

# MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w teKście.



STARY RATUSZ W POZNANIU.

# Polska Państwowa Loterja Klasowa

może zapewnić grającym dobrobyt.

**Połowa losów wygrywa!  
Ciągnięcie co miesiąc!**

**Wygrane: 750.000 zł.  
400.000 „  
350.000 „  
150.000 „  
100.000 „**

i t. d.

**Losy (w cenie po 10 zł.  
za ćwiartkę)**

są do nabycia w kolekturach we wszystkich większych miastach Polski.

13240-344-IV.

## Wydawnictwa Morskie NAKŁADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO SZKOŁY MORSKIEJ w TCZEWIE (Pomorze).

WYSZLY:

	zł.
<i>K. Bielski.</i> Mechanika teoretyczna . . . . .	16.—
„ Prawidła wykonywania rysunków maszynowych. . . . .	1.—
<i>St. Dłuski.</i> Dewiacja kompasu . . . . .	5.20
<i>A. Garnuszewski.</i> Budowa okrętu I. . . . .	4.55
„ Teoria okrętu. . . . .	4.25
<i>A. Hryniewiecki.</i> Zarys meteorologii . . . . .	5.20
<i>G. Kański.</i> Opisowy kurs Locji . . . . .	6.50
<i>A. Ledóchowski.</i> Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie). . . . .	6.50
„ Astronomia żeglarska. . . . .	7.—
HANDEL morski w praktyce . . . . .	5.—
INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej . . . . .	3.—
Ustawa o służbie marynarza (tłum. Dr. Sowiński). . . . .	2 50

W DRUKU:

<i>K. Bielski.</i> Turbiny parowe . . . . .	
NADTO INSTYTUT WYDAWNICZY S. M. POLECA:	
<i>F. A. Ossendowski.</i> Na skrzyżowaniu dróg . . . . .	6 50
<i>J. Słowacki.</i> Pisma wybrane (według programu dla szkół średnich). . . . .	3 80

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

**Koszty przesyłki poleconej 1.—zł.**

# INSTYTUT WYDAWNICZY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

poleca następujące broszury:

<i>J. Borowik</i> — Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego . . . . .	zł. —.50	<i>Edward Słońsk</i> — Zaślubiny Polski z morzem . . . . .	zł 1 w opr. „ 1.50
<i>Dr. Fr. Bujak</i> — Dziejowe znaczenie morza . . . . .	„ —.50	<i>Józef Szczepański</i> — Powrót na odwieczny nasz Bałtyk. . . . .	zł. —.50
<i>Kazimierz Demel</i> — Narzędzia i metody łowu ryb. . . . .	„ —.95	<i>Józef Szczepański</i> — Z dziejów marynarki w Polsce przedrozbiorowej . . . . .	„ —.50
<i>Miljoner z Detroit</i> — Czy chcesz zostać bogatym? . . . . .	„ —.20	<i>F. Trzepak</i> — Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek . . . . .	„ —.30
<i>F. Rostkowski</i> — 6 lat polskiej polityki handlowo- morskiej. . . . .	„ —.50	<i>Adam Uziembło</i> — Nasza przeszłość i przyszłość na morzu. . . . .	„ —.50
<i>F. Rostkowski</i> — Państwo a żegluga i jej rentowność. . . . .	„ —.50	<i>Adam Uziembło</i> — Liga Morska i Rzeczna w r. 1927. . . . .	„ —.50
<i>F. Rostkowski</i> — Realny program twórczej pracy Polski na morzu. . . . .	„ —.50	<i>Adam Uziembło</i> — Praca Polski nad morzem. . . . .	„ —.50
<i>F. Rostkowski</i> — Zasys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej. . . . .	„ 3 —	<i>St. Wojciechowski</i> — Flota handlowa w Polsce . . . . .	„ —.50
<i>Inż. Al. Rylke</i> — Morze — nowy teren pracy dla robotnika polskiego . . . . .	„ —.20	<i>Marjusz Zaruski</i> — Na yachcie „Witeż” . . . . .	„ 1.50
		Program kolonialny Ligi Morskiej i Rzecznej . . . . .	„ —.50

Do nabycia w księgarniach i w Instytucie Wydawniczym L. M. i R. w Warszawie, ul. Królewska nr. 9. m. 6.

Uwaga: Instytut Wydawniczy L. M. i R. wysyła wymienione książki i broszury za zaliczeniem pocztowym, dodając do ich ceny koszty przesyłki.

Przy większych zamówieniach — rabat.

# MORZE

## ORGAN · LIGI · MORSKIEJ · RZECZNEJ

Nr. 4—5.

Warszawa, kwiecień—maj 1929 r.

Rok VI

TREŚĆ NUMERU: 1. Witajcie! — A. Uziembło; 2. Koszt przewozu wodą — Tadeusz Maliszewski; 3. Koordynacja pracy — A. U.; 4. Handel Polski na Bałtyku — Dr. W. Rostkiński; 5. Możliwość uproszczenia słownictwa żeglarskiego — A. Garnuszewski; 6. Sześć tygodni w lodach Bałtyku — J. Borkowski; 7. W diabelskim kotle — Halina Bobińska; 8. Budowa polskich okrętów wojennych we Francji — Oltvier Quéant; 9. Kontrabanda wojenna — Henryk Brożkiewicz; oraz bogata Kronika i Dział Oficjalny L. M. i Rz. — MŁODY ŻEGLARZ: 10. Na przestwór wód!; 11. Jak daleko w Polsce można dopłynąć łodzią — P. Ord-ski; 12. Sztuka żeglarska — Zbigniew Lepecki; PIONIER KOLONJALNY: 13. Kolonizacja zamorska a inicjatywa prywatna — K. Gluchowski; 14. Ekspedycja do Angoli (Wrażenia i spostrzeżenia) — II — Fr. Lyp; 15. A. O. F. — E. de Martonne, Pułkownik Misji Wojskowej Francuskiej; 16. Konstrukcja prawna i repartycja mandatów kolonialnych — Dr. Jan Rozwadowski; 17. Przegląd Kolonialny — J. R.; 18. Kronika Kolonialna.

33 ILUSTRACJE I RYSUNKI W TEKŚCIE

## W I T A J C I E !

Na progu morskim, gdzie poruch Bałtyku uderza w falochron, ręką polską wzniesiony, gdzie rośnie nasze miasto portowe, skąd pogładamy na świat szeroki, szukając w świecie miejsca, gdzie założymy podwaliny własnej, zamorskiej kultury — witamy Gości-Rodaków, co z dalekich krain przyjadą, co w dalekich krajach osiedli, a teraz przybywają tłumnie, aby ujrzyć, czego dawna ich Ojczyzna dokonała, co wzniosła, co przetworzyła, co wytworzyła.

Witamy tych, co nowoczesną kulturę anglosaską w Stanach Zjednoczonych budują, co nauczyli tam królów przemysłu i pieniądza cenić polską robotę. Witamy tych, co pasują się z straszliwych gór przeciwnościami w Andach, w Peru i wiekopomne pomniki polskiego genjuszu stawiają. Witamy i tych, co pod Górą Kościuszki na południowej półkuli osiedli i współpracują w tworzeniu najmłodszego społeczeństwa, w samym pąku którego realizują się już zasady sprawiedliwości społecznej. Witamy was, uchoǳcy na Wschód Daleki z krain Wschodzącego słońca, z pola Mandżurji i ze stepów Mongolji, którzy tak wysoko tam sztandar polskości dzierżycie, że imię waszego narodu stało się symbolem szlachetności i dobroci. Witamy Kanadyjczyka, zmagającego się z twardą przyrodą, witamy rozprószoną w diasporze emigrację polską.

Witamy potomków żołnierzy naszych walk o niepodległość, któ-

rym Francja dała schronienie — i tych przedstawicieli, którzy tę Francję ze zniszczeń wojny dźwigali. Witamy rozprószonych po Europie Polaków.

I was, witamy, twardych parańców, którzyście jedni poczeli zręby własnej kultury tworzyć za oceanem, którzyście jedni byli nie tylko pracownikami, nie tylko tymi, co skarbu duszy bronią i go przechowują, lecz pionierami twardymi, co ziemię dziewiczą — polską uczynić umieli.

Witajcie na progu morskim — witajcie na ziemi ojczystej.

Szliście za morze — na tułaczkę — o własnych siłach — o własnych środkach. Z obcych portów, na obcych statkach przebywaliście morza otchłanie. A spoglądała na was Polska, jako na tych, których na zawsze straciła, jako na tych, których krew w obcy wsiąknie organizm. Wszystkich innych osłaniała powaga niepodległych państw, wyście szli sami bez osłony, zdani na łaskę losu, na własną przemyślność i wolę.

Aleście byli, jako te pierwsze zastępy, co harce na przedpolach staczają. Świeciły nad wami gwiazdy Arciszewskich, Beniowskich, Janów z Kolna — świeciły nad wami gwiazdy duchów niespokojnych, które przeczuwały, że, gdy Polska powstanie, koniecznością dla niej będzie postawienie twardej stopy na jednym z pustych terenów na ziemi. Szliście na ich poszukiwanie, szliście — na wielkie zwiady.

Patrzcie — na ziemi ojczystej spotyka was cud po cudzie. Gdzie fale morskie hulały — pracują dźwigi i wywrotnice. Gdzie rybak ubogi przybijał, zawijają okręty największych świata potencyj, gdzie na torfowisku pustem kwasyne chyliły się trawy, — baseny portowe wrą ruchem. A gdy pojedziecie dalej, cud po cudzie będzie bił w oczy wasze. Ujrzycie miasta, które całkiem już były ziemczone — dziś tylko polską mową rozbrzmiewające — ujrzycie ludność, wśród której doszczętnie niebawem analfabetyzm wytopiony zostanie — ujrzycie wreszcie pokaz cały naszego dziesięcioletniego dorobku. Ujrzycie to wszystko, co będzie waszą tarczą w dalszych walkach, co będzie waszym mieczem w dalszych zdobyczach.

A jeśli otworzycie uszy wasze na to, co kiełkuje w narodzie — to usłyszycie tam jeszcze co innego — oto, że wasze trudy, wasze prace naród umiłował i za waszą wywiadowczą drużyną ruszą już niebawem twarde, karne zastępy — na wielką polską ekspansję zamorską, która uczyni z nas naród światowy. — Więc praca tutejsza — wasze wysiłki wchłonęła i zmarnować się im nie pozwoli.

Zdaleka przybywacie — ale w chwili, gdy rozumiemy już, iż w oddali — jednąśmy pracę czynili i w jedno ognisko myśl kierowali i ku jednemu celom dążyli.

Polska Zamorska niech żyje!

A. UZIEMBŁO

# KOSZT PRZEWOZU WODĄ

Mówiąc o wodzie, mam na myśli nasze śródlądowe drogi wodne. Przewozów morzem nie poruszam, bo dla wszystkich jest dzisiaj rzeczą jasną, że z taniością przewozu morskiego nic rywalizować nie jest w stanie; to jest dowiedzione i bezsporne. Inaczej się jednak rzecz ma z przewozem na śródlądowych drogach wodnych wogóle, a naszych polskich w szczególności. W tym kierunku panuje ogromna różnica zdań i gdy jedni uważają, że przewóz wodny jest tańszy od kolejowego, inni wręcz odwrotnie twierdzą, że przewóz wodny jest droższy, i że wobec tego należy kwestje regulacji i rozbudowy dróg wodnych stawić na drugim planie.

Z takim komentowaniem tej sprawy, tak niezmiernie doniosłej dla życia gospodarczego każdego kraju, spotykamy się nietylko u nas. To samo widzimy obecnie w Niemczech, gdzie przeciwnicy dalszej rozbudowy dróg wodnych usilnie, ale narazie bezskutecznie, walczą z zaniechaniem szerokich planów powiększenia sieci niemieckich dróg wodnych.

U nas sprawa ta dotąd nie przybiera tak ostrej formy, bo większość naszych arteryj wodnych jest w takim stanie, że o prowadzeniu prawidłowej żeglugi nawet marzyć nie można.

Na mapach Rzeczypospolitej Polskiej widzimy długą linię naszych rzek, które mogłyby wywierać poważny wpływ na dobrobyt i podniesienie kultury tych dzielnic Polski, przez które przepływają, ale niestety, zaniechanie kompletne, w jakim te arterje wodne się znajdują, uniemożliwia jakkolwiek myśl ich wykorzystania dla żeglugi.

Z licznych naszych wód wewnętrznych, jakie w Polsce posiadamy, mamy regularną żeglugę tylko na Wiśle pomiędzy Warszawą i Gdańskiem (440 klm.) częściowo na Wiśle środkowej i górnej pomiędzy Warszawą-Sandomierzem, oraz Nowym Korczynem i Krakowem, pracującą bardzo nielicznym taborem i ograniczoną przez niski stan wody, pozatem mamy jeszcze większy ruch berlinkowy na Warcie, Noteci i kanale Bydgoskim. Oto wszystko, co w tej chwili stanowi nasz dorobek w żegludze wewnętrznej i co może być brane pod uwagę, przy porównywaniu kosztów przewozu na naszych drogach wodnych z kosztami przewozu na kolejach żelaznych.

