunku czynników miarodajnych, aby przy okazji mającej nastąpić rewizji konwencji emigracyjnej polsko-francuskiej z 1919 r. postawiono postulat, na którego podstawie art. 4 francuskiej Ustawy z roku 1884 o związkach zawodowych powinien być w stosunku do robotników polskich derogowany. Referent powołał się na precedens, jaki zaistniał przy derogowaniu podobnego artykułu Ustawy francuskiej z 1898 r. o towarzystwach wzajemnej pomocy. Na skutek tej derogacji robotnicy polscy mają prawo wchodzić do zarządów towarzystw wzajemnej pomocy. I chociaż Polacy w tych zarządach nie mogą mieć większości (w myśl przepisów prawa Polacy mogą zajmować w zarządach tych towarzystw połowę minus jeden mandatów), to w każdym razie mogą posiadać w nich bardzo poważny, a niekiedy decydujący nawet wpływ. Sprawę tę reguluje jak wiadomo, art. 4 konwencji polsko-francuskiej z roku 1920.

W dyskusji zabierali głos między innymi pp.: dyr. A. Lisiewicz, prof. Poniatowski, St. Malesa, dr. G. Załęcki, I. Zielińska i K. Zieleniewski.

SEKCJA ADMINISTRACJI KOLONJALNEJ W POLSKIM INSTYTUCIE PRAWA ADMINISTRACYJNEGO.

W Polskim Instytucie Prawa Administracyjnego im. Króla Kazimierza Wielkiego, którego prezesem jest prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, utworzona obok innych sekcji (zagadnień ustrojowych, administracji wyznaniowej, techniki ustawodawczej, międzynarodowej wymiany myśli i postępowania administracyjnego) — Sekcja administracji kolonjalnej. Zastępcą przewodniczącego tej Sekcji jest dr. Jan Rozwadowski, sekretarzem

mag. Witold Milewski. Na pierwszym zebraniu tej Sekcji przy bardzo licznym udziale urzędników państwowych i samorządowych, wygłosił dr. Jan Rozwadowski referat o kwestji mandatów kolonjalnych dla Polski i w sprawie przygotowywania kadr polskich urzędników kolonjalnych. W długiej ożywionej dyskusji zabierali głos przewodniczący prof. Hilaryrowicz, kpt. M. Fularski, dr. Rozwadowski, W. Milewski, dr. A. Freyd, Szerszeniewicz i inni, a w wyniku uchwalono zwrócić się do Związku Pionierów Kolonjalnych o wspólną akcję celem umożliwienia choć kilku urzędnikom polskim odbycia praktyki w administracji kolonjalnej innych państw.

KOMITET WYKONAWCZY PAWILONU P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” I LIGI M. I R. NA WYSTAWIE KOLONJALNEJ I MORSKIEJ W ANTWERPII.

P. P. „Żegluga Polska” w Gdyni w porozumieniu z Ligą Morską i Rzeczną powołała do życia Komitet Wykonawczy pawilonu polskiego na Wystawie Morskiej i Kolonjalnej, jaka się odbędzie w roku bieżącym w Antwerpii.

Skład komitetu przedstawia się następująco: pp.: dyrektor J. Rummel, przewodniczący; komandor Pistel, I zast. przewodniczącego; dr. J. Rozwadowski, II zast. przewodniczącego; dr. W. Rosiński, sekretarz; W. Tokarski, skarbnik; E. Słomnicki i por. A. Zarychta — członkowie.

Komitet opracował już projekt działu polskiego na wystawie i zatwierdził przedstawiony przez architekta projekt budynku pawilonu.

O UDZIAŁ LIGI M. I R. NA WYSTAWIE KOLONJALNEJ W PARYŻU.

Sekcja kolonjalna Ligi Morskiej i Recznej prowadzi obecnie pertraktacje z Zarządem Wystawy Kolonjalnej w Paryżu o zarezerwowanie miejsca pod przyszłe stoisko Ligi na tej wystawie. Ukończenia pertraktacji

i pomyslnego ich wyniku oczekiwać należy w czasie najbliższym.

