

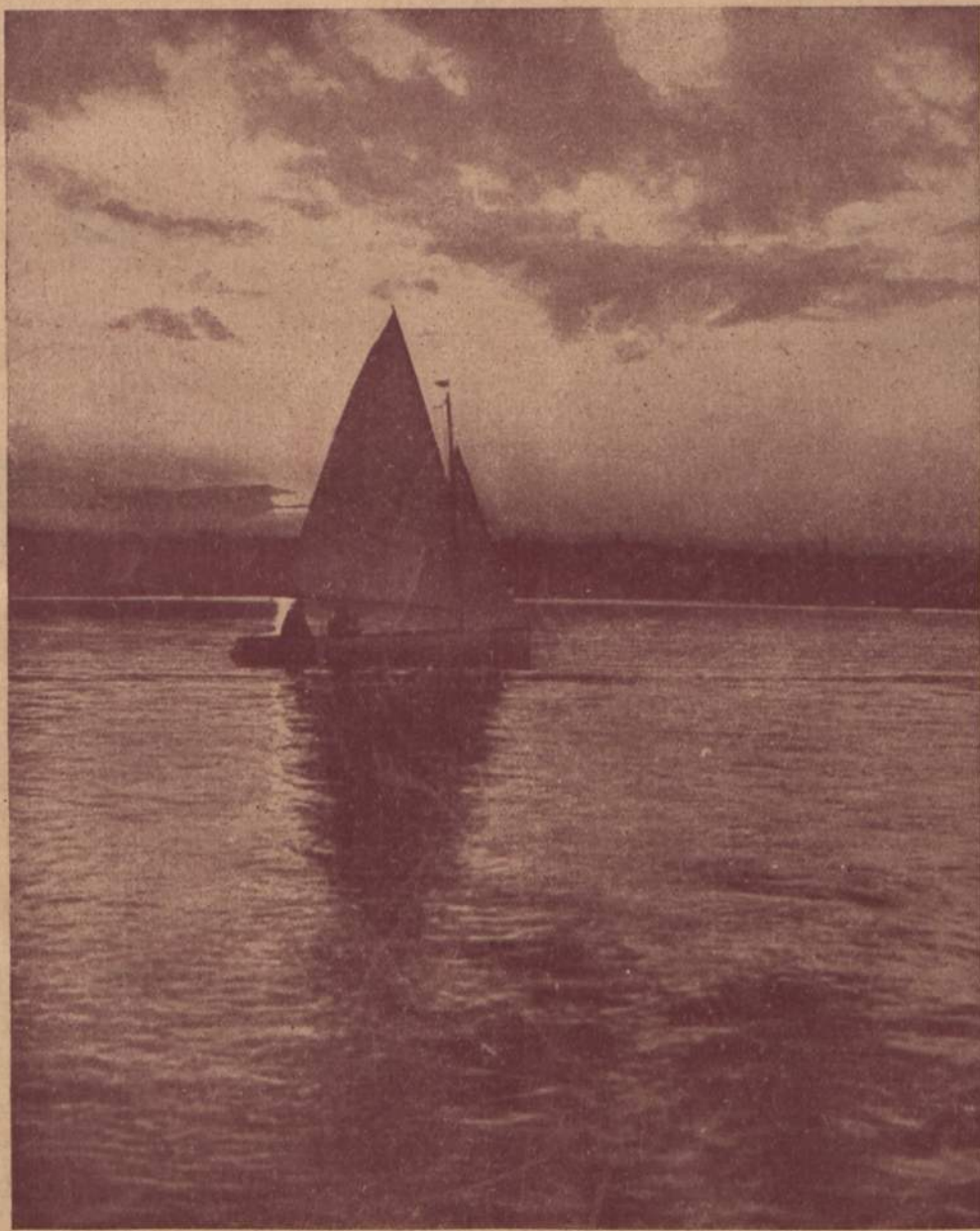
Wydano z dubletów
Bibl. Publ. n. st. Wzrost

CENA 1.20 ZŁ

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ

Z dodatkiem „PIONIER KOLONJALNY” w tekście.



O ZMROKU NA WISLE.

Fot. M. Kusnerz.

A J

1930 r.

ZESZYT



FORTUNĘ, DOBROBYT, SZCZĘŚCIE

zdobędziesz, kupując los I klasy

21-ej Polskiej Państwowej Loterii Klasowej
w najszcześniejszej Kolekturze w Polsce

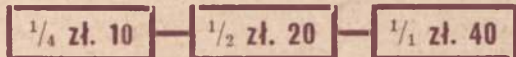
E. LICHTENSTEIN i S-ka

Warszawa, Marszałkowska № 146.

ODDZIAŁY:

Białańska 3, Krakowskie Przedm. 37, Królewska 39,
Nalewki 42, Targowa 40, Puławska 33, Otwock, War-
szawska 21, Łódź, Piotrkowska 72 i 11, Wilno,
Wielka 44.

CENA LOSÓW:



CO DRUGI LOS WYGRYWA!

Konto P. K. O. 9.374.

Firma egz. od 1835 r.

CIĄNIENIE JUŻ 17 i 19 MAJA!

8501-529-V.

Najwygodniejsza droga prz-
wozu towarów—to droga po
wietrzna.

Towar, wysłany samolotem,
w przeciągu kilku godzin przy-
bywa na miejsce przeznacze-
nia, poczem natychmiast zo-
staje doręczony adresatowi.

Ułatwione formalności celne.

Informujcie się: w Bydgosz-
czy, Katowicach, Krakowie,
Lwowie, Poznaniu, Warszawie,
Gdańsku, Brnie i Wiedniu
w biurach P. L. L. „Lot“ oraz
we wszystkich oddziałach firmy
ekspedycyjno-przewozowej
S. A. Hartwig.

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ W TCZEWIE

Wyszły:

zł.

<i>St. Dłuski.</i>	Dewiacja kompasu.	5.90
<i>A. Garnuszevske.</i>	Budowa okrętu I.	4.55
	Teorja okrętu.	4.25
<i>A. Hryniewiecki.</i>	Zarys meteorologii.	5.20
<i>G. Kański.</i>	Opisowy kurs Locji.	6.50
<i>A. Ledochowski.</i>	Kurs nawigacji (Wyd. 2-gie).	6.50
	Astronomja żeglarska.	7.—
<i>K. Bielski.</i>	Turbiny parowe.	19.—
	Mechanika teoretyczna.	16.—
	Praw dla wykonywania rysun- ków maszynowych.	1.—
	MONOGRAFJA Państwowej Szkoły Morskiej.	10.—
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów mary- narki handlowej.	3.—
	USTAWA o służbie marynarza.	2.50
	HANDEL morski w praktyce.	5.—
	STATUT Państwowej Szkoły Morskiej.	— .80
	OPIS UNIFORMU dla uczniów Szkoły Morskiej	— 20

Nadto Instytut Wydawniczy poleca:

<i>F. A. Ossendowski.</i>	Na skrzyżowaniu dróg.	6.50
<i>J. Słowacki.</i>	Plisma wybrane (według pro- gramu dla szkół średnich).	3.80

Podręczniki te można nabywać w Instytucie Wydawni-
czym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze—Konto czekowe
P.K.O 39.602) oraz we wszystkich księgarniach.

Koszty przesyłki poleconej 1.— zł.

1-XII

CZYTAJCIE CO TYDZIEŃ

„LE JOURNAL DE LA MARINE

MARCHANDE“



JEDYNE CZASOPISMO FRANCUSKIE,
POŚWIĘCONE ROZWOJOWI
MIĘDZYNARODOWEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Paris — 190, Boulevard Haussmann.

378—1—XII.

nos. 2595/1930/3

Cena numeru 1.20 zł.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ RZECZNEJ

Nr. 5.

Warszawa, maj 1930 r.

Rok VII.

TREŚĆ NUMERU: 1. Macierz Szkolna w Gdańsku — Henryk Tetzlaff; 2. Zakończenie konferencji londyńskiej — Inż Witold Hubert; 3. Port handlowy w Warszawie — Inż. Wł. Szezytt; 4. Port w Konstantynopolu — Tadeusz Niwiński; 5. Pierwsza przygoda statku szkolnego „Pomorze” (Dokończenie) — Tadeusz Meissner. 6. Warunki przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej w r. 1930; oraz Kronika i Dział Oficjalny. PIONIER KOLONJALNY: 7. Polski problem kolonialny — Dr. W. Rosiński; 8. Krzysztof z Arciszewa Arciszewski, herbu Prawdzie — 1592—1656 — Stefan Brunné; 9. Madagaskar (Dokończenie) — Edward de Martonne; 10. Przegląd Kolonialny, zestawiony przez Dra Jana Rozwadowskiego; 11. Kronika Kolonialna; 12. Książki i czasopisma nadesłane.

50 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

MACIERZ SZKOLNA W GDAŃSKU

Leży przed nami niewielka, bezpretensjonalna broszurka w niebieskiej okładce. Jest to sprawozdanie z działalności w roku 1929 Macierzy Szkolnej w Gdańsku.

Przed oczyma stają, jak żywe, wspomnienia z tych nie tak dawnych jeszcze czasów, kiedy Macierz Szkolna na ziemiach polskich była jedną z nielicznych strażniczek ducha polskiego, które nie pozwoliły obcym, siłą narzucanym kulturom zatriumfować nad nim w najgorszych, najczarniejszych czasach niewoli. Kojarzy się z temi wspomnieniami pamięć mrówczej pracy kół Macierzy Szkolnej, która po przez zaborcze kordony podawała wszędzie pomocną dłoń garnącym się do oświaty rzeszom, od Beskidu począwszy, aż gdzieś do nadniemeńskich i naddziwińskich puszczy. Ile wysiłków, ile bezimiennego trudu w pracę tę włożono, jakie wspaniałe nieraz rezultaty ona dawała, byłoby rzeczą prózną tu przypominać.

I patrząc obecnie na ten niebieski zeszytek, przerzucając jego zadrukowane kartki, nagle uświadomiamy sobie bardzo plastycznie, że i dzisiaj w dobie swobody narodu, kiedy płomień wiedzy w wolnej Polsce coraz jaśniejszym słupem w górę wystrzela, są tereny, na których

walka o duszę polską trwa w dalszym ciągu. Jak przed laty, Macierz Szkolna na tych terenach spełnia swą doniosłą misję, garnąc pod swe opiekuńcze skrzydła młode polskie pokolenia, którym los nie pozwolił wzrastać i wychowywać się w wolnej Polsce.

Jednym z takich terenów jest wcale miasto Gdańsk. Wprawdzie przyłączone ono zostało do Polski, aby jej służyć jako port morski, jako wyjście w świat, jednak dzięki działaniu sił różnorakich, a powiedzmy szczerze także dzięki niedołęstwu pewnych kół u nas w pierwszych latach naszej niepodległości, stało się wolne miasto terenem, na którym polskość musi walczyć o swe prawo do życia niemniej zażarcie, jak na innych terenach, odciętych od pnia macierzystego kordonami granicznymi.

O warunkach, w jakich Macierz Szkolna musi pracować na terenie Gdańska, najlepiej nas informuje „Słowo wstępne” sprawozdania. Oddajmy głos jego autorowi:

„Rok 1929 oznaczał w stosunkach polsko - gdańskich okres względnego spokoju. Lewicowo-centrowy senat, pozostający u władzy od roku 1927, wybrał w miejsce ustawicznych sporów z Polską, powtarzających się w

poprzednich latach w Genewie na każdej prawie seji Rady Ligi Narodów — drogę bezpośredniego porozumienia z Rządem Polskim. Ale to odprężenie sytuacji politycznej nie szło w parze z odprężeniem uczuć i nastrojów. Wojujący nacjonalizm niemiecki, niezadowolony ze względnejgo spokoju na arenie politycznej, zwrócił tem większą uwagę na teren akcji propagandowej. Liczne zjazdy i kongresy wszechniemieckie, które odbyły się w Gdańsku w r. 1929, ściągając rzesze z wszystkich zakątków Niemiec, dążyły do wytworzenia specjalnej atmosfery pod hasłem rzekomo zagrożonej niemieczyny w wolnym mieście. Nawet zjazdy organizacji, mających charakter czysto zawodowy lub techniczny, lubowały się w enuncjacjach politycznych tego rodzaju. Powstało hasło gdańskiej irredenty niemieckiej — hasło historycznej misji, która w myśl życzeń nacjonalistów miała przypaść Gdańskowi, jako wysuniętej placówce niemieckiej, do czasu nowego układu sił politycznych na wschodzie Europy, czyli innemi słowy — rewizji wschodnich granic Niemiec.

Wprawdzie ani w tych zjazdach, ani w tych hasłach, nie wyrażały się prawdziwe uczucia

W 1204/69/3

większości ludności gdańskiej, pragnącej spokoju i zgodnego współżycia z Polską i dalekiej od myśli jakiegokolwiek rewizji granic — niemniej jednak ogólna atmosfera i w tym roku nie była zbyt pomyślna dla działalności Macierzy Szkolnej. Musieliśmy walczyć w dalszym ciągu z *szykanami miejscowych władz szkolnych* i z szeroko rozgałęzioną i obfitującą w materialne środki propagandą, której głównym celem było *niedopuszczenie polskiego dziecka do szkoły polskiej* i skierowanie go, drogą rozmaitych udogodnień i obietnic do szkoły niemieckiej.

Na nic jednak zdały się wysiłki wojującej niemczyzny. Lud polski zahartowany w stuletniej walce o duszę i język polski, przeciwstawił się energicznie szykanom i judaszowskim obietnicą. Z dumą możemy podnieść, nie utraciliśmy ani jednej duszyczki dziecięcej dla polskośći, lecz szeregi naszej dziatwy znacznie powiększyliśmy i wzmocniliśmy.

Dodatni ten rezultat naszej pracy mamy do zawdzięczenia w pierwszym rządzie rodzicom i wychowawcom tej dziatwy. Oni to potrafili wzgardzić niejednokrotnie nęcącymi obietnicami i *narazić się na szykany, a nierzadko i na utratę kawałka chleba*, byle tylko wytrwać przy sztandarze Polski i dla Niej zachować swą latorośl. Kto widział ich zmaganie się, kto poznał bliżej stosunki, przypominające żywo czasy największego ucisku polskośći — musi uznać ich za bohaterów, którym cześć od całego narodu polskiego się należy.

Macierz Szkolna w Gdańsku może zatem być dumna ze swych sukcesów. Ale nie zapomina, że nie są to sukcesy pełne, całkowite. W ochronkach polskich i szkołach na terenie Gdańska uczy się 1.100 dzieci Polaków — obywateli gdańskich. Tymczasem dzieci takich w wieku szkolnym w Gdańsku jest zgórą 2.200. A więc więcej, niż połowa tych dzieci podlega dalszej germanizacji w szkołach niemieckich. W dodatku statystyka ta nie obejmuje dzieci obywateli polskich, zamieszkałych na terenie Gdańska, które wskutek wrogiej polityki gdańskich władz szkolnych, muszą uczyć się w szkołach niemieckich.

Przyjrzyjmy się teraz liczbom.

które najwymowniej ilustrują tę wielką pracę, jaką prowadzi na terenie Gdańska Macierz Szkolna. Do ochronek Macierzy w końcu 1929 roku uczęszczało razem 493 dzieci (w roku 1928 — 413). W porównaniu z rokiem poprzednim liczba ta wzrosła o 20 proc. Z pośród dziatwy, która uczęszczała do polskich ochronek, na wiosnę roku 1929 przeszło do szkół polskich 121 dzieci, do szkół niemieckich 16 dzieci. Ochronek na terenie Gdańska utrzymywała Macierz Szkolna w roku sprawozdawczym 10 (w Gdańsku 3: przy Petershagen, w „Domu Polskim“ i przy „Długich Ogrodach“, dalej: we Wrzeszczu, w Nowym Porcie, w Oruni, w Sidlicach, w Oliwie, w Sopocie i w Brzeźnie). Poza tem w r. 1929 poczyniono przygotowania do otwarcia 2 dalszych ochronek w Trąbkach i w Elganowie, gdzie zakupiła Macierz na ten cel domy.

W czasie świąt Bożego Narodzenia urządziła Macierz we wszystkich ochronkach obchody gwiazdkowe, podczas których obdarowano wszystkie dzieci łakociami, a ponadto materiałami na ubrania 277 dzieci, bucikami 42, książkami 47 i zabawkami 178 dzieci.

Jeśli chodzi o szkoły powszechne, to na terenie wolnego miasta istniały w okresie sprawozdawczym 3 samodzielne publiczne szkoły powszechne z polskim językiem wykładowym (7-klasowa w Gdańsku, 1-klasowa w Saspe i 2-klasowa w Sopotach). Ponadto istniały przy szkołach niemieckich osobne klasy, w których udzielano nauki w języku polskim (we Wrzeszczu 4 klasy, w Sidlicach 2 kl., w Oruni 1 kl. i w Nowym Porcie 1 klasa). Wreszcie przy szkołach niemieckich istniały oddziały, w których uczono języka polskiego i religji po polsku (w Oliwie, w W. Trąbkach i w Elganowie). Ogólna frekwencja w tych szkołach, klasach i oddziałach wynosiła 848 uczniów. W porównaniu ze stanem w r. 1928 (734 uczniów) frekwencja wzrosła o 114 dzieci, czyli o 15 procent.

Niejednokrotnie zachodziła potrzeba interwencji ze strony Zarządu Macierzy Szkolnej wobec władz szkolnych wolnego miasta. Np. musiano energicznie interwenjować wobec niesłychanego faktu *ciężkiego pobicia polskiego dziecka przez jednego*

z nauczycieli na rozkaz rektora szkoły za rzekomo złe zachowanie się tego dziecka poza szkołą wobec sąsiadki Niemki. Albo też w sprawie odmowy tegoż samego rektora szkoły wysłania dzieci z wycieczką, zorganizowaną przez Macierz Szkolną na Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu.

Macierz Szkolna prowadziła szeroką akcję pomocy bezpośredniej i pośredniej dla dziatwy, uczęszczającej do publicznych szkół powszechnych w Gdańsku. Niezależnym rodzicom udzielano pomocy przez bezpłatne dostarczanie im książek dla dzieci, przyborów szkolnych i t. p. Pomagano w opłaceniu kosztów przejazdu do Szkoły, obdarowano na gwiazdkę 379 dzieci materiałami na ubranie, 3 dzieci bielizną, 7 bucikami, 671 książeczkami polskimi, wreszcie wszystkie dzieci łakociami. W dniach 16—18 września zorganizowano wycieczkę dla dziatwy szkolnej na P. W. K. do Poznania. W wycieczce tej wzięło udział 87 dzieci. Senat gdański na wycieczkę tę *nie delegował ani jednego nauczyciela*, wobec czego opiekę nad wycieczką objęli pracownicy Macierzy Szkolnej.

Jak senat wolnego miasta pojmuje wogóle swój konstytucyjny obowiązek zapewnienia dzieciom polskim nauki w ich ojczystym języku, świadczyć może fakt, że kiedy 2 nauczyciele publicznych szkół powszechnych zostali wysłani przez Macierz do Krakowa na 4-tygodniowy kurs języka polskiego i kultury polskiej dla nauczycieli, to władze szkolne Gdańska kazały tym nauczycielom opłacić z własnych funduszy zastępców na czas ich nieobecności.

Niezależnie od opieki nad dziatwą, uczęszczającą do publicznych szkół powszechnych w Gdańsku, Macierz prowadziła we własnym zakresie prywatną szkołę powszechną dla obywateli polskich. Szkoła ta miała zakład główny w Gdańsku (w Domu Polskim) z 3 klasami i filję w Nowym Porcie z 2 klasami. W końcu roku 1929 do szkoły tej uczęszczało ogółem 115 dzieci (dziewcząt 60, chłopców 55), z czego do zakładu głównego w Gdańsku 90 dzieci, do filji w Nowym Porcie zaś 25 dzieci. I tutaj w czasie obchodów gwiazdkowych obdarowano

wszystkie dzieci słodyczami, zabawkami i częściowo książeczkami, a ponadto biednym dzieciom rozdano materiały na ubranka, buciki i bieliznę.

Dla starszej młodzieży prowadzi w Gdańsku Macierz Szkolna gimnazjum koedukacyjne, które ma już swoją historję. Dyrektorem gimnazjum jest p. Jan Augustyński. Grono nauczycieli liczy 34 osoby (w tej liczbie i lekarz szkolny i lekarz dentysta). W r. 1929 liczyło gimnazjum 9 klas o 19 oddziałach (klasy równoległe) o ogólnej liczbie młodzieży 527 (w r. 1928 było 500). W tej liczbie było 296 dzieci obywateli gdańskich, 228 obywateli polskich, 3 obywateli niemieckich (Polaków); chłopców 325, dziewcząt 202. Opłata za na-

ukę wynosi zasadniczo 30 guldenów miesięcznie, udzielano jednak szeregu poważnych zniżek, a nawet zupełnego zwolnienia. Dość wspomnieć, że od opłaty wpisowego zupełnie zwolniono 110 dzieci. Szkoła wyposażona jest — jak czytamy w sprawozdaniu w szereg wzorowych pomocy naukowych, posiada dobrze urządzone gabinet dentystyczny i t. p. Gabinet i pracownia biologiczna Gimnazjum posiada inwentarz, zawierający 801 numerów, a wartość jego wynosi 13.522 guldenów. Gimnazjum posiada bogatą bibliotekę nauczycielską i uczniowską. W bibliotece nauczycielskiej przybyło w r. 1929 — 1635 dzieł i broszur w 1886 tomach oraz przeszło 200 tomów i zeszytów

czasopism. Wartość przyrostu wynosi około 4.000 guldenów. Biblioteka nauczycielska gimnazjum od jesieni b. r. ma być przekształcona na bibliotekę publiczną.

Również powiększona została znacznie biblioteka języków obcych, przy której rozpoczęto organizację pomocy naukowych do nauki języków obcych, w szczególności zakupiono szereg odpowiednich płyt gramofonowych i przeźroczy.

Poza tem gimnazjum posiada dobrze urządzone gabinet fizyczny i chemiczny, poważne zbiory geograficzno - historyczne, gabinet numizmatyczny i filologii klasycznej, gabinet rysunkowy, salę gimnastyczną i t. d.

Nowością jest zorganizowanie



Bandery morskie według starego sztychu niemieckiego z XVI stulecia. W czarnej ramce bandery polskie: królewska i państwowa.

(Ze zbiorów Ministerstwa Przemysłu i Handlu).

w roku sprawozdawczym ogrodu szkolnego o powierzchni 1.300 m. kw., który obejmuje dział biologii, morfologii i systematyki roślin, pozwalając młodzieży zapoznawać się na miejscu z roślinami i warunkami ich życia. Nad ogrodem czuwa woźny — wykwalifikowany ogrodnik. Wreszcie w roku ubiegłym otwarta została pracownia polonistyczna, którą zaopatrzone w 20 podwójnych stolików, epidjaskop, latarnię projekcyjną, 417 kart artystycznych, 21 reprodukcji dzieł sztuki, 587 przeźroczy, 6 płyt gramofonowych i 2 teki na reprodukcje artystyczne i obrazy.

W gimnazjum istnieje 8 różnych organizacyj młodzieży.

Przy poparciu Związku Obrony Kresów Zachodnich wysłano do Polski na kolonie wakacyjne 121 młodzieży z gimnazjum. Również w okresie sprawozdawczym odbyło się kilka wycieczek krajoznawczych, a m. in. na P. W. K. do Poznania, na Śląsk, do Krakowa i do Wieliczki.

Wreszcie Macierz Szkolna na terenie Gdańska prowadzi Polską Szkołę Handlową. Dyrektorem szkoły jest p. Marjan Sereudyński. W skład Polskiej Szkoły Handlowej wchodzi dwie uczelnie o typie średnim: 1) 3-letnia szkoła, która kształci siły pomoc-

nicze dla przedsiębiorstw zarobkowych oraz 2) 2-letnia Wyższa Szkoła Handlowa, kształcąca samodzielnych pracowników.

W r. 1929 do szkoły uczęszczało razem 139 młodzieży (92 uczennice i 47 uczniów). W porównaniu z r. 1928 (90 uczennice i uczniów) frekwencja wzrosła o 54,4 procent. Wśród zgłaszających się do szkoły była również młodzież narodowości obcych, której jednak w większości wypadków szkoła przyjąć nie mogła z powodu szczupłości pomieszczenia.

Celem naocznego przekonania młodzieży, przebywającej stale w atmosferze poniżania wszystkiego, co polskie, o rozwoju ekonomicznym i kulturalnym odrodzonej Polski, szkoła urządziła przy poparciu kompetentnych czynników, obowiązkową wycieczkę na Powszechną Wystawę Krajową w czasie od 2 do 5 września. W wycieczce tej wzięło udział całe grono nauczycielskie oraz młodzież w liczbie 126 osób.

Macierz Szkolna nie ogranicza jednak swej działalności tylko do opieki nad młodzieżą szkolną. Prowadzi ona także doniosłą akcję oświatową pozaszkolną, która na tamtejszym terenie nabiera szczególniejszego znaczenia. W Gdańsku funkcjonował teatr Macierzy Szkolnej, który przy

pomocy trup teatralnych z innych miast Polski wystawił w roku sprawozdawczym szereg polskich sztuk teatralnych.

Od września 1929 r. funkcjonuje w Gdańsku „Komitet dla popierania sztuki polskiej w Gdańsku“, który powstał staraniem Macierzy Szkolnej, Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki, Koła Miłośników Sceny i Polskiego Towarzystwa Muzycznego. Komitet ten przejął na siebie dalsze prowadzenie teatru polskiego w Gdańsku.

Jak z tego obszernego przeglądu wynika, Macierz Szkolna w Gdańsku prowadzi bardzo wszechstronną i poważną działalność. Winna się ona spotkać z zainteresowaniem ze strony całego społeczeństwa polskiego, jak również z materjalnem z jego strony poparciem. Mają tutaj wdzięczne pole do działania Rady Nadzorcze różnych towarzystw akcyjnych, które, dzieląc przyjętym zwyczajem część dorocznych zysków bilansowych na różne cele społeczne, powinny uwzględnić w miarę możliwości i tę placówkę polskości w Gdańsku. Przytoczony powyżej skrót jej prac świadczy wyraźnie, że pieniądze tam skierowane nie pójdą na marne.

HENRYK TETZLAFF.

ZAKOŃCZENIE KONFERENCJI LONDYŃSKIEJ

W końcu kwietnia r. b. zakończyła swoje obrady londyńska konferencja rozbrojeniowa. Dała ona w wyniku układ, ustalający skład flot wojennych trzech wielkich mocarstw morskich: Anglii, Japonii i Stanów Zjednoczonych Ameryki, i zaleciła swym kontrahentom przestrzeganie pewnych przepisów technicznych i prawnych przy używaniu łodzi podwodnych. Rezultaty konferencji są zatem dość skromne, je-

żeli chodzi o ich wartość obecną: są one jednak dość ważne, jeżeli chodzi o ich znaczenie w przyszłości. To przyszłe znaczenie konferencji londyńskiej jest nader ważne dla rozwoju flot wojennych, a zatem i dla rozwoju naszej marynarki.

Układ londyński ustalił następującą wyporność ogólną dla floty angielskiej, japońskiej i Stanów Zjednoczonych:

	Anglja	Japonja	Stany Zjedn.
a) krążowniki większe o działach 203 mm.	146.700 ton	108.400 ton	180.000 ton
b) krążowniki mniejsze o działach 152 mm.	192.200 „	100.450 „	143.500 „
c) kontr-torpedowce i torpedowce	150.000 „	105.500 „	150.000 „
d) łodzie podwodne	52.700 „	52.700 „	52.700 „

Stany Zjednoczone uzyskały przytem pozwolenie, że mogą albo wybudować 3 większe krążowniki, albo powiększyć ogólną wyporność mniejszych krążow-

ników o 45.500 ton, t. j. z 143.500 na 189.000 ton. Wybudowanie większych krążowników przez Stany Zjednoczone upoważnia Japonję do wystąpienia na na-

stępnej konferencji, która ma się odbyć w 1935 r., z żądaniem powiększenia ogólnej wyporności jej większych krążowników do 126.000 ton. t. j. do 70 proc. ogólnej wyporności Stanów Zjednoczonych w tym rodzaju okrętów.

Co się tyczy jądra współczesnej floty wojennej, jakie stanowią pancerniki, to pozostały w mocy postanowienia Konferencji Waszyngtońskiej z 1922 r., które w stosunku do trzech wymienionych powyżej mocarstw przewidziały:

dla Anglii 525.000 ton,
dla Japonii 315.000 ton,
dla Stanów Zjedn. 525.000 ton.

Jeżeli teraz porównać ogólną wyporność, ustaloną dla poszczególnych rodzajów okrętów we flotach angielskiej i amerykańskiej, to widzi się, że w dziedzinie pancerników, kontr-torpedowców i torpedowców oraz łodzi podwodnych nastąpiło zrówna-

nie, a w dziedzinie krążowników ma Anglja przewagę o 15.900 ton, t. j. mniejwięcej o 2 mniejsze krążowniki.