Jeżeli przyjmiemy za podstawę obecne ceny przewozowe (taryfy) na Wiśle środkowej i dolnej, gdzie żegluga pospieszna (towarowo-osobowa) i żegluga przewozu berlinkowego (towarowo-holownicza) przybrała już charakter stały, to widzimy, że wysokość ich w ciągu bieżącej nawigacji dla ładunków, idących z Gdańska do Warszawy, a więc w górę rzeki,

wynosiła, za towary, dzielone na kategorie według klasyfikacji Polskich Kolei Państwowych, za jedną tonę ładunku:

przy III kl.	—	od 36	do 40	złotych
" IV "	—	" 33	" 37	"
" V "	—	" 30	" 34	"
" VI "	—	" 22	" 26	"
" VII i VIII "	—	" 18	" 21	"

Przy przewozie w dół rzeki przytoczone ceny spadały w zależności od stanu wody i podaży wolnego tonażu od 20 do 25%.

Koszt przewozu wodą, jak widzimy, wynosił w górę rzeki od 4-ch do 9,5 gr. za tonoklm., w dół rzeki zaś od 3,2 do 7,7 grosza za tonoklm.

Przewóz koleją pomiędzy Gdańskiem i Warszawą wynosił przy przewozach całowagonowych za towary, należące do III kl. — 68 zł.; IV kl. — 52,5 zł.; V kl. — 40 zł.; VI kl. — 29,3 zł., VII — 19,9 zł. od każdej tony. Uwzględniając, że dystans kolejowy pomiędzy Gdańskiem i Warszawą wynosi 400 klm., cena przewozu na 1 tonokilometr na koleji wynosiła od 4,97 do 17 gr. Różnica na korzyść wody wynosi więc przy przewozie w górę od 24% do 79%; przy przewozie w dół od 55 do 124% na tonokilometr.

W przewozie popspiesznym towarowo-osobowym na Wiśle pomiędzy Gdańskiem i Warszawą fracht za przewóz jednej tony wynosi od 60 do 100 zł., w zależności od rodzaju towaru, gdy na polskich kolejach państwowych, za przewóz pomiędzy temi dwoma miastami taryfa dla ładunków popspieszonych wynosi, przy ładunkach całowagonowych 119 zł.; przy ładunkach drobnych (zbiorowych) 161 zł. od tony.

Jeżeli uwzględnimy różnicę kilometrową pomiędzy przestrzenią linii kolejowej i wodą, to otrzymamy, że koszt przewozu wodą wynosi od 13,4 gr. do 22,7 gr., koleją zaś od 29,8 gr. do 40,2 gr. za tonokilometr. Różnica na korzyść wody wynosi od 78% do 122%.

Dzięki temu, że fracht wodny jest znacznie niższy od kolejowego, obserwujemy ciążenie ku wodzie, nietylko tych ładunków, które są przewożone z miast, lub z miejscowości, położonych nad Wisłą, lecz również z miejscowości, posiadających połączenia kolejowe, ale oddalonych od Wisły od 50 do 100 klm.

Nawet przy obecnym, dużo pozostawiającym do życzenia, pod względem nawigacyjnym stanie Wisły, część ładunków przychodzi kolejami do punktów przybrzeżnych, w Warszawie, Toruniu, Grudziądzu i tam jest przeładowywana na wodę, ażeby pójść dalej rzeką do miejsca przeznaczenia. Transporty takie, idące łamaną drogą kolejowo-wodną, zamiast bezpośrednio kolejami, pomimo braku

mechanicznych urządzeń przeładunkowych na całym pobrzeżu Wisły i zwiększonych wskutek tego kosztów przeładunku, kalkulują się dzięki tanioci frachtu wodnego.

Fracht wodny jest, jak widzimy, znacznie niższy od frachtu kolejowego, mimo, że przedsiębiorstwa prywatne, które żeglugę eksploatują, ponoszą znaczne ciężary podatkowe, nietylko państwowe, ale i komunalne i muszą nietylko amortyzować swój tabor, lecz w pewnym stopniu procentować kapitał, włożony w przedsiębiorstwo, co tembardziej zasługuje na podkreślenie.

Głównym przebieżem przewozu wodą jest jego tanioci. Cyfry, które przytoczyliśmy, wskazują, że chociaż już dzisiaj nasza żegluga rzeczna jest w stanie przewozić znacznie taniej od kolei, to jednak w stosunku do kosztów przewozu na uregulowanych rzekach niemieckich jak Ren, Elba, Odra, lub obfitujących w wodę rzekach rosyjskich, jak Wołga, Dniepr, frachty rzeczne przy masowych przewozach są znacznie niższe od naszych i wynoszą przeciętnie w przeliczeniu na złote polskie od 0,9 do 1,5 gr. od tonokilometra w zależności od miejscowych warunków.

Niewątpliwie i na naszych rzekach, a przedewszystkiem na Wiśle przy utrzymaniu minimalnego zagłębienia na przemiałach na 1,2 metra, roztożeniem należytej pieczy nad bezpieczeństwem żeglugi, zmodernizowaniem taboru i wprowadzeniem racjonalnej eksploatacji uda się obniżyć wysokość stawek przewozowych przy masowych ładunkach do 2,5, a nawet 1,8 gr. za tonokilometr.

Nasze śródlądowe drogi wodne, a przedewszystkiem Wisła, jako główna arterja komunikacyjna, mogą poważnie wpłynąć na zmniejszenie kosztów przewozu. Rozwój regularnej żeglugi na naszych wodach ożywi przemysł i handel nietylko w miejscowościach nad wodą położonych, lecz również w szeregu dalszych, które mogą pośrednio z tańszego transportu wodnego korzystać.

Spółceństwo nasze nie jest dostatecznie uświadomione o doniosłej roli śródlądowych dróg wodnych, które przy doprowadzeniu ich do należytego stanu, mogą tworzyć podstawę gospodarczego rozwoju naszego kraju i jego dobrobytu.

Najlepszym przykładem jakie usługi oddają należycie utrzymane drogi wodne, mogą służyć: Francja i Niemcy, które w ostatnich 50-ciu latach ubiegłego stulecia dzięki należycie rozwiniętej sieci dróg wodnych, zapewniających tani przewóz wzmogły się gospodarczo i poważnie podniosły ogólny dobrobyt kraju.

TADEUSZ MALISZEWSKI

# KOORDYNACJA PRACY

Po długiej przerwie w początku lutego zebrał się plenarny Komitet Floty Narodowej. Posiedzenie to było bardzo ważne i bardzo potrzebne. Komitet właściwie przez dłuższy czas nie istniał — wybory bowiem do Sejmu zmieniły jego prezydium — nie istniał też Wydział Wykonawczy i praca jego spoczywała w ręku Sekretarza Generalnego, którego kompetencje, ani zakres działania ustawowo nie został ustalony. Komitet Floty Narodowej rozwijał się w kierunku tworzenia kół prowincjonalnych oraz reprezentacyj (w postaci członków-korespondentów), atoli w kierunku zbiórki właściwej zdziałał niewiele i zdobył na budowę okrętów nikłą sumę stu kilkudziesięciu tysięcy zł. Fakt ten tembardziej uderzał, że jednocześnie Bydgoszcz i Pomorze, gdzie na budowę okrętów zbierały pieniądze komitety miejscowe, wyłonione z komitetów obchodu dziesięciolecia niepodległości, od jesieni do lutego zebrały już przeszło trzysta kilkadziesiąt tysięcy złotych bez żadnych kosztów administracyjnych.

Zestawienie to wykazało, że Komitet Floty Narodowej nie wyzyskał tego autorytetu, jaki nadaje mu udział w nim najwyższych dostojników w Państwie i nasunął konieczność przeprowadzenia zasadniczej reorganizacji pracy. Zając się tem ma nowo wybra-

ny Wydział wykonawczy, do którego weszli, jako prezes pos. Zalewski, jako sekretarz generalny — gen. Zaruski, jako członkowie: gen. Górecki, dyr. Nosowicz, kom. Świrski i dyr. Uziębło.

W tej chwili przedwczesną byłoby rzeczą precyzować zasady reorganizacji K. Fl. N. Pierwsze posiedzenie Wydziału Wykonawczego, które się odbyło 25 marca r. b. przekazało opracowanie zasadniczych tez pod tym względem komisji trzech. Już dziś jednak z tego, co było wypowiedziane zarówno na plenum, jak i na Wydziale Wykonawczym wynikałoby, że Komitet pragnie stanąć poza konkurencją z organizacjami społecznymi i organizować poważne zbiórki na rzecz floty narodowej, wytwarzając pewnego rodzaju system opodatkowania się na ten cel zespołów samorządowych, gospodarczych i szerokich warstw społeczeństwa. Poruszona również została sprawa oparcia się K. Fl. N. w pracy propagandowej wśród szerszego ogółu o organizacje społeczne, zwłaszcza prowadzące propagandę morską.

Tego rodzaju reorganizacja niewątpliwie podniosłaby znakomicie wydajność pracy Komitetu, i pozwoliła przypuszczać, że już w niedługim czasie wpłynie jego pozwolenie na zakupienie statku dla Rzeczypospolitej.

Rozwój prac K. Fl. N. nie może być

nam obcy. Od samego początku Zarząd Główny Ligi i Zarządy poszczególnych Oddziałów uczyniły wszystko, aby wesprzeć akcję składkową na rzecz budowy polskich okrętów. Mamy przeświadczenie, że cała nasza propaganda od tylu lat prowadzona stworzyła pewne podłoże dla niej. Rozumiemy dokładnie, że praca obliczona na lat szeregi musi się oprzeć na zaufaniu całego społeczeństwa i powiedzie się jedynie pod tym warunkiem, że patronować jej będą istotnie najwyżsi dygnitarze Państwa, których obecność wykluczy samą możliwość jakichkolwiek podejrzeń co do gospodarzenia zebranych groszem. To też myśl o reorganizacji prac komitetu przyjmujemy z zadowoleniem i z jak najlepszą nadzieją. Mamy też wrażenie, że przeprowadzenie jej w życie pozwoli na dalsze zacieśnienie współpracy pomiędzy L. M. i R. a K. Fl. N. Mówimy zacieśnienie współpracy, gdyż, oczywiście reorganizacja, o której mowa wyklucza już możliwość zlania tych dwóch organizacji. Pod tym względem Komitet Wykonawczy nie pozostawił żadnych wątpliwości, uznając na posiedzeniu z dn. 14 maja niemożliwość łączenia się z jakąkolwiek organizacją ze względu na swój nie społeczny, ale publiczny charakter.

A. U.

## HANDEL POLSKI NA BAŁTYKU

Konjunktury dla naszego handlu na Bałtyku przedstawiają się nader pomyślnie. O ile weźmiemy pod uwagę dane z ostatnich trzech lat handlu naszego z krajami bałtyckimi i skandynawskimi, to zobaczymy, że eksport nasz na te rynki zajmuje poważne miejsce w ogólnym eksporcie Polski.

Dla dokładnego zorientowania się w znaczeniu dla nas rynków bałtycko-skandynawskich — należy przyrzeć się cyfrom polskiego obrotu handlowego na Bałtyku, oraz stwierdzić stosunek tych cyfr do ogólnego polskiego obrotu handlowego. Stosunek ten jest następujący:

Rok	Obrót handlowy ogólny Polski	Obrót handlowy Polski z krajami bałtyckimi i skandynawskimi	%
	w tysiącach złotych		
1926	3.785.218	414.884	10,9
1927	4.406.712	457.191	10,4
1928	5.870.154	482.022	8,1

Z zestawienia powyższego wynika, że handel zagraniczny Polski z krajami bałtyckimi i skandynawskimi stanowi poważną, bo wynoszącą około 10%, sumę ogólnego obrotu handlowego Rzeczypospolitej z zagranicą.

Jak to zobaczymy niżej — nasz bilans handlowy na Bałtyku jest wybitnie czynny. Korzystny ten dla naszego życia gospodarczego objaw za wdzięczamy nie czemu innemu, jak tylko temu, że posiadamy własny i nieskrępowany dostęp do morza. Zgodna współpraca gospodarcza Polski z Gdańskiem wychodzi na korzyść zarówno nam, jak i gdańszczanom.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że gdyby nie wolny dostęp do Bałtyku, jaki Państwo nasze posiada — bilans naszego handlu zagranicznego przedstawiałby się niewątpliwie inaczej, byłby niepomierne mniejszy tak w wywozie, jak i w przywozie.

Na Bałtyku możemy się poszczycić wybitnie aktywnym bilansem handlowym dlatego, że przez porty polskie Gdynię i Gdańsk możemy swobodnie wywozić nasze produkty, jak: zboże, cukier, sól, węgiel, wyroby metalurgiczne, tekstylne i t. p., nie będąc

przez nikogo kontrolowani ani też obowiązani nikomu uiszczać haraczu od wywożonych artykułów.