Natychmiast po zapewnieniu udziału Ligi na wystawie paryskiej powołany zostanie do życia specjalny komitet stoiska polskiego na wspomnianej wystawie.

SEKCJA KOLONJALNA W PARYŻU.

W Paryżu ma powstać w czasie najbliższym Sekcja Kolonjalna L. M. i R. Prace organizacyjne w tym kierunku prowadzą pp.: T. Łazarski i Z. Czapliski.

P. K. O. WE FRANCJI.

Trzy najpoważniejsze banki państwowe polskie utworzyły ostatnio w Warszawie specjalny bank dla ułatwienia wychodźtwa polskiemu bezpiecznej lokaty oszczędności. Nowo utworzona instytucja nazwana została „Polską Kasą Opieki” (P. K. O.). Pożyteczna ta instytucja finansowa, posiadająca całkowitą gwarancję najpoważniejszych banków państwowych, rozpoczęła już na pewnych terenach emigracyjnych swą działalność.

Otrzymałmy ostatnio wiadomości o rozpoczęciu prac P. K. O. we Francji. Niestety na samym wstępie P. K. O. spotkała się na gruncie francuskim z dziwnym przyjęciem ze strony jednego z pism, a mianowicie ze strony organu b. wojewody pomorskiego p. J. Brejskiego „Wiarusa Polskiego”. Organ ten w niesłychany sposób napada na nowo utworzoną instytucję bankową, zarzucając jej poprostu... niewypłacalność. Pismo to w niepozytalnym ataku na P. K. O. (Polska Kasa Opieki) straszy wychodźtwa przed umieszczaniem oszczędności w tej instytucji.

Według informacji przez nas otrzymanych Polska Kasa Opieki jest instytucją całkowicie odpowiedzialną, ponieważ stoją za nią trzy najpoważniejsze banki państwowe*), a więc tak jakby samo Państwo.

*) Bank Gospodarstwa Krajowego, Państw. Bank Rolny i Pocztowa Kasa Oszczędności.

Robotę więc, prowadzoną przez wychodzącego we Francji „Wiarusa” uważać należy za robotę czysto antypaństwową, no i par excellence antyspołeczną.

Nadmieniamy, że kilka innych pism polskich we Francji odnosi się do P. K. O. (Polskiej Kasy Opieki) z całym zaufaniem. Jak tłumaczą złośliwi, „Wiarus” mści się rzekomo na P. K. O. za to, że nie otrzymał z tej instytucji... płatnych ogłoszeń (!). P. K. O. tłumaczy podobno abstynencję swą przy przydzielaniu „Wiarusowi” ogłoszeń tem, że pismu temu Rząd Polski odebrał w swoim czasie debit za wystąpienia antypaństwowe.

Wracając do samej organizacji P. K. O. we Francji, zaznaczyć musimy, że forma zaczęcia pracy tej instytucji na gruncie francuskim pomysłana została bynajmniej nie nazbyt szczęśliwie. Chodź nam tutaj o t. zw. „wplatuie” P. K. O. Otóż wplatinie zorganizowane zostały w ten sposób, że przyjmowanie pieniędzy od emigrantów powierzono biuram „Opieki Polskiej” we Francji”. Tego rodzaju rozstrzygnięcie, trzeba przyznać, sprawy nie załatwia. Z jednej strony obciąża to personel „Opiek”, ponieważ odrywa go od pracy celem załatwiania spraw finansowych wtedy, kiedy personel ten jest faktycznie przeciążony niesieniem pomocy zgłaszającym się do „Opieki” chorym, wdowom i sierotom, oraz poszukującym pracy. Z drugiej znowu strony połączenie dwu tych faktów t. j. opiekuńczej i bankowej, nie wpływa zachęcająco na depozytarjuszy, którzy niechętnie będą lokowali swe oszczędności w tymże samym biurze, gdzie schodzą się bezrobotni i biedacy. Trudno, taka już jest psychologia ludzka, i należałoby się z nią liczyć. Sądźmy jednakże, że te braki będą jak najrychlej usunięte.