Biorąc atoli pod uwagę, że pod względem taktycznym górują zawsze okręty o silniejszej artylerji i właśnie w dziedzinie większych krążowników, uzbrojonych w działa 203 mm., przyznała Konferencja Londyńska Stanom Zjednoczonym o 33.700 ton więcej aniżeli Anglji, t. j. o 2—3 okręty tego rodzaju, należy przyjąć do przekonania, że Stany Zjednoczone nietylko zrównały swą marynarkę wojenną z Anglją, lecz uzyskały nad flotą angielską, nieznaczną coprawda, ale zawsze przewagę. Innemi słowy, bezsporne panowanie Anglji na oceanach, które datowało się od czasów Trafalgaru, upadło na rzecz Stanów Zjednoczonych, dawnej kolonji brytyjskiej, a obecnego groźnego konkurenta Anglji w zakresie spraw politycznych i ekonomicznych. Mimocho-dem dodać należy, że Stany Zjednoczone umiały stworzyć swą potęgę morską w ciągu niecałych 30 lat dzięki opracowaniu i zrealizowaniu racjonalnego programu budowy floty oraz swej niewyczerpanej energii, zrozumieniu doniosłości znaczenia morza i nieżałowania pieniędzy na potrzeby morskie.

Konferencja londyńska przyniosła zatem Anglji wielką, a może nawet niepowetowaną przegraną. Przegrana ta stanowi automatyczny sukces jej tradycyjnego antagonisty, a naszego sprzymierzeńca, jakim jest Francja.

Drugim sukcesem Francuzów jest pozostawienie im wolnej ręki w budowie swej floty wojennej. Jak o tem wspomniano poprzednio, wywołała Anglja na konferencji londyńskiej zaciekły spór włosko-francuski, pragnąc zaszachować Francję powstaniem na morzu Śródziemnem floty włoskiej, równej co do składu flocie francuskiej. Flota włoska, biorąc w dodatku pod uwagę niechętną zawsze Francji Hiszpanję, mogłaby bardzo łatwo postawić pod znakiem zapytania tak ważną dla Francuzów arterję komunikacyjną Algier — Tulon, która łączy metropolję z jej imperjum kolonialnem. Zrównanie się flot włoskiej i francuskiej mogło nastąpić albo przez zmniejszenie floty francuskiej, albo

przez powiększenie włoskiej. Anglja wysuwała upoczywie pierwszą koncepcję, rozumiejąc dobrze, że słaby stosunkowo stan finansów włoskich nie pozwoli na zrealizowanie drugiej koncepcji. Francja założyła kategoryczny sprzeciw, co do zmniejszenia swej morskiej siły zbrojnej oraz co do zrównania jej z Włochami. Włochy również protestowały stanowczo przeciwko utrzymaniu dotychczasowego stanu rzeczy na morzu Śródziemnem i w żadnym sposób nie chciały podpisać umowy, zatwierdzającej ten stan. W wyniku konferencji londyńskiej doprowadziła do ustalenia siły zbrojnej tylko trzech flot, angielskiej, japońskiej i Stanów Zjednoczonych, pozostawiając pozostałe dwie, francuską i włoską, negocjacjom między obydwojma zainteresowanemi państwami. Zatwierdzony zatem przez ciała ustawodawcze francuski program budowy floty wojennej nie poniósł żadnego szwanku i nie uległ żadnym ograniczeniom.

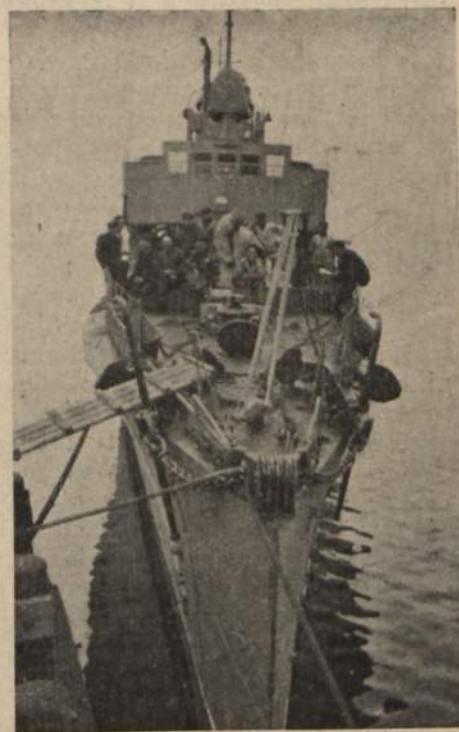
Trzecim wreszcie sukcesem francuskim było, jak o tem wspomniano poprzednio, utrzymanie łodzi podwodnych w składzie współczesnej floty wojennej. Konferencja zaleciła tylko kontrahentom ograniczyć wyporność łodzi podwodnych do 2.000 ton, a kaliber artylerji na tych łodziach do 127 mm., przyczem w drodze wyjątku zgodziła się na posiadanie przez każde z mocarstw, biorących udział w konferencji, jeszcze 3 łodzi po 2.800 ton, uzbrojonych w działa 152 mm. Pozostały w mocy postanowienia konferencji waszyngtońskiej o bardziej humanitarnem niszczeniu statków handlowych przez łodzie podwodne, mianowicie, że wolno topić statek dopiero wówczas, kiedy będą zeń sprowadzeni załoga i pasażerowie. Sukces francuski w dziedzinie utrzymania łodzi podwodnych ma tem większe znaczenie, że, pomijając utrzymanie nadal tego rodzaju broni, nieocenionej przy obronie własnych wybrzeży i strzeżeniu szlaków morskich o niewielkich odległościach, zapewnia stałą przewagę floty francuskiej pod tym względem nad flotami innych kontrahentów. Mianowicie, ogólna wyporność łodzi podwodnych, przyznanych Anglji, Japonji i Stanom Zjednoczonym, wynosi dla

każdego z tych mocarstw po 52.700, kiedy tymczasem Francja na 1 stycznia r. b. miała już 82.249 ton, a cyfra ta nie jest poddana żadnym ograniczeniom.

Streszczając, można powiedzieć, że Francja zyskała na konferencji londyńskiej: 1) upadek przewagi Anglji na oceanach, 2) swobodę w wykonywaniu swego programu budowy floty wojennej, 3) utrzymanie łodzi podwodnych, jednej z podstaw francuskiej marynarki wojennej, i zachowanie dotychczasowej przewagi w tym rodzaju broni.

Francuska marynarka wojenna wyszła zatem z konferencji londyńskiej nietylko obronną ręką, lecz nawet zyskała znaczne korzyści, gwarantujące jej dalszy, a tak dobrze zapoczątkowany rozwój. Sukces sprzymierzonej z nami floty musi wywołać u każdego polskiego marynarza uczucie szczerzej radości i głębokiego zadowolenia. Radość ta i zadowolenie są tem większe, jeżeli przypomnimy sobie o tem wielkiem znaczeniu, jakie ma francuska marynarka wojenna w zagadnieniach bałtyckich, stanowiących o naszym bycie państwowym.

INŻ. WITOLD HUBERT,
kpt. mar. w s. s.



Torpedowiec O. R. P. „Kujawiak”.

PORT HANDLOWY W WARSZAWIE

W czasie istnienia Państwa Polskiego dokonano szeregu inwestycji, zmierzających do podniesienia i rozwoju naszego życia gospodarczego. Powstał port gdyński, którego rozwój każdy Polak śledzi z dumą i zainteresowaniem. Istnienie morskiej żeglugi zaledwie od lat kilku się datuje, a już dzisiaj stanowi poważną gałąź naszej pracy na morzu.

Rozwój kolejnictwa ma piękną kartę w historii organizacyjno-twórczej na polu technicznym. Szereg inwestycji, dokonanych przez nasz przemysł, wzmocnił przez swą modernizację warsztaty przetwórcze. W dziedzinie budowy dróg i szos nastąpiły zmiany na lepsze, dzięki czemu rozwinął się ruch samochodowy, powstały linje autobusowe, ożywiające tętno życia prowincji.

Dziesięciolecie istnienia Państwa Polskiego, obchodzone w ubiegłym roku, dało powód do wyczerpujących artykułów na łamach prasy fachowej, jak również i codziennej, omawiających poszczególne gałęzie naszego przemysłu z punktu widzenia ich rozwoju. Nie zauważyliśmy tylko w tych sprawozdaniach i opisach życia gospodarczego działu, który powinien nas równie blisko obchodzić, to jest dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

Jednym z zagadnień, bardzo ważnym w życiu gospodarczym każdego kraju, jest stworzenie systemu naturalnych, sztucznych dróg i portów rzecznych, któreby pozwoliły na skierowanie na te drogi masowego ruchu surowców i artykułów mało wartościowych, niewytrzymujących wysokich stawek kolejowych. Naturalną arterią komunikacyjną Polski jest Wisła, przecinająca wszystkie dzielnice, a łącząca nasze porty morskie ze stolicą Państwa. Warszawa, ze względu na swe centralne położenie w kraju nad główną arterią wodną oraz u zbiegu magistralnych linii kolejowych, łączących zachód ze wschodem Europy, nabiera coraz bardziej światowego znaczenia. W zaraniu powstania Polski, w zrozumieniu możliwości pozyskania portu morskiego, rząd ówczesny przystąpił do budowy portu w

Warszawie, położonego na Saskiej Kępie. Pierwsza serja robót została ukończona kosztem 3.5 miliona złotych w r. 1927.

Z projektowanych 9 basenów zostały dotychczas kompletnie ukończone tereny portowe, położone po lewej stronie kanału wjazdowego i basen Nr. 2 o łącznej długości 464 mtr. bieżących. Teren ten został już oddany do użytku publicznego. Powstały na nim składy i magazyny Tow. Akc. „Lloyd Bydgoski”. Port Handlowy, o którego istnieniu mało kto wie, a przecież z tak dużym nakładem kapitału i czasu powstający, jest wielkim krokiem naprzód. Zaprojektowany on został przez jednego z wybitniejszych inżynierów, prof. Rodowicza i przedstawia ostatnie słowo w dziedzinie budowy portów rzecznych. Port przewiduje na terenie łachy Wiślanej pod Saską Kępą ogółem 9 basenów, w tem 8 basenów mniejszych, rozmieszczonych po 4 z każdej strony linii średnicowej i uchodzących do jednego wspólnego basenu łącznikowego o długości 1400 mtr., założonego równolegle do wału wiślanego. Szerokość basenów wynosi 60 metrów. Obrzeże portowe posiadać będzie w ten sposób ogółem 8.870 mtr. bieżących.

Budowa portu prowadzona jest w dalszym ciągu i potrwa jeszcze szereg lat z podziałem na kilka okresów budowy, w czasie których wykonania będą oddane do użytku kolejno po sobie wykończone jednostki portowe. Znany w Ameryce, jako jeden z wybitniejszych inżynierów, budowniczych portów i regulacji rzek, doradca techniczny rządu Stanów Zjednoczonych, W. Scott, podczas swej bytności w Warszawie zwiedził port wiślany i, zapoznawszy się z projektem portu i z robotami wykonanymi, taką lakoniczną zrobił uwagę: „Życzyłbym bardzo Polsce, aby tacy fachowcy i wybitnie zdolni i utalentowani inżynierowie mogli realizować swe projekty, a Polska w prędkim czasie wysunęłaby się na naczelne stanowisko pod względem twórczym nie tylko w Europie, lecz mogłaby dać możliwość i naszym inżynierom czerpania nowych pomysłów i wiedzy technicznej”.

Port handlowy, opracowany w najmniejszych drobiazgach, przewiduje połączenia z siecią dróg żelaznych, zapewnia dogodne połączenie portu z miastem przez mający powstać czwarty most na Wiśle, łączący ulicę Karową z Pragę. Portowe biura administracyjne, komora celna, poczta i telegraf mają przewidziane obszerny teren w trójkącie pomiędzy przedłużeniem ulicy Jagiellońskiej, która ma przeciąć port w kierunku parku Paderewskiego.

W części północno-wschodniej portu leżące tereny przeznaczone zostały na umieszczenie zakładów przemysłowych.

Ministerstwo Robót Publicznych w miarę posiadanych kredytów stara się o przyspieszenie tempa rozbudowy portu, lecz małe zrozumienie i oddźwięk znajduje dla swych wysiłków nie tylko w samym społeczeństwie, niezdającym sobie często sprawy z doniosłości znaczenia rozwoju żeglugi na Wiśle, lecz nieraz i w kołach oficjalnych. Np. Ministerstwo Komunikacji wstawiło w swym budżecie na rok 1929/30 odpowiednią sumę na przeprowadzenie bocznicy, włączającej port do sieci kolejowej. Bocznica została wykończona, brak zaledwie podźwirowania torów. Suma, potrzebna na ten cel, wynosi znikomy odsetek kapitału, wyłożonego przez Ministerstwo Robót Publicznych na budowę portu. Ze względów oszczędnościowych została ona skreślona z budżetu Ministerstwa Komunikacji. W ten sposób oddanie części portu do użytku publicznego nie osiąga celu. Port bez połączeń kolejowych nie ma absolutnie żadnych perspektyw rozwojowych, albowiem żaden towar nie wytrzymuje obciążeń z tytułu zwózki towarów do oddalonych znacznie od portu stacyj kolejowych. Warszawa dzięki swemu centralnemu położeniu w Polsce i połączeniu bezpośredniemu drogą wodną z portami morskimi Gdańskiem i Gdynią w znacznym stopniu przyczynić się może do potania kosztów transportowych na surowce i półfabrykaty, ponieważ stawki przewozowe drogą wodną są niższe od taryf kolejowych około 50 proc.

Jak najszybsze uruchomienie portu, przez połączenie portu z siecią kolejową, umożliwi sferom przemysłowo-handlowym skierowywanie surowców i różnych towarów bezpośrednio

z portów morskich do Warszawy, gdzie w porcie nastąpi załadunek na koleje towarów, przeznaczonych na prowincję. W ten sposób wejdzie w życie fracht łamany wodno-kolejowy,

będący podstawą do obniżenia kosztów transportowych, dając dużą zniżkę na przewozie na przestrzeni 421 klm., łączących Gdańsk z Warszawą.

Inż. Wł. SZCZYTT

PORT W KONSTANTYNOPOLU

Zainteresowanie naszych sfer przemysłowo-handlowych rynkami Bl. Wschodu, a szczególnie Turcją i Persją, wymaga zwrócenia uwagi nietylko na tak ważną sprawę, jak uzyskanie ułatwienia tranzytu towarów przez Rumunję i projekty utworzenia wolnych stref w portach: Konstancy, Braiły, lub Galacu, ale i na największy port republikańskiej Turcji — Konstantynopol.

Konstantynopol mimo, że nie jest już stolicą państwa, jednak nie utracił swojego znaczenia, jako centrum, gdzie skupia się cały handel z rynkami Bliskiego Wschodu.

Być może, że pewne zmniejszenie się, w porównaniu z okresem przedrewolucyjnym, ruchu portowego w tym mieście przypisać należy kryzysowi handlowemu i finansowemu, jaki dziś rynek turecki przeżywa, oraz zorganizowanemu bojkotowi tego portu przez bogatych kupców greckich (wysiedlonych drogą wymiany), w których rękach, przed rewolucją Kemala Paszy, skoncentrowana była poważna część eksportu i tranzytu.

Port w Konstantynopolu, najważniejszy w Turcji i posiadający znaczenie światowe ze względu na swoje położenie — nie posiada dostatecznej organizacji i urządzeń, aby podać nowoczesnym wymaganiom.

Wskutek tego wytworzyła się poważna konkurencja i duża część tranzytu zagranicznego idzie przez porty: Pireus i Saloniki¹⁾.

Rząd turecki, zaniepokojony tym objawem, powołał specjalną komisję, która opracowała projekt specjalnej ustawy o stworzeniu wolnej strefy w porcie Konstantynopola.

¹⁾ W Salonikach przygotowywane jest rozszerzenie i ulepszenie strefy wolnej.



Zmodernizowanie tego portu jest kwestją niecierpiącą zwłoki i nabiera właściwego znaczenia, gdy zważy się, że prawie 80 proc. całego tranzytu tureckiego idzie przez Konstantynopol.

Zrealizowanie projektu, którym zainteresowani poświęcają dużo uwagi, będzie jednak niemożliwe bez uzyskania wydajnej pomocy finansowej i kredytowej zagranicy.

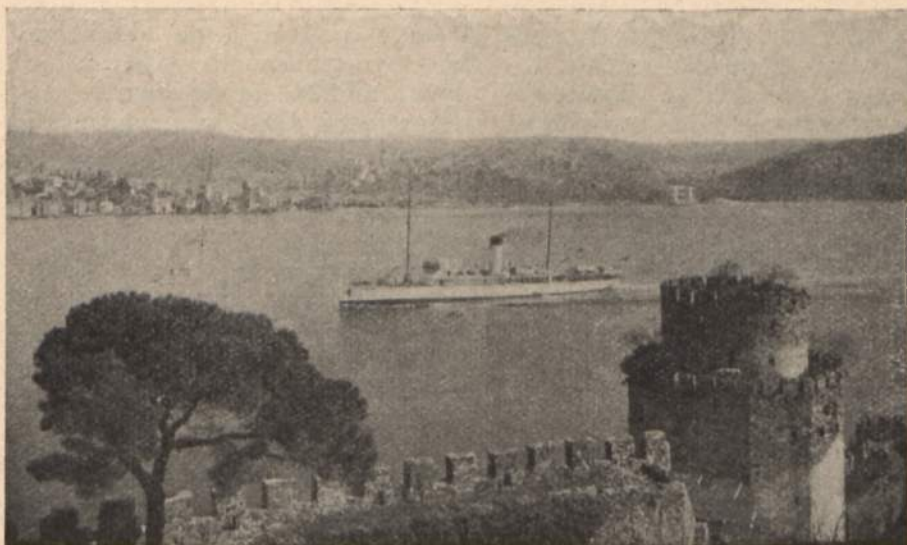
Projektowana strefa wolna w Konstantynopolu ma być oparta na dosyć szerokich podstawach i obejmować oprócz składów towarowo - tranzytowych, już zresztą istniejących — przedewszystkiem warsztaty i zakłady, służące do manipulacji towarów, modyfikacji, a nawet przeróbki towarów tranzytowych, umożliwiając w ten sposób przewóz na dużą skalę i dając zatrudnienie i zarobek dużej ilości ludzi.

Po ostatecznym przyjęciu ustawy przez Wielkie Zgromadzenie Narodowe (parlament) w Angorze, nastąpi dopiero obranie odpowiedniego miejsca. Obecnie, projekty w tym kierunku trzymane są w ścisłej tajemnicy, z obawy przed podrożeniem terenów, mających ulec wywłaszczeniu.

Opinia publiczna żywo zajmuje się tą sprawą i między innymi propaguje nawet transferowanie strefy do Haïdar —



Stambul. Widok na Bosfor i Złoty Róg.



Bosfor - Rumeli Hissar. Widok na brzeg azjatycki.

Pasza, na brzeg azjatycki, celem ożywienia ruchu kolejowego w Anatolji.

Z poszczególnych projektów— dwa zasługują na uwagę:

1) Założenie strefy wolnej w obecnym pasie, tuż przy Galacie, dzielnicy handlowej miasta. Jednak w przyszłości napotkanoby wielkie trudności w rozszerzeniu strefy, w rozbudowie istniejących urządzeń portowych, które są już dzisiaj niewystarczające i żadną miarą projekt ten zrealizowany nie wynagrodziłby kosztu wykupu

drogich w tej części miasta terenów.

Drugi projekt przewiduje założenie strefy po drugiej stronie Złotego Rogu w okolicy Yeni — Kapou i Ak — Serai. — Tereny te odpowiadają daleko lepiej wymaganiom, stawianym przez poważne sfery tureckie. Wymagania te są następujące:

- 1) łatwy dostęp dla statków;
- 2) połączenie z linią kolejową, idącą na Bałkany i w głąb Europy (dworzec kolejowy znajduje się w tej części miasta);
- 3) możliwość przyszłego rozszerzenia strefy przez przyłączenie obszernych, znajdujących się tutaj terenów, które można wykupić za stosunkowo niską cenę;
- 4) racjonalne zabudowanie tej części miasta, zaniedbanej i

wyniszczonej przez pożary, a zamieszkanej przez ludność robotniczą.

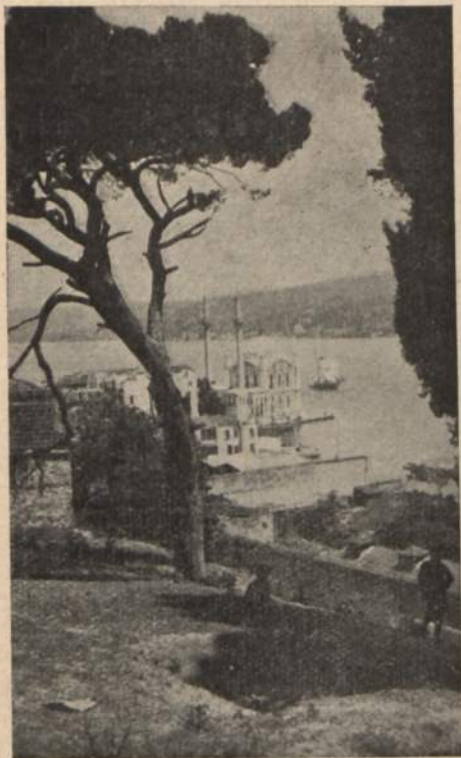
Państwa, które głównie zasilają tranzyt przez Turcję są następujące: Włochy, Persja, Francja, Anglja, Rosja i Niemcy.

Handel tranzytowy tych państw przez Turcję wynosi około $\frac{3}{4}$ całego tranzytu tureckiego.

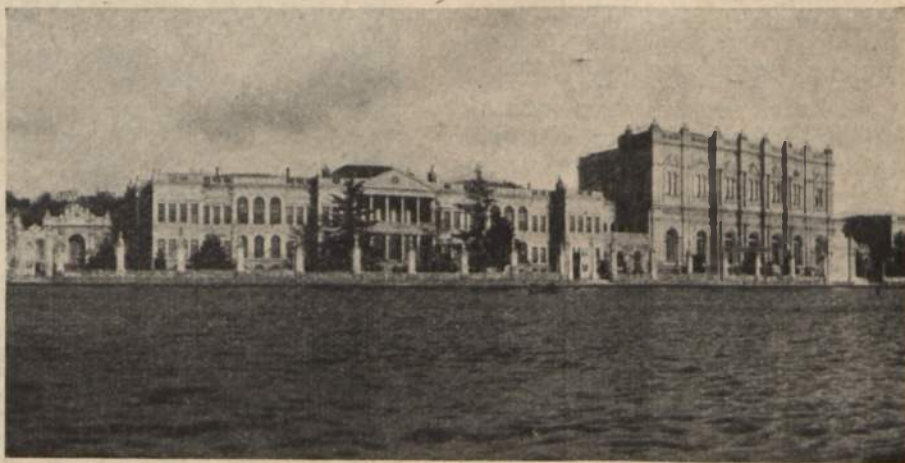
Najważniejszy jest ruch tranzytowy z Persją, do którego sfery rządowe tureckie przypisują wielką wagę. Tranzyt morski idzie naturalnie przez Konstantynopol, tranzyt lądowy odbywa się szlakiem Trebizonda — Bajazyd.

Tureckie sfery gospodarcze, kładąc nacisk na dominujące znaczenie dla Turcji tranzytu perskiego w przyszłości, zwracają uwagę na drogi konkurencyjne, narazie szybsze i pewniejsze od wspomnianego szlaku i zaznaczają, że należy sobie uprzytomnić, że tranzyt perski będzie omijał terytorjum tureckie aż do chwili, gdy droga Trebizonda — Bajazyd — Tabryz nie będzie tania i szybsza. Gdy to nastąpi, należy liczyć się ze wzrostem tranzytu perskiego przez Turcję. Wolna strefa w Konstantynopolu odniosłaby z tego znaczne korzyści i stałaby się potężnym rezerwoarem towarowym dla handlu Europy z Persją i wogóle z całym Bliskim Wschodem.

TADEUSZ NIWIŃSKI



Bosfor. Ortaköy.



Bosfor. B. pałac sultański, obecnie rezydencja Prezydenta Republiki Tureckiej.

PIERWSZA PRZYGODA STATKU SZKOLNEGO „POMORZE“

(Dokończenie).

Pan konsul, przeczytawszy w dziennikach francuskich, że „jakiś żaglowiec angielski (!) bez żagli znajduje się w niebezpieczeństwie kolo skał les Etoes w pobliżu Penmarch, domyślił się natychmiast, o jakim to żaglowcu mowa. Bezwzględnie wyjechał z Havru do Guillvinec drogą na Paryż. W Paryżu wiadomo już było, że nie jest to angielski, a polski żaglowiec „Pomorze“, nie było tylko jeszcze wiadomości o uratowaniu załogi. Przeciwnie ostatnie depeście donosiły, że siła sztormu się wzmogła i że ocalenie załogi „Pomorza“ jest „wykluczone“. Dopiero dojeżdżając do Guillvinec, p. konsul dowiedział się, że jesteśmy uratowani i że, być może, uda się uratować statek.

Konsul powitał nas bardzo serdecznie. Był ostatnim Polakiem, który widział nas przed wyjściem „Pomorza“ z Saint-Nazaire i pierwszym Polakiem, który powitał nas w Guillvinec.

Po zaznajomieniu się z całą przygodą „Pomorza“, po naradzie z komendantem i po zasięgnięciu pewnych informacji u administratora Urzędu Marynarki p. konsul zatelefonował do Admiralicji w Breście, prosząc o przysłanie holownika „Hippopotame“, wobec odmowy kapitanów holowników holenderskich, co do podjęcia akcji ratowania „Pomorza“ w obecnych warunkach.

Tym razem uzyskanie pomocy holownika było rzeczą zupełnie łatwą do osiągnięcia, gdyż prosił o to przedstawiciel rządu polskiego, a zatem przedstawiciel armatora. Taka sytuacja nie mogła stworzyć żadnych komplikacji dla Dowództwa Floty w Breście, nie przedstawiała żadnych wątpliwości prawnych, wynikających z podjęcia akcji ratunkowej przez holownik wojenny. To też bardzo szybko nastąpiło porozumienie. „Hippopotame“ jeszcze tej nocy miał opuścić Brest i nazajutrz, wzięwszy dobrego pilota z okolic Penmarch, zakotwiczyć o 6 rano na redzie Guillvinec. Załoga „Pomorza“ miała być odstawiona szalupa holownika na jego pokład, a następnie na pokład „Pomorza“, na którym mieliśmy natychmiast przystąpić do akcji przyjęcia holu i odkotwiczenia.

O powyższem zawiadomiono natychmiast przez radjostację w Penmarch kapitanów holowników holenderskich, donosząc im jednocześnie, że jeśli nie mogą przystąpić do akcji ratowania „Pomorza“, mogą nie tracić napróżno węgla na kręcenie się w pobliżu statku, który „Poolzee“ wydał na łaskę losu, zniknąwszy na dwie i pół doby po zerwaniu holu. Kontrakt z T-wem Smith Co. w Rotterdamie zostanie zerwany, a holowanie polskiego żaglowca będzie powierzono innej firmie.

Według umowy z Dowództwem Floty w Breście, holownik „Hippopotame“ miał nas odholować tylko do Brestu. Przewidywaliśmy, że zapewne żadnej kotwicy nie uda nam się podnieść, że wobec tego w najbliższym porcie trzeba będzie zaopatrzyć się w nowe. Drugim powodem konieczności zajścia do

Brestu było to, że „Hippopotame“ nie mógł nas dalej holować, ani czekać z nami na morzu na przyście prywatnych holowników („Withezee“ i „Poolzee“ nie były brane w rachubę); wreszcie trzecim powodem tej konieczności było sporządzenie protokołu awaryjnego.

Jeszcze przed rozmową telefoniczną p. konsula Winiarza z admirałem Bertholet otrzymaliśmy radjo z „Poolzee“, którego kapitan donosił, że „z powodu zbyt wzburzonego stanu morza podejść do naszego statku nie może“ i że „oczekuje pomyślniejszych warunków“. Kartkę z treścią tej depestry, poświęconą przez administratora Urzędu Morskiego, wkleiłem na wszelki wypadek do Dziennika Okrętowego, podobnie zresztą, jak treść wszystkich innych telegramów i listów, wymienianych z holownikami.

Według informacji, zasiągniętych z locji i od miejscowych rybaków, od n. Leselene (Urząd Morski) i od p. Le Duff (T-wo Ratunkowe) zatoka Biskajska w zimie nigdy nie bywa spokojniejsza, niż właśnie 1 stycznia 1930 r.