Dzisiaj, kiedy rdzennie polskie ziemie pomorskie należą do Macierzy — nie potrzebujemy obawiać się majoryzacji naszych stosunków gospodarczych z czyjejkolwiek strony. Nawet Niemcy, które, wypowiadając nam wojnę celną, pragnęły dowieść świata, że bez ich pomocy Polska nie zdoła uporządkować swych spraw gospodarczych — zawiodły się! Ze twierdzenie to nie jest gołosłowne — przytoczymy cyfry bilansu handlowego polsko-niemieckiego chociażby za rok 1927. Otóż — w tym okresie — import z Niemiec do Polski wynosił 736.712 tys. złotych, natomiast eksport polski do Niemiec 804.706 tysięcy złotych, czyli był większy o 67.994 tysięcy złotych od niemieckiego do nas przywozu.

Wracając do sprawy polskiego bilansu handlowego na Bałtyku, zobaczymy, że eksport nasz do państw bałtyckich i skandynawskich stanowi poważny procent w stosunku do całości eksportu Rzeczypospolitej.

W porównaniu z ogólnymi danymi eksportu naszego w latach 1926/28

eksport polski na rynki skandynawskie i bałtyckie przedstawia się następująco:

Rok	Ogółem	Do państw bałtyckich i skandynawskich	%
	w tysiącach złotych		
1926	2.246.309	358.735	15.9
1927	2.514.740	310.182	12.3
1928	2.507.990	319.374	12.8

Wyżej przytoczona tabela świadczy, że handel nasz na Bałtyku w ogólnym eksporcie kraju zajmuje bardzo poważny procent. Należy wnieść z tego, iż ekspansja Polski na rynkach bałtyckich będzie się zwiększała z roku na rok.

W celu zupełnego zorientowania się w stosunkach handlowych Polski z krajami bałtyckimi i skandynawskimi — rozejrzeć się z kolei wypadnie w zestawieniach cyfrowych, za ostatnie trzy lata, naszego obrotu handlowego z omawianymi państwami. (Patrz tabela „Statystyka handlu polskiego na Bałtyku w latach 1926/28”).

Z przytoczonego wyżej stanu rzeczy widzimy, że polski bilans handlowy z krajami bałtyckimi i skandynawskimi jest bilansem wybitnie aktyw-

nym. Rynki północno-wschodnie ciąga niejako ku nam. Nasze położenie geograficzne, które czyni z Polski bezpośredniego sąsiada tych państw, oraz rozporządzenie przez nas własnym wybrzeżem morskim sprawia, że na tych rynkach ekspansja gospodarcza kraju naszego ma nieograniczone poprostu możliwości, tak co do eksportu naszych artykułów, jak i sprowadzania do Polski artykułów, potrzebnych dla naszego rynku.

Rynki bałtyckie i skandynawskie wykazują znaczną pojemność na towary polskie. Przemysł nasz ma tam stałe rynki zbytu, ponieważ struktura gospodarcza tych krajów wykazuje zdecydowane tendencje do nabywania produktów polskich wielu rodzajów.

Do państw skandynawskich wywozimy węgiel, zboże, wyroby metalurgiczne, nasiona, drzewo, nabiał, cukier, sól i t.p. Do państw bałtyckich eksportujemy natomiast: węgiel, naftę, drzewo, len, maszyny włókiennicze, wyroby metalowe, przędzę i wyroby tekstylne, cukier, spirytus, cement, skóry i t. d.

Nie należy jednak przypuszczać, że dewizą handlu polskiego na Bałtyku jest jedynie eksport towarów polskich. Nie. Polska również chętnie zaopatruje się w te artykuły, które są jej potrzebne do spożycia i produkcji, a które znaleźć może czy to w Skandynawji, czy w krajach bałtyckich.

Import polski wykazuje, że z państw, położonych nad Bałtykiem, a więc z Danji, Estonji, Finlandji, Łotwy, Norwegji i Szwecji, sprowadzamy takie towary — jak: nawozy sztuczne, linoleum, obuwie gumowe, ryby i konserwy rybne (w poważnych ilościach), futra, szmelc żelaza, rudy, maszyny elektrotechniczne, samochody (z Danji), tłuszcze i smary i t. d. i t. d.

W obecnym stanie rzeczy, stwierdzić wypada, że stosunki gospodarcze między Polską a państwami morza Bałtyckiego układają się pomyślnie i pewne jest, że tak samo i nadal rozwijać się będą jak najpomyślniej.

Fakt, iż Polska znajduje się ze wszystkimi niemal (poza Litwą) państwami w uregulowanych prawnie stosunkach handlowych — pozawieraliśmy bowiem z państwami bałtyckimi i skandynawskimi odpowiednie traktaty handlowe — dowodzi, że zarówno my, jak i nasi sąsiedzi z nad Bałtyku, doceniamy należycie sprawę kontynuowania między sobą normalnej międzynarodowej wymiany handlowej.

To też śmiało powiedzieć możemy, że Polska uczyniła wszystko, aby jako państwo bałtyckie współżyć i współpracować z krajami nadbałtyckimi.

Dr. W. ROSINSKI

## STATYSTYKA HANDLU POLSKIEGO NA BAŁTYKU W LATACH 1926/28.

PAŃSTWO	1 9 2 6			1 9 2 7			1 9 2 8		
	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Bilans	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Bilans	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Bilans
	w t y s i ą c a c h z ł o t y c h								
Dania . . . . .	23.958	88.992	+ 65.034	52.176	74.200	+ 22.024	53.207	76.404	+ 23.197
Estonja . . . . .	187	12.761	+ 12.574	1.393	8.027	+ 6.634	2.294	6.233	+ 3.939
Finlandja . . . . .	725	44.384	+ 43.659	2.268	19.537	+ 17.269	2.524	25.374	+ 22.850
Litwa . . . . .	179	16.254	+ 16.075	1.314	21.036	+ 19.722	451	20.618	+ 20.167
Łotwa . . . . .	6.383	55.874	+ 49.491	21.162	41.891	+ 20.729	17.936	59.799	+ 41.863
Norwegja . . . . .	5.744	12.362	+ 6.618	10.664	9.244	— 1.420	16.383	21.215	+ 4.832
Szwecja . . . . .	18.973	128.108	+ 109.135	58.032	146.247	+ 88.215	69.853	109.731	+ 39.878
Razem . . . . .	56.149	358.735	+ 302.586	147.009	310.182	+ 163.173	162.648	319.374	+ 156.726
Niemcy . . . . .	363.359	568.481	+ 205.122	736.712	804.706	+ 67.994	903.095	858.761	— 44.334
Ogólne cyfry polskiego bilansu handlowego . . .	1.358.909	2.246.309	+ 707.400	2.891.972	2.514.740	— 377.232	3.362.164	2.507.990	— 854.174

NAJNOWSZE WYDAWNICTWO INSTYTUTU WYDAWNICZEGO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ  
FELIKS ROSTKOWSKI

### ZARYS ORGANIZACJI PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGI MORSKIEJ

DO NABYCIA W KSIĘGARNIACH I W BIURZE LIGI M. I RZ.  
Królewska 9 m. 6.

Cena zł. 3.—

NA ŻĄDANIE WYSYŁAMY ZA ZALICZENIEM POCZTOWEM.

# MOŻLIWOŚĆ UPROSZCZENIA SŁOWNICTWA ŻEGLARSKIEGO

Przy ustalaniu polskiego słownictwa morskiego największą trudność stanowią wyrazy wielokrotnie złożone w rodzaju ang. lower — fore — topsail — bunt — lines, czemu w jęz. francuskim odpowiada cargues — fonds de petit hunier fixe, a w niem. vor — unter — mars — bauchgording i oznacza na żaglowcu rejoyem linę, przyciągającą do reji dolną krawędź drugiego żagla od dołu na pierwszym maszcie. Podobne skomplikowane złożenia szczególnie stosują się do rozmaitych części ożaglenia, olinowania i omasztowania większych żaglowców rejoych i dla nich również w języku polskim trudno jest znaleźć krótkie i wyraźne, a jednocześnie dobrze brzmiące i łatwe do zapamiętywania odpowiedniki.

Dlatego też na jednym z ostatnich posiedzeń Komisji Terminologicznej Ligi Morsk. i Rzecz. zgłosiłem projekt, aby nazwy masztów, rej, żagli, więzi, wodzy i t. d. zastąpić literami i cyframi, co odnośną terminologię znacznie upraszcza i czyni łatwiej dostępną. Jednocześnie zaproponowałem, aby żagle rejoye zgodnie z ich figurą geometryczną nazywano „trapezami”, żagle rozwijane na więziach przednich masztów (sztagach) i ślizgaczach (leiterach) — „trójkątami”, a czworokątne żagle skośne oraz trójkątne przymasztowe (topsel) — „skośnikami”.

Według tej metody nazwy masztów jako całości byłyby następujące:

Maszt przedni poziomy (buzszpryt) — maszt-o.

Pierwszy maszt (fokmaszt) — maszt-a.

Drugi maszt (grotmaszt) — maszt-b.

Trzeci maszt (bezańmaszt) — maszt-c, i t. d.

Nazwy części masztu, ożaglenia i olinowania składałyby się z zasadniczej nazwy, określającej jej przeznaczenie oraz litery masztu, do którego się odnosi i cyfry porządkowej miejsca, w którym się

znajduje, rachując zawsze od pokładu w górę.

Dla łatwiejszego zorientowania się na załączonych rysunkach zostały uwidocznione nazwy przy poszczególnych częściach omasztowania, olinowania i ożaglenia żaglowca rejoyego typu statku szkolnego „Lwów”.

Jak widzimy, części masztów otrzymałyby następujące nazwy:

Dolna część masztu pierwszego (kolumna fokmasztu) — maszt-a-jeden.

Następna część wyżej położona (fokastenga) — maszt-a-dwa.

Dalsza część jeszcze wyżej położona (fokbramstenga) — maszt-a-trzy i t. d.

Te same części masztu drugiego (grotmasztu) otrzymałyby analogicznie nazwy: maszt-b-jeden, maszt-b-dwa, maszt-b-trzy i t. d., a części masztu przedniego poziomego (buzszprytu) — maszt-o-jeden, maszt-o-dwa, maszt-o-trzy.

Nazwy rej, wymieniając od pokładu, byłyby:

Dolna reja na maszcie pierwszym (fokreja) — reja-a-jeden.

Druga od pokładu reja na tymże maszcie (fokmarsa reja dolna) — reja-a-dwa.

Trzecia od pokładu reja (fokmarsa reja górna) — reja-a-dwa-górna.

Czwarta od pokładu reja (fokbramreja) — reja-a-trzy.

Piąta od pokładu reja (fokbombramreja) — reja-a-cztery.

To samo na drugim i następnych masztach tylko z zamianą litery a na b, c i t. d.

Nazwy żagli rejoych na pierwszym maszcie:

Pierwszy od pokładu żagiel (fok) — trapez-a-jeden.

Drugi od pokładu żagiel (fokmarsel dolny) — trapez-a-dwa.

Trzeci od pokładu żagiel (fokmarsel górny) — trapez-a-dwa-górny.

Czwarty od pokładu żagiel (fokbramsel) — trapez-a-trzy.

Piąty od pokładu żagiel (fokbombramsel) — trapez-a-cztery.

I odpowiednio na innych masztach z rejami, zamieniając literę a na b, c i t. d. Nazwy żagli trójkątnych, podnoszonych na więziach przednich (sztagach) i ślizgaczach (leiterach) masztu pierwszego (fokmasztu):

Pierwszy żagiel od pokładu (fokstengi szlaksel) — trójkąt-a-jeden.

Drugi żagiel od pokładu (kliwer) — trójkąt-a-dwa.

Trzeci żagiel od pokładu (bomkliwer) — trójkąt-a-trzy i t. d.

Nazwy żagli trójkątnych podnoszonych na więziach przednich (sztagach) masztu drugiego (grotmasztu) i następnych tworzą się jak wyżej przez zamianę litery a na b, c i t. d.

Nazwy żagli skośnych, w danym wypadku tylko na maszcie trzecim, (bezańmaszcie) będą:

Duży dolny skośnik (bezań) — skośnik (c).

Górny mały skośnik (topsel) — skośnik (c) górny.