W każdym razie „Wiarus” nie ma najmniejszego tytułu do podważania solidności instytucji, jaką jest Polska Kasa Opieki. Można i należy krytykować czyjeś błędy, nie wolno jednak uprawiać akcji, pachnącej w najlepszym wypadku... szantażem.

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

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

Adres Związku Pionierów Kolonjalnych: Warszawa, Królewska 9, m. 6, tel. 315-88.

GAZOWNIA MIEJSKA w BIELSKU

Prędko, czysto **GAZ** tanio, wygodnie

do gotowania, do pieczenia | do oświetlania, do opalania
do smażenia, do prasowania | dla motorów dla przemysłu
w każdej chwili ciepła woda.

8275—393—XII—II

Najtańsze i najłatwiejsze do kupienia

KSIĄŻKI RÓŻOWE I BŁĘKITNE

Cena tomu w oprawie z 10 ilustracjami zł. 1.50.

Ządać we wszystkich księgarniach.

DLA PODRÓŻUJĄCYCH DO POLSKI

Najkrótsza, najwygodniejsza i naj-
przyjemniejsza linja okrętowa.

Okręty „Compagnie Générale Transatlantique”, pierwsze
w służbie komunikacyjnej z Gdynią:
„POLONIA” i „VIRGINIE”.

Częste połączenia między Havre i Gdynią—
Ryga/Kłajpeda.

W sezonie letnim komunikacja do Leningradu.

Na żądanie wysyła się bezpłatnie
prospekty i rozkłady jazdy.

Po informacje zgłaszać się:

„Cie Gle Transatlantique”
Paris—6, rue Auber
oraz do Oddziałów.

398—XI-IV.

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE”



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—I—XII.

Już ukazał się w sprzeda-
ży ulicznej i na kolejach

ARTYSTYCZNY TYGODNIK
ILUSTROWANY

REDUTA

Wydawnictwo Legji Inwalidów Wojsk Polskich :—:

pod redakcją Remigjusza Kwiat-
kowskiego i Tadeusza Teslara.

Ciekawy, żywy, aktualny —
obfitość treści i ilustracyj

Cena numeru gr. 50. Prenume-
rata — miesięcznie złotych 2 :::

Każdy, kto kupuje lub prenume-
ruje „Redutę” składa cegiełkę na
rzecz Inwalidów armji narodowej

Adres Redakcji: Warszawa, ul.
Nowolipie 2. Telefon 540-45.

Konto czekowe P.K.O. Nr. 21.760

Numery okazowe wysyła się na
żądanie bezpłatnie :: :: :: ::

BROTELLA

(Tylko z nazwiskiem Prof. Dr. Gewecke).

Odznaczona „Medalem Bronzowym” na IV Międzynarodowej
Wystawie Sanitarno-Hygienicznej w Warszawie w 1927 r.

Usuwa szkodliwe pozostałości z or-
ganizmu i jest idealną djetą żołądka
i kiszek tak dla chorych jak i dla
zdrowych.

Środek „Brotella” może być zażywany w 100 różnych rodzajach
przy śniadaniu, obiedzie i wieczery.

W APTEKACH I DROGERJACH NALEŻY ŻAĐAĆ:

BROTELLA — łagodny	zł. 4.30
BROTELLA — silny	„ 5.50
BROTELLA dla dorosłych	„ 8.—
BROTELLA dla diabetyków	„ 8.—
BROTELLA dla nerwowych	„ 8.—
BROTELLA dla niedokrwistych	„ 7.—
BROTELLA dla dzieci	„ 5.—
BROTELLA przeciw bieguncie	„ 7.50

Generalne Przedstawicielstwo na Gdańsk
i Polskę:

ALFRED FINK

Gdańsk, Hundegasse 52,
r-k w P. K. O. Poznań 207277.