„Jeżeli nie wyprowadzicie swego statku z pomiędzy raf dziś, lub jutro najdalej, statek wasz będzie stracony“ — powiedział mi p. Leselene pokazując depestry z przepowiednią meteorologiczną o zbliżającym się sztormie. — „Zresztą kto wie, czy nawet jutro nie będzie już zapóźno? Właściwie sztorm jest zapowiedziany u wybrzeży Finistère'u na dziś na 21, a uprzedzam pana, że nasza stacja meteorologiczna prawie nigdy się nie myli. Holendrzy nie mają racji, zwlekając z rozpoczęciem ratowania. Nowego sztormu „Pomorze“ nie wytrzyma napewno, a „Poolzee“ doczeka się lepszej pogody i spokojniejszego morza dopiero w maju.

Wiedzieliśmy o tem doskonale sami, ale nie mogliśmy przecież zmusić Holendrów do podejścia do „Pomorza“.

Wkrótce po mej rozmowie z panem Leselene dostaliśmy wiadomość ze stacji sygnałowej w Penmarch, że holownicy holenderskie oddalają się w kierunku zachodnim. Było to jeszcze przed rozmową telefoniczną konsula polskiego z adm. Bertholet.

Holenderska załoga „Pomorza“, zawiadomiona, że na żądanie Administratora Urzędu Morskiego ma razem z nami udać się nazajutrz na pokład „Hippopotama“, a następnie na opuszczony statek, odmówiła kategorycznie wykonania tego rozkazu. Trudno się było dziwić Holendrom. Byli wszak zapisani na liście załogi holownika „Poolzee“; tak długo, jak pozostawali na „Pomorzu“, porzuconem przez holownik, obowiązyani byli słuchać rozkazów komendanta Maciejewicza, ale z chwilą dostania się na ląd, podlegali przecież znowu swemu kapitanowi, względnie dyrekcji swego towarzystwa holowniczego.

Oczywiście, że nie obeszło się bez pretensji Holendrów do nas. Nam jednakże bynajmniej nie zależało na ich towarzystwie. Prawdę mówiąc, mieliśmy ich najzupełniej dosyć. Jednakże p. Leselene upierał się przy swoim. I jemu się nie dziwił; chciał najprędzej wszystkich „rozbitków“ jak najprędzej, aby znów móc kontynuować swe dolce-

fariente Administratora Urzędu Morskiego bez spraw morskich do załatwienia.

Nazajutrz wstałem wcześniej — o 5 rano. Z mieszkania p. Le Duff widać doskonale całą redę Guillvinec aż do skał les Etoes. Ani jedno światelko nie było widoczne na czarnej połaci oceanu, zlanego w jedną całość z bezwiednym niebem. Choć stacja meteorologiczna w Penmarch myli się rzadko, jednakże tej nocy zapowiedzianego sztormu nie było. Najwyższa siła wiatru od zachodu do wschodu słońca osiągnęła najwyższą 6. A więc „Pomorze“ prze-trwało tę noc prawdopodobnie...

Holownik „Hippopotame“ przyszedł na redę Guillvinec dopiero o 9 i zakotwiczył się niedaleko portu. Polscy „Pomorzanie“ jeszcze przed zakotwiczeniem holownika stawili się na molo, gdzie według umowy miała przybrać po nich szalupa z „Hippopotama“. Holendrzy pozostali w oberży, pomimo gróźb p. Leselene, że sprowadzi żandarmów.

Jednakże, mimo dłuższego oczekiwania na molo, zapowiedziana szalupa z holownika nie zjawiała się po nas. Wreszcie p. Leselene zawiadomił nas, iż otrzymał depestry od komendanta „Hippopotama“, że narazie morze jest zbyt wzburzone, aby zhlizwć się do zakotwiczonego wśród raf statku. A więc tym razem nie tylko Holendrzy, ale i Francuzi, uznali, że ratunek „Pomorza“ jest dla holownika conajmniej bardzo niebezpieczny. Morze tymczasem było ani młneci, ani więcej wzburzone, niż dnia poprzedniego.

Chcąc nie chcąc, musieliśmy jeszcze raz odbyć wędrowkę z naszymi bagażami od molo do hotelu „des Alliees“. Humorów naszych nie będę opisywał, powiem tylko, że byliśmy chvba bardziej źli obecnie na „Hippopotama“ i to nie tylko na tego, stojącego na kotwicy na redzie Guillvinec, ale na wszystkie hippopotamy świata, niż dnia poprzedniego na „Poolzee“ i „Whitezee“.

Komendant postanowił, że zaraz, jak tylko pozwoli przyływ na wyprowadzenie z portu pierwszego lepszego kutra rybackiego, wwnajmiemy go, aby dostać się na „Pomorze“. Mielliśmy wziąć ze sobą jednego z naszych marynarzy na ochnotnika; sądzą, że zelosiliby się wszyscy. Chcieliśmy się przekonać, czy podczas naszej nieobecności nie popuściły, względnie nie popękały stopery na łańcuchu kotwicznym i czy nie zaszły jeszcze jakieś inne zmiany, mogące zagrażać bezpieczeństwu statku.

Wśród rybaków bretońskich nie trudno było znaleźć ochnotnika, właściciela kutra, któryby podjął się pojechać z nami na „Pomorze“. Zagadnałem o to pierwszego spotkanego, którym był sous-patron szalupy ratunkowej. Zgodził się bez wahania, umówiliśmy się na 3 pp., gdyż wcześniej nie można było wyprowadzić kutra z osuszonego przez odpływ portu.

Koło wpół do pierwszej wylądował w Guillvinec dowódca holownika „Hippopotame“ i potwierdził wiadomość, przyniesioną nam przez p. Leselene. Postanowiliśmy tembardziej dostać się jak najprędzej na pokład „Pomorza“.

Tymczasem zaszła rzecz zupełnie niespodziewana: do molo w Guillvinec

przybił kuter rybacki z Kerity z wiadomością, że holowniki holenderskie podeszły do „Pomorza” i z pomocą szalup rybackich podają hol na statek. Kapitan „Poolzee” prosi o natychmiastowe przybycie załogi na „Pomorze”.

Rzuciliśmy się od stołu natychmiast. Nawet Holendrów nie trzeba było zachęcać. Dla pośpiechu i z obawy, że będziemy musieli wielokrotnie się przesiadać na szalupy i wdrapywać po linkach na kołyszący się statek, zostawiamy rzeczy pod opieką p. konsula. Zegnamy się ze wszystkimi w pośpiechu. Przypuszczamy, że bagaż nasz odzyskamy wkrótce w Breście, jeżeli znowu nie zajdzie coś nieprzewidzianego.

Odbijamy od molo żegnani powiewającymi czapkami i chustkami.

W niespełna trzy kwadransy podchodzimy do „Pomorza”. Kuter z Kerity nie omija, teraz skał les Etocs z południa, tylko sunie prosto najkrótszą drogą między rafami. Morze jest jeszcze silnie rozfalowane, ale nieco spokojniejsze niż dnia poprzedniego. Widocznie wiadomość, jaką odebrali przez radio kapitanowie holowników holenderskich poprzedniego dnia wieczorem i widok „Hippopotame”, przybywającego dziś rano na redę „Guillivinec”, zdopinguwały obu kapitanów.

Jeszcze ze znacznej odległości spostrzegamy, że statek nasz nie ma już kotwic i łańcuchów i że powoli holuje go „Poolzee”. Podchodzimy do lewej burty „Pomorza”. Statek kołysze się bardzo silnie na boki, a kuter podnosi się wysoko na fale, to znów opada w bródę na dobre 2 metry. Część załogi dostaje się na pokład „Pomorza”. Przy zwieszanej z burty, zwykłej drewnianej drabinie staje nas dwóch: największy z Holendrów i ja. Parę prób marynarza, aby uchwycić odpowiedni moment do opuszczenia kutra, kończy się niepomyślnie. W pewnym momencie staję na szczeblu drabiny, lecz ta, wypuszczona z rąk Holendra, z ukośnego przyjmuje raptownie położenie pionowe, przez co szczebel, na który wstąpiłem, opuszcza się wdół. Jednocześnie większa fala podbija kuter w górę i rzuca nim o burtę „Pomorza”. Słyszę trzask: — to łamią się szczeble, a potem czuję ból w lewej stopie. Przez króciutką chwilę niebardzo wiem, co się ze mną dzieje. W następnym momencie widzę, jak najlepszy komendant rozsznurowuje i ściąga mój but, potem troskliwie bada mą stopę. Zdaje się, że wszystkie kości są całe; mogę ruszać wszystkimi palcami stopy, tylko mocno boli.

Tymczasem na kutrze puszczoneo dziobową linę i odeszliśmy od „Pomorza”, bo kuter parę razy został rzucony tak silnie falą o statek, że uszkodził sobie poważnie burtę i mógłby rozbić się zupełnie.

Pomocy udzieliła nam szalupa rybacka, której o wiele łatwiej było trzymać się przy burcie kołyszącego się silnie okrętu.

Komendant postanowił odesłać mnie na ład do Guillivinec, do doktora.

— Zobaczmy się jutro w Breście! — krzyknął mi, przeskakując na szalupę.

— Jakto, więc „Pomorze” pójdzie sobie beze mnie, a ja zostanę na ładzie? — Tak mi się żal zrobiło opuszczać to „stare pudło”, jak później niektóre polskie gazety niesłusznie ochrzcili „Pomorze”, że zapomniałem o „awarii” swej nogi. Szybko naciągnąłem but i w ostatniej

chwili zdążyłem jeszcze przeskoczyć na szalupę, która już odbiła od kutra.

Tym razem przechodzenie z szalupy na pokład statku odbyło się bez wypadku, choć przedstawiało niemniej trudności, niż poprzednio.

Ledwo zgramoliłem się z relingu, noga moja znów odmówiła posłuszeństwa, musiałem sięgnąć na pierwszą z brzegu rei, leżącej na pokładzie.

Komendant zaprowadził, a raczej zaniósł mnie do mej kabiny i wrócił natychmiast na pokład do pracy.

Zaczął się dla mnie dość nudny okres leżenia w łóżku, jeżeli rozbitą koję, bez prześcieradeł, koców, poduszki i t. p. można nazwać łóżkiem. Rzeczy nasze zostały z Guillivinec, musieliśmy więc spać w ubraniach, w których wróciliśmy na statek, mocno podartych, mocno wilgotnych. Nie było narazie gdzie wysuszyć tych szczytków garderoby. Nasz kopcący i dymiący piecyk z kajut kompanji zaniemógł poważnie; w kuchni była istna wędzarnia, gdyż komin zaimprovizowany naprędcę z nawiewnika, narazie nie funkcjonował należycie. Jadąc na statek, obawialiśmy się, że może nie zastaniemy tam pozostawionego prowiantu; pod tym względem jednak, obawy nasze były na szczęście płonne.

Nie można powiedzieć, aby „Pomorze”, opuszczając St. Nazair było urządzone komfortowo. Teraz „komfortu” tego było jeszcze mniej. Byliśmy jednak szczęśliwi, że udało się uratować statek, że mamy w każdym razie na nim cokolwiek do zaspokojenia głodu, dach nad głową, siennik z trawy morskiej, zamiast koca (poduszek wogóle nie mieliśmy od przybycia na „Pomorze”), że wiatr nie hula po naszych kabinach, że woda nie kapie nam na głowy, bo pokład jest szczelny i t. d.

Komendant wkrótce po wyjściu z mej kabiny przysłał do mnie Klusiewicza z poleceniem zrobienia mi kompresu. Sam zjawił się u mnie późno po zachodzie słońca. Dopiero wówczas dowiedziałem się wielu ciekawych szczegółów.

Holendrzy porzucili obie kotwice wraz z całym łańcuchami. A jednak można było uratować chociaż 7, lub conajmniej 6 przeseł lewego łańcucha i 3 przesała prawego. O uratowaniu kotwic w tych warunkach nie mogło być mowy oczywiście.

Prócz straty kotwic i łańcuchów z ważniejszych uszkodzeń mieliśmy potrzaskane zupełnie kluzw kotwiczne i rozwalony na dwoje hamulec Lehoffa.

Tymczasem kapitanowie holowników nie mieli widocznie, ani instrukcji, ani zamiaru zachodzić do Brestu. Niebezpieczny Raz-de-Sein opłyneliśmy zdaleka, zostawiając go na wschodzie wraz z wejściem do Brestu. Dwa hole, przjęte z dwóch holowników dawały pewną gwarancję bezpieczeństwa i dla statku bez kotwic, może nawet większą niż jeden holownik z jednym holem dla statku z kotwicami. To też komendant postanowił nie sprzeciwiać się holowaniu nas wprost do Danji, bez zachodzenia do jakiegokolwiek portu obcego. Zresztą porozumienie się z kapitanami holowników było z „Pomorza” bez porównania trudniejsze, niż z ładu (radio).

„Poolzee” niedługo nas jednak ciągnął. Mając prawdopodobnie awarię w maszynach, nie mógł nadażyć za swym zdrowym kolegą „Whitezee”. Hol uszkodzonego holownika włócił się luźną

pętlą i wcale nie napręzał. W nocy z 2 na 3 stycznia „Poolzee” rzucił swój hol, który zwił wzdłuż burty z boku naszego statku. Za to „Whitezee” ciągnął wytrwale.

Próba wyciągnięcia holu na pokład holownika, dokonana następnego ranka, skończyła się niefortunnie, bo utopieniem i stalówki i manili. „Poolzee” stanowczo nie miał do nas szczęścia: stracił 3 hole od wyjścia z St. Nazaire, a teraz opuszczał nas, aby pójść na remont do Rotterdamu. Przed pożegnaniem, kapitan holownika, zbliżywszy się do naszej burty, zawiadomił nas, że na morzu Północnym weźmie nas na hol holownik „Indus”, a „Whitezee” wróci na swój postunek do jednego z portów angielskich w kanale La Manche.

Po wyminięciu wyspy Ouessant i zmianie kursu na Ost — byliśmy zupełnie pewni, że „Pomorze” szczęśliwie dobrnie do Nakskov. Nie zapomnieliśmy bynajmniej, iż jest to styczeń, a więc jeden z najburzliwszych miesięcy na morzach północnych, na którego przebyć jeszcze cały La Manche, Pas-de-Calais i Hoofden — najniebezpieczniejszą część morza Północnego z osławionym Terschellingiem, na którego mieliznach zginął niejeden statek. Ale w każdym razie najniebezpieczniejsza część podróży: zatoka Biskajska, była poza nami.

W nocy 4 stycznia przeszliśmy znowu bardzo silny sztorm, chociaż pogodę sztormową mieliśmy już nazajutrz po zdjęciu statku z kotwic aż do ujścia Elby. Nocy tej, o której wspominam, boczne nachylenia statku przekraczały często 50°, były zatem jeszcze większe, niż wówczas gdy pękł nam hol w zatoce Biskajskiej.

W salonie urwał się duży stół mocno przykrecony do podłogi, w bufecie porurywały się półki, w międzypokładzie szafy. Stare żagle, złożone w płaską stertę zaczęły wędrować od burty do burty. Trzeba było dużo pracy i wysiłków komendanta i załogi, aby to wszystko jakoś umiejscowić i unieszkodliwić.

Pomimo, iż przy każdym większym przechyleniu opierałem się zdrową nogą o kant koi, a obiema rękami chwyciłem się umywalni, dwukrotnie spadłem na podłogę. Dopiero później udało mi się przywiązać się paskiem do łózka. Uchroniło mnie to wprawdzie od nagłych i niespodziewanych podróży, ale o spaniu oczywiście mowy być nie mogło.

Od chwili przyjęcia niemieckiego pilota u ujścia Elby rozstałem się z łóżkiem. Początkowo chodziłem o kuli, zaimprovizowanej ze szczotki do zamiatania, którą Klusiewicz skrócił dla mnie o całe 10 cm., po dwóch dniach jednak szczotka okazała się zbędna.

Noc z 7 na 8 stycznia spędziliśmy przycumowani lewą burcią do pali północnej strony kanału Kilońskiego, tuż za szluzą Brunsbüttelkog. Ósmego rano oddaliśmy cumy i ruszyliśmy dalej, mając prócz „Indusa” z dziobu, mniejszy portowy holownik niemiecki, przycumowany przy rufie statku.

Koło 3 godziny p. p. weszliśmy do szluzu w Holtenau. Przed 4 p. p. opuszczamy Holtenau, zaopatrzeni w mnóstwo papierosów, których dotkliwy brak odczuwaliśmy już od 3 dni. Wkrótce po opuszczeniu fjordu Kilońskiego, „Indus” rzuca kotwicę. Noc spędzamy spokojnie na skróconym holu. Kapitan holownika nie chciał pod-

A R C Y D Z I E Ł A
L I T E R A T U R Y
F R A N C U S K I E J
P O P O L S K U

★
SŁYNNNA "BIBLIOTEKA BOY'A"
★

108 TOMÓW ARCYDZIEŁ LITERATURY FRANCUSKIEJ
PRZEŁOŻYŁ I OBJAŚNIŁ
BOY-ŻELEŃSKI

W
PRENUMERACIE PO 12 TOMÓW
★

G Ł O S Y P R A S Y

... ta jedyna w swoim rodzaju "Biblioteka Boy'a", jakiej nie posiada bodaj żaden naród europejski...
Marjan Szykowski (Il. Kurj Codz.)

A tłumaczenie?... Czyż o nim trzeba jeszcze coś mówić, gdy się mówi o tłumaczu najudatniejszym, jakiego kiedykolwiek mieliśmy w literaturze naszej?
A. Grzymała-Siedleck

Boy to już jest wielkie nazwisko... Boy sam tak nas związał z Francją jak swego czasu Komitet Narodowy.
Adolf Nowaczyński (Myśl Narodowa)

Taka jego "Biblioteka" to już czyn narodowo-kulturalny na wielką skalę w znaczeniu wiekowym... Boy w swoim tytanicznym dziele przekłada niejako ducha Francji na ducha Polski.
Wacław Wolski (Robotnik)

... Boy, mistrz dowcipu, nadał się jak nikt inny do tej pracy.
Kornel Makuszyński

Boy... nietylko przyswoił nam autora francuskiego, ale — chciejmy ufać, że nie pomylimy się w dobrej wróżbie — wcielił go na zawsze do literatury polskiej.
Zdzisław Dębicki (Kurj. Warsz.)

Wysoka wartość "Biblioteki Boy'a" jest oddawna uznana, i to zarówno z powodu kongenjalności wprost bezprzykładnej... staranności przekładów, jak i ze względu na dobór rzetelnych arcydzieł najbogatszej... literatury.
K. Czachowski (Lwowskie Wiad. Muz. i Lit.)

... misterne koronki języka polskiego dzierżga z tak mistrzowską zręcznością, z tak znakomitem oddaniem najwewnętrzniejszej istoty oryginału, że jego prace są więcej niż przekładami.
W. Fallek

(odciąć, włożyć do koperty i wysłać ze znaczkiem 5 gr.)

Do wydawnictwa: ARCYDZIEŁA LITERATURY FRANCUSKIEJ
"Biblioteka Boy'a", Warszawa, Smolna 11

Niniejszem zgłaszam prenumeratę na 12 tomów
"BIBLIOTEKI BOY'A"

Należność za pierwszą serję (2 tomy) w sumie zł. 6.90 — zł. 9.80 (cena ta obejmuje koszty przesyłki) wpłacam jednocześnie do P. K. O. Warszawa. Konto Nr. 22.570

Należność za nast. serje wpłacać będę w ciągu 14 dni po każdorazowym otrzymaniu poprzedniej serji

.....
Imię i nazwisko

.....
Miejscowość (pocista)

.....
Ulica i nr. domu

!PROSIMY O WYRAŻNE I CZYTELNE PISMO!

PROSIMY ODWRÓCIĆ I PRZECZYTAĆ

Przystępujemy po raz pierwszy do wydania pełnej „Biblijoteki Boya”, — w jednostajnym formacie, w starannym druku, na bezdrzewnym papierze, w pięknej płóciennnej oprawie, po przystępnych cenach — w przeświadczeniu, że to wydanie wejdzie w skład księgozbioru każdej czytelnicy, biblijoteki, każdego inteligentnego domu.

Niniejszem ogłaszamy prenumeratę
na następujące 12 tomów
BIBLIJOTEKI BOY'A:

Stendhal: *Lamiel*, Lesage: *Djabeł kulawy*, Diderot: *Kubuś Fatalista i jego pan*, Gautier: *Panna de Maupin*, Bedier: *Dzieje Tristana i Izoldy*, Laclos: *Niebezpieczne związki*, Balzak: *Muza z zaścianka*, *Dwaj poeci*, *Wielkość i upadek Cezara Birotteau*, Bernardin de St. Pierre: *Paweł i Wirginja*, Rabelais: *Gargantua i Pantagruel*, Verlaine: *Elegje*.

Kto zgłosi prenumeratę, otrzymywać będzie co sześć tygodni **dwa tomy** (około 450 str. druku) w cenie **zł. 6.90** za egzemplarze broszurowane, lub w cenie **zł. 9.80** za egz. wytwornie oprawne (cena ta obejmuje koszty przesyłki). Na żądanie wysyła się za zaliczeniem. (Zaliczenie na koszt prenumeratora).

W „Arcydzielach Literatury Francuskiej” czytelnik znajdzie mądrość i radość życia, kwiat myśli francuskiej, wciąż przez kilkaset lat przodującej świata.

Arcydzieła Literatury Francuskiej — to zbiór najwspanialszych powieści.

Arcydzieła Literatury Francuskiej — to nieustająca rewolucja ducha.

Arcydzieła Literatury Francuskiej — to pomnik wzniesiony kobiecie, encyklopedia jej pokus i uroków.

Arcydzieła Literatury Francuskiej rozszerzają naszą literaturę, idealnie w nią wcielając słonecznego ducha Francji.

Bawiąc się i myśląc, ucząc się niewiadomo kiedy, gorsząc się i rumieniąc czasem, czytelnik staje się mędrszy, dojrzałszy i lepszy.

Każdy utwór *Arcydzieł Literatury Francuskiej* poprzedzony jest wyczerpującą przedmową Boy'a-Żeleńskiego.

!!! ŻĄDAĆ SZCZEGÓŁOWYCH PROSPEKTÓW !!!

ARCYDZIEŁA LITERATURY FRANCUSKIEJ
(BIBLIJOTEKA BOY'A)

WARSZAWA

KONTO P. K. O. 22.570

SMOLNA 11

Telefon 230-31

chodzić w ciemnościach do dość trudnego wejścia do Nakskov.

Nazajutrz rano „Indus” nie spieszył się zbyt z odkotwiczeniem. Może to mgła poranna podziałała tak na niego? Ona też prawdopodobnie była przyczyną przeoczenia wejścia do Beltu, przez co na holowniku musiano pytać o dro-

gę do Nakskov... duńskich rybaków, spotkanych przypadkiem. Lecz wkrótce błąd zostaje naprawiony kosztem dziesięciu zbędnych mil i o 12 przyjmujemy pilotów na holownik i na żaglowiec, a przed trzecią wchodzimy do portu przeznaczenia.

Tutaj okazuje się, że w miejscu, któ-

re zarezerwowała nam stocznia jest zapłytko. Po bezowocnych, oczywiście, próbach przycumowania, otrzymujemy inne, tymczasowe miejsce.

O godzinie 17 kończymy cumowanie statku, kończąc jednocześnie pierwszą podróż „Pomorza” pod polską banderą.

TADEUSZ MEISSNER.

WARUNKI PRZYJĘCIA DO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W R. 1930

Państwowa Szkoła Morska, po dziesięciu latach istnienia wchodzi obecnie w nowy okres swego rozwoju. Szkoła przenosi się od czerwca r. b. z Tczewa do Gdyni, do własnego, obszernego, według najnowszych zdobyczy techniki wzniesionego gmachu. Otwiera to przed nią nowe, daleko szersze, niż dawniej, horyzonty. W pierwszym rzędzie zaś daje Szkole możliwość przyjęcia większej, niż dotychczas, liczby słuchaczy. Poniżej drukujemy garść informacji o warunkach przyjęcia i pobytu w Szkole. W związku z bliskim już terminem zgłaszania zapisów, sądzimy, że informacje te będą bardzo na czasie.

REDAKCJA.

1. Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową i w rozumieniu art. 11 o państwowej służbie cywilnej uważa się ją za zakład naukowy wyższy. (Dz. Ust. Nr. 88/29 poz. 633); podlega ona Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

2. Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych.

3. Szkoła posiada dwa wydziały — nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa 3 lata, w tem dla nawigatorów około 17 miesięcy pływania na statku szkolnym, a dla mechaników na statku szkolnym i na parowcach morskich, oraz praktyka w warsztatach mechanicznych.

4. Rok szkolny rozpoczyna się zasadniczo na początku października po ukończeniu żeglugi letniej i trwa do czerwca. Praktyka letnia rozpoczyna się w czerwcu i trwa do października. Urlopy wydaje się uczniom na ferje świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy, oraz przed i po praktyce letniej.

5. Po ukończeniu pierwszych dwóch kursów jednego z wydziałów uczniowie uzyskują świadectwa dojrzałości typu matematyczno-przyrodniczego.

6. Całkowite ukończenie jednego z wydziałów daje prawo — po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego — do otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie mechanika okrętowego III klasy. Dyplomy te w miarę nabywania cenzusu, wymagane-go Ustawą z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. Ustaw Nr. 75, poz. 388), stopniowo zamieniane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższe — do dyplomu kapitana żeglugi wielkiej, względnie mechanika okrętowego I klasy włącznie.

7. Od wступujących do Szkoły wymaga się:

a) wieku od 17 do 19 lat, licząc po dzień 1 lipca 1930 r.,

b) ukończenie co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami,

c) poddania się badaniu lekarskiemu przez Komisję lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy,

d) złożenia egzaminów wstępnych z zakresu 6 klas według programu szkół

państwowych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrii i fizyki.

8. Podanie o przyjęcie do Szkoły należy nadsyłać do Sekretariatu Szkoły od 1 do 28 czerwca, adresując: *Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej, Gdynia, Szosa Gdańska*. Podania powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręcznie zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

9. Do podania należy obowiązkowo dołączyć:

a) metrykę urodzenia *),

b) dowód obywatelstwa polskiego *),

c) ostatnie świadectwo szkolne *),

d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i regularnego uiszczania należności za utrzymanie w Internacie i podczas praktyki; podpisy na zobowiązaniach powinny być również urzędowo stwierdzone,

e) dwie fotografie kandydata o wymiarze nie mniej, niż 4×6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej,

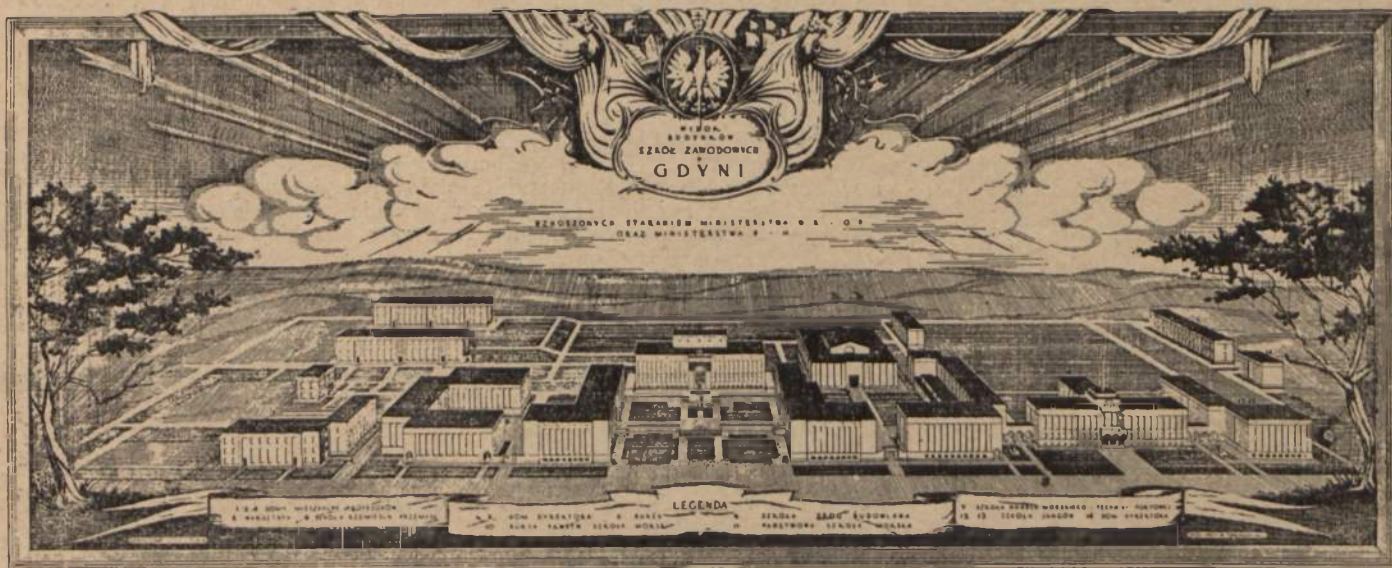
f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł., niepodlegającą zwrotowi.