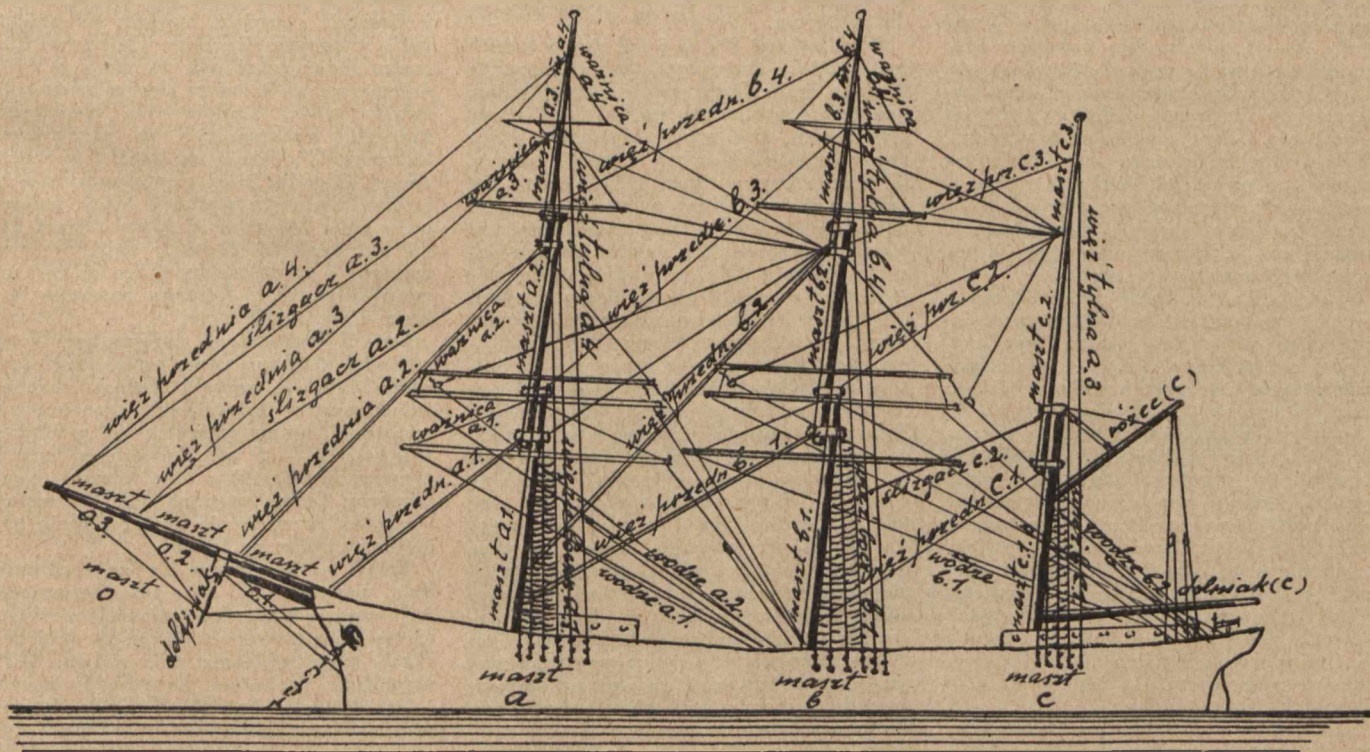
Litera c wzięta jest w nawias, gdyż może być opuszczana w wypadku jednego tylko masztu z żaglami skośnymi.

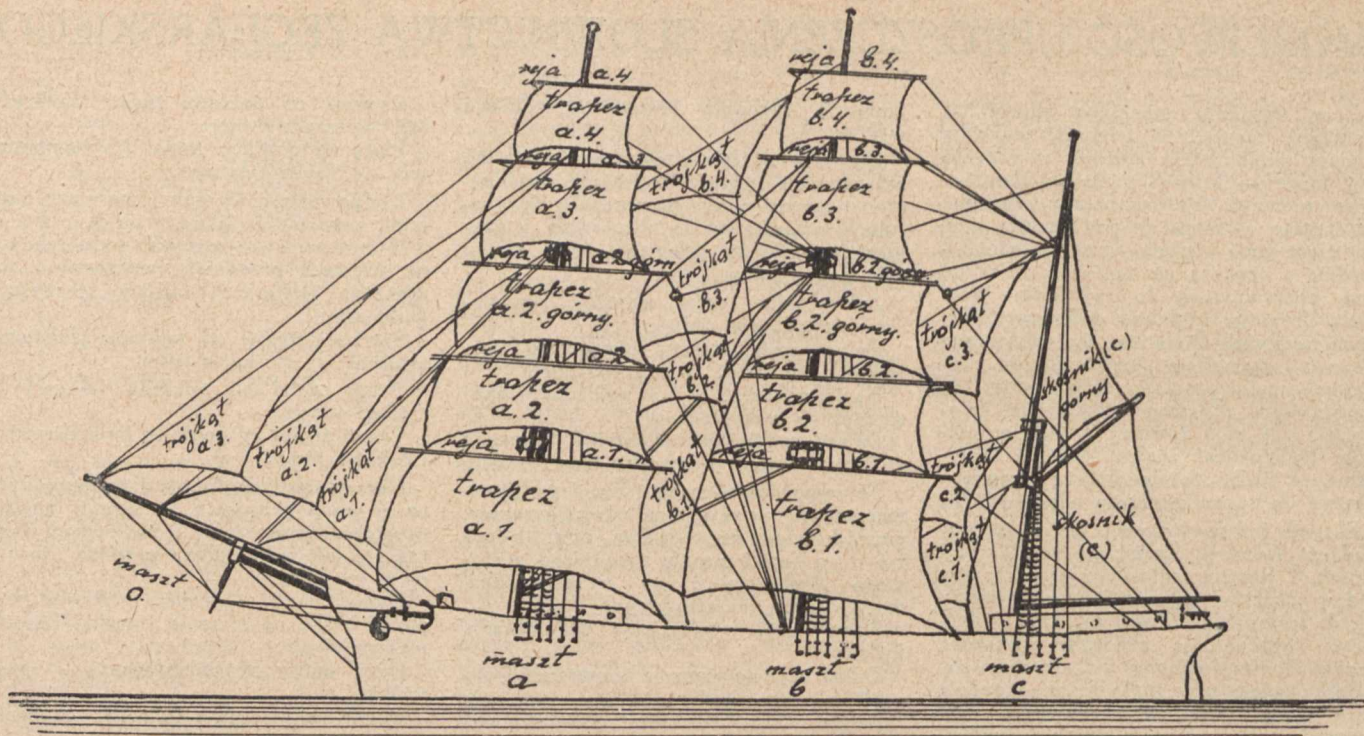
Na masztach skośnożaglowców żagle otrzymałyby nazwy:

Na pierwszym maszcie (fokmaszcie) — skośnik-a- i skośnik-a-górny.

Na drugim maszcie (grotmaszcie) — skośnik-b- i skośnik-b-górny i t. d.

Co się tyczy części olinowania, to każda lina analogicznie otrzymałaby nazwę od odpowiedniej części masztu, reji lub żagla, do których się odnosi. Dotyczy to więzi bocznych (want), więzi przednich (sztagów), więzi tylnych (pardunów), waznic (topnantów), podnośnic (fałów), pętnic (szkotów), przyciągów (gejtowych),





chwytów<sup>1)</sup> (halsów) i t. d. Mielibyśmy więc, jak to widać na rysunkach, zamiast dotychczasowego grot-bom-bram-topnanta — ważnicę-b-cztery, zamiast fok-mar-

<sup>1)</sup> Przytoczone polskie odpowiedniki ustalone zostały przez Komisję Terminologiczną Ligi Morskiej i Rzecznej.

sa-brasów dolnych — wodze-a-dwa i fok-bom-bram-gejtowa — przyciąg-a-cztery.

Oczywiście, w komendach do zawodowej załogi mogłyby nastąpić dalsze skróty, gdyż np. część nazw żagli, jak szkosenik, trapez, trójkąt, służąca do ścisłego określenia danego żagla, można by śmiało opuszczać i komendę: „bombramsle zwi-

jać”, a według przytoczonej metody „trapezy czwarte zwiąć”, zamienić na: „zwórki zwiąć”.

Powyższy sposób rozwiązuje w łatwo zrozumiałym i jednostajnym sposobie terminologię żeglarską dla wszelkiego typu i wielkości żaglowców.

A. GARNUSZEWSKI

## SZEŚĆ TYGODNI W LODACH BAŁTYKU

Dnia 2 lutego po załadowaniu 850 ton węgla do portu Bandholm w Danii, mając na statku prócz tego jednego pasażera, statek „Tczew” opuścił wieczorem port gdański.

Podróż z Gdańska do Bandholmu w zwykłych warunkach powinna trwać około 42—45 godzin. Nie czyniono więc szczególnych do tej podróży przygotowań. W prowiant zaopatrzonego na czas wystarczający dla całej podróży, czyli do powrotu do Gdyni, a więc na 6—7 dni. Obliczaliśmy, że 5 lutego zrana będziemy na miejscu, nawet gdybyśmy przy Bandholmie mieli napotkać grubszy lód. Lecz morze jest zawsze pełne niespodzianek, warunki zaś, w których odbywają się podróże, niezawnie bywają normalne.

Opuszczaliśmy Gdańsk przy 20-kilko-stopniowym mrozie i to było narazie jedyną mało przyjemną stroną rozpoczynającej się podróży. Cztery i sześciogodzinne wachty na mostku podczas takiego mrozu nie należą do przyjemnych.

Po wyjściu z Gdańska, tak w Zatoce jak i za Helem, statek, tracąc cokolwiek na szybkości, przesuwiał się wśród gęstej kry. Od Rozywji zaczynają ukazywać się coraz częściej wolne od lodu przestrzenie. Skwapliwie je wykorzystujemy i, zwiększając szybkość, idziemy właściwym kursem do Bornholmu. Mijamy Bornholm w „przepisowym” czasie i odległości. Wszystko zapowiada się zupełnie pomyślnie. Słaby zachodni wiatr nie wpływa na spokojny stan morza, — robimy około 9 mil morskich na godzinę.

Lecz już w 2 godziny po Bornholmie kra zaczyna się gwałtownie zgęszczać, a w godzinę później napotykamy stałe po-

ła lodowe. Statek, wybierając słabsze miejsca w lodzie i łamiąc przed sobą przeście, z trudem posuwa się wolno, bardzo wolno naprzód. Wreszcie o godz. 9 rano 4 lutego napotyka twardą powłokę lodową i staje. Mierzymy grubość lodu — 17 cm.

W odległości 1½ — 2 mil stoi w lodach inny statek. Przez lornetkę widzimy, że posiada radio. Biorę więc do towarzystwa pasażera i wyruszamy po lodzie w stronę tego statku, aby prosić o nadanie depeszy do naszej Dyrekcji o stanie rzeczy. W drodze stwierdzamy, że miejscami lód jest znacznie słabszy, a nawet chwilami ugina się i trzeszczy pod nami. Więc nie wszędzie jest tak źle, jak w miejscu naszego postoju. Można będzie rozpocząć próby przesuwania się w innym miejscu.

Depeszy do Dyrekcji jednak nie wysłałiśmy. W pół godziny po zejściu ze statku, spostrzegamy, że w naszą stronę zbliża się od Bornholmu cały szereg (5 czy 6) statków. Przoduje wielki parowiec. Zmusza to nas do przerwania w połowie naszej wyprawy: zbliżające się statki mogą przeciąć nam powrotną drogę do „Tczewa”. Pospiesznie wracamy na statek, tembardziej, że i nasza syrena wzywa już nas do powrotu. Biegniemy więc po lodzie, zadowoleni z przygodnego, a nieprzewidzianego żadnym regulaminem służby morskiej, spaceru piechotą po morzu. Wpadamy na pokład. Mniejszą już uwagę zwracam na oryginalny sposób naszego zaokrętowania, najwyższy bowiem czas do wykorzystania obcych wysiłków. Parowiec, który nadszedł z innymi statkami, łatwiej sobie radzi w lodzie i wkrótce tworzy się za nim cały ogonek statków

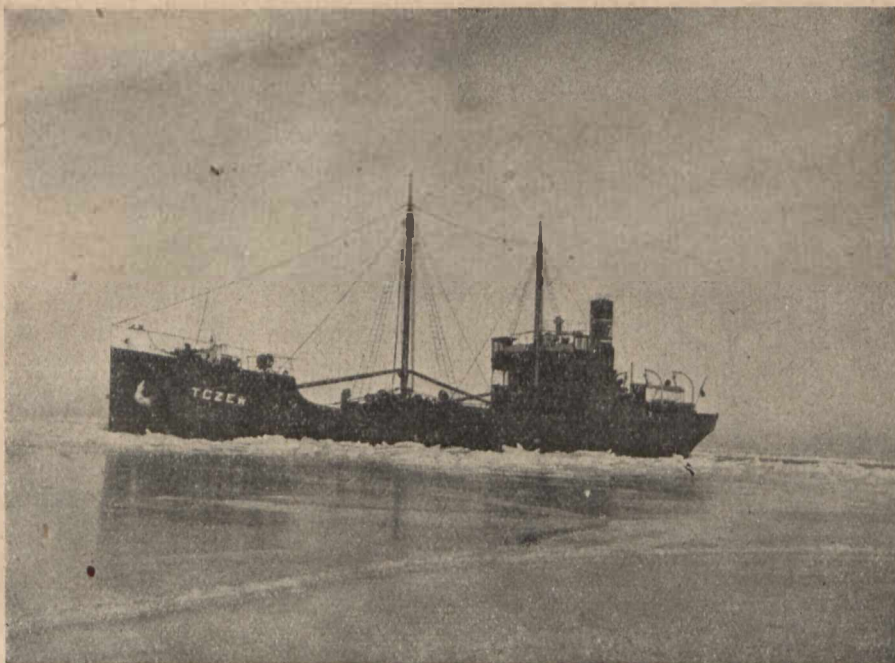
mniejszych. Cofamy się na wolną przestrzeń i wchodzimy w ślady nowoprzybyłych.