843.127.XI.I.

Piękność tryumfuje.

Wspaniały, aksamitny połysk skóry można porównać z pięknnością kwiatu. Tak samo, jak musi być pielęgnowany kwiat, tak samo i skóra musi podlegać systematycznej i sumiennej pielęgnacji.

Skóra nigdy nie będzie sprawiała milego dla oka wrażenia i nie będzie wydzielala swego naturalnego, subtelnego zapachu, o ile nie oddycha, nie wykonyuje swych funkcyj, innymi słowy — o ile przez nieumiejętne jej pielęgnowanie, funkcje, które ma ona do wypełnienia, są zahamowane.

Fakt odświeżenia i odmłodzenia skóry przez stosowanie „Hortiflor-Crème” spotkał się z żywym uznaniem lekarzy.

Plamy na twarzy, powstałe wskutek nieumiejętnej pielęgnacji, znikają szybko i pewnie przy stosowaniu „Hortiflor-Crème”, przy pomocy którego osiąga się głęboki masaż skóry. Działanie „Hortiflor-Crème” jest tak szybkie, że już po krótkim czasie skóra staje się czystą i promieniuje pięknnością. Zmarszczki i fałdy na twarzy są tak samo szybko i pewnie usuwane, przez osiągnięty przy pomocy „Hortiflor-Crème” głęboki masaż skóry, która nabiera wspaniałego aksamitnego połysku.

Stosowanie środków kosmetycznych, niemających żadnej naukowej podstawy powoduje to, że na skórze wytwarza się jakgdyby pergaminowa warstwa, na której następnie utralają się fałdy i zmarszczki.

Należy zatem stale stosować kosmetyki „Hortiflor”, ażeby podobne zjawisko nie miało miejsca. Nawet dla tych, którzy względem swej skóry już zgrzeszyli, istnieje nie tylko nadzieja, ale absolutna pewność, że przedwcześnie powstałe fałdy i zmarszczki zostaną usunięte, o ile będą stosowali kosmetyki „Hortiflor”.

Ażeby Szan. Czytelników zapoznać z tą nową metodą pielęgnowania skóry, wysyłamy na żądanie zupełnie bezpłatnie, próbkę „Hortiflor-Crème”. Pomimo tego, że próbka taka wystarczy tylko na kilka razy, wystarcza jednak do tego, ażebyście mogli ocenić działanie „Hortiflor-Crème”.

O „Hortiflor-Rahm” można powiedzieć, co następuje: „Hortiflor-Rahm” wspomaga regenerację skóry i stanowi najlepszą ochronę przeciwko zmianom pogody. „Hortiflor-Rahm” uniemożliwia tworzenie się wrzutów i zapobiega szorstkości skóry.

Jest bezwarunkowo koniecznym, ażebyście przedewszystkiem, szczególnie zostali poinformowani o sposobie odmładzania skóry. Przesyłamy zatem na żądanie bezpłatnie i franko: 1) Prolkę „Hortiflor-Crème”; 2) książeczkę „Odrodzenie Piękności”; 3) Komunikaty o najnowszych sukcesach kosmetyki „Hortiflor”; 4) Prospekt „Sposób odmłodzenia skóry”.

W tym celu prosimy o nadesłanie dokładnego adresu do Silvikrin-Vertrieb, oddział „Hortiflor”, Gdańsk 301. Böttchergasse 23/27.

419—1.

HERBATĄ CUDOTWÓRCZĄ

nazywa prof. dr. Gürber w Nr. 31 niemieckiego tygodnika lekarskiego

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz „KOEMIS-KOETJING”

i opisuje przy tej okazji beznadziejny wypadek choroby nerkowej pewnej niewiasty. Pacjentce opuchły tak dalece nogi, ręce i twarz, że zaledwie mogła patrzeć. Codziennie otrzymywała trzykrotnie jedną łyżeczkę powyższej herbaty, sparzoną w filiżance wody. Prof. Gürber wskazuje na zadziwiający nad wyraz skutek tej kuracji herbacianej:

Po dwumiesięcznym używaniu tej herbaty nie było w moczu ani białka, ani cze-
gokolwiek nie-normalnego, opuchlizna zupełnie zniknęła. a chora uzyskała znowu pełną zdolność do pracy.