10. Podania bez wymienionych w pkt. 9 załączników zostaną zwrócone.

11. O ile Szkoła podania nie zwróci, oznaczać to będzie, że kandydat ma w terminie oznaczonym w pkt. 12 stanąć do oględzin lekarskich. Osobnych zażewzań Szkoła nie wysyła.

12. Oględziny lekarskie rozpoczną się 2 lipca o godzinie 8 rano w Gdyni w

*) W oryginałach.



Kompleks budynków szkół zawodowych w Gdyni. Na prawo zabudowania Państwowej Szkoły Morskiej, które już latem r. b. oddane zostaną do użytku.

gmachu Państwowej Szkoły Morskiej, egzaminy zaś wstępne rozpoczną się po zakończeniu oględzin. Odrzuceni przez Komisję lekarską tracą prawo do składania egzaminów.

13. Rezultaty egzaminów ogłasza się w ostatnim dniu po ich ukończeniu. Nowoprzyjęci kandydaci otrzymają krótki urlop, poczem zostaną zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i wrazie dodatniej opinii Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej zalicza się kandydata ostatecznie w poczet uczniów Szkoły.

14. Nieodbycie żeglugi próbnej nawet w części lub uzyskanie ujemnej opinii Komisji Okrętowej wyklucza zaliczenie kandydata w poczet uczniów Szkoły.

15. Każdy kandydat przed zaokrętowaniem musi wykazać się posiadaniem następującego ekwipunku: 1 kompletu ubrania uniformowego, 1 płaszcz uniformowego (płaszcz zezwala się nabyć dopiero po ostatecznym zaliczeniu kandydata w poczet uczniów Szkoły), 1 czapki sukiennej uniformowej, 3 białych do niej pokrowców, 6 koszul (w tem conajmniej 2 białych z gorsein), 4 par kalesonów, 6 par skarpetek (w tem conajmniej 2 pary grubych wełnianych), 6 chusteczek, 4 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszki o wymiarze 50x45 cm., 3 białych do niej poszewek, 2 szarych wełnianych koców, 1 swetra granatowego, 1 beretu granatowego (ustalonego wzoru swetry i berety należy nabywać w internacie Szkoły), 2 par trzewików (z nich 1 para mocnych z grubej skóry) oraz 2 klódek do zamykania szafek. Wszystkie rzeczy powinny być znaczone literami właściciela.

Uwaga: Szczegółowy opis ubrania uniformowego wysła się po nadesłaniu 25 gr. znaczkami. Emblematy i odznaki szkolne są do nabycia wyłącznie w Internacie szkolnym.

16. Uczniowie i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi oraz obowiązani są pracować swoją bielizną, drelichy i hamaki.

17. Jeżeli podczas żeglugi próbnej kandydat przekona się, że służba morska jest dla niego za ciężka lub mu nie odpowiada, powinien przez swych rodziców lub opiekunów prosić o zwolnienie ze statku, które nastąpi natychmiast, jeśli statek znajduje się w kraju; o ile statek jest zagranicą, zwolnienie następuje dopiero po powrocie statku do kraju.

18. Przy Szkole istnieje internat, w którym wszyscy uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

19. Nauka w Szkole jest bezpłatna, za utrzymanie zaś w internacie i na statku oraz podczas praktyki letniej na rok 1930 ustalona została opłata w wysokości 1.200 zł. rocznie, płatna z góry w dziesięciu miesięcznych ratach po 120 zł. w okresie od 1.X.1930 do 1.VII.1931 włącznie. Każdy z kandydatów przed zaokrętowaniem obowiązany jest uiścić opłatę z góry od razu za 2 miesiące, t. j. wpłacić do Kasy Internatu 200 zł.; równocześnie musi wpłacić 25 zł., jako fundusz zwrotny, wypłacany po ukończeniu Szkoły lub w razie wystąpienia ze Szkoły z jakichbych przyczyn przed jej ukończeniem.

20. Wszyscy uczniowie i kandydaci są przez Szkołę obowiązkowo ubezpieczeni od nieszczęśliwych wypadków. Opłata za ubezpieczenie wynosi obecnie 17 zł. rocznie i musi być wpłacana corocznie

nie później; niż we wrześniu, przez uczniów, a przed zaokrętowaniem przez kandydatów.

21. Rada Pedagogiczna może przyznać stypendjum niezamożnym uczniom, celującym w naukach i sprawowaniu się; nowoprzyjęci mogą ubiegać się jednak o stypendjum dopiero po 1 lutego 1931 r. Ilość stypendjów jest ograniczona.

22. Uczniowie Szkoły ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej i stosuje się względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenie przepisów Szkoły i statku szkolnego.

23. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

24. Uczniowie i kandydaci są obowiązani nosić wyłącznie przepisy uni-

form. Na czas pobytu na statku szkolnym otrzymują oni od Szkoły drelichy; za korzystanie z nich płacą po 3 zł. miesięcznie.

Kandydaci, zaliczeni ostatecznie w poczet uczniów wydziału mechanicznego, są obowiązani wykazać się przed rozpoczęciem zajęć w Szkole posiadaniem 2 par granatowych drelichów, potrzebnych do pracy w warsztatach szkolnych.

25. Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie.

Uwaga: Do dnia 1-go czerwca 1930 r. wszelką korespondencję należy adresować: *Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie (Pomorze)*. Pragnący otrzymać dodatkowe informacje powinni nadesłać zaadresowane koperty ze znaczkami, gdyż inaczej listy zostaną bez odpowiedzi.

Wzór. Podania:

....., dnia 1930 r.

DO

DYREKCJI PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

W GDYNI.

Upraszam o dopuszczenie syna mego do egzaminów wstępnych i o zaliczenie go w razie dodatniego wyniku tych egzaminów w poczet kandydatów wydziału

Do niniejszego podania załączam:

- metrykę urodzenia syna,
- dowód obywatelstwa,
- świadectwo ukończenia klas
- zewolnienie na wstąpienie syna do Szkoły Morskiej i zobowiązanie stosowania się do przepisów szkolnych oraz regularnego uiszczania ustalonych opłat,
- dwie fotografie,
- opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł.

Równocześnie stwierdzam, że w razie niezwrócenia podania przez Szkołę Morską syn mój stawi się do oględzin lekarskich i do egzaminów w podanym w Informacjach o Szkole Morskiej terminie.

.....
(Podpis ojca lub matki).

Dokładny adres pocztowy

Wzór zobowiązania:

....., dnia 1930 r.

ZOBOWIĄZANIE.

Zezwalając synowi mojemu na wstąpienie do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na wydział zobowiązuję się niniejszem w imieniu jego i własnym do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań Szkoły, w szczególności zaś do regularnego uiszczania wszelkich ustalonych opłat pod rygorem usunięcia syna mego ze Szkoły Morskiej.

.....
(Podpis ojca lub matki).

Morze rodzi się do duszy narodu przez szczeliny uczucia i myobraźni, a skoro ją raz posiędzie już jego nic stamtąd nie wyruguje.

WACŁAW SIEROSZEWSKI.

KRONIKA

GDYŃIA I WYBRZEŻE

PROJEKTOWANY USTRÓJ MIASTA GDYŃI. — P. Minister Spraw Wewnętrznych na podstawie uchwały Rady Ministrów wniósł do Sejmu projekt ustawy o tymczasowym ustroju miasta Gdyni. Wychodząc z założenia, iż Gdynia powstała z malej osady wiejskiej i w bardzo szybkim tempie rozwinęła się, osiągając, jako jedyne miasto portowe w Polsce doniosłe znaczenie ogólnopaństwowe—Ministerstwo Spraw Wewnętrznych stwierdza konieczność jednolitego kierownictwa jego samorządem. Zarząd Gdyni, utworzony na podstawie ogólnie obowiązujących przepisów, a więc przez wybranie reprezentacji miejskiej, nie odpowiadałby ciężarom na nim zadaniom; ludność Gdyni składa się bowiem przeważnie z elementu napływowego, którego interesy są narazie luźno i przejściowo związane z samorządem miejscowym. Projektowana ustawa ustanawia na okres czasu pięcioletni, który przez Radę Ministrów może być przedłużony na dalszy okres trzyletni, komisarza rządowego, łączącego w swym ręku ustawowy zakres działania burmistrza, magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego. Prawa i obowiązki komisarza określają przepisy § 73 ordynacji miejskiej z dn. 30 maja 1853 r. Komisarza rządowego m. Gdyni oraz jego zastępcę mianuje i zwalnia Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu. Kadencja dotychczasowego zarządu m. Gdyni upływa z dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Na okres pięcioletni, podczas którego obowiązuje ustawa, zawieszają się moc obowiązującą w odniesieniu do m. Gdyni wszelkich przepisów prawnych, dotyczących spraw, unormowanych omawianą ustawą. W skład rady miejskiej, wobec konieczności zapewnienia wejścia do rady elementu inteligentnego i fachowego projektowane jest wejście, obok 10 członków, wybranych według ogólnie obowiązujących przepisów wyborczych, 10 członków, pochodzących z nominacji Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 11 stycznia 1929 r. wyłączono gminę m. Gdyni z powiatu morskiego i utworzono z niej odrębny powiat miejski dla celów administracji państwowej oraz samorządowej. Projektowana ustawa ma na celu usprawnienie administracji na terenie m. Gdyni, oraz dostosowanie jej do ogólnej polityki państwowej.

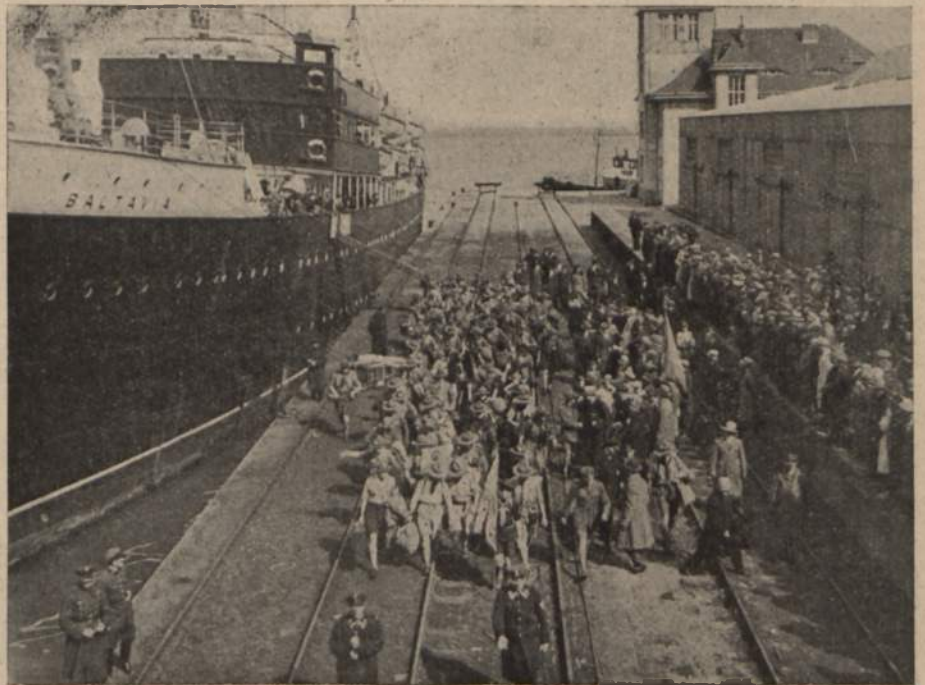
WYCIECZKA SKAUTÓW ANGIELSKICH W GDYŃI. — W pierwsze święto Wielkiejnocy do Gdyni przybyła wycieczka skautów angielskich w liczbie 88 osób. Wycieczka została powitana przez ustawionych na nadbrzeżu pasażerskim skautów polskich

poczem opuściła pokład parowca „Baltavia”, udając się na zwiedzenie miasta i portu oraz obozu leśnego skautów polskich na Kamiennej Górze.

Po uroczystej kolacji, wycieczka odjechała do Warszawy.



Skauci angielscy w Gdyni. Przed opuszczeniem pokładu parowca „Baltavia”.



Skauci angielscy w Gdyni. Odmarsz z portu na dworzec

RUCH PORTOWY GDYŃI W MARCU. — W miesiącu marcu zawinęło do portu 139 statków o pojemności 128.358 ton rej. netto (w lutym: 125 st. o poj. 131.875 ton r. n. z ładunkiem 25.252 towarów i 60 m. sześć. drzewa. Na ładunek przywieziony m. inn. składały się: 2.800 ton rudy żelaznej z Norrköping, 22.710,5 ton tomasyny z Gandawy, 458 t. żelaza z Antwerpii, 487 ton drobnicy z Kopenhagi.

Opuściło port 130 statków o pojemności 127.686 ton rej. netto (w lutym: 130. st. o pojem. 133.122 t. r. n., wywożąc 233.624 t ładunku) z ładunkiem 200.608 ton, w czym: 174.634 ton węgla eksportowego, 8.644 t. węgla bunkrowego, 15.450 ton cukru do Rotterdamu, 203 t. ryżu polerowanego do Leith, 530 t. mąki ryżowej do Szczecina, 275 t. wytlóków buraczanych do Nowego Jorku i 173 tony drobnicy do Nowego Jorku.

Obrót ogólny w miesiącu marcu wyniósł 230.102,3 ton towarów, 169 m. sześć. drzewa dębowego, 1799 worków poczty amerykańskiej i 1370 pasażerów.

NABYCIE NOWEGO STATKU PRZEZ ŁUSZCZARNIĘ RYŻU W GDYŃI. — Łuszczarnia Ryżu w Gdyni nabyła nowy statek, który służyć ma w pierwszym rzędzie do rozwożenia łuszczonego ryżu z łuszczarni pomiędzy poszczególne porty Bałtyku i morza Północnego.

Statek, nabyty w Anglii, nazywał się dotąd „York Dale”, budowy 1914 roku w Greenock. Jest to parowiec o pojemności 778 t. rej. brutto i o nośno-



Widok przystani przy przyszłym obozie kwarantanowym w „Babim Dole” pod Gdynią.

ści 1080 t. Statek jest własnością powstającej specjalnie dla eksportu ryżu spółki handlowej Polris.

W ten sposób handlowa flota nasza powiększa się o jednostkę wielkości „Tczewa” P. P. Żegluga Polska. Parowiec będzie wozil nie tylko przetwory ryżowe, lecz również inne ładunki, przyczyniając się znakomicie do ułatwienia urozmaicenia handlowej wymiany przez port gdyniński.

WYWIADOWNIA HANDLU MORSKIEGO W GDYNI. — Izba przemysłowo-handlowa w Grudniadzu ogłasza swą gotowość do udzielania wywiadów w zakresie możliwości handlowych i komunikacyj morskich w Gdyni. Zapytania odnośnie należy kierować do Wydziału Morskiego Izby. (Wydział Morski Pomorskiej Izby Handlowo-Przemysłowej, Gdynia, ul. św. Jańska, dom Polskiej Agencji Morskiej)

POŻYCZKA NA ROZBUDOWĘ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W GDYNI. — Dyrektor Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego w Gdyni, inż. Goldhar, przeprowadził z grupą kapitalistów szwajcarskich pertraktacje, na mocy których towarzystwo otrzymało pożyczkę w wysokości 1 miliona franków szwajcarskich na zaprowadzenie w Gdyni elektrycznych tramwajów bez szyn. Przedewszystkiem komunikacja ta będzie uruchomiona między Gdynią a Oksywem z jednej strony, i Gdynią a Orłowem — z drugiej.

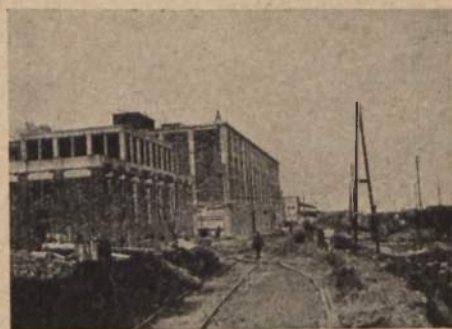
REKORD ŁADOWANIA WĘGLA. — W Gdyni został ustanowiony bałtycki rekord ładowania całokreślonego ładunku węgla. Na parowiec duński „Victoria” na załadowni Polskarobu załadowano 10 kwietnia w ciągu 13-tu godzin przeszło 3.000 t. węgla, ze średnią szybkością ok. 220 t. na godzinę. Jest to niewątpliwie rekord na Bałtyku!

DRAGA CHWYTKOWA DO WYDOBYWANIA WĘGLA Z WODY W GDYNI. — Dnia 21 marca r. b. przeholowana została z Gdańska do Gdyni mała draga chwytkowa, która będzie miała za zadanie wydobywanie węgla, który przy ładowaniu w porcie na statki wpada do wody. Wydobywaniem tego węgla trudnili się w Gdyni do niedawna rybacy, później zaś proceder ten był im zabroniony. Obecnie administracja portu w Gdyni sama zajmie się wydobywaniem węgla z dna basenu, co jednocześnie zapewni stałą głębokość wody pod stanowiskami przeładunkowymi przy nabrzeżach.

Draga chwytkowa służyć będzie także do innych doraźnych robót, jak wydobywanie zatopionych przedmiotów, pogłębianie lokalne basenów portowych i t. p.

BUDOWA PORTU RYBACKIEGO NA WIELKIEM MORZU. — Komisja międzyministerjalna do spraw rozwoju portu i miasta Gdyni odbyła w tych dniach w Gdyni i Pucku posiedzenie pod przewodnictwem inż. Stanisława Łęgowskiego. W dłuższej dyskusji poruszone były sprawy obecnego stanu i potrzeb szkolnictwa w Gdyni, założenia osady robotniczej o charakterze ogrodowym w Witanowie, a wreszcie budowy dróg i plaży w Gdyni oraz propagandy turystycznej na sezon nadchodzący. Większą uwagę poświęcono sprawie budowy portu rybackiego na wielkiem morzu, doniesłego ze względu na potrzebę dokonywania przez naszych rybaków połowów coraz to dalej od brzegów, przyczem członkowie komisji zwiedzili przeznaczone na budowę tego portu tereny.

NOWE POMIARY WYBRZEŻA. — Ministerstwo Robót Publicznych (Kierownictwo Pomiarów Pobrzeża Morskiego) przystępuje w bieżącym sezonie do sporządzenia nowych pomiarów gmin: Kolibki, Obłuże Nowe i Stare, Obłuże Folwark oraz na półwyspie do pomiarów obrębu Hel. Łącznie z pomiarami, wykonanymi w latach 1928 i 1929, pomiary tegoroczne dadzą dokładne mapy katastralne w podziale 1:1000 na obszarze zamkniętym od granicy Gdańska do gminy Stefanowo. Mapy te będą podstawą do opracowania planów zabudowania obszarów, przyległych do Gdyni.



Chłodnia portowa w Gdyni. Widok od strony miasta. Stan w dniu 1.IV.1930.

Pomiary półwyspu Helskiego dadzą podobnie mapy katastralne, które obejmą przestrzeń od gminy Hel do Wielkiej Wsi i Hallerowa, co również umożliwi opracowanie planu zabudowania i najkonieczniejszych nakładów, zmierzających do podniesienia i rozwoju naszych uzdrowisk nadmorskich.

WŁADZE POLSKIE TRANSATLANTYCKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO GDYNIA — AMERYKA. — Odbyło się w Warszawie zebranie założycieli spółki akc. pod nazwą: Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe — Linja Gdynia-Ameryka. Grupę polską reprezentował dyrektor depart. morskiego Min. Przemysłu i Handlu, inż. Nosowicz, zaś reprezentantem grupy duńskiej z ramienia The East Asiatic Company, był p. Schmigelow.

Do rady nadzorczej, utworzonej spółki z siedzibą w Gdyni wybrani zostali: p. Julian Rummel, jako prezes, jako członkowie rady — pp. Hugon Pistel, Piotr Durkacz, Bolesław Giliczyński, dr. Z. Borowicz, Johannes Fenger, Nils Juell Brockdorf, Gustaw Johannsen i Robert Christiansen. Rada nadzorcza dokonała wyboru dyrekcji w składzie następującym: p. Benisławski, dyrektor naczelny, oraz pp. Marjan Plinius i Roman Kutylowski, jako zastępcy naczelnego dyrektora.

SIEĆ ORGANIZACYJNA „POLSKIEGO TRANSATLANTYCKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO”.

Świeżo powstałe „Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe — Linja Gdynia — Ameryka” utrzymuje stałą, regularną, bezpośrednią, bez przesiadania, komunikację pomiędzy Polską (Gdynia — Gdańsk), a Kanadą (Halifax) i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Półn. (New York). Nowa linja przebiega — jak wiadomo — wszystkie dotychczasowe urzędzenia swej poprzedniczki — Bałtycko - Amerykańskiej Linji.

Oddziały Polskiego Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego S. A. „Linja Gdynia — Ameryka” (dawniej Bałtycko - Amerykańskiej Linji), są rozrzucone po całej Polsce. Znajdują się one w następujących miastach:

Warszawa, Marszałkowska 116.
Gdynia, P. P. „Żegluga Polska”.
Gdańsk, Hundegasse 67/68.
Brześć n/Bugiem, Dąbrowskiego 117.
Kowel, Kolejowa 65.
Kraków, Lubicz 3.
Lublin, Zamojskiego 27.
Lwów, Na Błonie 2.
Łuck, Jagiellońska 91-a.
Równie, 3-go Maja 87.
Rzeszów, Grottgera 104.
Tarnopol, Piłsudskiego 19.

Oddziały nowej linji w Ameryce znajdują się w następujących miejscowościach.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej:

New York, 8/10 Bridge Street.
Chicago, Ill., 315 South Dearborn Street.

Pittsburg, Pa, Union Trust Building.
W Kanadzie:

Montreal, Que, 616 Saint James Street.

Winnipeg, Man, 676 A. Main Street.
Edmonton, Alta, 10350-101 st. Street.
Saskatoon, Sask., 207 Mac Millan Building Second Avenue.
Toronto, Ont., 72 Queen Street.

KOMITET DOMU MARYNARZA W GDYNI — podaje niżej spis ofiar na rzecz budowy Domu Marynarza w Gdyni:

Dyr. Krotowski, Gdańsk	Zł. 150.—
„ Oks., Gdańsk	„ 150.—
„ Buikholz, Gdańsk	„ 100.—
„ Dr. Hilchen, Gdańsk	„ 1.649.—
Radjo polskie, Warszawa	„ 25.—
maryn. Czuba s. s. „Wanda“	„ 40.—
W. Bartosiak	„ 5.—
Stocznia Gdańska	„ 200.—
marynarze s. s. „Warta“	„ 295.—
„Polskarob“	„ 1.000.—
Two Górniczo - Przemysłowe „Saturn“	„ 200.—
maryn. Mańko s. s. „Warta“	„ 50.—
Polsko-Bryt. Two. Okrętów w/m	„ 5.000.—
F. G. Reinhold	„ 29.80
Kpt. Borkowski s. s. „Premjer“	„ 50.—
J. Kozuchowski od grupy przemysłowców	100.000.—
	Zł. 118.943.80
Bałtycko - Ameryk. Linja Warszawa	„ 8.890.—
P. P. „Żegluga Polska“	„ 20.000.—
Odsetki od r-ku bież. w B-ku Gosp. K. w/m	„ 145.40
Odsetki na dz. 31/12.29 P. K. O.	„ 8.66
mar. Krasiński s. s. „Warta“	„ 60.—
Dyr. Szkoły Morskiej Mochuczy	„ 49.80
	Zł. 142.806.66

mniej wpłaty do Kom. Ka-sy Oszcz. „ 4.709.—
Razem do dnia 31/3.30 r. Zł. 138.097.66

ak dotąd wydano na budowę Do-mu doprowadzonego do dachu Zł. 143.510.— Komitet serdecznie dziękuje ofiarodawcom za ponaracie tak niezbe-dnej w Gdyni instytucji.

Na wykończenie domu, na instalacje ogrzewania, wodociągowe, elektryczną, na uporządkowanie placu i t. d. Komitet potrzebuje jeszcze 160.000.— zł., które musimy pokryć z ofiarności publicznej.

Konto Komitetu Domu Marynarza w P. K. O. 170217 Warszawa.

ZAPOWIEDZ OŻYWIENEGO RUCHU TURYSTYCZNEGO NA POLSKIM WYBRZEŻU. — Ruch turystyczny na polskim wybrzeżu w nadchodzącym sezonie zapowiada się bardzo dobrze. Na wody polskie przybwa z zagranicy szereg wycieczek morskich, turystycznych, odbywających podróże okrężne po Bałtyku. Wycieczki mają zapowiedziane w programach zwiedzenie Gdańska i Gdyni. Statki turystyczne zatrzymują się u polskiego wybrzeża dłużej i dłużej. Wszystko to świadczy o stale rosnącym zainteresowaniu polskim wybrzeżem zagranicą.

Zapowiedziane jest przybycie do zatoki Gdańskiej następujących statków turystycznych:

30 czerwca par. „Atlantic“ o pojemności 15.000 t. r. br. Royal Mail Steam Packet Co.

4 sierpnia par. „Ranchi“ 17.000 t. r. br. Steamship Navigation Co.

26 sierpnia par. „Calgario“ 16.000 t. r. br. White Star Line.

14 sierpnia par. „Carinthia“ 20.000 t. r. br. Cunard Steamship Co.

22 sierpnia par. „Atlantic“ po raz drugi.

8 września par. „Arandera Star“ 13.000 t. r. br. Blue Star Line.

8 września luksusowy yacht motorowy „Stella Polaris“ 6.000 t. r. br. Det Bergenske Dampskibsselskab.

Ogółem ok. 3.500 turystów zwiedzi nasze porty tego lata, nie licząc turystów przybywających na statkach linjowych oraz takich statkach wycieczkowych, których przyjazd jeszcze nie jest zapowiedziany.

GDANSK

„KLUB MORSKI“ W GDANSKU. — W Gdańsku powstał pierwszy polski klub żeglarski pod nazwą „Klub Morski“. Zadaniem Klubu jest uprawianie i krzewienie sportu żeglarskiego na otwartym morzu, szczególnie zaś zainteresowanie tym sportem młodzieży i szkolenie młodych żeglarzy. W piśmie, skierowanym do Ligi Morskiej i Rzecznej, Klub Morski wyraził gotowość słuszenia bratnim klubom na terenie Rzeczypospolitej informacjami i w razie potrzeby swoją pomocą. Jest to bardzo na czasie wobec zaczynającego się sezonu żeglarskiego i sadzimy, że propozycja ta spotka się z żywą wdzięcznością ze strony wszystkich żeglarzy w Polsce, którym brak polskiego klubu żeglarskiego, właśnie na terenie Gdańska, mocno dawał się odczuwać.

Nowej placówce sportu polskiego życzymy jak najlepszego rozwoju.

LITWA

ROZBUDOWA PORTU W KLAIPEDZIE. — Litewska rada ministrów przeznaczyła 1,5 miliona litów na rozbudowę portu w Klaipėdzie. Odpowiednie roboty mają być ukończone do jesieni 1932 r. Koszty ogólne wyniosą 9 milionów litów.

RYBOLÓSTWO MORSKIE NA LITWIE. — Rząd litewski zaprosił duńskiego rzeczoznawcę do zorganizowania na Litwie rybołówstwa morskiego. Port przy ujściu rzeki Świętej ma być ostatecznie wykończony. Bada mogły tam znaleźć schronienie większe kutry rybackie. Na zakup kutrów motorowych ma udzielić środków państwo. Dotychczas połowy przy wybrzeżu litewskim dokonywane są przy pomocy małych bezpokładowych łodzi rybackich.

Rząd litewski zawarł umowę ze specjalistą duńskim na lat 5. Wykonywanie rybołówstwa morskiego spoczywać będzie w rękach rządu.

LOTWA

NOWY STATEK POD BANDERĄ ŁOTEWSKĄ. — Tow. żeglugowe „Kahrklin, Waiwad, Tomson et Co“ zakupiło zagranicą 1 parowiec o nośności 5.350 ton za sumę 360.000 łatów. Statek otrzymał nazwę „Katwald“.

BUDOWA NOWYCH NABRZEŻY W RYDZIE. — Łotewski Departament Morski ogłosił przetarg na roboty przy budowie 400 m. nowych nabrzeży w porcie eksportowym w Rydze.

ESTONJA

URATOWANIE S/S „BALTABOR“. Parowiec „Baltabor“, który jesienią r. ub. wyrzucony został na mieliznę w pobliżu Nargen, został z mielizny ścią-

gnięty i przeprowadzony do doku w Tallinnie. Uszkodzenia, jakie statek poniósł wymagają gruntownego jego remontu, co kosztować będzie około 200.000 koron.