Przez cały dzień albo korzystamy z drogi przełamanej przez poprzedzające nas statki, albo, próbując z różnym powodzeniem szczęścia, staramy się przebić o własnych siłach we właściwym kierunku. Uderza nas fakt, że mimo, iż znajdujemy się od 2 dni na drodze większego zwykłego ruchu statków, nie spotykamy żadnego, podążającego w przeciwnym kierunku. Widocznie im dalej, tem będzie gorzej. O godz. 23-ej przyłączamy się do grupy kilkunastu statków, które zatrzymały się w tym miejscu na noc. Przed nami lód grubości 22 cm. Zatrzymujemy maszynę i powiększamy grono unieruchomionych statków. Jesteśmy pomiędzy Arkoną a wyspą Fehmarn.

Dnia 5 lutego zrana podejmujemy wraz z innymi statkami nowe próby przeferowania lodowej zapory. Jednak rezultat całodziennych uciążliwych manewrów i wylężonej pracy maszyny, to przebycie zaledwie 4 — 5 mil. Wieczorem znowu przymusowy postój w dość licznej towarzysztwie. Cicha, pogodna noc, 25° mrozu i wysoki barometr nie przepowiadają bynajmniej zmian na lepsze.

Zrana — identyczne do poprzedniego dnia manewry. Są one dość zajmujące. Świt zastaje wszystkie zgromadzone statki na pozajmowanych w nocy stanowiskach. Czas śniadania, t. j. godzina 7—8 przechodzi spokojnie. Lecz każdy czuwa i jest gotów w każdej chwili do dalszej drogi. Wszystkie kominy intensywnie dymią, ale nikt się nie rusza. Każdy ogląda się na innego, aby po połamanym już lo-





S/s „Tczew” po raz pierwszy grzeźnie w lodach 4 lutego w pobliżu Arkony.

dzie kontynuować chociażby wolno dalszą podróż, nie narażając jednocześnie siebie na ciężką przeprawę. Wszyscy czekają. Wreszcie któryś z niecierpliwych zaczyna torować sobie drogę, łamiąc lód i posuwając się wolno naprzód. Naraz, jak na komendę, wszystkie statki zaczynają się poruszać i jeden za drugim wchodzi w ślady pierwszego. Lecz temu prędko dokucza zaszczyt przodowania. Po pewnym czasie „robi z siebie greka”, zatrzymuje się i udaje, że iść już dalej nie może. Cała karawana staje. I znowu któryś z niecierpliwych zaczyna się przebijać przez lód. Wtedy pierwszy cofa się i wolno wchodzi w ślady nowego przodownika. Trwa to ze zmiennem szczęściem cały dzień. Lód jednak staje się coraz grubszy, statki posuwają się naprzód coraz wolniej. Termometr wskazuje 30° poniżej zera.

Wobec grubej i gęstej kry, jaka powstaje z łamanego przez statki lodu, coraz trudniej utrzymać w kolumnie nieznaną odległość od poprzedzającego statku. Statki więc stopniowo jeden za drugim pozostają w tyle, inne szukają nowych dróg. „Tczew” dzielnie i wytrwale trzyma się w pierwszej trójce. Wieczorem jednak wszyscy mają tego dość. Zatrzymujemy maszynę i pozostajemy na przymusowy nocleg.

W nocy wszystkich budzi straszliwa kanonada — to gwałtownie przesuwające się lody napierają na statek. Lód pęka z ogłuszającym hukiem i łoskotem, co przypomina wybuchy dział ciężkiego kalibru. Cały statek drży. Napór lodów jest tak silny, że zachodzi obawa, iż ster zostanie uszkodzony. Zresztą wogóle wydaje się, że statek nie oprze się tym uściskom, że zostanie zgnieciony. Potworna i olbrzymia jest siła lodów. Próbujemy przeciwdziałać naporowi, manewrując, lecz bez skutku — statek zamarł w uścisku.

Nazajutrz dopiero po 2-godzinnej ciężkiej pracy maszyny udaje się nam ruszyć z miejsca. Wczorajsze obawy o ster okazały się słuszne — mamy ster zgięty, a prócz tego dokumentnie powyginaną burtę i pęknięte na dziobie poszycie. Lód dosięga 25 cm., przytem przesuwana wiatrem kra, przymarza miejscami do sta-

łego lodu, tworząc powłokę półmetrowej i więcej grubości. Stoimy rzeczywiście bezradni obok innych statków, niepodjęających już nawet bezskutecznych prób. Sytuacja beznadziejna. Dookoła jak okiem sięgnąć, rozciąga się lodowa pustynia. Ruszyć ani naprzód, ani wstecz nie możemy. Obok stojące statki, posiadające radio wołają wreszcie o pomoc, wysyłając w przestrzeń sygnały ostateczności S. O. S.

7 lutego w południe ukazuje się na horyzoncie pancernik. To Niemcy wysyłają pomoc.

Niestety, nadzieje na wydostanie się w tym dniu z lodów zawiodły. Pancernik podążył w innym kierunku do innych, widocznie bardziej zagrożonych statków. Zostajemy w tem samym miejscu.

W nocy znowu powtarza się kilkakrotnie atak lodów na statek.

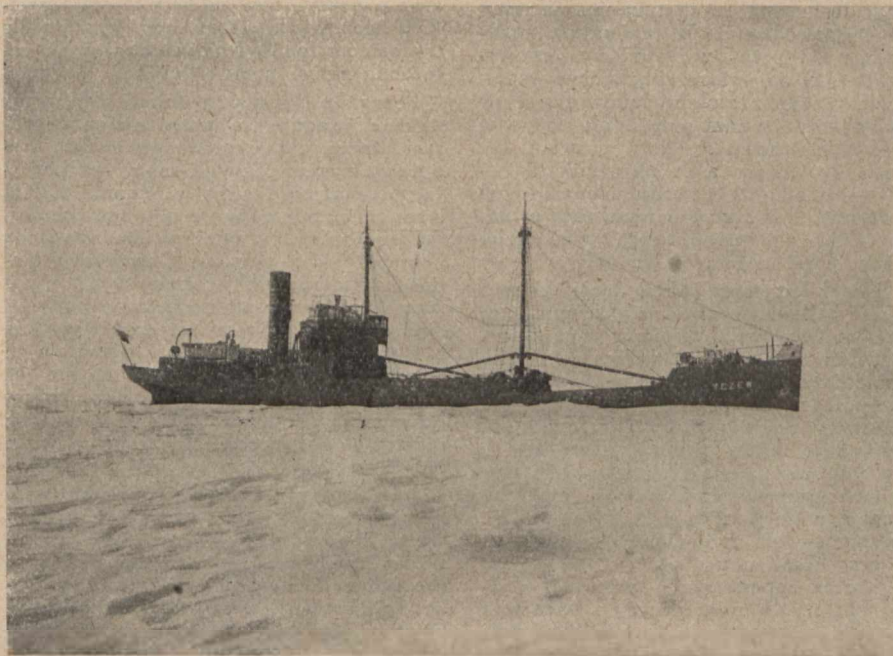
Zrana nie podejmujemy już nowych bezowocnych prób. Wśród naszych sąsiadów znajdują się 2 duże niemieckie parowce, które również czekają cierpliwie na pomoc. Posiadają oczywiście radio, więc domyślamy się, że czekają nie bez powodu. Słusznie.

O godz. 14, łamiąc z łatwością przed sobą lód, podchodzi do naszej grupy niemiecki pancernik „Schleswig-Hollstein”. Wszystkie bandery opuszczają się, salutując. Wobec wytworzonej sytuacji i niemożliwości dotarcia do Danii, kapitan decyduje się iść śladem pancernika do Kielu. Otrzymujemy sygnał wstąpić do szeregu innych statków, skwapliwie więc korzystamy z tego.

Tworzy się długa kolumna, coś około 10 statków. Wszystkie, starając się utrzymać możliwie małą odległość między sobą, idą śladem pancernika. Z nastaniem ciemności statki idą w świetle silnego reflektora. Jednak wzmacniający się południowo-wschodni wiatr i silny mróz utrudniają w najwyższym stopniu akcję ratunkową. Wiatr, przesuwał kłę, z przełamanego w prostej linii kanału tworzy drogę pełną skrętów i załamań. Pędzona wiatrem kra pokrywa miejscami kanał zupełnie, a mróz, ścinając świeżo połamany lód, uniemożliwia utrzymanie pomiędzy statkami koniecznej małej odległości. Co pewien czas jeden ze statków staje zatrzymany lodami, za nim zatrzymują się następne. Kilkakrotnie wracał pancernik z pomocą, kilkakrotnie zbierał ponownie rozproszone statki, w końcu jednak trzy ostatnie, a z nimi i „Tczew”, z winy swego poprzednika, pozostają na noc w lodach.

Następnego dnia, 9 lutego, zrana nowa próba doprowadzenia nas do portu przy pomocy innego pancernika „Elsass”, który po ponownym przełamaniu w lodzie drogi do Kielu, poszedł dalej po inne statki. Dochodzimy z trudem do Zatoki Kilońskiej, na odległość 10 mil od Kielu. Dalej iść nie sposób. Po przełamaniu przejściu nie pozostało śladu. Stajemy w miejscu — teraz już zupełnie sami.

Próby przebijania się przez ściskający nas lód, kosztem nadmiernej pracy maszyn, nie dają rezultatów. Tak zastaje nas noc. Pod naporem coraz silniejszego



S/s „Tczew” w lodach Zatoki Kilońskiej z podniesionym sygnałem „NC”, wzywający natychmiastowej pomocy.

wiatru i lodu zaczyna nas dryfować w kierunku przeciwnego lądu. Mimo gorączkowej pracy maszyną całą mocą naprzód, statek nietylko, że nie posuwa się we właściwym kierunku, lecz stale dryfuje z przeciętną szybkością 1 1/2 mili na godzinę. Położenie zaczyna być krytyczne. Dookoła straszliwy łoskot łamanej kry i pękającego lodu, którego napór, wobec wzrastającej siły wiatru, staje się coraz gwałtowniejszy.

W odległości paru mil spostrzegamy światła jakiegoś dużego parowca, albo wojennego okrętu, posuwającego się w stronę Kielu. Raz w raz ryczy nasza syrena, wzywając pomocy. Wiatr odnosi nasze sygnały w przeciwną stronę — w stronę fatalnego dla nas brzegu. Z pokładu, sycząc, wzbija się w górę rakieta, za chwilę druga, trzecia — palimy ognie pilotowe. Wszystko na nic. Okręt albo nie słyszał i nie widział naszych sygnałów, albo nie mógł nam przyjść z pomocą.

Zaprzestajemy wreszcie bezskutecznej walki; albo zostaniemy wyrzuceni na brzeg, albo zwały lodowe nas zatrzymają. Ta druga alternatywa okazuje się słuszna. Statek napotyka spiętrzoną w góry lodowe krę i zatrzymuje się wreszcie, oddalając się od upragnionego Kielu o kilkanaście mil.

Nazajutrz, 10 lutego, po rozejrzeniu się w sytuacji, widzimy, że jest ona niewesoła. Statek jest otoczony zwalami kry i skuty lodem na „amen”. Zwały kry sięgają niemal wysokości burty. Absolutny brak prowiantu pogarsza sytuację. Najbliższy port Kiel, który może mógłby przyjść nam z pomocą, nie wie nic o nas. Wywieszamy sygnały, wzywające natychmiastowej pomocy. Mamy słabą, bardzo słabą nadzieję, że z odległej o kilka mil latarni morskiej zobaczą nasz sygnał, lub domyślą się przynajmniej, że jesteśmy w katastrofalnym położeniu. Lecz czy zobaczą? Czy się domyślą?

Decyduję się więc za zgodą kapitana na ekspedycję na ląd. Po „obiedzie” składającym się jedynie z „cienkiej” zupki, wybieram 2 ochotników z załogi i wyruszamy, zaopatrzeni w kije, do odległego o 4 1/2 mili brzegu.

Przy silnym mrozie i przejmującym wschodnim wietrze docieramy wreszcie po kilku godzinach prawdziwie uciążliwej drogi do brzegu. Tu spotyka nas na wstępie niepowodzenie. W małej, przybrzeżnej wiosce wywołaliśmy swoim przybyciem najwyższe zdumienie i współczucie. Każdy z tych biedaków starał się w czemkolwiek nam pomóc, ale cóż, kiedy o zaopatrzeniu się tu w prowiant nie mogło być mowy, a co najważniejsza — jedyny telefon z powodu niedzieli był nieczynny. Bez namysłu wyruszam z marynarzami do najbliższego miasteczka Karby, położonego o 6 km dalej.

Kilka kilometrów polnej drogi do szosy jest całkowicie zanieśionych śniegiem; śnieżycy trwa nadal, brniemy więc powyżej kolan w śniegu, jak widma rozbitków napoleońskiej armii. Wreszcie — szosa, a w pół godziny później — Karby.

Wchodzę do jedyne go w miasteczku zajazdu. Telefon jest czynny. Łączę się ze światem, zawiadamiam naszego agenta w Kielu o rozpaczliwym położeniu statku i załogi, nadaję depezę do „Żegluga” i... rzucamy się na upragnioną gorącą kolację oraz zwiastujący gróg.