Indyjską herbatę na nerki i pęcherz (także herbatę na reumatyzm i artretyzm) jak i indyjską herbatę przeciwko chorobom wątroby i żółci „Temolawak” **tylko prawdziwą w złotym, oryginalnym opakowaniu puszkowym plantacji, z zamkniętym noszącym godło: „MARKE HESS”, można nabyć w aptekach, drogerjach, albo w generalnym przedstawicielstwie:**

ALFRED FINK, Gdańsk, Hundegasse 52.

TAMŻE ODPOWIEDNIA LITERATURA I

KONTO W P. K. O. POZNAŃ 207.277.

842-128-XII-1.

OGŁOSZENIE

Śląski Urząd Wojewódzki — Wydział Robót Publicznych ogłasza

KONKURS

na posadę inżyniera-referenta dla spraw pomiarowych.

WYMAGANE SĄ NASTĘPUJĄCE WARUNKI:

- a) przynależność państwowa polska,
- b) egzamin dyplomowy politechniki polskiej, albo równorzędne studia zagraniczne,
- c) posiadanie uprawnień mierniczego-przysięgłego w myśl ustawy o mierniczych przysięgłych z dnia 15 lipca 1925 r.
- d) praktyka zawodowa, szczególnie w dziale uzupełniających pomiarów i nowych zdjęć poligonowo-tachymetrycznych,
- e) znajomość języka polskiego w słowie i piśmie.

Przy równorzędnych kwalifikacjach, kandydaci mogący wykazać się praktyką na terenie b. zaboru pruskiego i austriackiego w części śląskiej, ewentualnie znajomością odpowiednich ustaw i instrukcyj katastralno-pomiarowych w tych dzielnicach będą mieli pierwszeństwo.

Do posady przywiązane są pobory według umowy.

Podania z dołączeniem uwierzytelnionych dokumentów należy składać w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim — Wydział Robót Publicznych w Katowicach do dnia 31 stycznia 1930 r.

WOJEWODA

W. Z.

ŻURAWSKI, m. p.
Wicewojewoda.

422—1.

OGŁOSZENIE

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach ogłasza

KONKURS

na posadę lekarza powiatowego na powiat Katowice-Wieś.

Do posady tej przywiązane jest wynagrodzenie według VII wzgl. VI stopnia służbowego uposażenia urzędników państwowych w myśl ustawy z dnia 9 października 1923 (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924).

Reflektanci zechcą wnieść do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Wydział Prezydjalny, podania w terminie do dnia 15 stycznia 1930 r., do których należy dołączyć:

- 1) metrykę urodzenia,
- 2) poświadczenie obywatelstwa polskiego,
- 3) dyplom doktora medycyny,
- 4) świadectwo zdrowia, wydane przez lekarza urzędowego,
- 5) dowód odbycia przynajmniej 5-letniej praktyki lekarskiej,
- 6) dokładny życiorys, udokumentowany świadectwami i dowodami, z których niewątpliwie wynikać musi ciągłość zajęć dotychczasowych.

Wiek kandydata nie może przekraczać 40 lat.

Posada będzie narazie nadana na podstawie umowy służbowej, poczem przyjęcie na etat będzie mogło nastąpić za zezwoleniem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych po złożeniu egzaminu na stanowisko urzędnika lekarskiego I kategorii w państwowej służbie zdrowia, stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 1925 r. (Dz. U.R.P. Nr. 19 poz. 139).

Dr. ORSZULOK, m. p.
Naczelnik Wydziału Z. P.

421—1.