Z ROSYJSKO-BALTYCKIEJ STOCZNI. — Druga licytacja ruchomego mienia bylejszy rosyjsko-bałtyckiej stoczni w Tallinnie rozpoczęła się 27 lutego i skończyła się 8 marca. Inwentarz stoczni, oszacowany na sumę 553.058 koron, sprzedany został za 144.253 koron, przyczem najwięcej zakupów poczynił państwowy bank pożyczkowy. Prywatni kupcy nabyli tylko mniejsze maszyny za cenę 34.000 koron.

Z. S. S. R.

REGULARNE LINJE OKRĘTOWE Z MURMAŃSKĄ. — Z Moskwy donoszą, że władze sowieckie ogłosiły, iż na podstawie porozumienia z Niemcami utworzona zostaje regularna linja okrętowa z Murmańska do Hamburga. Poza tem Murmańsk ma być również połączony regularnymi linjami z Rotterdamem i Antwerpią.

SZWECJA

NOWY PORT SZWEDZKI. — Miasto Köping (Mälarsee) postanowiło pobudować port morski. Kosztu budowy określone zostały na 856.000 koron, z czego 350.000 koron ma udzielić państwo. Port ma być zbudowany w ciągu 2 lat, długość jego nabrzeży ma wynosić 170 m., głębokość 5,5 m.

ROZBUDOWA PORTÓW. — Rząd szwedzki przedłożył parlamentowi projekt wybudowania w Haparandzie i Torneleden awanportów. Kosztu tej budowy maia wnieść 885.000 koron, z czego 200.000 koron ma być wstawione do najbliższego budżetu.

DUŃSKO - SZWEDZKA WSPÓŁPRACA PRZY ŁAMANIU ŁODÓW. — Rząd szwedzki przedłożył parlamentowi projekt układu, jaki ma być zawarty z Danią w sprawie współpracy przy łamaniu lodów w Öresundzie i na przyległych wodach. Oba państwa zamierzają z nastaniem zimowych trudności żeglugowych utrzymać wspólnymi siłami otwarte szlaki żeglugowe wśród lodów do i z morza Bałtyckiego oraz pomagać w żegludze wszystkim statkom, bez względu na ich przynależność państwową, o ile ładunki tych statków przeznaczone są do portów duńskich albo szwedzkich. Kierownictwo akcji przeciwlodowej będzie wspólne z siedzibą w Kopenhadze. Poza tem przedłożony został parlamentowi projekt nabycia jeszcze jednego łamacza lodów, którego koszty budowy obliczone są na 3,4 milj. kr.

KSIĄŻKA O PILOTACH I LATARNIACH MORSKICH. — W Szwecji ukazała się ostatnio niezwykle ciekawa książka, w całości poświęcona biernym pracownikom morza: pilotom okrętowym i latarnikom morskim. Autorem jej jest generalny dyrektor szwedzkiego urzędu pilotów, Erik Hägg. Książkę poprzedza obszerny wstęp historyczny, z którego dowiadujemy się, że pierwszym pilotem szwedzkim, zanotowanym przez stare kroniki, był niejaki Ulf z Loufnes. Wyprowadził on przed 900 laty z rzeki

Göta pewien statek na otwarte morze. Jak odpowiedzialną, a jednocześnie osobiście niebezpieczną służbę pełnili dawni piloci szwedzcy, dowodzi jedna ze starych szwedzkich ustaw miejskich z r. 1357, według której kapitan statku miał prawo pozbawić życia pilota, jeśli statek przez niego prowadzony najechał na skały, albo też poniósł jakieś uszkodzenia. Podwaliny pod obecną organizację służby pilotowej zostały położone przed 250 laty przez króla Karola XI.

O ciężkiej i odpowiedzialnej służbie pilotów czisiejszych i latarników morskich, każe autor opowiadać im samym. Daje to dużą bezpośredniość wrażeń i stanowi o bezpretensjonalnym charakterze książki. Do tego dochodzą wreszcie głosy uznania i podziwu dla ofiarnej służby szwedzkich pilotów ze strony żeglarzy różnych narodowości świata.

NIEMCY

POROZUMIENIE MIĘDZY LINJAMI TRANSOCEANICZNYMI. — Linje „Hamburg Amerika Linie“ i „Norddeutscher Lloyd“ zawarły ze sobą umowę, według której przez przeciąg 50 lat prowadzić będą swe interesy w najściślejszym porozumieniu i łączności. Umowa ta została zaakceptowana przez walne zebranie akcjonariuszów obu towarzystw.

RÓŻNE

TARYFA ADRJTYCKA DLA POLSKI. — W Genui odbyła się ostatnio konferencja przedstawicieli kolei austriackich, włoskich, jugosłowiańskich, węgierskich, czechosłowackich i polskich, którzy zgodzili się na wprowadzenie w życie z dniem 1 maja r. b. bezpośredniej taryfy kolejowej w walucie polskiej do portów adriatyckich: Trjest, Fiume, Pola i Ravigno d'Istria.



P. M. Friedman, przemysłowiec żeglugowy, został odznaczony złotym Krzyżem Zasługi za wybitną pracę na polu rozwoju żeglugi na wodach śródlądowych i za współdziałanie z wojskiem.

ZACIĄG OCHOTNICZY DO MARYNARKI WOJENNEJ W ROKU 1930.

Kierownictwo Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych ogłasza:

Do czynnej służby wojskowej w charakterze ochotników mogą być przyjmowani do marynarki wojennej w roku 1930 mężczyźni, urodzeni w latach 1910, 1911 i 1912.

Termin wnoszenia podań do P. K. U. upływa dnia 1 lipca 1930 roku.

Szczegółowych informacji, jakie dokumenty należy złożyć w P. K. U. udziela Powiatowe Komendy Uzupelnień.

Ochotnicy służą w mar. woj. 4 lata i 3 miesiące z czego 2 lata i 3 miesiące przypada na obowiązkową wojskową, a 2 lata na służbę nadterminową.

W ciągu służby swojej w marynarce wojennej przechodzą oni najpierw wykształcenie wojskowe (szkoła rekruta), jak w wojsku lądowym, następnie szkoleni są w Szkole Specjalistów Floty, względnie Flotylli oraz na okrętach wojennych morskich i rzecznych, lub też w formacjach lądowych, jako specjaliści poszczególnych rodzajów służby.

Zdolniejsi specjaliści zostają szkoleni w szkole podoficerskiej, po której ukończeniu zyskują warunki do mianowania ich podoficerami zawodowymi.

W służbie nadterminowej otrzymują oni uposażenie według specjalnej ustawy, równające się połowie uposażenia mata (kaprała) zawodowego, oraz żołdowi ochotnika.

Głównym warunkiem wstąpienia do marynarki wojennej jest ogólne wykształcenie w zakresie conajmniej 2-eh klas szkoły powszechnej, posiadanie warunków fizycznych do tej służby; pożądana jest również znajomość rzemiosła.

HARCERSKIE DRUŻYNY ŻEGLARSKIE.

— W najbliższym czasie mają się ukazać przepisy organizacyjne, dotyczące harcerskich drużyn żeglarskich, ich pracy, umundurowania i stopni, opracowane przez referat drużyn żeglarskich głównej kwatery Z. H. P.

Drużyn takich w Polsce jest około 30, liczących po 4 zastępy, czyli 32 harcerzy, nie licząc zastępów, zajmujących się sportem wodnym a wchodzących w skład drużyn normalnych (lądowych).

Żeglarskie placówki harcerskie istnieją w Warszawie, Ursynowie (mistrzowska drużyna świata), Łomży, Łowiczu, Pułtusk, Brześciu n.-B., Przemyślu, Lwowie, Wilnie, Augustowie, Suwałkach, Kaliszu, Pińczowie, Krzemieńcu, Tczewie, Poznaniu, Gdyni, Chełmnie, Gdańsku.

W najbliższej przyszłości ma się odbyć w Warszawie konferencja drużynowych drużyn żeglarskich.

KLASA TURYSTYCZNA NA „LEVIATHANIE“. — II klasa na transatlantyku „Leviathan“ została zamieniona na klasę „turystyczną“.

DZIAŁ OFICJALNY L.M i RZ.

PIERWSZY OGÓLNOPOLSKI ZJAZD MORSKI W GDAŃSKU

Aby wyjść poza ramy swej organizacji i poszerzyć a zarazem pogłębić akcję propagandową na rzecz celów, wytkniętych sobie przez L. M. i R., postanowiła Rada Główna, na posiedzeniu w dniu 5 kwietnia b. r. na wniosek Zarządu Głównego, zorganizować Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Morski w Gdańsku w dniach 20, 21 i 22 czerwca b. r. Celem jego będzie podsumowanie dotychczas wykonanych prac Polski w zakresie morza, a następnie wykreślenie linii dalszych poczynań w odniesieniu do wszystkich spraw, związa-

nych z rozwojem naszej potęgi morskiej.

Wobec powagi kwestyj, które będą tematem obrad, Liga M. i R. zaprasza na Zjazd oprócz swych członków także przedstawicieli pokrewnych stowarzyszeń i instytucyj społecznych, przedstawicieli życia gospodarczego i t. d., i t. d.

Ze względu na miejsce, którym będzie Gdańsk, najstarszy port polski, jest liczne obelanie zjazdu nieodzowne i ważne dla podkreślenia jego znaczenia.

W programie zjazdu, który

zostanie po definitywnem ustaleniu podany do wiadomości zgłaszających się uczestników, są przewidziane następujące referaty: „Polska na morzu“, „Polska polityka morska, jej przeszłość i przyszłość“, „Niewyżyskane walory morza“, referat poświęcony sprawie naszej marynarki wojennej i zagadnieniu kolonij zamorskich. Prócz tego przewidziane jest wyświetlenie filmu portu gdańskiego, a następnie zwiedzenie portu oraz stoczni gdańskiej. W program trzeciego dnia zjazdu wchodzi wycieczka do Gdyni, zwie-

dzenie miasta i portu oraz wycieczka na Hel.

Ze względu na konieczność uprzedniego przygotowania pomieszczeń Zarz. Gł. zwraca się do Zarządów i Członków swoich Oddziałów z prośbą o możliwie rychle zgłaszanie udziału w zjeździe. Dla orientacji podajemy, w tej chwili przypuszczalną wysokość kosztów pomieszczenia i wyżywienia. Będą one wynosiły około 8—10 guldenów gdańskich przy zamieszkaniu w hotelu, 4 i pół — 5 guldenów gdańskich przy zamieszkaniu w Domu Polskim lub Bratniej Pomocy. Równocześnie komunikujemy, że Zarząd Główny wystąpił do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o przyznanie 66-procentowej zniżki dla uczestników zjazdu. Termin zgłoszeń, które należy kierować do Zarz. Gł., upływa 5 czerwca b. r.

SUBSYDIUM DLA SZKOŁY MORSKIEJ.

Oddział L. M. i R. w Częstochowie przekazał dla Szkoły Morskiej w Teżewie zł. 180 za drugie półrocze 1929 r. i I-szy kwartał r. b. dla niezamożnych uczniów tej Szkoły.

NOWOZATWIERDZONE ODDZIAŁY.

W myśl uchwały Zarządu Głównego z dn. 4 listopada 1927 r. zostały zalegalizowane Oddziały:

1) w Płońsku — do którego Zarządu zostali wybrani p. p.: Antoni Pęczek — przewodniczący, inspektor szkolny Eugenjusz Meller — skarbnik, burmistrz Lucjan Borkowski — sekretarz, dyrektor gimnazjum dr. Jasiewicz — członek Zarządu. — Komisja Rewizyjna p. p.: Natalja Chrzanowska, dr. Jan Szpakowski i A. Pachelski.

2) w Płońsku przy gimnazjum Polskiej Macierzy Szkolnej. — Do Zarządu zostali wybrani p. p.: Ostrowski — prezes, Wiśniewska — sekretarz, Krup-

czyńska — skarbnik; członkowie Zarządu: — p. p. Szydłowska, Porczyńska i Ławoj-ski. — Komisja Rewizyjna p. p. Szydłówna i Ławoj-ski, p. Pęczek — jako opiekun.

3) w Mraźnicy — do Zarządu zostali wybrani p. p.: Kazimierz Ros-sowski — prezes, Stanisław Pokładzki — wiceprezes, Władysław Dobrowlański — sekretarz, Włodzimierz Kapi-szewski — skarbnik; członkowie: p. p. Bronisław Chle-bowski, inż. Aleksander Kahl. — Komisja Rewizyjna p. p.: inż. Henryk Drojer, Adam Hoszowski i Tadeusz Setkowicz.

4) w Pucku — do Zarządu zostali wybrani p. p.: Budzisz Antoni I — prezes, Budzisz Antoni II — wiceprezes, Pyka Franciszek — sekretarz, Grabowski Jan — skarbnik. — Rada Nadzorcza p. p.: Pszczoliński Maksymilian, Klein Józef, Koss Antoni. — Komisja Rewizyjna p. p.: Schmidtke August, Lewandowski Maks, Budzisz Józef.

WŁADZE OKRĘGU STOŁECZNEGO L. M. i R.

Prezydium Rady Okręgu Warszawskiego ukonstytuowało się w składzie następującym p. p.: wiceminister Dole-żał — prezes, starosta Gajewski — 1-y wiceprezes, inż. Iwanicki — 2-gi wiceprezes, E. Byczyński — sekretarz.

Do Zarządu Okręgu Warszawskiego zostali wybrani p. p.: Wł. Oster — prezes, inż. St. Szypowski — wiceprezes, Z. Makowska — sekretarz, inż. Gumbrycht — zast. sekr., J. Wysocki — skarbnik, Wolski — zast. skarbnika.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Do Zarządu Oddziału przy Tramwajach Miejskich w Warszawie zostali wybrani, w myśl uchwały Ogól. Zebr. z dn. 11.I.1930 r. p. p.: Roman Gum-



Obchód dziesięciolecia morza polskiego w Augustowie. Afisze i plakaty propagandowe.

brycht — prezes, Ryszard Bednarski — wiceprezes, Adam Kosztowski — wiceprezes, Jadwiga Czerepowicka, — sekretarz, Małgorzata Leczkowska — skarbnik; członkowie Zarządu: Wincenty Plewiński i Stanisław Jarząbek; zastępcy: Czesław Kruppa, Marja Tyszkówna i Leon Paliński. — Komisja Rewizyjna p. p.: Otto Holfeier, Janina Iwanowska i Zygmunt Sokółowski; zastępca: Bronisław Kotz.

Na Walnem Zebraniu Oddziału w Skarżysku w dn. 21 lutego r. b. do Zarządu zostali wybrani p. p.: inż. Tyszkowski, inż. Kozerniowski, Szymański, Bunk, Madej, Mazan, Parczewski, inż. Barczewski, ks. prałat Koprowski, inż. Wiśniewski, inż. Komarnicki, Turno — kierownik szkoły, Kom. P. P. Antczak, Skudelski, Janik; na zastępców p. p.: Eski, Kowalik, Mościcki, Kalinowski, Pazderski, Szydłowski, Gwiazdowski. — Komisja Rewizyjna p. p.: inż. Janczur, Krauze, Kozioł, zastępcy: Kucupiński, Brzozowski, Słupczyński.



Z obchodu dziesięciolecia morza polskiego w Augustowie, zorganizowanego przez miejscowy Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej.



I najmłodszy Polacy ślubują wierność morzu. Z obchodu dziesięciolecia morza polskiego w Augustowie



Z życia Oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Białymstoku. Żaglówka „Fala”.
Stoi sekretarz Oddziału, p. Adam Karaś.

LIKWIDACJA ODDZIAŁÓW.

Stosownie do uchwały Zebrania członków Oddziału w Brzeżanach z dn. 3.1.1930 r., Zarząd Główny L. M. i R. postanowił uznać Oddział w Brzeżanach za nieistniejący.

Stosownie do uchwały Zebrania Zarządu Oddziału L. M. i R. w Ozorkowie z dn. 5 marca 1930 r., Zarząd Główny L. M. i R. postanowił uznać Oddział w Ozorkowie za nieistniejący.



Z „Tygodnia Morskiego” we Lwowie. Stoją od lewej: konstruktor i dowódca łodzi motorowej „Ta-Joj”, p. Tadeusz Smólski i mechanik „Ta-Joj”, p. Moryc Leopold.

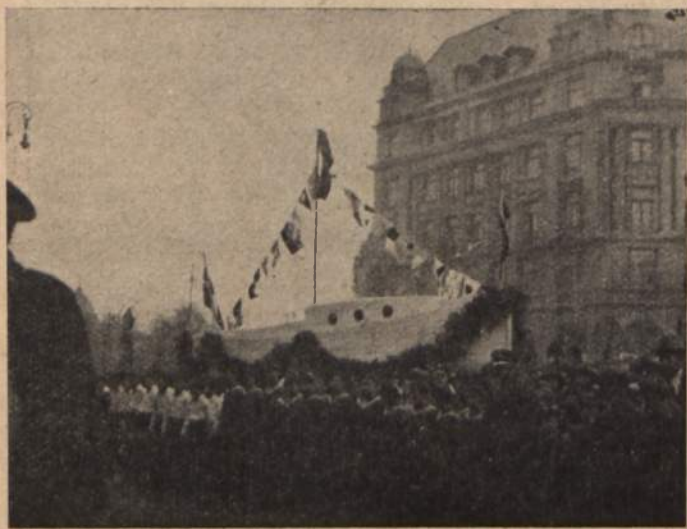
Na Walnym Zebraniu Oddziału przy Państwowej Fabryce Związków Azotowych w Chorzowie w dn. 27.III 1931 r. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: dyr. Stattler Feliks — prezes, Kotuła Jan — wiceprezes, Strzoda Franciszek — skarbnik, Lis Bolesław — zast. skarbnika, Zawisza Klemens — sekretarz, Zmerek Walenty — zast. sekretarza, Staniczek Robert, Luszczyk Jan, Kwiotek Alfons. — Komisja Rewizyjna p. p.: Lindner Romuald, Setnik Ludwik, inż. Brochocki Jan, delegaci p. p.: Zmerek Walenty, Staniczek Robert, Kwiotek Alfons, dyr. Stattler, Brodowski Karol, Luszczyk Jan, Stempel Paweł, Wielgosz Piotr, Woćławek Paweł, Wróbel Juljan, Lis Bolesław, Zawisza Klemens.

Na Walnym Zebraniu Oddziału przy Szkole Mazowieckiej, w Warszawie w dn. 5 kwietnia r. b. wybrano nowy Zarząd w składzie następującym p. p.: —

Maciej Gierszewski — prezes, Bronisław Koźlik — wiceprezes, Wandalin Massalski — sekretarz, Arnold Semadeni — skarbnik. — Członkowie Zarządu p. p.: Tadeusz Kanigowski, Jerzy Żuławski, Andrzej Świetlicki, Jan Graśliński, Janusz Michalski. — Komisja Rewizyjna p. p.: Hieronim Fiodorow, Ryszard Korzybski, Marjan Wroczyński.

W Oddziale L. M. i R. przy Gimnazjum im. A. Mickiewicza w Warszawie na miejsce ustępującego sekretarza p. Brzozowskiego wszedł p. Franz. — Do Zarządu przyjęto również p. Kwiatkowskiego. Utworzono sekcję modelarską, której kierownikiem został p. Rodowicz.

W Oddziale L. M. i R. w Żyrardowie na miejsce ustępującego ze stanowiska prezesa p. A. Husarzewskiego wybrany został p. Kazimierz Moszczewski.



Z „Tygodnia morskiego” we Lwowie. Łódź motorowa „Ta-Joj” w gali flagowej na Placu Marjackim i przed pomnikiem A. Mickiewicza. Przed nią drużyny żeglarskie Ligi Morskiej i Recznej we Lwowie. Łódź ta wyruszy w czerwcu r. b. w pierwszą podróż na Baltyk.

PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

POLSKI PROBLEM KOLONIALNY

Działalność, jaką zgóry od 2 lat prowadzi Liga Morska i Rzeźnicza w zakresie zdobycia kolonii dla państwa, a terenów pod nieskrępowaną ekspansję ludzką i gospodarczą Narodu, zwróciła ostatnimi czasy powszechną uwagę społeczeństwa.

Wysuwane początkowo kontrargumenty przez ludzi, którzy nie zgłębili należycie problemu emigracji i kolonizacji polskiej — siłą rzeczy nie utrzymały się i przeminęły bez echa. Społeczeństwo naogół zdaje sobie już sprawę z tego, że trudno przejść do porządku dziennego nad milionami Polaków, zamieszkałych zagranicą i że niepodobna nadal pozostawać w impasie, jeżeli chodzi o emigrację.

Wszyscy w Polsce już wiedzą że siedem przeszło milionów Polaków jest rozproszonych po świecie i że natężenie emigracji wzrasta, przekraczając już liczbę 150 tys. głów rocznie.

Zrozumiałe jest, że kraj, posiadający wysoki naturalny przyrost ludności, musi dla nadmiaru tego przyrostu szukać terenów mniej zaludnionych, posiadających odpowiednie warunki. Jest rzeczą bezporną, że o wiele korzystniejsze będzie, gdy obywatel nasz znajdzie na obczyźnie odpowiednie warunki egzystencji i rozwoju, aniżeli ma być zatrzymywany w kraju po to tylko, aby cierpieć nędzę.

Jako jeden z kontrargumentów, wysuwanych przeciw naszej akcji kolonialnej, było zalecanie osuszenia Polesia. Stawia się przytem kwestję tak, jak gdyby osuszenie błot pińskich

dało się łatwo przeprowadzić i jakgdyby wyczerpywało to już kwestję populacyjną w Polsce.

Kiedy się jednak przyjrzymy bliżej tej, nie beznadziejnej zresztą, według naszego przekonania koncepcji, to zobaczymy, że nawet najszcześniejsze jej rozwiązanie sprawy jeszcze nie załatwia.

Pomijając fakt, że osuszenie 1 ha błot pińskich kosztuje około kilka tysięcy złotych i że na osuszenie całego Polesia potrzeba już nawet nie milionów ale miliardów złotych i że praca w tym kierunku prowadzona być musi przez dziesiątki lat — to nawet

osuszone obszary poleskie nie będą w stanie pochłoniąć przyrostu naturalnego.

Musimy się wciąż liczyć z faktami. Czy chcemy, czy nie chcemy — faktem jest, że nasza emigracja, wykazuje z każdym rokiem coraz wyższe nasilenie. Stan ten nie powinien w Polsce dziwić nikogo, o ile się weźmie pod uwagę, że wieś nasza jest niejako nasycona (biorąc produktywnie) pod względem zaludnienia i posiadania odpowiednich warsztatów pracy.

Gdybyśmy do koncepcji osuszenia błot pińskich dodali jeszcze i radykalne przeprowadzenie reformy rolnej w kraju — to i taki łączny program osadniczo-rolny naszego zagadnienia populacyjnego nie rozwiązuje. Przez długi bowiem szereg lat stosunek 15 promille przyrostu naturalnego trwać u nas będzie.

Nie możemy pozatem nie dostrzegać tych wszystkich warunków, jakie posiadamy dla celów naszej kolonizacji za oceanem. Rolnik polski jest pierwszorzędnym materiałem pionierskim, co wykazał zresztą chociażby w Paranie. Pracowitość i zamiłowanie do roli stawia pioniera naszego w Paranie na czele innych kolonistów. Wytrwały podbój odwiecznych puszczy brazylijskich wyrobił chłopu polskiemu u obcych za oceanem opinię jak najlepszą.

To też obowiązkiem naszym jest wyciągnąć należyte konsekwencje z faktu posiadania tak cennego materiału pionierskiego.

Nasza polityka emigracyjna powinna zostać ujęta w okre-



Gen. bryg. Gustaw Orlicz-Dreszer,
prezes Związku Pionierów
Kolonialnych.

ślone formy dla przeprowadzania określonych celów.

Cele te, jeśli chodzi o zagadnienie naszej emigracji, są następujące:

a) Koncentracja Polaków na obczyźnie;

b) Wyszukiwanie takich terenów, na których osadnik polski znaleźć może właściwe warunki klimatyczne i gospodarcze, oraz możliwość swobodnego rozwoju kulturalnego i narodowego.

Założenia te nie nasuwają żadnych wątpliwości i słusznie stanowią jedne z naczelných zadań Ligi Morskiej i Rzecznej w zakresie jej programu kolonialnego.

Niemniej ważnym zagadnieniem dla życia gospodarczego Polski jest sprawa penetracji gospodarczej na terenach kolonialnych. Jedna czwarta importu polskiego składa się z towarów pochodzenia kolonialnego. Samej tylko bawełny sprowadzamy za przeszło 300 milj. złotych rocznie; dziesiątki milionów wydajemy za importowane: kawę, ryż, kauczuk i inne.

Jeżeli zważymy, ile przy tej okazji pieniędzy naszych niknie w kieszeniach różnych zagranicznych pośredników i producentów, to uświadomimy sobie wyraźnie, jak duże sumy to wszystko razem stanowi. Stał już wniosek prosty: nie wolno koło tej sprawy przechodzić obojętnie.

Zadaniem naszej penetracji gospodarczej powinno być:

a) bezpośrednie nawiązanie stosunków gospodarczych z krajami kolonialnymi;

b) w miarę możliwości opieranie współpracy z krajami kolonialnymi na zasadach kondominium gospodarczego.

Podobnie jak nie powinna dla nas być obojętna sprawa importu towarów pochodzenia kolonialnego, również nie może być obojętna i sprawa rynków zbytu w kolonjach.

Niemcy, które obecnie kolonij nie posiadają — mimo to prowadzą intensywną wymianę towarową z kolonjami państw innych, a nawet z posiadłościami angielskimi, które dla importerów nieangielskich są przecież jedynym z najtrudniejszych rynków na świecie.

Pamiętać musimy również i o tem, że na wypadek rewizji mandatów kolonialnych, o ile chodzi o byłe kolonie niemieckie — Polska ma słuszne tytuły do wystąpienia o przyznanie jej części tych kolonij.

Kraj nasz musi zdobyć się na wyraźny program emigracyjny i kolonialny. Całokształt polskiego życia gospodarczego wymaga zdecydowanie określonego działania. Zerwać ostatecznie powinno się z zasadą bezprogramowości i bezplanowości, jeśli chodzi o tak ważną dla Narodu dziedzinę, jak wywóz ludzi poza granicę. Jak słusznie jeden z naszych wybitnych pionierów kolonialnych zauważył — „Należy więcej cenić ludzi. Eksportując bydło i trzode chlewną czynimy to w sposób zorganizowany i przynoszący nam korzyści. Je-

śli więc musimy eksportować ludzi czynimy to również w sposób należycie przemyślany i zorganizowany, aby nie ponosić strat największych“.

Mówiac o problemie kolonialnym polskim, mamy na myśli przede wszystkim zagadnienia populacyjne i gospodarcze kraju. Ten, kto pragnąłby w działalności naszej dopatrywać się jakiegoś imperjalizmu, czy czegoś w tym guście np. — patrzyłby w powietrze. Akcja nasza pozbawiona jest całkowicie rzeczy urojonych, a opiera się na koniecznościach życia.

Głosząc program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej — dążymy do pozytywnego zajęcia się milionami tych obywateli Rzeczypospolitej, którzy zmuszeni są szukać chleba, poza granicami kraju, oraz do wwtworzenia dla naszego życia ekonomicznego takich warunków, które stanowiąc będą w oparciu o bezpośrednie stosunki gospodarcze z krajami kolonialnymi — o lepszej przyszłości gospodarczej Polski.

Dla należytego zorganizowania i poprowadzenia akcji konieczne jest uświadomienie społeczeństwa i konkretny program Rządu Rzplitej. W chwili obecnej tak jedno, jak i drugie jest na jak najlepszej drodze. Należy mieć nadzieję, że już w niedalekiej przyszłości zdecydowany program emigracyjno-kolonialny będzie fundamentem odpowiedniej akcji społecznej i państwowej.

DR. W. ROSIŃSKI.

KRZYSZTOF Z ARCISZEWA ARCISZEWSKI, herbu PRAWDZIC

1592 — 1656

Podstawą do poznania życia Krzysztofa Arciszewskiego jest dwutomowa monografia Kraushara: „Dzieje Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego, Admirała i wodza Holendrów w Brazylii, Starszego nad armatą koronną za Władysława IV i Jana Kazimierza 1592—1656“. Petersburg 1892—3.

Jest to pierwsza o Arciszewskim obszerna praca, oparta na źródłach, bezstronnie informująca czytelnika o jednym „z owych rycerzów, pozostałych z czasów feudalnych, którzy, zbyt

życia pchani w zawód awanturniczy, nie mogli się ostać na miejscu i wybiegają z domu, szukając przygód i niebezpieczeństw“ (W. Kalinka).

Podobnie, jak Beniowskiego, „wysoko potem go wyniosła sława“ — lecz dzisiaj tytuły do tej sławy krwawo niegdyś na obczyźnie zdobytej — naogół tak mało nam są znane, że dźwięk imienia słynnego wojownika i poety jest tylko „dźwiękiem pustym, trwającym przez pokolenia“.