Wkrótce zapominam o przebytej drodze, nie myślę o koniecznym nazajutrz powrocie, cieszy mi to, że tam, skąd może przyjść pomoc, już wiedzą o nas, a możliwe, że już w tej chwili czynią w tym celu pierwsze kroki. Teraz nawet ten lokal przy zajęździe wydaje mi się miły,



Aeroplan rzuca worki z żywnością.

tembardziej, że wszyscy znajdujący się w nim Niemcy prześcigają się w wyrażach bądź to sympatii, bądź to współczucia dla „rozbitka”.

Naraz zdumiewa mnie widok wchodzących na salę dwóch marynarzy ze statku. Przynoszą nową, hiobową wiadomość.

Po opuszczeniu przez nas „Tczewa” o godz. 14, atak lodów na statek był tak potężny, iż ster nie wytrzymał naporu większej kry i złamał się w górnym umocowaniu. Nowa hawarja i tym razem bardzo poważna. Statek bez steru w podobnych warunkach jest całkowicie skazany na łaskę losu. Aby się wydostać z lodów, trzeba już teraz oprócz ratujących statki pancerników, jeszcze przynajmniej jednego holownika. Łączę się natychmiast z agentem, prosząc o telegraficzne zawiadomienie „Żegluga” o nowym stanie rzeczy, oraz o poczynienie ze swej strony wszelkich możliwych starań, aby nas rychło wydostać z lodów i natychmiastowego ratowania załogi przed głodem.

Pozostają na noc w hotelu. Na drugi dzień dowiaduję się przez telefon, że narazie żadna akcja ratunkowa w celu wydobycia nas z lodów nie może być podjęta. Lodołamacze stoją w Kanale Kilońskim zamrożnięte, pancerniki zaś z powodu grubego w tym miejscu lodu nie mogą nam przyjść z pomocą. Dowództwo niemieckiej marynarki wojennej w Kielu postanowiło tymczasem pozostawić „Tczew” swemu losowi. Natomiast zaopatrywanie załogi w prowiant będzie się odbywało za pomocą aeroplanów. Trudno! na to już niema rady, zresztą, wobec stanu lodów w miejscu zatrzymania się „Tczewa”, prócz głodu, żadne niebezpieczeństwo nam narazie nie grozi.

Po południu obładowani workami, wracamy na statek, aby pocieszyć wiadomościami i prowiantem naszych towarzyszy, którzy zapewne oczekują nas, a głównie naszych zakupów z niecierpliwością. Powrót do brzegu jest w porównaniu do odbytej poprzedniego dnia drogi, fraszką. Mamy wóz i konia. Lecz od brzegu znowu rozpoczyna się mordega. Każdy z nas ma teraz do dźwigania conajmniej kilkunastokilowy worek, przytem silny wiatr

ze śniegiem, siekący w twarz nie ułatwia bynajmniej drogi. Mgła i śnieżycy zakrywają horyzont, więc „Tczewa” nie widzimy wcale i tylko podawany co pewien czas ze statku sygnał syrena, pozwala nam orjentować się w kierunku.

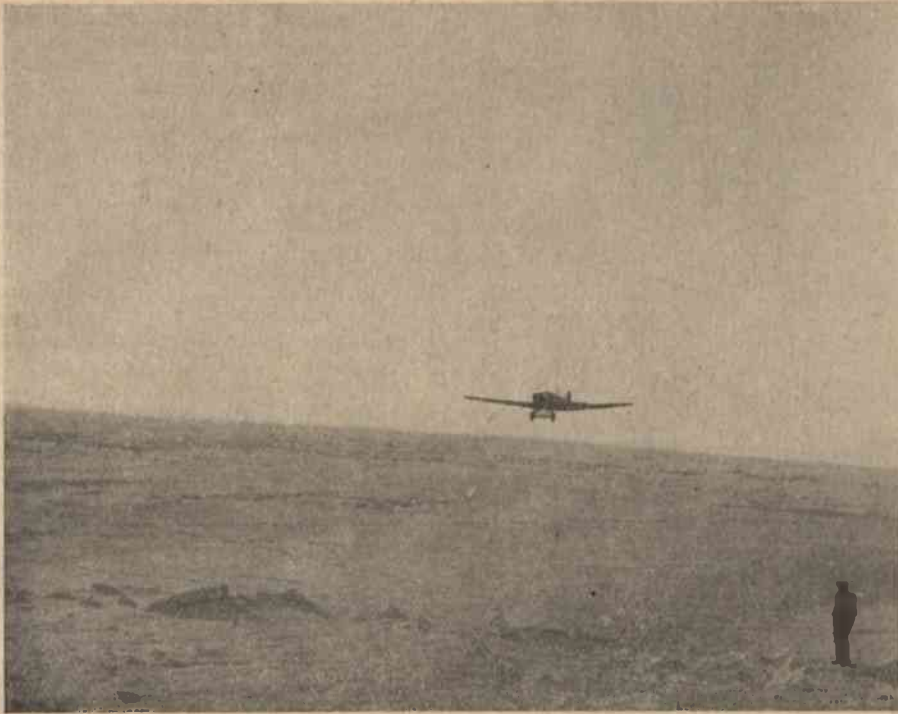
Dobijamy wreszcie szczęśliwie do statku, witani owacyjnie przez całą załogę. Zdaję szczegółową relację kapitanowi z przebiegu i wyników wyprawy i dowiaduję się, że już tego dnia w południe szybował nad statkiem aeroplan.

12 lutego wobec dalszej mgły, nikt nie zakłóca naszego spokoju, więc układamy węgiem na śniegu napisy, prosząc, na wypadek ewentualnego przylotu aeroplanu, o dostarczenie nam wymienionych artykułów. Skutek napisów nie każe na siebie długo czekać. Już następnego dnia ten sam aeroplan rzuca nam na lód obok statku 4 worki z prowiantem. Radość i zachwyt załogi z tego oryginalnego sposobu aprowizacji niezwykle. Zabieramy „mannę” na statek.

Niestety, potrzebniejszych artykułów w workach jest zbyt mało, a niepewna pogoda może przeszkodzić lotom aeroplanów. Organizuje się więc 14 lutego nowa ekspedycja z II oficerem na czele. Wyruszają o świcie. Współczuję im, lecz wolę pozostać na statku. W niespełna kwadrans spotyka ich pierwsze niepowodzenie. Jeden z marynarzy trafia na cienki lód i zapada się całkowicie w wodę; wy-



Powrót drugiej ekspedycji z prowiantem.



Aeroplan odczytuje napis na lodzie, ułożony z węgla znakami Morse'a.

ratowany wraca na statek. Drugi marynarz wpada do wody niedaleko od lądu, suszy się więc już w wiosce. Spiesznie załatwiają w Karby konieczne zakupy, aby tegoż dnia wrócić na statek. W powrotnej drodze niespodziewanej kąpieli używa II oficer i dopiero po 2 godzinach przy 24° mrozu powraca na statek cały w lodowej skorupie.

Dziwne naprawdę jest to, że nikt z obu ekspedycji nietylko, że nie zgubił się gdzieś pod lodem, ale nawet nie nabawił się tak popularnej dziś grypy.

Pasażer—duńczyk, który z konieczności zdecydował się towarzyszyć drugiej ekspedycji, parę razy zamierzał wrócić na statek, lecz, gdy uszczęśliwiony wydoستاł się na brzeg, nie wiedział, jak ma dziękować marynarzom za ułatwienie mu dostania się choć i na obcy, tem nie mniej twardy i pewny ląd.

Tą drugą ekspedycją zakończyły się nasze wyprawy. Trwająca od 5 dni śnieżycy pokryła wszystko dookoła grubą warstwą śniegu.

Wyprawy na ląd, jakkolwiek ryzykowne, okazały się jednak dla nas zbawienne. Z powodu trwającej wciąż niepogody zaopatrywanie nas w żywność drogą powietrzną, było niemożliwe. Przez 3 dni nie zjawiał się żaden aeroplan. Prowiant pomimo skrzętnej gospodarki i zmniejszonych racji znowu się wyczerpał. Smętnie spoglądaliśmy w górę, oczekując zjawienia się naszych powietrznych przyjaciół.

17 wreszcie spada oczekiwana „manna” w postaci mięsa i chleba z nadzwyczajnym dodatkiem kilku paczek tytoniu i niemieckich gazet. Salutujemy lotnikom na pożegnanie banderą, a następnego dnia ukazują się ułożony przez nas węglem na lodzie ogromny napis, przeznaczony dla nich: „Besten Dank”. Bo i rzeczywiście serdecznie jesteśmy im wdzięczni.

19 lutego otrzymujemy pierwsze listy z Gdyni. Radość z tego powodu panuje na statku ogólna. Wszyscy dzielą się między sobą otrzymanymi wiadomościami. Nastroje naraz zmieniają się, jak pod działaniem różdżki czarodziejkiej. Bo trzeba też wiedzieć, że list dla marynarza, to jest największe wydarzenie w cią-

gu całego szeregu dni, a czasami i tygodni. Cóż więc mówić o nas, odciętych wówczas zupełnie od świata? Fakt otrzymania poczty został nawet zanotowany w Dzienniku okrętowym.

W tym samym dniu 19 lutego, rozpoczęło się formalne zasypywanie nas zapasami prowiantu. A więc rzucano: chleb, masło, wędliny, kawę i wiele, wiele innych rzeczy. Bał — nasi opiekunowie wiedzą nawet, że człowiek nietylko suchym prowiantem żyje, więc spadł pokazny zapas rumu, wreszcie tytoń i papierosy. Aeroplan, zniżając się na parę metrów nad lodem, rzucił każdorazowo po kilka pełnych worków. W ciągu paru dni nasz pusty dotychczas magazyn został tak obficie zaopatrzony, jak nigdy przedtem. Zapasy niektórych artykułów starczą przeszło na miesiąc.

Wszelkimi sposobami staramy się wyrazić lotnikom swą wdzięczność. Zdają się nas rozumieć, zataczają bowiem obok niewielkie koła i przesyłają nam ręką pozdrowienia.

Na drugi dzień ukazuje się na lodzie napis, przeznaczony tym razem wyłącznie dla szczególnego naszego przyjaciela-aeroplanu Nr. D 1048. „Flz. D 1048. Besten Dank. Fehlt nur paar Mädchen”.<sup>1)</sup>

21 lutego wraz z nowymi zapasami, spada paczka dawno oczekiwanych polskich gazet. Dowiadujemy się z nich, że w kraju są zaniepokojeni losem „Tczewa”, że jesteśmy już „głośni”, a w opinii ogólnej, sądząc z artykułów, my, pod każdym względem skromni marynarze, urosiliśmy na bohaterów.

Dowodem takiej opinii był adresowany na moje imię list nieznaney mi p. Ireny, która przesyła „bohaterskiej załodze „Tczewa” serdeczne pozdrowienia z Lublina”. Krótkie te słowa otuchy były naprawdę wzruszające.

Zresztą załodze przypadła do gustu narzucona jej rola bohaterów. Dokoła rozradowane twarze. Oficerowi, czytającemu zebranych marynarzom głośno jeden z wielu artykułów, co chwila przeszkadzały wybuchy głośnego, zdrowego śmiechu.

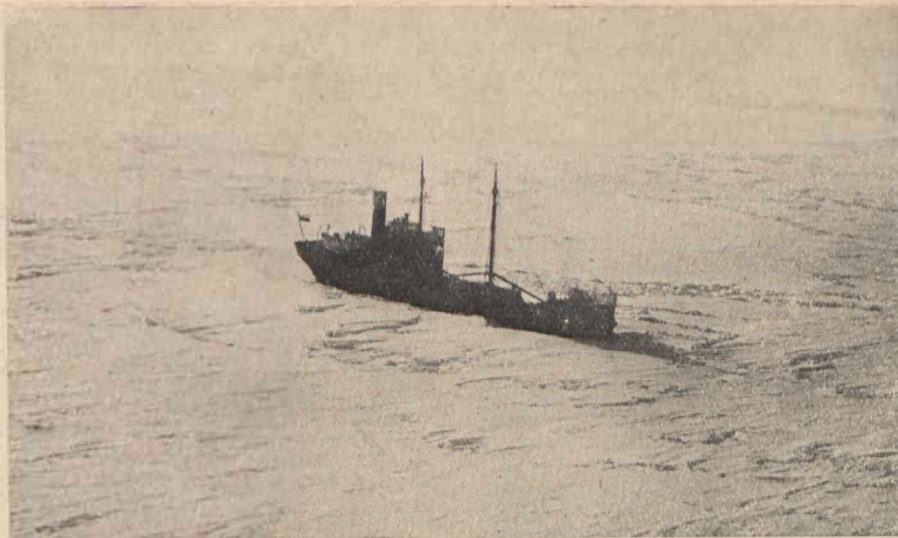
A jednak, tam daleko w kraju, matki, żony, siostry tych śmiejących się beztrojskich marynarzy, czytając ten sam artykuł, niejedno przestały westchnienie, niejedną błagalną modlitwą prosily Niebo o zlitowanie się nad nieszczęśliwymi robotnikami. Przykro nam, że nie możemy zawiadomić ich o tem, iż nie znajdujemy się bynajmniej aż „w obliczu śmierci wśród lodów”.