Krzysztof Arciszewski urodził

się we wsi Rogalinie nad Wartą w woj. pomorskiej 6.XII 1592 r. z rodziny arjańskiej. Ojciec Eljasz, właściciel miasta Szmigła, podczas swojej bytności w Szwajcarii zapoznał się z Faustynem Socjuszem i odtąd stał się gorliwym wyznawcą arjanizmu, a po powrocie do kraju został pastorem w Szmiglu. Majątek nieruchomy, pozostający w posiadaniu małżonków Arciszewskich pochodził głównie od przodków matki Krzysztofa Heleny, córki arjanina, Filipa Zbożnego Zakrzewskiego.

Pierwsze nauki odebrał Krzysztof w szkołach arjańskich w Szmiglu i Rakowie. Prawdopodobnie kształcił się też zagranicą, ale nie posiadamy dowodu, stwierdzającego, że przed r. 1623 wyjeżdżał z kraju na studia. Całe swoje wykształcenie, odebrane w kraju, Krzysztof i jego dwaj bracia Eljasz i Bogusław zawdzięczali swemu wierzycielowi niejakiemu K. J. Brzeźnickiemu, palestrantowi trybunalskiemu, również arjaninowi. W jego to ręce 11.XII.-1613 r. przeszły dobra Szmigiel i miasteczko Kosonów. Pozostały jeszcze dług w kwocie 2500 zł. Brzeźnicki odebrał w ten sposób, że dn. 14.III. 1618 r. nabył na własność dobra Arciszewskich Glińsko i Nową Wieś¹⁾. Rujująca gospodarka ojca, którego kosztowne podróże misyjne i zjazdy z różnowiercami uszczuplały z dnia na dzień majątek rodziny — doprowadziła ją do nędzy tak, że nie starczało już na kształcenie synów. W tych warunkach Brzeźnicki, uważając się za opiekuna młodych Arciszewskich, dla ulżenia ciężaru rodzicom, postanowił wysłać Krzysztofa na dwór ks. Radziwiłła, dokąd młody Arciszewski miał się udać w celu nawiązania stosunków pomiędzy kalwińskimi gminami na Litwie, a socynami szmigielskimi. Starszego syna Eljasza wysłano do szkoły w Rakowie.

Oddawna żywiona w rodzinie pastora szmigielskiego nienawiść do nieproszonego opiekuna, wzrosła od chwili przejścia całego majątku Arciszewskich na wyłączną własność palestranta. Młodzi Arciszewscy niejednokrotnie przypominali Brzeźnickiemu, daną im obietnicę, że dobra, przezeń nabyte, zpowrotem poprzednim właścicielom odprzeda. Do otwartego wystąpienia przeciwko Brzeźnickiemu naderżyła się niebawem Krzysztofovi sposobność, kiedy t. zw. przez niego „Rzeźnicki“, korzystając ze swej popularności u szlachty, zaczął się przed nią chwalić swym szlacheckim pochodzeniem. A kiedy Arciszewski przypominał wszystkim, że Brzeźnicki nie pochodzi ze szlachty i niesłusznie się klejnotem szlacheckim szczyści — palestrant ten sam zarzut postawił dobrze urodzonemu Arciszewskiemu. Dotknięty w swej dumie rodowej Arci-

szewski wytoczył Brzeźnickiemu proces o obelgę. Sąd na podstawie uchwały sejmowej z r. 1601 zażądał od Arciszewskiego, aby przedewszystkiem sam wykazał się swym szlacheckim pochodzeniem. I jakkolwiek Arciszewski żądany dokument przedstawił sądowi, ten ostatni Brzeźnickiego uwolnił, motywując wyrok niewiarogodnością dowodu. Trybunał piotrkowski, do którego Arciszewski się odwołał, nakazał Arciszewskiemu jeszcze raz wyprowadzić dowód szlachectwa, a gdy to zostało dopełnione, Trybunał wezwał świadków do przysięgi, „że powód Krzysztof Arciszewski jest ich krewnym i od starodawnych przodków swoich pochodzącym szlachcicem“. Po wykonaniu tej przysięgi Trybunał uznał Arciszewskiego za szlachcica, a na Brzeźnickiego nałożył karę 60 marek, z czego połowa miała pokryć koszty sądowe, drugą Trybunał zasądził na korzyść skarżącego. Ale dumny Arciszewski odrzucił pieniężne zadośćuczynienie „i sam z własnej kieszeni połowę kary sądowi za Brzeźnickiego zapłacił“.

W r. 1619 Krzysztof został dworzaniem ks. Radziwiłła, pana na Birzach i Dubienkach. Niemal wszystkie wówczas znakomitsze domy magnackie na Litwie, ulegając wpływowi króla Zygmunta III., gorliwego katolika przeszły na katolicyzm. Zostali przy kalwinizmie Radziwiłłowie birzańscy i kilka innych domów. To było powodem niechęci często okazywanej Radziwiłłom przez króla, który dlatego dopiero w ostatniej chwili, kiedy Polsce zagrażał najazd szwedzki — zdecydował się oddać ks. Krzysztofovi buławę polną. Gdy Szwedzi opanowali Weissenstein i Mansfeld wyruszył pod Rygę (1621-22) ks. Krzysztof na czele własnego oddziału jazdy, w którym znajdowali się obaj bracia Arciszewscy i walczył przy odsieczy Rygi, Mitawy oraz pod Dünamiünde.

Po wojnie młodzi Arciszewscy, nie mogąc się pogodzić z myślą o utracie wszystkich swoich majątków, przypomnieli Brzeźnickiemu jego obietnicę. Jednak palestrant nie tylko, że słysząc o tem nie chciał, ale wytoczył jeszcze kilka procesów o długi, zaciągnięte kiedyś u niego przez starych Arciszewskich. Wówczas Krzysztof postanowił wyrzucić na Brzeźnickim swoją zemstę.

19 kwietnia 1623 r. miał się odbyć w Środzie sejmik wojewódzki, na który udał się Brzeźnicki. Zanim jednak dojechał do przedmieścia, został schwytyany przez ludzi Arciszewskiego i zawleczony do Ponina (o 2/3 klm. na poł. od Kościana). Tutaj Krzysztof obiecał uwolnić więźnia pod warunkiem, że ten natychmiast podpisze przedstawiony sobie akt rezygnacji z kupionych od Arciszewskich dóbr. Kiedy jednak palestrant odmówił podpisania aktu, Arciszewski, mszcząc się za krzywdy sobie i rodzicom przez Brzeźnickiego wyrządzone — zabił go. Trybunał skazał zaocznie Krzysztofa i Eliasza na infamję i wieczystą banicję. Starego zaś Arciszewskiego i syna Bogusława uwolnił od odpowiedzialności.

Krzysztofovi i Eliaszowi pozostała teraz tylko ucieczka. Uciekając, Krzysztof napisał (7.V 1623 r.) list do rodziców, w którym starał się u sprawiedliwić swój ostatni krok, oraz wyjaśnić pobudki zemsty: „że — pisał — przez lat 12. kilkadziesiąt procesów z chudobą naszej nas wyzuł, że despectował, że na ostatek nieszlachectwo, które go potissimum o gardło przypawiło, zadawał...“

Przebywszy czas jakiś w ukryciu na dworze Radziwiłła, Arciszewscy na koszt księcia udali się zagranicę, aby tam kształcić się w fortyfikacji i nawigacji. Listy polskie pisane przez Krzysztofa do Radziwiłła, zarówno z Hagi, gdzie się kształcił „u mistrzów“, jak z tych wszystkich miejsc, gdzie jak mówi Arciszewski „trafiło mu się“ walczyć — są bardzo ciekawe, przedstawiają nam bowiem życie Krzysztofa i jego brata na obczyźnie w najdrobniejszych szczegółach, pozwalając nam bliżej poznać psychikę młodych banitów, zwłaszcza Krzysztofa, u którego zamilowanie do przygód wojennych łączyło się z poetyczną wobraźnią. Z tych listów dowiadujemy się również o rokowaniach, w sprawie dziedzictwa korony polskiej, które toczyły się w latach 1624—1627, w czym pośredniczyli K. Arciszewski i inny jeszcze dworzanin ks. Radziwiłła, Piotr Kochlewski. Spiskowcy mieli na celu detronizację Zygmunta III i wprowadzenie na tron Rzplitej Gastona Orleańskiego. Listy Arciszewskiego w tej sprawie zostały jednak przejęte przez regentkę Belgii Izabelle, która korespondencję Arciszewskiego na prośbę króla

¹⁾ Kraushar.

Zygmunta III przesłała do Warszawy. Król zażądał przytrzymania przestępców w Belgji. Nie czując się bezpiecznym w Europie, Arciszewski postanowił ją opuścić i 17 maja 1629 r. odpłynął do Brazylii.

W r. 1607 na wzór Kompanji Wschodnio-Indyjskiej, zawiązana została w Holandji Kompanja Zachodnio-Indyjska. Dnia 3.VI 1621 r. został zatwierdzony statut kompanji. Celem wyprawy było opanowanie przez Holendrów nadbrzeżnych osad brazylijskich z zamiarem zakładania tam stacyj handlowych.

W r. 1629 w drugiej zkolei wyprawie Holendrów brał udział Krzysztof Arciszewski. Dn. 13.II 1630 r. flota holenderska w liczbie 70 okrętów i 7000 żołnierzy pod dowództwem H. Longu'a, P. Adrianzona i Waerdenbrucha zbliżyła się do wybrzeży Brazylii. Zaczęło się oblężenie stolicy Olindy, której bronili Hiszpanie. Przez dwa tygodnie trwała walka ze zmiennem szczęściem, wreszcie stolica poddała się. W listopadzie tego roku Holendrzy zdobyli fort Nazareth. W r. 1633 Arciszewski wraz z naczelnym wodzem wyprawy Waerdenbruchem udał się do Holandji po nowe instrukcje. Zarząd kompanji nadał wówczas Arciszewskiemu stopień pułkownika i z 4 okrętami wysłał go znów do Brazylii na nowe podboje. 9 sierpnia 1634 r. Arciszewski wylądował w Recife. Na wieść o tem dwór hiszpański wysłał do Brazylii Ludw. de Roxas y Borgia ks. de Lerma (z 30 okrętów—flota holenderska liczyła ogółem 42 okr.). Na początku roku 1636 Roxas zarzucił kotwicę w miejscowości de Jaragua na południe od przylądka São Augustyna i natychmiast po wyjściu na ląd objął naczelne dowództwo. 17 stycznia oddział Arciszewskiego zetknął się z korpusem Roxasa. Potyczka zakończyła się zwycięstwem Holendrów (18.I), którzy udali się do Porto Calvo, lecz nie zastali tam nieprzyjaciela. Z polecenia Arciszewskiego odprawiona została dziękczynna Msza św. — poczem Holendrzy udali się do Pipuery w celu połączenia się z miejscowymi siłami holenderskimi płk. Schkoppe. Rok 1636 upłynął na ciągłych potyczkach Hiszpanów z Holendrami. Dotychczasowe wyprawy kosztowały Holandję 45 milionów florenów, ale jej wojska zdobyły prowincje, Per-

nambuco, Itamarakę. Parahibę i Rio Grande, wreszcie 547 okrętów hiszpańskich i towarów o wartości 30 mil. flor.

Obawiając się utracenia tych zdobyczy Stany holenderskie wysłały do Brazylii Maurycego hr. de Nassau Siegen, któremu powierzyły władzę gubernatora generalnego Brazylii.

Wraz z 3 Tajnymi Radcami, którzy z hr. Maurycem mieli stanowić Radę Rządową kolonialną, zabrawszy z sobą pastora, lekarza i sekretarza, nowomianowany gubernator 25 października 1636 r. w 12 okrętów, na których znajdowało się 2.700 żołnierzy — wypłynął na pełne morze. 23 stycznia 1637 r. wylądowano w Recife. Gubernator niezwłocznie rozpoczął oblężenie Porto Calvo, którego bronilo 4000 Portugalczyków i Indjan. Przy rzece Una oddziały Arciszewskiego i hr. Maurycego połączyły się i skierowały ku Porto Calvo. 15 dni trwało oblężenie, zakończone poddaniem się fortu. Zdobyta Holendrów składała się już z 6-ciu prowincyj: Sergipe del Rey, Pernambuco, Itamaraki, Parahiby, Rio Grande i Siary. Miasto Recife zostało stolicą kolonji.

W tym czasie Arciszewski otrzymał od króla Władysława IV list z wezwaniem do kraju. W liście tym król obiecywał Arciszewskiemu zdjęcie z niego infamji i stanowisko admirała floty, albo dowództwo nad artylerją koronną. W nagrodę za przyjęcie któregośkolwiek z tych urzędów Arciszewski miał dostać ekonomję Bytomską i Lawenburską, wakującą po śmierci ostatniego dziedzica piastowego rodu Bogusława ks. Pomorskiego. Arciszewski wrócił do Europy, lecz gdy się dowiedział o nowych „hukach“ przeciw arjanom w Polsce i o tem, że przyobiecane mu ekonomje otrzymał kto inny — napisał z Amsterdamu do króla list odmowny.

Tymczasem podczas nieobecności Arciszewskiego w Brazylii, Holendrom zaczęło się niepowodzić. Na usilne ich prośby, ujęty jeszcze medalem pamiątkowym — Arciszewski znów udał się do Brazylii, jako główny dowódca artylerji — lecz wskutek zatararów z ks. Maurycem wrócił do Europy. Tu zachorował na podagrę, a wyleczony, wydał w r. 1643 medyczną rozprawkę łacińską p.t. „Epistola de podagra curata“.

Ulegając wreszcie ponownej

prośbie króla, powrócił do kraju i dnia 28.IV 1646 r. otrzymał urząd generała artylerji, czyli „starszego nad armatą koronną“, z obowiązkiem dokonywania lustracji wszystkich fortów i twierdz Rzplitej oraz całego rynsztunku wojennego. Przygotowywała się zawierucha wojenna. Król zamierzał przy pomocy Moskwy zgnieść potęgę Turcji. Jednak Sejm uchwalił rozpuszczenie zaciągów, poczynionych przez króla. Wszystko zdawało się wróżyć wojnę domową. Od wschodu Rzplitej zagrażało niebezpieczeństwo. 7 sierpnia 1647 B. Chmielnicki przybył na Sicz Zaporoską i wszedł w tajne układy z Tohaj-bejem, aby ten na wiosnę 1648 r. przysłał mu ordę tatarską w celu wyzwolenia kozaczyzny. Dopiero klęski pod Żółtymi Wodami i Korsuniem zwróciły w Polsce uwagę wszystkich na grożące od wschodu niebezpieczeństwo. Sejm konwokacyjny 16 lipca 1648 r., zamianował trzech regimentarzy: Dominika ks. Zasławskiego, Mikołaja Ostroroga i Aleksandra Konięcpolskiego, z komisarzami, delegowanymi z Senatu i Izby poselskiej z Krzysztofem Arciszewskim na czele. 5 października Chmielnicki przypuścił szturm do Lwowa. W przewidywaniu ofensywy Chmielnickiego na to miasto, Arciszewski je ufortyfikował i z wielkiem męstwem kierował obroną. 24 października Chmielnicki cofnął się pod Zamość, a w grudniu Arciszewski wrócił do Warszawy, skąd wkrótce wyjechał dla ufortyfikowania przyszłej linji obronnej pod Zborowem. Lecz wskutek przewagi opozycyjnego głosu kanclerza Ossolińskiego na radzie wojennej, projekt Arciszewskiego kontynuowania walki — został przez króla nieprzychylnie potraktowany. Jan Kazimierz wszedł w układy z nieprzyjacielem, wobec czego Arciszewski podał się do dymisji.

Otrzymawszy chlubne świadectwo od króla wyjechał na Węgry, skąd jednak po niedługim pobycie wrócił do ojczyzny, gdzie w r. 1656 umarł w domu krewnych swoich pod Gdańskiem. Zwłoki Arciszewskiego pochowane w zborze braci czeskich w Lesznie. strawił ogień, który objął całe miasto podczas utarczek oddziałów partyzanckich Grzymułtowskiego z niedobitkami armji szwedzkiej. STEFAN BRUNNÉ.

MADAGASKAR

(Dokończenie)

Obszar Wybrzeża Zachodniego nie posiada tak wyraźnie zaznaczonego oblicza, jak obszar rozpatrzony przez nas poprzednio.

W samej rzeczy, jak to widzieliśmy, granica tego obszaru z Płaskowyżem Środkowym nie jest zaznaczona tak wyraźnie, gdyż płaskowyż obniża się ku kanałowi Mazambickiemu stopniowo. Ten obszar przejściowy, podobnie jak i wschodnie zbocza Płaskowyżu, pokryty jest lasami, jednakże lasy zachodu nie tworzą długiego pasa od północy na południe, jak na wschodzie, lecz są więcej rozrzucone. Są one poza tem mniej malownicze.

Obszar zachodni, znany pod nazwą Terytorjum Sakalawe, od nazwy głównego plemienia tam zamieszkałego, na miejscu przejścia z masywu środkowego, na szerokości setki kilometrów, składa się z wapiennych, częściowo porośniętych lasami, płaskowyżów, których prawidłowy wygląd i wapienny grunt stwarzają charakterystyczny pejzaż; dalej na szerokości 50 km. leżą dosyć wielkie równiny przybrzeżne, wdzierające się stopniowo w morze, dzięki osadowej działalności rzek, znacznie większych od rzek zbocza wschodniego; wreszcie nad samym morzem mamy pobrażę alluwialne, niskie i płaskie, zasypane piaskiem i mułem w tych miejscach, gdzie ciepłe prądy Kanału Mozambickiego stwarzają warunki odpowiednie do powstania ławic koralowych. Jednakże na wybrzeżu zachodnim, podobnie jak i na wybrzeżu wschodnim, północna część posiada charakter odrębny. Na północ od przylądka Św. Andrzeja brzeg wznosi się stopniowo, i linja brzegowa staje się bardziej urozmaicona, w niektó-

rych miejscach góry dochodzą do samego morza, tworząc przylądki, jak np. przylądek d'Ambre i wielkie zatoki, jak np. zatoka przy ujściu rzeki Betsiboka, gdzie leży największy port wybrzeża zachodniego, Majunga z 11.000 mieszkańców; wzdłuż brzegu rozsiany jest szereg znacznych wysepek np. Nossi - Bé.

Obszar zachodni jest krainą, nadającą się przedewszystkiem do hodowli bydła. Mało zaludniony, niezbyt urodzajny, znacznie uboższy w opady, niż pozostała część wyspy, wreszcie prawie zupełnie pozbawiony połączeń komunikacyjnych z centrum kolonii, jest on obszarem, uważanym do dziś dnia za krainę upośledzoną. Klimat, choć mniej malaryczny, niż na wschodzie, niemniej jednak jest męczący dla Europejczyków ze względu na silne upały i duże różnice temperatury; jest to kla-

syczna kraina strasznej choroby, krwimoczu tropikalnego*), która w ciągu kilku dni może zmóc osłabiony organizm i rzadko komu przebacza. Odkrycie w ostatnich czasach pokładów węgla, rokujących znaczną wydajność, jak również możliwości wydobywania nafty (co jednak wymaga jeszcze zbadania) mogą nadać tej krainie w przyszłości znaczenie, jakiego nie spodziewano się do ostatnich czasów.

POŁUDNIE

Przegląd wielkich obszarów naturalnych Madagaskaru zakończę krótkim opisem obszaru południowego, przedstawiającego przeciwieństwo do pozostałej części kolonii. Obszar ten, położony na południe od zwrotnika Koziorożca, leży w strefie klimatu podzwrotnikowego, nadającego mu charakter nawpół pustynny. Prawie zupełnie pozbawiony wody, obszar ten składa się z olbrzymich nagich równin i rozległych przestrzeni piaszczystych, których jedyną roślinnością, są rośliny kolczaste o wyglądzie zgoła niesamowitym: drzewo - świeca, drzewo - kielbasa i przedewszystkiem kaktus i figowiec berberyjski, tworzący olbrzymie, wskutek gęstwiny prawie niemożliwe do przebycia zarośla.

Zamieszkuje go ludność biedna i zacofana, nieogładzona przez kulturę, której jedyne bogactwem są stada bydła. Lecz jest to majątek, z którym nie chce się ona rozstawać za żadną cenę. Dziki Mahafaly lub Antandroysa, to nazwy dwóch głównych plemion południa — ko-



Palmy kokosowe.

*) Termin, podany przez d-ra A. Freyda (przypłom.).

czuje ze swemi stadami garbatych byków pomiędzy Tuléar na zachodzie do Fort-Dauphin na wschodzie; zgadza się on zabić zwierzę jedynie przy wielkiej uroczystości, jak wesele lub pogrzeb. Wtedy też objada się mięsem na zapas na kilka miesięcy. Lecz trudno byłoby zmusić go do rozstania się ze swem bydłem, na które spogląda z upodobaniem całymi dniami, i które — jak ten wieśniak ze starej piosenki francuskiej — ceni więcej od swej żony i rodziny.

Obszar południowy w gospodarstwie ogólnem Madagaskaru posiada znaczenie jedynie, jako rezerwat bydła.

KLIMAT.

Luźne uwagi o klimacie, zawarte w opisie poszczególnych obszarów, pozwolą nam na zawarcie w kilku wierszach poglądu ogólnego na klimat Madagaskaru, co jest konieczne dla uzupełnienia opisu charakteru fizycznego.

Madagaskar, należący do półkuli południowej, położony jest pod zwrotnikiem Koziorożca. Ogólnie klimat jego jest tropikalny, a na południowym skraj, podzwrotnikowy.

Istnieją tu, jak we wszystkich krajach tropikalnych, bardzo wyraźnie zarysowane dwie pory roku: pora ciepła, lub pora deszczowa zwana często porą zimową, i pora sucha, stosunkowo chłodna. Pory te w stosunku do półkuli północnej są odwrócone: pora ciepła trwa od listopada do kwietnia, a chłodna — od kwietnia do listopada.

Madagaskar leży w obszarze passatów, dmących w ciągu pory ciepłej ze wschodu. Wiatry te pędzą z nad oceanu Indyjskiego chmury, skupiające się nad wielką, górzystą wyspą. W ten sposób wschodnie stoki wyspy mają opadów znacznie więcej, niż stoki zachodnie (2.50 m. do 3.00 m.) Brzeg wschodni nawiedzany jest często, najwięcej w lutym-marcu, przez cyklony. Mogłem się naocznie przekonać, jak straszne są cyklony oceanu Indyjskiego, z których każdy jest prawdziwą klęską. Widziałem zniesione całkowicie z powierzchni ziemi miasto Ma-



Tuziemiec z plemienia Betsileo, ubrany w koszulę z rajfi i kapelusz słomkowy mygrobu miejscowego.

nanjary, stolicę prowincji na wybrzeżu wschodnim, miłutkie miasto, położone na przesmyku piaszczystym, oddzielającym lagunę od morza. W ostatnich czasach miasto Tamatave, główny port tegoż wybrzeża wschodniego (12.000 mieszkańców), początkowy punkt kolei, prowadzącej do Tananarive, zostało zniszczone w trzech czwartych w roku 1917, a potem w roku 1927 zniesione do fundamentów, w ciągu dwóch godzin; w tym samym czasie burza wyrzuciła na brzeg około tuzina okrętów, które schroniły się do portu.

Co do temperatur, zanotowanych na Madagaskarze, to dla całej wyspy, maxima wahają się od 35° do 38°C, a minima odchodzą do 13 stopni. Najtrudniejszy do zniesienia jest gorąco - wilgotny klimat wybrzeża wschodniego, który powoduje wielkie osłabienie. Wysokie położenie wnętrza wyspy wpływa łagodząco na klimat tropikalny. W Tananarive, na wysokości 1.500 m. temperatura w nocie lipcowe spada do 1° lub 2° C ponad zerem; różnica pomiędzy temperaturą dnia i nocy jest bardzo wielka. W masywie Ankaratra spada, choć bardzo rzadko, śnieg, lecz na tychmiast topnieje. W Tananarive i na wysokich płasko-

wzgórzach w porze deszczowej burze dzienne przynoszą często bardzo obfite opady gradowe.

Ogólnie biorąc, klimat Madagaskaru na wybrzeżach, a zwłaszcza na wybrzeżu wschodnim, jest trudny do wytrzymania dla Europejczyka; tylko na wysokich płaskowzgórzach jest on możliwy do zniesienia.

II.

FRANCJA NA MADAGASKARZE.

Uprawnienia Francji do władania Madagaskarem datują się od XVII wieku. Nie mam zamiaru opisywać tutaj w historycznej kolejności wszystkich usiłowań, przedsięwziętych w celu umocnienia przez Francję swych wpływów i mniej lub więcej stałego oswobodzenia z początku wybrzeży, później i wnętrza Wielkiej Wyspy.

Wystarczy powiedzieć, że krótka wojna w roku 1885 zapewniła Francji, przez traktat, zawarty z królem plemienia Hova z Tananarive, protektorat nad całością wyspy i pewne przywileje handlowe na wybrzeżach. Jednakże nieustanne trudności, jakie napotykało wprowadzenie w życie tego traktatu, doprowadziły do nowej ekspedycji wojskowej, znanej pod nazwą Kampanji Madagaskarskiej (1895).

Korpus ekspedycyjny, pod dowództwem generała Duchêne wylądował w wielkim porcie wybrzeża zachodniego Majunga, położonym przy ujściu rzeki Betsiboka. Celem ekspedycji była stolica, Tananarive, gdzie panowała królowa plemienia Hova, Ranavaloa. Gdyby ekspedycja wylądowała w Tamatave, miałaby drogę krótszą, niż z Majunga, lecz wyspa w tym okresie nie posiadała ani jednej drogi, a dotarcie do stolicy po łagodnych wzniesieniach zachodnich, było stosunkowo łatwiejsze, niż przez prawie zupełnie nieznaną fałezę. Po kilkumiesięcznej kampanji, w czasie której korpus ekspedycyjny ucierpiał więcej od żółtej febry niż od walk, armja Hova, znacznie liczniejsza, lecz nieudolnie dowodzona, posiadająca pozatem bardzo mierną wartość bojową, została odrzucona na

Tananarive. Za przedmiot ataku obrany został pałac królowej (istniejący dotychczas i przeznaczony obecnie na muzeum), zbudowany na skale, dominującej nad Tananarive. Królowa poddała się, gdy tylko pierwsze pociski działowe zadrasnęły fronton pałacu. Podpisany został nowy traktat, którego mocą Madagaskar z protektoratu stał się kolonią francuską.

Sam więc podbój trwał dosyć krótko. Lecz wśród zaniepokojonej zmianą rządu ludności, dla której dotychczasowa władza królowej Hova nie była zbyt uciążliwa, zaczęły się wojny domowe i ogólna ruchawka, uciążliwa w równej mierze dla samej ludności, jak i dla nowych władców Francuzów. Rozpanoszyła się anarchja, połowa Malgache'ów, normalnie bardzo uległych, przeistoczyła się w rozjuszony barany. Bandy rozbójników (fahavalos) przebiegały kraj, zadając od czasu do czasu straty białym, lecz równocześnie paląc wsie tubylcze i niszcząc zbiory. Było to tak zwane „Wielkie powstanie“.

Dla stłumienia tego powstania wezwany został generał Galliéni, który przeszedł szkołę walki kolonjalnej w Sudanie, gdzie podbój trwał znacznie dłużej i był o wiele trudniejszy, niż na Madagaskarze. W roku 1896 Gamiéni (przyszły obrońca Paryża z r. 1914) został mianowany zarządcą generalnym z wszelkimi pełnomocnictwami wojskowymi i cywilnymi. Okazał się on równie ostrożnym i mądrym pacyfikatorem, jak i zdolnym administratorem; stłumił powstanie stosunkowo małymi siłami, oszczędzając, o ile możliwości, życie tubylców, których miał za zadanie poskromić. Mawiał on zwykle: „Nie zapominajcie, że dzisiejszy powstaniec, to jutrzejszy pracownik... Gdy zdobędziecie wieś, zbierzcie mieszkańców i nakazcie im odbudować natychmiast wszystko, co zostało zniszczone... Jedno nowe targowisko może pozwolić na opanowanie prowincji... Posterunek lekarski oddaje dziełu uspokojenia kraju czasami większe usługi, niż bataljon wojska...“

Galliéni rządził Madagaskarem dziewięć lat z rządu. Przeprowadził on całkowitą organi-



Zbiór wanilji.

zację kolonji. Jego następcom pozostało jedynie dalsze prowadzenie rozpoczętego przez niego dzieła.

WAŻNIEJSZE PLEMIONA.

Już przy poprzednim opisie regionalnym, miałem sposobność wyliczenia przeważnej części ważniejszych plemion Madagaskaru. Jednakże konieczną jest rzeczą wyrobić sobie pogląd na całość zagadnień narodowościowych i określić rolę, jaką spełnia każde z plemion w życiu gospodarczym kraju.

Wnętrze wyspy zaludnione jest przez blisko połowę całkowitej ludności. Panują tu dwa ważniejsze plemiona: plemię Hova, liczące około miliona ludzi, zamieszkujące w prowincji Emyrne, która zajmuje północną i środkową część Płaskowyżu Środkowego i plemię Betsiléo (500.000), zamieszkujące południową część Płaskowyżu Środkowego i tworzące prowincję o tej samej nazwie.

Plemię Hova nie należy do rasy murzyńskiej. Jest ono wyraźnie pochodzenia indo-malajskiego tak z typu fizycznego, jak z języka i obyczajów. Posiadają oni bursztynowy kolor skóry, oczy wydłużone, wargi nie obwisłe; kobiety są piękne, o długich włosach, splecionych w warkocze. Dziwna dosyć rzecz, że Hova, przybywszy w

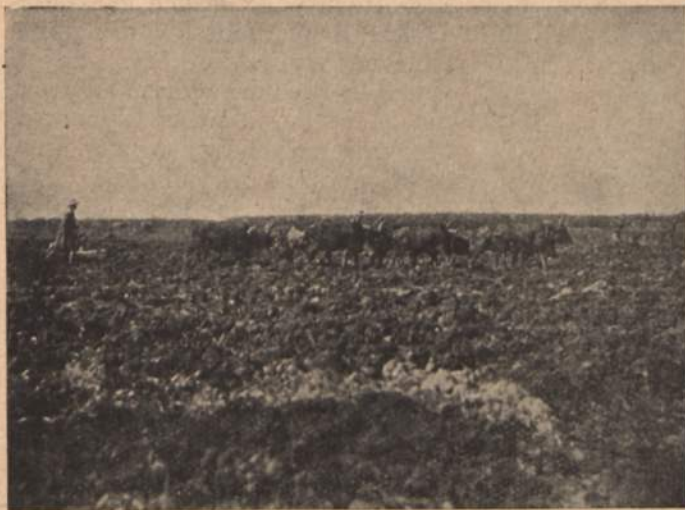
zamierzonych czasach na Madagaskar drogą morską, nie pozostali na wybrzeżu, lecz zajęli wysokie płaskowzgórza. Wyróżniają się oni z pośród pozostałych mieszkańców wyspy swą inteligencją i zmysłowością. Odznaczają się łagodnością obyczajów i instynktem społecznym, zamiłowania do wojaczki nie mają. Umieili oni jednakże stworzyć najsilniejsze państwo na wyspie, a ich „Mpanjaka“, czyli król w Tananarive posiadał pewną, wprawdzie niezbyt ugruntowaną, władzę nad innymi plemionami, do których wysyłał swych urzędników, zwanych gubernatorami, cieszących się u swych poddanych większym lub mniejszym uznaniem. Język Hova, posiadający alfabet łąciński, jest zrozumiały na całej wyspie i wykazuje tendencje wypierania dialektów miejscowych.

Plemię Betsiléo, mieszańców jasnoskórych Hovańczyków z czarnymi tubylcami, tworzyło na południu prowincji Emyrne państwo o mniejszym znaczeniu, ze stolicą Fianarantsoa, o której wspominałem powyżej. Są oni mniej cywilizowani niż Hova, lecz silniejsi fizycznie.

Pozostałe plemiona wyspy stanowią różnorodną mieszaninę dawniej od niepamiętnych czasów zaludniających wyspę tubylców, obecnie nieistniejących zupełnie, zwanych Vazimba, z czarnymi, przybyłymi z sąsiedniej Afryki, których oznaczono nazwą ogólną Masombika (nazwę tę odnajdujemy w dzisiejszym słowie Mozambik); przymieszka krwi afrykańskiej na zachodzie jest oczywiście większa, co widzimy w ciemniejszej skórze mieszkańców, większej ich sile i dzikości.

Na obszarze wschodnim zamieszkują dwa plemiona: w środku — Betsimisarakana (około 500.000), sumienni i umiejący żeglarze, nieposiadający jednak wielkiego zamiłowania do pracy; na południu — Antaimoro (300.000), bardziej pierwotni, lecz pracowici, którzy chętnie porzucają swą prowincję, wynajmując się do pracy na całej wyspie.

Na wybrzeżu zachodnim od północnego krańca wyspy do Diégo-Suarez zamieszkuje jedyną plemię, Sakalave



Woly zebu przy pracy.



Zbiór ryżu.

(200.000), rozdrobnione na cały szereg małych tryb. pozostających w nieustannej walce między sobą. Mało cywilizowani, niechętnie uznający władzę, nadają się oni jedynie tylko na pastuchów.

Na obszarze południowym zamieszkują plemiona Bara, Mahafaly i Antandroy, które długi okres czasu żyły w stanie zupełnie dzikim. Oswajanie tych dzikusów i doprowadzenie ich do szczybla pół-cywilizacji, w porównaniu z plemionami Hova, jest bardzo mordercze i powolne.

USTRÓJ POLITYCZNY.

Tak oto przedstawia się mozaika narodowościowa, którą Francuzi zastali w roku 1895.

Królową (mpanjaka) w roku 1895, była Ranavalo, prawdziwa zabawka w rękach wysokich dygnitarzy - mężczyzn, których używała ona w charakterze podobnym, jak Katarzyna Wielka, nie posiadając jej siły woli, ani władzy. Z pośród charakterystycznych zwyczajów tego zniewieściałego dworu przytoczymy jeden, t. zw. „łaźnię królowej“, który zachodził pierwszego dnia roku malgaszów. W tym dniu cały dwór asystował przy toalecie królowej, poczem każdy z uczestników wypijał kubek wody, uświęconej dotknięciem ciała władczyni...

W tym okresie prowincje, uciśkane przez nieuczciwych i bezlitosnych gubernatorów niechętnie uznawały władzę państwową w Tananarive i cała Wielka Wyspa żyła w stanie prawdziwej anarchji. Zasługą generała Galliéni była reorganizacja ustroju miejscowego społeczeństwa, wprowadzenie porządku, budowa dróg, rozwój kultury. Sprawom administracyjnym towarzyszyła działalność społeczna, polegająca na propagandzie higieny, zwalczaniu epidemij, zakładaniu szkół.

Cennym pomocnikiem w tej pracy było plemię Hova. Z pośród niego rekrutują się dobrzy niżsi urzędnicy, agenci handlowi, pisarze, urzędnicy pocztowi, nawet pomocnicze siły lekarskie, akuszerki, dentyści; lecz ludność ta jest tak przyzwyczajona do klimatu wysokich płaskowyżów, że większość z nich

odmawia wyjazdu na służbę w obszary nizinne, gdzie czyha na nich zdradliwa malarja.

OBYCZAJE MIEJSCOWE TUZIEMCÓW.

Nie należy sądzić, by nawet najbliższa część ludności wyspy była usposobiona wyraźnie wrogo względem Europejczyków. Przeciwnie, nawet dziki Malgasz jest dosyć gościnnie, o ile nie jest zbyt gwałtownie zmuszany do zmiany zwyczajów i o ile nie nakłada się na niego nowych obowiązków, z których najtrudniejszym dla niego do zrozumienia jest praca. Dla zapewnienia sobie całorocznego wyżywienia, wprowadzić nie- zbyt obfitego, wystarczy mu praca na plantacjach ryżowych w ciągu dwóch do trzech miesięcy — i czegoż mu więcej potrzeba? Co zaś do plemion, trudniących się hodowlą bydła, które całymi miesiącami towarzyszą w górach swym stadom, mniej z konieczności pilnowania ich, lecz więcej dla przyjemności, ich podziwiania — w głowach tych ludzi nie może pomieścić się myśl, by ktokolwiek mógł wymgać od nich innego rodzaju pracy.

Kto chce być dobrze przyjęty przez Malgaszów, musi znać ich język i postępować z nimi łagodnie, lecz stanowczo. Chętniej będą oni dla kogoś tańczyli przez całą noc, niż pra-



Zbiór kukurydzy.

cowali w dzień. Istnieje ciekawy zwyczaj, który praktykuje się pomiędzy tuziemcami jednego plemienia, lecz który może być rozciągnięty i na pewnych białych, umiających wzbudzić do siebie pełne zaufanie. Jest to zwyczaj „fatidra”. Jak w drugim akcie „Zmierzchu bogów”, dwie osoby mieszają do napoju po kilka kropli swej krwi i gdy po pewnym ceremonjale, zbyt długim do opisywania go tutaj, wypiją ten napój, stają się oni od tego czasu „braćmi krwi”, to znaczy związani nierozłącznie bezgranicznym zaufaniem.

Możnaby wiele opowiedzieć o obyczajach i zwyczajach Malgaszów, których miałem sposobność obserwować osobiście w czasie licznych podróży przy opracowywaniu mapy tego kraju. Zadowolę się jedynie stwierdzeniem, że pomimo wszystkich swych braków, ludność ta naogół posiada dobry charakter; jest gotowa okazać przywiązanie białemu, który postępuje z nią umiejętnie. I odwrotnie. Francuzi, którzy zamieszkiwali na Wielkiej Wyspie, wyjątkowo tylko pozostają nieczuli na urok Madagaskaru i przeważnie zachowują dobre wspomnienia o tym kraju i o jego mieszkańcach.

ZAKOŃCZENIE.

Pozostaje nam zbadanie, w jaki sposób rozwiązano na Madagaskarze zagadnienie komunikacji, do jakich rezultatów doszła obecna produkcja i jakie są widoki tej kolonji na przyszłość.

LINJE KOMUNIKACYJNE.

Podróż z Francji do Madagaskaru trwa 23 dni na parowcach pocztowych żeglugi regularnej, kursujących co 15 dni. Głównymi portami handlowymi Madagaskaru są: na wybrzeżu wschodnim — Tamatave; na wybrzeżu zachodnim — Majunga; na północnym skraju wyspy Diégo - Suarez, posiadający wspaniałą przystań i służący jednocześnie za port wojenny; jest on zupełnie pozbawiony komunikacji lądowej z resztą kolonji.

Z Tamatave dojeżdża się do stolicy, Tananarive, koleją żelazną, długości 370 km, w ciągu 10 godzin. Z Majunga rów-



Przygotowanie kakao.

nież można dojechać do Tananarive, przebywając pierwszą połowę drogi, do Maéwatanana, parowcem po rzece Betsiboka, a drugą połowę — autobusem po szosie.

Obecna sieć komunikacyjna została stworzona całkowicie przez Francuzów. Do roku 1895 jedynymi linjami komunikacyjnymi były ścieżki dla pieszych. Dążąc do odgradzenia się od brzegu morskiego, rząd Hova nie starał się budować żadnej drogi. Wszystkie transporty odbywały się zapomocą tragarzy. towary przenoszone były na głowie człowieka, a jako środek przewozowy dla ludzi służyły „filanzane” (palankiny), rodzaj krzesła, zaopatrzonego w drażki, niesionego na ramionach 4 lub 8 ludzi.

Obecnie posiada Madagaskar 700 km. linii kolejowych, z których poza linią kolejową Tamatave - Tananarive wymienimy: odgałęzienie do jeziora Alaorta, długości 160 klm. i linię kolejową z Tananarive do Antsirabé, przebiegającą w kierunku z północy na południe, wzdłuż osi Płaskowyżu Środkowego; linja ta o długości 200 klm. obsługuje najgęściej zaludniony i najbardziej kulturalny obszar wyspy. Sieć kolejowa będzie wkrótce uzupełniona przez budujące się obecnie przedłużenie linii kolejowej centralnej z Antsirabé do Fianarantsoa, stolicy prowincji

Betsiléo i połączenie Fianarantsoa z portem Manankara na wybrzeżu wschodnim. Przy przejściu wschodniej granicy płaskowyżu spotyka się na niej te same trudności, co i na linii z Tamatave.

Sieć dróg kołowych liczy około 5.000 km., z których około 3000 km szos zupełnie wykończonych, z żelazniami lub kamiennymi mostami, reszta są to drogi gruntowne, dostępne dla komunikacji samochodowej jedynie w porze suchej.

Na wyspie istnieje 180 urzędów pocztowych, 8000 km linii telegraficznych i około 12 stacyj telegrafu bez drutu, z których największa, stacja w Tananarive, utrzymuje łączność z Paryżem, Dakarem, Brazzaville i Saigonem.

Ta sieć komunikacyjna przy obryzym obszarze kolonji przedstawia się jeszcze niezbyt świetnie, wymagała ona jednakże nadzwyczajnych wysiłków w tym kraju o klimacie niezdrowym i posiadającym niedostateczną ilość rąk roboczych.

DZISIEJSZA PRODUKCJA.

Madagaskar jest krajem przede wszystkim rolniczym. Przestrzeń, zajęta pod uprawę, wynosi około 120.000 km², t. j. około jednej piątej całej powierzchni wyspy. Większa część gruntów uprawnych znajduje się w posiadaniu tuziemców, uprawiających na nich rośliny.



Eksploatacja grafitu z odkrywki.



Przemywanie złota.

konieczne do wyżywienia, jak: manjok, kukurydzę, pataty, a głównie ryż. Ten ostatni produkt, wystarczający dawniej jedynie na pokrycie potrzeb spożycia miejscowego, staje się obecnie ważnym artykułem wywozu.

Kolonizacja europejska zajmuje obecnie około 100.000 km², przeważnie na wybrzeżu wschodnim, gdzie jak to widzieliśmy wyżej, można z powodzeniem uprawiać różne gatunki roślin tropikalnych.

Lasy, zajmujące przestrzeń około 80.000 km², t. j. około 13% powierzchni, w przeważnej swej części są położone w obszarze falezy wschodniej i w obszarze północnym. Mogą one stać się źródłem pokaźnych dochodów, o ile zaprowadzona zostanie prawidłowa gospodarka eksploatacyjna i zostaną pobudowane drogi wywozowe do portów.

Osobliwością świata zwierzęcego Madagaskaru jest wielka ilość gatunków zwierząt, których nie spotyka się w żadnej innej części świata. Dzikie ani też zwierząt drapieżnych na Madagaskarze nie spotykamy. Wspomniałem już o zwierzętach z rodziny lemurowatych, znanych na wyspie pod pospolicie używaną nazwą *ma ki* lub *ma ka*, zachwycających małych ssaków, zaludniających lasy; posiadają one tułów małpy, a głowę i ogon wiewiórki.

Poważne źródło dochodu stanowi hodowla bydła, zajęcie, które w szczególności odpowiada beztroskiemu charakterowi tuziemców. Według przypuszczalnej oceny, na której w bra-

ku ścisłych obliczeń musimy się oprzeć, ilość hodowanego bydła dochodzi do ogromnej liczby 10 milionów sztuk (byków garbanych, czyli zebu). Sam obserwowałem na obszarze zachodnim stada nawpół dzikich zebu, liczące 500 do 600 głów, od których drżała ziemia na wiele kilometrów dookoła, a które zatrzymywały się na gwizd małego dziecka. Obecnie wywozi się rocznie około 20.000 sztuk żywego bydła, 5.000 ton mrożonego mięsa i 10.000 ton skór.

Różne, coraz to nowe nadzieje, budowano na źródłach bogactw mineralnych Madagaskaru. Przypuszczano więc kolejno, że bogactwo kolonii leży w pokładach złota lub złożach kamieni drogocennych, w kopalniach grafitu, lub pewnych minerałów radioaktywnych, a ostatnio wielkie nadzieje budzi spodziewany rozwój eksploatacji węgla. W rzeczywistości zaś każde z tych źródeł gra mniej lub więcej ważną rolę w gospodarstwie ogólnem wyspy i każde z nich w pewnym stopniu wzmaga dobrobyt kraju.

WIDOKI NA PRZYSZŁOŚĆ

Madagaskar jest krainą przeciętną, posiadającą bardzo różnorodne, lecz niezbyt obfite źródła bogactwa, z których żadne nie ma widoków na wywołanie poruszenia świata, ani na stworzenie w tym kraju nagłego i nadzwyczajnego majątku.

Rozwój kolonizacji na Madagaskarze jest związany z dwoma zagadnieniami natury dość drażliwej. Pierwsze — to niedo-

stateczność siły roboczej i niezbyt wielka jej wydajność. Tuziemcy nie czują zbyt wielkiego pociągu do pracy; czują się oni zupełnie zadowoleni ze swej nędznej egzystencji i nie ujawniają wyższych aspiracji, o ile mają być one zaspokojone kosztem większego wysiłku. Użycie ich do pracy gromadnej, czy to przy robotach publicznych dla rozbudowy linii komunikacyjnych, czy przy kolonizacji europejskiej — jest bardzo trudne.

Co do osiedlania się Europejczyków, to rozbija się ono o dyktando, wpływający w naturalny sposób na to, co powiedziano wyżej. Z jednej strony, w obszarze środkowym klimat jest stosunkowo umiarkowany, pozwalający Europejczykowi z zachowaniem środków ostrożności żyć, za to tereny poza gruntami, zdatnymi pod uprawę pewnych roślin, wystarczających do wyżywienia tuziemcom, lecz nieopłacających się Europejczykowi — są zupełnie jałowe. Tereny mniej więcej urodzajne znajdują się w całości w posiadaniu tuziemców, o których wywłaszczeniu nie może być mowy. Z drugiej strony na wybrzeżu wschodnim znajduje się dostateczna ilość niezajętych obszarów o gruncie bardzo żyznym, pozwalającym na uprawę zyskownych roślin, lecz niezdrowy klimat ogranicza działalność Europejczyka do pełnienia tutaj jedynie funkcji nadzorczych.

EDWARD DE MARTONNE.

PRZEGLĄD KOLONJALNY

(Zestawiony przez Dr. Jana Rozwadowskiego)

PROGRAM INWESTYCYJNY MADAGASKARU.

Do parlamentu francuskiego wpłynął projekt ustawy o pożyczce wysokości 600.000.000.— franków na roboty inwestycyjne, które mają być przeprowadzone w najbliższym czasie na Madagaskarze.

Całość programu inwestycyjnego wyraża się w kwocie 700 000.000.— franków, z czego 100.000.000.— ma być pokryte przy pomocy robót szarwarkowych.

Pożyczka ma być zużyta w sposób następujący:

Porty i regulacja rzek	212.000.000 fr.
Drogi żelazne	230.989.000 „
Drogi i mosty	28.000.000 „
Inwestycje rolne	60.000.000 „
Zdrowie publiczne	18.067.000 „
Szkolnictwo zawodowe	7.483.000 „
Poczta, telegrafy i telefony	23.467.000 „
Budynki administracyjne	64.770.000 „
Nieprzewidziane	55.224.000 „
	<hr/>
	700.000.000 fr.

„KOLONJE, A KONFERENCJA MORSKA W LONDYNIE.

W związku z konferencją morską, która odbywała się ostatnio w Londynie prasa angielska i francuska podaje wiele ciekawych szczegółów i rozumowań, mających na celu obronę własnego punktu widzenia.

Francuzi, pragnąc dowieść, że rozbrojenie na morzu nie powinno dotknąć Francji w znacznym stopniu — usiłują między innymi wykazać, że długość granic morskich kolonij, jak również znaczna ilość ludności, zamieszkującej te kolonie, uzasadniają konieczność utrzymania pewnego minimum jednostek zbrojnych na morzu.

Obliczenia w tym względzie w liczbach zaokrąglonych są następujące dla państw, biorących udział w konferencji londyńskiej:

	Brzeg morski		wielkość zaludnienie		długość linii komunikacyjnych między		
	metropolji	kolonji	kolonji	kolonji	metropolją,	a kolonjami	handel kolonjalny
Francja	2340 mil morsk.	15.680	12 mil. klm. ²	60 mil.	33.580 mil morsk.		98 miliard.
Anglja	6340 mil morsk.	65.000	12 mil. klm. ²	405 mil.	67.000	„	275 „
St. Zjedn.	9300 mil morsk.	25.500	1,9 mil. klm. ²	12 mil.	17.000	„	20 „
Japonja	12.760 mil morsk.	9.600	3 mil. klm. ²	2,2 mil.	5.000	„	15 „
Włochy	3.470 mil morsk.	3.770	0,3 mil. klm. ²	24 mil.	5.000	„	1 „

NIEMIECKIE ROSZCZENIA KOLONJALNE.

Jak wiadomo, organizacje i stowarzyszenia kolonjalne niemieckie, jak również prasa i sfery polityczne w Niemczech, prowadzą zdecydowaną kampanję, mającą na celu odzyskanie przez Niemcy utraconych w konsekwencji wielkiej wojny posiadłości kolonjalnych.

Kampanja ta osiągnęła już pewne dodatnie dla Rzeszy rezultaty. Jednym z pierwszych rezultatów tej kampanji było zamianowanie dr. Kastla specjalistą od spraw kolonjalnych w charakterze przedstawiciela Niemiec w Komisji Mandatowej Ligi Narodów. Udział przedstawiela niemieckiego w Komisji Mandatowej daje możność Niemcom pewnej kontroli działalności państw — mandatarjuszów w przedwojennych niemieckich posiadłościach kolonjalnych.

Jednakże zdaniem „Uebersee — und Kolonial Zeitung“ nadzieje, przywiązane do osoby dr. Kastla, zawiodły. Przedstawiciel Rzeszy w Komisji Mandatowej, zaabsorbowany innymi pracami w Komisji, w ciągu ubiegłego roku nie potrafił dokonać nic takiego, co mogłoby pełnąć naprzód sprawę realizacji, choćby częściowej, planów odzyskania kolonij, albo, jak się o tem wyraził w swoim czasie dr. Schacht — co do rozszerzenia bazy, skąd Niemcy zdobywać mogą surowce.

Propaganda niemieczyzny w byłych niemieckich kolonjach również nie osiągnęła spodziewanych rezultatów. Wprawdzie pozycja materialna farmatorów niemieckich w b. niemieckiej Afryce południowo-zachodniej jest dobra, jednakże ostatnie wybory, przeprowadzone do ciał legislacyjnych i samorządowych, wykazały porażkę elementu niemieckiego. To też czasopismo „Korag“, organ

federacji niemieckich organizacji kolonjalnych wzywa rząd do podjęcia aktywnej polityki w kierunku odzyskania kolonij.

Niemiecka opinja publiczna jest zdania, że z chwilą, kiedy Niemcom udało się uregulować sprawę reparacyj wojennych oraz ewakuacji Nadrenji, największym problemem niemieckiej polityki powinna być kwestja odzyskania kolonij. Wspomniane pismo pisze: „Walka o kolonie niemieckie powinna być prowadzona z najwyższą energją. Wszyscy Niemcy, zwolennicy polityki kolonjalnej, powinni ześrodkować swoje wysiłki wobec grozy angielskiej polityki aneksyjnej.

I rzeczywiście w ostatnim czasie polityka wschodnio-afrykańska Anglii, zmierzająca do wprowadzenia bardziej ścisłego związku między jej kolonjami i Tanganyiką (kolonia mandatowa) wywołała w Niemczech gwałtowne protesty.

Pismo angielskie „East Africa“ w ten sposób odpowiada na te protesty: „Niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę, że niemiecka opinja publiczna, jak również rząd niemiecki uważają, że byłe kolonie niemieckie powinny wrócić do Rzeszy, aby utrzymać w świadomości narodu ideę kolonjalną, Niemcy prowadzą intensywną propagandę prasową, organizują tygodnie i wystawy kolonjalne. Wydawnictwa kolonjalne niemieckie są liczne. Na mapach niemieckich do dnia dzisiejszego Tanganyika jest nazywana Niemiecką Afryką Wschodnią. Deutsche Kolonial Gesellschaft zażądało, aby w atlasach szkolnych byłe niemieckie terytoria kolonjalne nosiły nazwy „Terytorjum niemieckie, oddane pod mandat obcy. Nie stoi nic na przeszkodzie — kończy „East Africa“, aby ta ostatnia śmieszna sugestia została zrealizowana“.

SYSTEM PROTEKCYJNY W AUSTRALJI.

Australja wprowadziła w ostatnim czasie zasadnicze zmiany w swojej taryfie celnej. Kraj o 6.000.000 mieszkańców pragnie stać się samowystarczalnym. Zmodyfikowana australijska taryfa celna ma za zadanie obronę nie tylko już przemyślu wielkiego, ale nawet mniejszego o drugorzędnym znaczeniu. Nawet towary angielskie zostały obłożone wyższym cłem, wskutek czego należy przypuszczać, że eksport angielski do Australji również ulegnie znacznej redukcji.

Skutek wprowadzenia nowej taryfy w Australji jest już widoczny w polityce państw innych w stosunku do Australji.

Dekret francuski z 15 stycznia r. b. nakłada trzykrotne cło na zboże i masło, importowane do Francji z Australji.

ŚWIATOWY HANDEL KAWĄ.

Brazylja jest największym producentem kawy. Dwie trzecie rocznego ogólno-światowego zbioru kawy przypada na Brazylję. Stan brazylijski Sao Paulo posiada pod plantacjami kawy przestrzeń 2.538.000 hektarów. Po Brazylji następuje Kolumbia, która w r. 1927 eksportowała 2.528.827 ballów po sześćdziesiąt kilogramów każdy. Potem następuje Wenezuela, Guatemala, Meksyk, Salvador, Costarica, Haiti, San-Domingo, Indje Holenderskie, Indje Angielskie, Kolonje Portugalskie, Liberja i wreszcie Kolonje Francuskie.

Francja zajmuje drugie miejsce na świecie pod względem importu kawy. W r. 1928 Francja skonsumowała 750.000 worków kawy po 60 kg. każdy. Przywóz kawy do Francji z własnych kolonij nie przekracza 5.000 ton rocznie, co stanowi za ledwie niecałe 3 proc. całej konsumpcji francuskiej. Pod względem historycznym kwestja produkcji kawy przedstawia się w sposób następujący: w XVIII stuleciu kolonje francuskie były największym producentem i eksporterem kawy. W roku 1775 eksport z Gwadelupy wyniósł 63.000 kwintalów, z Martyniki 50.000 kwintalów.

Dzisiaj na terytorjum tych kolonij produkcja kawy niemal że nie istnieje. Plantacje zostały zniszczone; miejsce ich zajęły plantacje trzciny cukrowej.

PERSPEKTYWY HANDLU CYNĄ.

Produkcja cyny w ciągu roku 1930 będzie kontrolowana przez kartel międzynarodowy „Tin Producer's Association“.

Celem uniknięcia złej konjunktury, produkcja cyny w bieżącym roku będzie nieco zredukowana przez skasowanie w niektórych kopalniach jednego dnia roboczego w tygodniu. Przedwiduje się, że konsumpcja cyny w roku 1930 wyniesie około 135.000 ton i będzie o kilkanaście tysięcy ton mniejsza aniżeli w r. 1929. Konsumpcja cyny jest całkowicie związana z przemysłem automobilowym i wyrobem konserw.

Jeżeli chodzi o przemysł automobilowy, to obliczają, że w roku 1930 ogólna produkcja samochodów wyniesie około 5.500.000 sztuk, z czego na Amerykę przypadnie 4.500.000 sztuk.

W ten sposób pewne określo-

ne zapotrzebowanie na cynę przez przemysł automobilowy jest zapewnione.

ZWIĘKSZENIE KONSUMCJI KAUCZUKU W ROKU 1929.

Produkcja światowa kauczuku w roku 1929 wyniosła 850.000 ton i jest o 200.000 ton wyższa w stosunku do roku poprzedniego. Konsumpcja w roku 1929 wyniosła 785.000 ton i jest wyższa o 27 proc. w stosunku do roku 1928.

Stany Zjednoczone skonsumowały w roku ub. 475.000 ton; inne kraje 310.000 ton. Sfery gospodarcze przypuszczają, że zwiększenie konsumpcji w roku 1929 jest tylko wyjątkowe; w każdym razie zdaniem tych sfer z obliczeń roku 1929 nie można dedukować, że w przyszłych latach produkcja i konsumpcja kauczuku będą wzrastały.

Jedną z przyczyn wzrostu konsumpcji w roku 1929 było założenie przez grupy finansowe amerykańskie czterech wielkich fabryk opon samochodowych. Fabryki te w roku ubiegłym zużyły wielką ilość kauczuku.

KRONIKA KOLONJALNA

OTWARCIE PAWILONU POLSKIEGO W ANTWERPJI. — Dnia 5 maja r. b. dokonane zostało otwarcie pawilonu polskiego na wystawie kolonjalnej i morskiej w Antwerpii w obecności przedstawicieli rządów polskiego i belgijskiego, oraz Zarządu Wystawy.

Pawilon nasz w Antwerpii posiada działy następujące: Port w Gdyni, mapę świetlną, wyobrażającą ruch między zapleczem a portami polskimi, etnografię Pomorza, oraz stoisko Ligi Morskiej i Rzecznej (dział kolonjalny), które składa się z map, wykresów i fotografii, omawiających eksplorację polską i rozmieszczenie na globie Polaków.

Całość wystawy, jak również polskiego pawilonu, a także i stoiska kolonjalnego Ligi Morskiej i Rzecznej przedstawia się dobrze.