Lecz i to zdawałoby się niewykonalne pragnienie, staje się najniespodziewaniej możliwe. Aeroplan na płozach, specjalnie przystosowany do lądowania na śniegu, wynajduje wśród zwalów kry dogodną przestrzeń i pomyślnie ląduje, a raczej lądjuje. Witani owacyjnie lotnicy odwiedzają statek. Serdecznie ściskamy im dłonie, nie znajdując słów dla wyrażenia

<sup>1)</sup> Napis ten, jak się później okazało, został tego samego dnia telefonicznie zakomunikowany berlińskiemu korespondentowi „Expressu Porannego” jako dowód wspaniałego humoru naszej załogi.



Niemiecki aeroplan D. 1401, któremu udało się szczęśliwie wylądować na lodzie obok Tczewa.



S/ls „Tczew“ w lodach. Zdjęcie z aeroplanu.

prawdziwej, naszej wdzięczności. Wizyta ich jest niestety zupełnie niespodziewana; nie jesteśmy przygotowani do odesłania listów, więc każdy na poczekaniu skreśla parę krótkich zawiadomień o swoim zdrowiu i doskonałym humorze, że nic mu nie grozi i niczego mu nie brak. Odprowadzamy gremjalnie lotników do aparatu. Przrzekają nam w najbliższych dniach ponownie wylądować po to, aby zabrać przygotowaną do odesłania pocztę.

Wracamy do codziennych zajęć.

Główną troską okrętu jest teraz zaopatrzenie się w słodką wodę, od tygodnia, bowiem, zapasy jej zostały wyczerpane. Radzimy sobie w ten prosty sposób, że całymi dniami i nocami topimy śnieg, zlewając wodę do tanków.

W kilka dni po pierwszym lądowaniu, przywożą lotnicy ze sobą berlińskiego korespondenta „Expressu Porannego”—autora alarmujących artykułów w prasie warszawskiej. Przyleciał, aby naocznie przekonać się o naszym „tragicznym” położeniu, lecz musiał zapewne przyjść do przekonania, że postój w lodach i zbieranie obfitej „manny” nie należy do rzędu „bohaterskich” czynów, i że raczej winien był nas traktować, jak skazańców a nie jak bohaterów. Żegnając miłego gościa, i dziękując mu szczerze i serdecznie za żywe zajęcie się naszym losem, mieliśmy smutne miny. Kto wie jak długo jeszcze zostaniemy na łasce losu i opiece aeroplanów.

A dookoła ten sam widok lodowej pustyni i zasypanych śniegiem zwalów kry.

Beznadziejny nasz stan, bez żadnych widoków na rychły koniec, trwał do 8 marca.

Już w przeddzień zaczął wiać dość silny północno-wschodni wiatr, który w nocy wzmógł się do siły sztormu.

Zrana stwierdzamy, iż na skutek wiatru, lód w wielu miejscach popękał, tworząc szerokie wolne od lodu ciemne pasy wody. Gdyby była możliwość wydostania się na taką wolną przestrzeń, nietrudno byłoby wykorzystać powstałe przejścia pomiędzy taflami lodu, aby się przedostać do Kielu. Niestety! „Tczew” utknął w środku olbrzymiego lodowego pola; o wydostaniu się z niego o własnych siłach nie mogło być narażenie nawet mowy. Manewry maszyną, całą siłą naprzód i całą wstecz, nie dały żadnego, prócz zwątpienia, wyniku. Statek ani drgnął. Pozostała jedyna nadzieja, że zarząd portu w Kielu wykorzysta pęknięcie lodów, aby przyjść

nam z pomocą. Nadzieja ta jednak zawiodła. „Tczew” pędzony wiatrem i prądem dryfuje wraz z lodem na wschód. Rzucana sonda dla zmierzenia głębokości, szybko usuwa się w bok pod lód. Sądząc z wyciągania się raptownego sznuru sondy, dryf wynosi około 2 — 2½ mil na godzinę. Mgła uniemożliwia dokładne określenie miejsca.

Rozpoczyna się ślepa wędrówka po morzu. Jesteśmy absolutnie bezradni. Orientujemy się podług mierzonych co godzina głębokości i sygnałów mgły, które słyszemy coraz to z nowej latarni morskiej. Statek przechodzi pomiędzy niemiecką wyspą Fehmarn i brzegami Danii, idąc ze zmienną szybkością coraz dalej na wschód. Jak dotąd wszystko idzie pomyślnie, lecz jeżeli obecny kierunek dryfu utrzyma się, statkowi grozi niechybne rozbitcie się na podwodnych rafach Gjedser Rev. Jednak i tu szczęście nas nie opuszcza. Statek, o kilka mil od Gjedser, pod wpływem zmiennego kierunku wiatru i prądu, zbacza naraz z poprzedniej drogi na południe i, jakby kierowany niewidzialną ręką, mija szczęśliwie niebez-

pieczne miejsce, poczem znowu kieruje się na północ i następnie na wschód.

Teraz mamy już przed sobą „wolny” Bałtyk, pokryty bezbrzeżną pustynią ruchomych lodów. Kra, w której tkwi „Tczew” ma tak potężną grubość, że nie ma obawy, aby tarcie przesuwających się pól lodowych mogło ją rozkruszyć, co ostatecznie ma tę dobrą stronę, że chroni statek od nowych, mniej może bezpiecznych, uścisków. Największym naszym wrogiem jest obecnie trwająca od kilku dni mgła. Braki w żywności są coraz dotkliwsze. Nie mamy najpotrzebniejszych artykułów, jak chleba, mięsa, cukru i wielu innych.

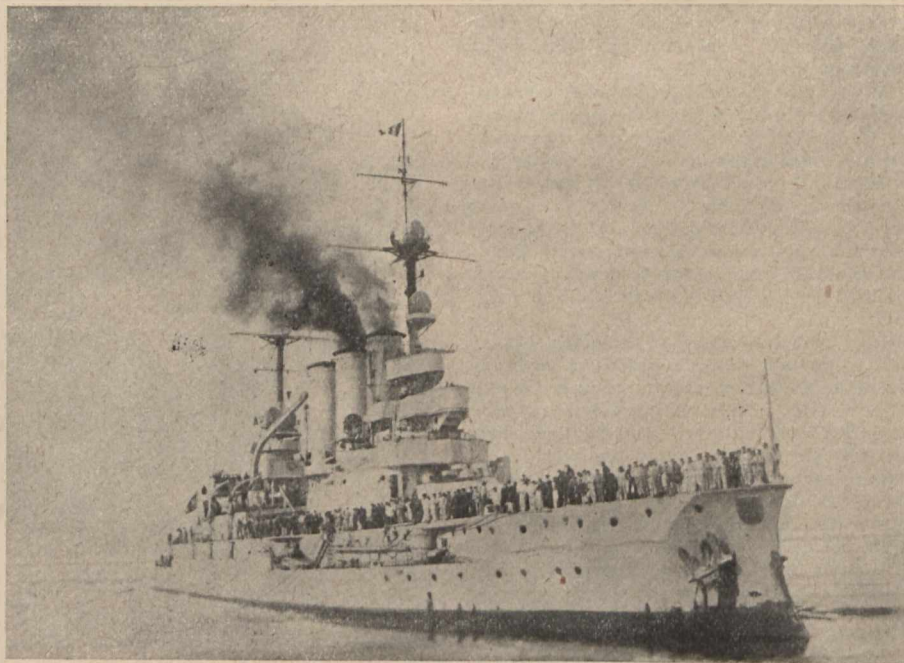
Tak upływa pięć dni.

13 marca przynosi wreszcie ze sobą upragnioną zmianę pogody i pierwsze od długiego szeregu dni słoneczne promienie. Po południu zdaleka już słyszemy charakterystyczny, a tak dobrze nam znany warkot motoru aeroplanu. Wkrótce pożądanego gościa zatacza nad statkiem koła i rzuca dwa worki z żywnością. Zawartość worków jest jednak tak znikoma, że starczy tego zaledwie na 1 — 1½ dnia. Lecz dobre i to. Spodziewamy się, że następny dzień przyniesie znowu zbawienną „manny”. Tymczasem 14 marca nowa zmiana pogody na gorsze — ponowna mgła, wiatr i dalsza wędrówka. Na szczęście trwa to zaledwie jeden dzień.

O 10 godz. rano 15 marca spostrzegamy na jasnym tego dnia horyzoncie niewidziany już od kilku tygodni słup dymu.

W ciągu długich tygodni naszego więzienia tyle spotkało nas różnych zawodów, że nie chce się wierzyć, aby zauważony dym miał dla nas jakieś specjalne znaczenie. A jednak coraz wyraźniej rysuje się potężna sylwetka wojennego okrętu. Już gołym okiem można rozróżnić trzy dymiące kominy. Nareszcie nadchodzi długo oczekiwana pomoc i ostateczny ratunek.

Okolo godz. 2 po poł. majestatycznie podchodzi do kry duży niemiecki pancernik „Elsass”. Cały pokład i mostki pancernika usiane są załogą, ciekawie przyglądają się „rozbitkom”, którzy przetrwali 6 tygodni uwiezienia w lodach. Wolno opuszcza się na rufie „Tczewa” poszarpana wiatrami biała-czerwona bandera.



Niemiecki pancernik „Elsass” podchodzi do „Tczewa” 15 marca.

Maszynę mamy gotową. Załoga pośpiesznie przenosi z ładowni świeży zapas węgla do kotłów, swego węgla już bowiem dawno brak.

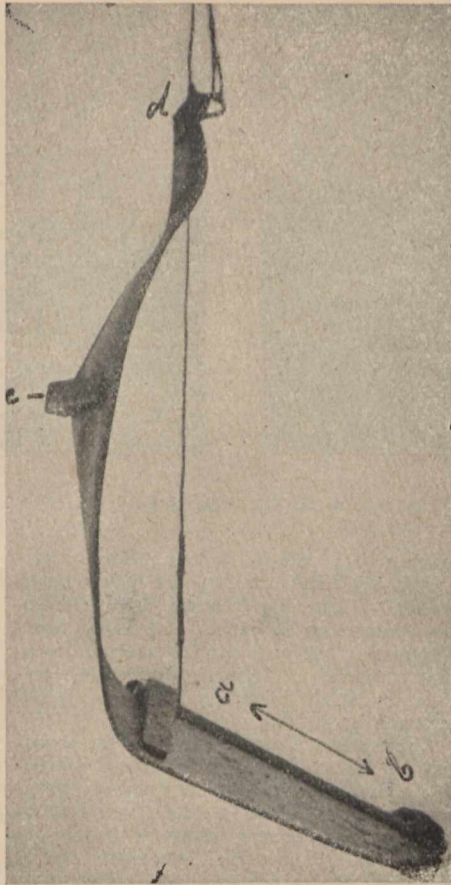
Po godzinnych prawie manewrach, pancernik rozbija dookoła statku dwumetrowej grubości lód i wreszcie o godz. 14.40 jesteśmy wolni. Nareszcie Wolni po sześciu tygodniach walki z lodem, głodem i niepewnością jutrzejszego dnia. Rozumiemy teraz uczucie radości wypuszczonego na wolność więźnia.

Wraz z pancernikiem przybył duży holownik, aby zaofiarować swoją pomoc w odholowaniu nas do portu. Uszkodzony ster, trzymający się tylko na dolnych umocowaniach i zgięty u góry prostym kątem, nie daje gwarancji dobrego sterowania, lecz kapitan nie przyjmuje kosztownej pomocy, chcąc wypróbować sił własnych. Zresztą i zaszczyt to nie miały zawinąć po hawarji do portu bez pomocy holowników.

Ostrożnie więc manewrując chorym sternem, idziemy śladem pancernika. Statek niezbyt chętnie, coprawda, reaguje na forsowną pracę parowej maszyny sterowej, lecz mając przed sobą wolne jedynie przejście połamane w lodzie przez pancernik, idzie posłusznie. Na wolnych natomiast przestrzeniach mamy dużo miejsca, więc pewne odchylenia od kursu nie wpływają na zasadniczy kierunek. Idziemy do Kielu. Pancernik po wyprowadzeniu nas z lodów szybko się oddala i znika wkrótce za horyzontem.

Panujące zachodnie wiatry oczyściły prawie zupełnie z lodów całą zatokę Kiłońską. Spotykamy od czasu do czasu pływające mniejsze pola lodowe, lecz nie są one już dla nas straszne. Z łatwością je omijamy. W nocy jednak musimy jeszcze raz ostatni zatrzymać się na nocleg w lodzie.

W południe 16 marca wchodzimy na przepelnioną redę Kielu. Wśród statków wszelkich narodowości widzimy stojące na kotwicy dwa polskie: „Wilno” i „Robur III”. Podążamy w ich stronę. Już zdaleka „Wilno” pierwsze nisko opuszcza swoją banderę i długo, długo trzyma ją opuszczoną, czekając na zbliżenie się „Tczewa”. Odpowiadamy na pozdrowienie. I wtedy spokojna, zamarła ciszę re-



Ster „Tczewa” wygięty przez napór lodów. „a” i „b” — miejsca, które oparły się na natarciu lodów, „c” i „d” — miejsca złamanych umocowań. Linja „a—b” wskazuje pionowe położenie, w jakim powinienby znajdować się cały ster.

dy przerywa trzykrotna syrena „Wilna”, które wita w ten sposób przybyły po ciężkich przejściach, oddawna oczekiwany statek, i dokumentuje tem swoją radość z powodu szczęśliwego wreszcie zawinięcia „Tczewa” do portu.