Szczegółowe sprawozdanie z wystawy antwerpijskiej i pawilonu polskiego podamy w jednym z najbliższych numerów „Pioniera Kolonjalnego“.

WYJAZD DELEGATA NA MIĘDZY-NARODOWY KONGRES MALARJOLOGÓW DO ALGIERU. — Dnia 9-go maja r. b. wyjechał do Algeru dr. med. Al. Freyd, jako delegat Związku Pionierów Kolonjalnych na międzynarodowy kongres malarjologów. Kongres ten odbędzie się w Algerze

w dniach 19 — 21 maja r. b. Na porządku obrad kongresu są sprawy bezpośrednio i pośrednio obchodzące Polskę, mianowicie: Pińszczyzna, Angola, Parana i Peru.

Sprawozdanie z kongresu zamieścimy w jednym z najbliższych numerów.

PROGRAM KOLONJALNY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ. — Nakładem Związku Pionierów Kolonjalnych ukazał się w druku „Program Kolonjalny L. M. i R.“ Program ten w sposób szczegółowy precyzuje akcję, jaką podjęła Liga Morska i Rzeczna przez Związek Pionierów Kolonjalnych w zakresie zdobycia dla państwa polskiego kolonij, a dla narodu polskiego terenów pod nieskrepowaną ekspansję ludzką i gospodarczą. Program jest do nabycia w Sekretarjacie Związku (Królewska 9 m. 6, w godzinach 6—8).

ODCZYT O POLSKIM PROBLEMIE KOLONJALNYM. — Staraniem Zarządu Koła b. Wychowawców Szkoły Handlowej im. Reesslera przy ul. Chłodnej 33, odbył się w niedzielę dn. 13 kwietnia r. b. odczyt p. dr. Rosińskiego, sekretarza Związku Pionierów Kolonjalnych, na temat „Polski Problem Kolonjalny“. Odczyt zgromadził kilkudziesięciu słuchaczy z pośród członków stowarzyszenia.

WYJAZD PIONIERÓW KOLONJALNYCH DO ANGOLI. — W początkach maja r. b. wyjechała do Angoli grupa czterech członków naszego Związku, którzy zamierzają się tam osiedlić na stałe, częściowo jako eksploatatorzy hodowlani, a częściowo jako przemysłowcy. Na czele grupy stoi p. inżynier Paszkowicz, towarzyszą mu zaś pp. Jesionowski, Kłobukowski i Kanewiszer. Grupa ta udaje się do Angoli drogą lądową przez Saharę, własnym autobilem półciężarowym. Dzielnym kolegom życzymy jak najwocześniejszych wyników w ich pionierskich zamierzeniach.

Ze swej strony dodajemy, że p. inż. Paszkowicz zakłada w Lobito fabrykę cementu, przy współudziale znanej warszawskiej firmy betonowej Rzewuskiego.

Szczegóły z akcji naszych pionierów na terenie Angoli, podamy we właściwym czasie.

WYJAZD KPT. A. ZARYCHTY NA ZJAZD GEOGRAFÓW SŁOWIAŃSKICH. — Członek Zarządu Związku Pionierów Kolonialnych p. kpt. A. Zarychta wyjechał w pierwszych dniach maja do Jugosławii na Zjazd Geografów Słowiańskich. P. kpt. Zarychta reprezentuje na wspomnianym Zjeździe naszą organizację.

ZNACZEK NA FUNDUSZ KOLONJALNY. — Jak donosiliśmy w poprzednim numerze został wypuszczony w obieg znaczek na fundusz kolonialny. Cena znaczka wynosi 50 groszy (kolor zielony) i 10 groszy (kolor pomarańczowy).

Zwracamy się ponownie do oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej o współudział w rozpowszechnieniu znaczka. Bliższych informacji udziela Sekcja Kolonialna Ligi Morskiej i Rzecznej (Warszawa, Królewska 9 m. 6 — tel. 515-88).

ODCZYT O PERU. — W sobotę dnia 10 maja r. b. w lokalu Ligi Morskiej i Rzecznej odbył się odczyt członka Związku Pionierów Kolonialnych p. Zdzisława Hiszpańskiego p. t. „Polskie tereny osadnicze w Peru”. Odczyt zgromadził kilkadziesiąt osób zśród członków Związku.

ULGI WIZOWE DLA ZWIEDZAJĄCYCH WYSTAWĘ MORSKO-KOLONJALNĄ W ANTWERPJI.

Władze królewsko-belgijskie są upoważnione do udzielania wiz ulgowych w wysokości 25 franków w zlocie na wjazd i pobyt w Belgji na przeciąg jednego miesiąca w okresie od 1-go kwietnia do 31 października tym cudzoziemcom, którzy pragną zwiedzić wystawę w Antwerpji i Liege z okazji Stulecia Niepodległości Belgji.

Oprócz tego wystawcy i ich personel pomocniczy mogą otrzymać bezpłatnie wizę, ważną do 31 grudnia 1930 roku na nieograniczoną ilość podróży, która będzie wydawana na zasadzie

zaświadczenia, podpisanego przez Komisarza Generalnego jednej lub drugiej wystawy.

Zainteresowani powinni mieć zawsze swoje właściwe paszporty.

Wreszcie wszyscy, pragnący wziąć udział w zjazdach i kongresach międzynarodowych, jakie się odbędą w Królestwie Belgijskim w okresie wspomnianych wystaw, mogą otrzymać bezpłatnie do ich użytku wizy na wjazd i pobyt w Belgji podczas trwania tych konferencji, w których zamierzają wziąć udział; wizy te będą wydawane na zasadzie karty, zapraszającej do wzięcia udziału w którymś z tych zjazdów.

KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADESŁANE

KAZIMIERZ SMOGORZEWSKI — „*Propaganda korytarzowa zagranicą*”. — Str. 62, — cena 2,50 zł.

Nakładem Instytutu Bałtyckiego ukazała się przed kilku tygodniami ostatnia publikacja Kazimierza Smogorzewskiego p. t. „*Propaganda korytarzowa zagranicą*”, która niewątpliwie zacieka wi licznych czytelników, interesujących się aktualnym zagadnieniem stosunku państw zachodnich do kwestji t. zw. „*korytarza*”.

Autor skrzętnie zebrał to, co propaganda niemiecka zdziałała dotychczas we Francji, Anglii, Włoszech i Ameryce. Dla czytelnika polskiego, nieśledzącego piśmiennictwa politycznego w innych krajach, znajdzie się w publikacji p. Smogorzewskiego dużo informacji nowych i ciekawych.

Ukazanie się wspomnianej publikacji jest bardzo na czasie i należy wyrazić nadzieję, że spotka się ona z jak najliczniejszym przyjęciem ze strony wszystkich interesujących się zagadnieniem obrony Pomorza i naszych granic zachodnich.

TYSZEL JAN ZYGMUNT. *Pod ojczyzną banderą*, str. 127 + zdjęcia i mapki. Katowice. 1930.

W zwiększającej się szybko naszej literaturze morskiej dawał się odczuwać brak książek, poświęconych zagadnieniu morskiemu, a napisanych jednocześnie i przystępnie i fachowo. Celem takiej książki jest danie przeciętnemu inteligentowi nietylko opisu tego, co jest, lecz zaznajomienie go również z tem, co było, i podkreślenie łączności między przeszłością i teraźniejszością oraz

wykazanie, że zmieniają się czasy i ludzie, lecz nie zmienia się idea. W dziedzinie morskiej ma to tem większe znaczenie, w szczególności u nas, że dość mocno jest jeszcze ugruntowane zdanie, iż zagadnienie morza wypłynęło dopiero we wskrzeszonej Polsce i że go nie było nigdy w czasach przedrozbiorowych.

Lukę wspomnianą stara się zapelniać praca p. Tyszla, wydana nakładem oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Katowicach. Oczywiście ma ona, z natury rzeczy, charakter kompilacyjny, czego nie można brać za złe autorowi, bo wszak jego zadaniem było podać przystępnie to, co jest opracowane dla kół specjalistów. W pracy opierał się p. Tyszel na ostatnich danych, stąd też książka ma charakter vademecum bardzo aktualnego. Sama praca składa się z dwóch części, z których pierwsza traktuje o naszych sprawach morskich w okresie przedrozbiorowym, a druga podaje opis i wyniki naszych wysiłków morskich w Polsce odrodzonej. Zostały uwzględnione przez autora wszystkie momenty bądź natury wojennej, bądź handlowej, przytem jest widoczne, że korzystał ze źródeł krytycznie i uważnie. Książka, miejmy nieplonną nadzieję, może w zupełności spełnić swą misję, jaką jest uświadomienie społeczeństwa polskiego o konieczności wyteżonej pracy nad odzyskanym Bałtykiem.

Wydawnictwo przedstawia się ozdobnie, papier i druk wykwantne, zdjęcia wykonane starannie. Język i styl poprawne.

(—) Inż. WITOLD HUBERT

Bank Spółdzielczy

Spółdz. zap. z nieogranicz. odpow.

w Mysłowicach, ul. Powstańców 15

TELEFON № 54. (Naprzeciw Dworca Kolejowego).

Zatwla wszelkie czynności bankowe a to:

Otwiera rach. bież. i czekowe. Udziela pożyczek członkom na dogodnych warunkach. Dyskontuje weksle kupieckie. Inkasuje weksle, rachunki, listy przewoz etc. Uskutecznia przekazy w kraju i zagranicą. Przyjmuje wkłady oszczędnościowe w złotych i do . am.

8309-430-II-V

ELEKTRO-RADJO Wł. B. SPIKA

Królewska Huta, ul. Sienkiewicza róg Kazimierza 7.

Telefon 1505.

ODDZIAŁ I. Wykonanie urządzeń świetlnych i napędowych. ODDZIAŁ II. Sprzedaż aparatów i części radjowych. Wykonanie i przebudowa aparatów radjodbiornych według nowych systemów. ODDZIAŁ III. Sprzedaż gramofonów elektrycznych i sprężynowych. Wielki wybór w płytach wyrobu krajowego i zagranicznego. ODDZIAŁ IV. Rowery oraz części znanych firm stale na składzie. Zastępstwo VARTA. Stacja ładowania i reparacji akumulatorów radjowych i samochodowych.

8353-13-IV-V.

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL ŻELAZA

SPÓŁKA Z OGR. ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

KRÓLEWSKA-HUTA
ULICA PIASTOWSKA № 4

**Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich
Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury**

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Telefony N-ry 160, 185 i 186

Konto żyrowe: Bank Polski — Królewska Huta

Konto czekowe: P. K. O. Nr. 301.013 Katowice.

Żelazo walcowane, blachy, żelazo fasonowe, szyny, zwrotnice, koła, żelaza lane i kute, rury gazowe, warzelniarne, flanszowe, fittingi, blachy cynkowane, blachy karbowane i t. p. Śruby, nity, gwoździe druciane, łańcuchy. Artykuły budowlane.

831-469-II-III.

GIESCHE

SPÓŁKA AKCYJNA

**KATOWICE, G. ŚL.,
ul. Podgórna Nr. 4**

Telefony: 4-30, 6-83, 12-09, 23-31.

Adres telegr.: „GIESCHE-KATOWICE“.

Węgiel kamienny — Cynk surowy — Cynk rafinowany — Cynk prasowany — Blacha cynkowa — Kubki cynkowe — Kadm — Ołów — Blacha ołowiana — Rury ołowiane — Drut ołowiany — Glejta ołowiana — Plomby ołowiane — Wełna ołowiana — Śrut — Minja — Cyna do lutowania — Kwas siarkowy wszelkich stopniowości — Oleum 20%.

8297-453-V-VII-X

Towarzystwo Handlowe Sp. z o. o.

„TEHAG“

Katowice, ul. Matejki Nr. 1—3

**Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich
Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury**

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Adres telegraficzny: „TEHAG“ — KATOWICE

Telefony N-ry: 2510, 2511 i 2512

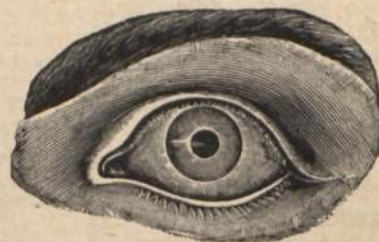
Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice

Konto czekowe: P. K. O. № 301.190 — Katowice.

SPRZEDAŻ:

wszelkich wyrobów walcowni, a mianowicie: żelaza sztabowego, dźwigarów, szyn, blach, rur gazowych i kotłowych, blach falistych, bednarki, klozetów kopalnianych w wykonaniu czarnym i pocynkowanym ;-;

8317-470 II-V.



Optyk „GRÄBSCH“ Foto

KRÓL.-HUTA, G. ŚLĄSK

Tel. 545. ul. Wolności 5 Tel. 545.

SPECJALNY SKŁAD OPTYCZNY

Dal:
Blizk:



Barometry, Termometry, Przybory rysunkowe, Instrumenty niwelacyjne.

Aparaty i przybory fotograficzne.
Lornetki teatralne i polowe.

8360—521—IV.

Jak można przekonać?



Szumny podpis pod pięknym obrazkiem niewiele mówi, a rzadko kiedy kogo przekona o dobroci jakiegokolwiek preparatu. Zamieszczono obok ryciny demonstrują osiągnięte wyniki zabiegami Silvikrinem zastosowane przez lekarzy: SILVIKRIN POMAGA. Na podstawie tego zdania apelujemy nie tylko do oka, lecz TAKŻE DO ROZUMU i dlatego też prosimy przeczytać uważnie następujące wiersze.

Wypadanie włosów, łysina i materiały strukturalne włosa



200 razy powiększone



200 razy powiększone



200 razy powiększone

1. **Cystyna** według Heffa, to jest pseudocystyna (materia fermentująca) o podpadającej wysokiej zawartości organicznie związanej siarki. Przy paleniu włosów wytwarza osobliwy zapach

2. **Tyrosyna** jest według Burowa ważnym składnikiem odżywczym dla tkanki wytwarzającej włosy.

3. **Tryptophan** jest według Hopkinsa nadzwyczaj wartościowym składnikiem w sensie biologicznym dla tworzenia komórek.

Powyższe powiększone ryciny przedstawiają materiały strukturalne włosa i stanowią poniekąd jego szkielet. Głównie z tych materiałów wytwarzają cebulki włosowe nasze uwłosienie.

Ciekawe własności Cystyny (rycina 1) stały się przedmiotem gruntownych badań poważnych uczonych, gdyż Cystyna oddziałuje fermentująco, czyli podnieca, pędzi, buduje.

Tyrosyna (rycina 2-ga) jest dla porostu włosów ważnym składnikiem odżywczym i tak samo koniecznym, jak Tryptophan (rycina 3-cia), o którym laureat nagrody Nobla, biochemik Sir Frederic Hopkins mówi, że bez Tryptophanu tworzenie komórek jest niemożliwe. Ponieważ włos powstaje przez tworzenie komórek, zawartość Tryptophanu przy poroście włosów jest niezbędna.

Wszelkie wyżej wymienione materiały strukturalne włosa zawarte są tylko w „Silvikrin-kuracji-włosów w komplecie (D. R. P.)”. Odnośnie siły działania Silvikrin-kuracji-włosów w komplecie należy uwzględnić następujące rzeczy:

a) Zachodzi tylko osłabienie cebulek włosowych, natomiast skóra głowy nie wykazuje żadnych zmian.

Oslabienie cebulek włosowych następuje zwykle po ciężkich chorobach, jak grypa i t. p. Zastosowanie w tym wypadku „Silvikrin-kuracji-włosów w komplecie” usunęło osłabienie cebulek w krótkim czasie, aczkolwiek — jak o tem donosono — głowa już wyłysiała i wszelkie poprzednio używane środki były bezskuteczne. Osłabienie samych cebulek włosowych można więc zwałować szybko i skutecznie Silvikrinem. Wiele ciekawsze są wyniki w wypadkach podanych pod b) i to dlatego, że dostęp do nich jest o wiele trudniejszy i niestety stanowią główną przyczynę łysienia.

b) Zły stan skóry głowy i słabość cebulek są przyczyną niedomagań przy poroście włosów w przeważnych wypadkach.

Oslabienie cebulek włosowych jest w tych wypadkach skutkiem coraz głębiej wnikających się zmian skóry. Uwydatnia to się na skórze głowy początkowo przez tworzenie się łupieżu, nadmierne wydzielanie się tłuszczu i częste swędzenie. Wypadanie włosów nie jest podpadające, włos staje coraz cieńszy i krótszy, aż w końcu pozostaje zaledwie widzialny puszek na łysinie.

Równocześnie z tworzeniem się łupieżu rogowacieje skóra głowy (hyperkeratoza). Dotknięci tą dolegliwością używali z reguły różnych środków, a że im nie pomagały, przestali w końcu ich używać. A dlaczego im nie pomagały? Ponieważ cebulki takiej skóry głowy na wiele środków wogóle nie reagują. Recepty naszych pradziadów zapewne nie dorosły tym trudnym zadaniom. W tych wypadkach zgodnie z wiedzą należy w pierwszym oczyszczyć skórę, przygotować ją jak glebę w sensie fizjologiczno-kosmetycznym. Cystyna (obraz 1-szy) działa doskonale jako środek przeciw rogowaceni, gdyż zawarta w niej siarka staje się natychmiast czynną na skórze głowy (tak zwany status nascendi) (stopień 1) i stopniowo pobudza cebulki do dawniejszej siły produkcyjnej (stopień 2).

Dlatego też stopniowe działanie „Silvikrin-kuracji-włosów w komplecie” jest rozstrzygające, tak, że nawet Prof. uniwersytetu Dr. med. Polland mówi o „Silvikrin-kuracji-włosów w komplecie” jako wartościowo decydującej. Z tych krótkich wywodów odniosą Szan. Czytelnicy wrażenie, że „Silvikrin-kuracja-włosów w komplecie” jest wynikiem nadzwyczajnej pracy i badań naukowych. Zanim P.P. wydacie pieniądze, prosimy zgłosić się wprost do nas. Wyślemy natychmiast bezpłatnie broszurę p. t. „Wypadanie i regeneracja włosów”, oraz ciekawe orzeczenia o działaniu Silvikrinu. Do przesyłki dołączamy jeszcze małą paczkę Silvikrin-Shampoo. Silvikrin-Shampoo zawiera również materiał strukturalny włosa. Poniższy kupon prosimy wypełnić i nam przesłać.



KUPON PRZESYŁKI BEZPŁATNEJ.

Wysłać w kopercie zaopatrzonej w znaczek pocztowy do:
SILVIKRIN-VERTRIEB, Gdańsk 300, Lübeckergasse 23/27.

Proszę mi przesłać bezpłatnie i franko:

1. Próbkę Silvikrin-Shampoo,
2. Książkę „Wypadanie i regeneracja włosów”,
3. Doniesienia o skuteczności Silvikrinu.

Nazwisko

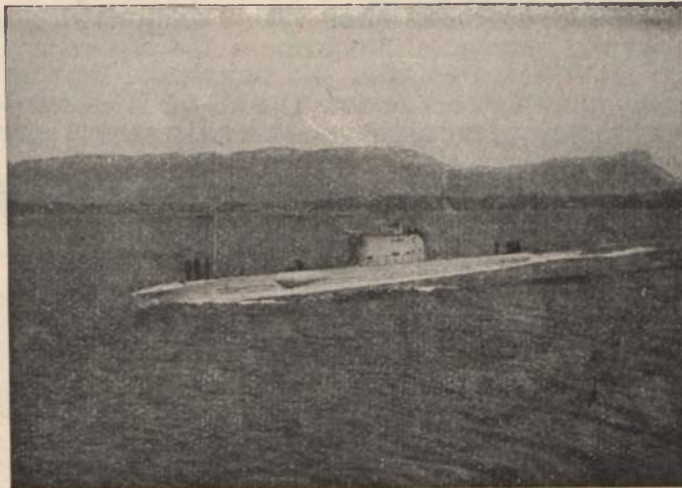
miejsce

poczta..... ul. i L. domu.....

SCHNEIDER & C^{IE}

ZARZĄD: 42, RUE D'ANJOU, PARIS

Artylerja morska.
Wieże. Płyty pan-
cerne. Rury torpe-
dowe. Urządzenia
portowe i wyposa-
żenie. Rezerwoary
::: dla płynów :::



Maszyny morskie i
turbiny. Kompre-
sory powietrzne.
Śruby okrętowe.
Motory elektrycz-
ne i osprzęt. Spe-
cjalne odlewy że-
::: ::: liwne ::: :::

„Katsonis”, łódź podwodna o wyporności 605 ton, zbudowana dla greckiej floty wojennej.

Łodzie podwodne (typu Schneider-Laubeuf). Motory typu Burmeister i Wain, 4-o i 2-u taktowe (o pojedynczym i podwójnym działaniu, dla wszelkich statków handlowych, budowanych we Francji). 2-u taktowe motory typu Schneider i P. O. Schneider dla łodzi podwodnych.

WARSZTATY: Le Creusot, Breuil, „Henri-Paul”, La Londe-Les-Maures, Havre, Harfleur, Hoc
Bordeaux, i t. d. STOCZNIE: Chalons s/Saône.

431—II—XII.

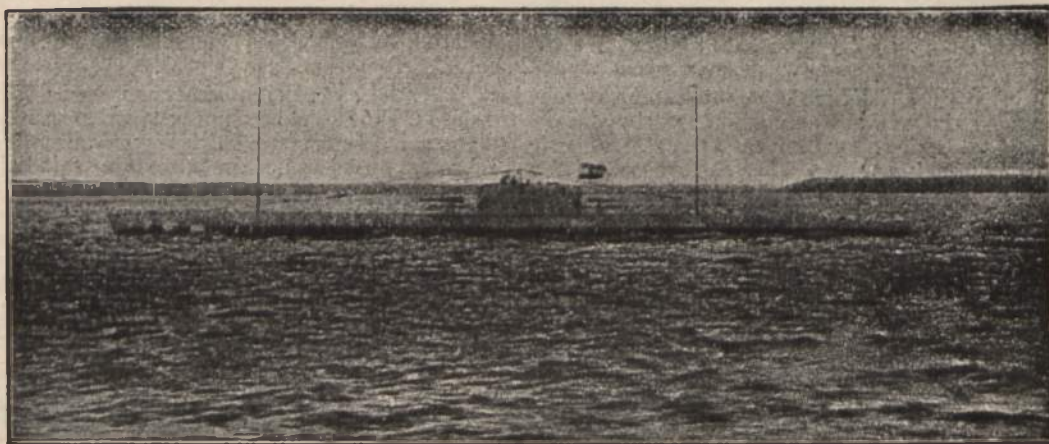
Prosimy powoływać się na powyższe ogłoszenie w „Morzu”.

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, RUE DE TÉHÉRAN, P A R I S

STOCZNIE I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE I W NANTES — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Łódź podwodna „Smeli” dla Marynarki Królestwa S. H. S.

KRAŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot).
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE-SULZER.

Budowa maszynarji dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”.
374, VIII—IV.

Société Provençale de Constructions Navales

ZARZĄD GŁÓWNY:

3, rue de La Baume — Paris (8^e)

Adres telegr.: PROVENAVA-47-PARIS, R. C. Seine 55.020.

Telef.: Elyées 54-84 i 94-01.

Stocznie: LA CIOTAT (B. du R.).

Warsztaty: MARSEILLE
67, Chemin de La Madrague.

BUDOWA I NAPRAWA:

STATKÓW PASAŻERSKICH, TOWAROWYCH,
LICHTUG, BERLINEK, HOLOWNIKÓW,
YACHTÓW, STATKÓW CYSTERNOWYCH,
STRAŻNICZYCH, SZALUP, MASZYN OKRĘTO-
WYCH, WIND OKRĘTOWYCH, ŻÓRAWI,
ZBIORNIKÓW, SZKIELETÓW STATKÓW.

Basen Radoub w LA CIOTAT

456. I.XII

UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

ZWIĄZEK PIĘCIU FRANCUSKICH STOCZNI BUDOWY OKRĘTÓW

na morzu Północnym, w Kanale La Manche, na Atlantyku i na morzu Śródziemnym

6 BIS, RUE AUBER, PARIS

STOCZNIA DE FRANCE W DUNKIERCE, Société des Ateliers et Chantiers de France.

STOCZNIA DE NORMANDIE W ROUEN, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

STOCZNIA DE GRAVILLE W HAWRZE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

STOCZNIA DE LA SEYNE W TULONIE, Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée

STOCZNIA DE PENHOËT W SAINT-NAZAIRE, Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire.

● ●

Wszelkie okręty wojenne i statki handlowe, krążowniki, torpedowce, łodzie podwodne, statki luksusowe, statki - cysterny do nafty, statki parowe i motorowe.

575. VIII-XII.



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUESNE” i „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste. Gle. de Constructions Mécaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY:

NANTES

(L. I.)

LE TRAIT

(8. I.)

LA COUR-NEUVE

(SEINE).

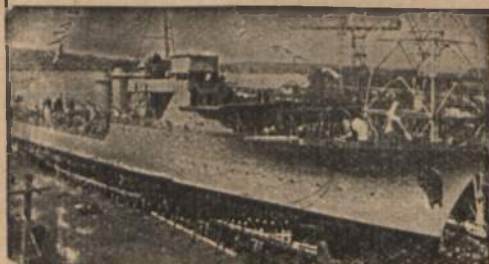


KONTRTORPEDOWIEC „TIGRE” (36,7 węzł.) — NAJSZYBSZY OKRĘT TEJ KLASY W ŚWIECIE. (Atel. et Chant. de Bretagne).

— ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE —
— ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) —
— SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES —

Dawne Zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau.

Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne. Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki. Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach; Motory Diesla typu M.A.N



Torpedowiec „BASQUE”. 1495 ton, zbudowany przez Atel. et Chant. de la Seine Maritime (Worms & Cie) dla francuskiej floty wojennej.

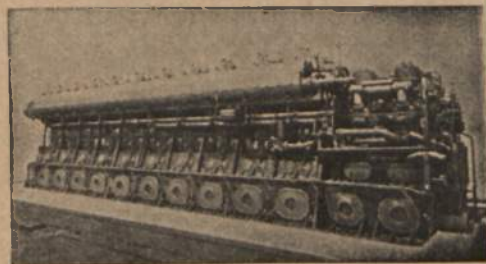
ZARZĄD GŁÓWNY:

PARIS (8-e)

88.

BOULEVARD
HAUSSMANN.

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM.



Motor typu M. A. N. o sile 3000 HP. do łodzi podwodnych. Wylęczność na Francję: Ste. Gle. de Constr.-Mécan.

432-II-XII

CHANTIERS & ATELIERS
AUGUSTIN-
-NORMAND
LE HAVRE (FRANCJA)



„Wilk”, pierwsza z serii 3 łodzi podwodnych, budowanych dla marynarki polskiej według planów stoczni i zakładów „AUGUSTIN NORMAND”.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH.

SPECJALNOŚĆ: BUDOWA ŁODZI PODWODNYCH.
WSZELKIE ŚRODKI I PRZYRZĄDY DO WYŁAWIANIA MIN.
MOTORY DIESLA VICKERS-NORMAND.
372. VIII-IV.

Sp. Akc. T-wo Ubezpieczeń „PRZYSZŁOŚĆ”
w Warszawie, ul. Królewska 35.

Generalna Reprezentacja w Lublinie, Krak.-Przodm. 59, tel. 205

Założone przy współdziałaniu macierzystego
Tow. Ubezpiec. „FENIKS” w Wiedniu.

Działy:
ŻYCIOWY
OGNIOWY
KRADZIEŻOWY
TRANSPORTOWY

Oddziały: Warszawa, Łódź, Lwów, Kraków, Poznań, Bydgoszcz,
Białsko, Katowice, Lublin, Wilno i Będzin.

Ajentyury we wszystkich miastach Rzecznej Polski.
651-527-V.

PSY wszystkich ras (tresowane): salonowe,
myśliwskie, policyjne, owczarskie, stróże
znakomite do will, osiedli fabrycznych i t. d. oraz **KOTY**
rasowe poleca światowej sławy firma: „CANISPORT”,
Kraków, Warszawska 17. Na odpowiedź załączyć znaczek
pocztowy za 50 groszy.

524-IV-VI.

Jaja świeże 10 gr. dostarczam od 720/1440
sztuk wżwyż. Masło codziennie świeże z cen-
tryfugi kg. — zł. 5.50

JAJOWEISS

Tel. 33. GRYBÓW Tel. 33.

531-V.

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.



Przyjeżdżasz do Gdańska—zamieszkać tylko
w Hotelu CONTINENTAL

(naprzeciwko Dworca Głównego), tel. Nr. 286-51 i 263-06

Znajdziesz tam:

Dobłą polską obsługę. Doskonałą opiekę.
Pierwszorzędny komfort.

Pierwszorzędna Winiarnia - Restauracja
Znakomita kuchnia.

Ceny umiarkowane

POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKĄ i WODĄ BIEŻĄCĄ
Bufet Śniadankowy

Sala wystawowa.

Pokoje konferencyjne.

8505-424-II-VIII.