Rzucamy kotwicę obok „Wilna”, a już stamtąd odbija szalupa z oficerami na powitanie „rozbitków”. Jeden z oficerów, witając kolegów rozrzewnia się do łez, zresztą wszyscy jakoś dziwnie patrzą w bok i nienaturalnie błyszczą wszystkim oczy.

Sześć tygodni odcięcia od świata, sześć tygodni więzienia w lodach skończyło się wreszcie. Załoga przez cały ten czas wytrwale walczyła z żywiołem i zdała bezwzględnie egzamin swej dojrzałości w trudnej służbie morskiej, a swoim humorem w ciężkiej, krytycznej sytuacji wprawiła w podziw komunikujących się z nami drogą powietrzną niemieckich lotników. Ci ostatni zaproszeni przez nas na wydany dla nich obiad w jednym z hotelów Kielu, podkreślili niezwykłą w stosunku do nich uprzejmość oficerów statku i inteligencję załogi. Jeden z lotników w swym serdecznym przemówieniu, porównyując zachowanie „Tczewa” i innych statków, nawet swojej narodowości, nie znajdował słów uznania dla polskiej załogi. Jedyny „Tczew” nie opuścił nigdy sposobności okazania swej dla nich przyjaźni, salutując banderą, jedyny „Tczew” wyrażał w ten sposób swą wdzięczność za okazywaną mu pomoc.

Zwyczajny pomysł układania węgłem napisów na lodzie dla aeroplanów — był wynalazkiem „Tczewa” i był następnie stosowany z polecenia lotników na innych statkach. Prosząc lotników o dostarczenie listów i gazet, załoga „Tczewa” miała na uwadze tylko korzyść własną. Jednak miało to ten skutek, że poczta od tej chwili zaczęła być regularnie zrzuca na wszystkie inne statki, uwiecznione na Bałtyku. Dowcipny zaś napis „Besten Dank! Fehlt nur paar Mädchen” wprawił wszystkich w zachwyt i zdjęcie fotograficzne tego napisu rozeszło się w kilku tysiącach egzemplarzy.

Pozatem zawinięcie „Tczewa” o własnych siłach do portu było prawdziwą, imponującą niespodzianką dla wszystkich.

Mały „Tczew” wyszedł z ciężkiej sytuacji z honorem i zwycięsko, nie przynosząc ujmy powiewającej na nim banderze polskiej.

J. BORKOWSKI

Kiel, w doku, 20 marca 1929 r.

## W DJABELSKIM KOTLE

Portland, 20.XI 1928 r., na pokładzie s/s „Niemen”, prowadzonym przez kpt. Mamerta Stankiewiczza.

Mieliśmy sztorm. Ciężki sztorm. „Whole gale” — jak mówią Anglicy, pełny cyklon, na którego peryferji znaleźliśmy się w dn. 14.XI w pełni oceanu. Zdradliwa zatoka Biskajska nie zaniechała ochrzcić kilkomięsięcznego „Niemna”, nie zaniechała dać mu ciężko „w skórę” na zaprawienie do dalszych, daj Boże, zwycięskich walk, z godnym, acz zawziętym partnerem.

Te pierwsze krótkie dwa słowa dla marynarzy i dla tych, co znają morze, mają dostateczną wymowę i są wystarczające do odmalowania całej grozy długich chwil i całej potwornej potęgi rozjuszonego żywiołu.

Wystarczy powiedzieć:

że od 14.XI w nocy do 19.XI p. p. walczyliśmy bezustannie z powracającą uparcie gwałtowną depresją.

że dwa razy kapitan był zmuszony położyć statek w dryf,

że podczas drugiego dryfowania w ciągu 20 godzin zrobiliśmy zaledwie 14 mil, aczkolwiek rozbijały wały morskie, unoszące statek do 10 metrów wwyż i rzucające go potem w głębiny, oraz szaleńcze tempo wiatru huraganowego dawały pełną iluzję gnania naprzód z szybkością najpierwszych ekspresów świata,

że musieliśmy z cierpliwością i wytrwaniem walczyć samotnie w pełni oceanu, bo schronienie się do żadnego z portów przy tej potędze wiatru i gęstej mgłę było niemożliwe,

że leżeliśmy w dryfie na pełnym oceanie w 120 milach od Ouessant,

że sztorm trzymał się bezustannie w sile 9—10', a jeden potężny szkwał o godz. 12 w nocy dn. 16.XI, trwający na szczęście tylko pół godziny, doszedł do huraganowej siły 11', uderzając statek z hukiem conajmniej pocisku z grubej Berty i zalewając go od dziobu aż do rufy,

że 4 doby zśliśmy właściwie pod wodą, która dochodziła po kolana, a czasem i po pas,

że stronne wały morskie o przeszło 10-metrowej wysokości (około 4 pięter) prze-

walały się raz po raz to przez rufę, stanowiąc groźne niebezpieczeństwo dla przewodów sterowych, to przez dziób, zalewając resztę statku, to znów uderzały z niesłychaną siłą w boki okrętu, rozprzegające się we wszystkich swoich wiązaniach,

że wentylatory na dziobie, zerwane w nocy, dopuściły wodę do składów lino-wych,

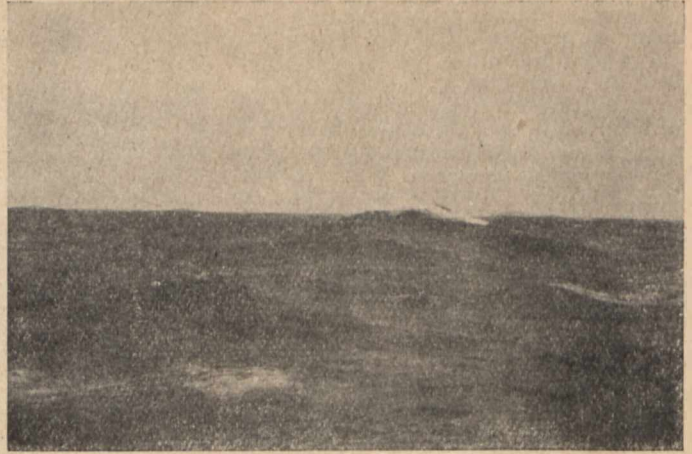
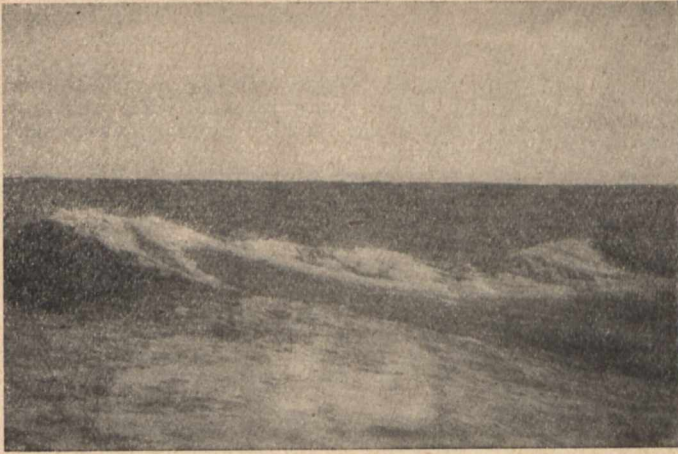
że przed drugim położeniem się w dryf czekać musieliśmy kilka godzin na odpowiednią, cichszą nieco chwilę, bo nawrót statku wśród tej siły wiatru i fal groził nam wyrwaniem,

że wały wodne, przelewające się przez statek, osiągały ciężar conajmniej stukilkudziesięciotonowy,

że w ciągu sztormu straciliśmy w walce prawie 2 doby,

że statek całą swą długością kładł się na pochyłości fali, mającej około 150 metrów długości,

że zerwany i połamany przez fale ciężko okuty trap, bijąc w burtę, zagroził rozbiciem przewodów sterowych,



Dwa fragmenty z zatoki Biskajskiej, zwanej „djabelskim kotłem”.

że radjotelegrafista nasz w ciągu niespełna 2 godzin najwyższego sztormu złapał aż 4 sygnały S. O. S., biegnące błagalnym głosem o ratunek poprzez zamilkłe zwyczajem morskim wszystkie radio-stacje, dające wolną drogę sygnałom o pomoc,

że tylko jeden ze statków, rzucających sygnał S. O. S., zdołał określić swoją pozycję w Kanale Brytolskim, a inne prawdopodobnie już nie miały na to czasu.

Ten krótki raport z „walnej bitwy” powinien wystarczyć.

Przeciwny jednak czytelnik, znający morze przeważnie z ożywionych plaż polskich i europejskich i z mniej lub więcej przyjemnych i długich wycieczek towarzyskich, lub wreszcie z książkowych, tchnących grozą narracji wymaga czegoś więcej: jaskrawego, a nawet przejawiskawego kolorytu.

Na to zdobyć się trudno. Do tego trzeba być nie tylko pierwszorzędnym pisarzem, ale i zaprawionym starym wilkiem morskim. Ani jedna, ani druga klasa nie jest mi dostępna. Parę dłuższych podróży śródziemnomorskich, odbytych do wybrzeży Afryki i Azji, nie uprawnia mnie jeszcze do nazwania się nawet małym pinczerkiem morskim. Może ciężka, słona fala Oceanu, której ostre bryzgi załały mnie na przybudówce kapitana w czasie sztormu, stanie się pierwszą kroplą chrztu morskiego na przyszłość.

A żeby pojąć, co to jest sztorm na oceanie, trzeba to widzieć, słyszeć i przeżywać. Dla tego odważę się powiedzieć, że żadne najbarwniejsze pióro, żaden najwprawniejszy pendzel nie potrafi i nie odda nigdy w całej prawdzie jego potężnego majestatu.

A zaczyna się w przybliżeniu tak:

Błękitne, jasne niebo poczyna siwieć od zachodu. Zabrudzenie posuwa się powoli, nieznacznie, ale z systematycznością zastraszającą. Cichą taflę wód morskich nurtować poczyna jakiś wewnętrzny niepokój. Morze nabrzmiewa jakby od wewnątrz. Kołyszące się zlekka fale pokrywa raz po raz biały, nic nieznaczący jakby grzebyczek. Wreszcie pierwszy lekki podmuch wiatru. Zdradziecki ten zwiastun zawisa gdzieś u szczytu masztu i zaczyna jęczeć piskliwym głosem, jak duch pokutny, zmobilizowany do szeregu przez rozpetane siły Zła. Siedzi na maszcie i zawodzi, aż wreszcie przyłącza się do niego poczyna po kolei wszystkie liny, linki, śruby i śrubki. Osłada wówczas cała ta armia szatańska u szczytów masztów,

skłębia się wśród wind pokładowych, czepia się linek stalowych i jęczy bezlitośnie, — czai się u ścian komina i hu-czy posępnym basem, — to znów przeslizgnie się burtą okrętu, chichotem dzwoniąc w powietrzu, albo przeleci górą i syknie z oddali bezzębny głosem jakieś okropne wyzwiśko.

Rozbijały wały morskie o 10 m. wysokości i 150 m. długości, wyrastają jak bestje apokaliptyczne przed dziobem posuwającego się ledwo statku. Swoją strumą postawą rzucają jakby wyzwanie do walki, jakieś gromkie, bezczelne „stój”. W chwili takiej zdaje się, że statek musi wpaść pod cały ten ciężar niesamowitego wału, tymczasem kadłub statku staje gwałtownie dęba, wypycha pod siebie całą potężną ścianę, by potem znowu dać głębokiego nura i stanąć w obliczu nowego napastnika. Pokonana fala rozbija się z sykami, biorąc w gwałtownym skoku burty i rozlewając się z hukami wzdłuż całego statku.

Rozpoczynają się istne zapasy bokser-skie. Z jednej strony rzuca łupina, kierowana inteligencją ludzką, z drugiej — niekontrolowany niczem wybuch gniewu natury. „Niemen” bierze knock’i jeden po drugim. Bierze i stara się tylko odparować je z godnością. Syczący zjadliwie rozpętany wichur rzuca jakby raz po raz rozjuszoną falom krótkie komendy: „W ucho. W lewe. W prawe. W zęby. Bij, a mocno”. Upojone walką odmęty morskie biją na zabój i bez wytchnienia. Pokonany wał wodny po drodze daje jeszcze nam potężnego knock’a. Tu uderzy, tam chłśnie, tu plunie, tam bryźnie, to znów położy statek na łopatki jedną lub drugą. Zapastnicy dyszą w tej ciężkiej walce. Morze, rozdygotane żarem walki, krzyczy wszystkimi głosami. „Niemen” powtarza tylko ciągle cichą skargę swych stawów znękanych i idzie naprzód miarowo i bez trwogi po nowe ciężkie uderzenia.

Zapamiętały w walce ocean nie zdołał jednak dać nam knock-out’a. Rozwścieczony nieosiągnięciem zwycięstwa daje za wygraną, w ostatnim najsilniejszym szkwałe wypluwając całą swoją rozbestwioną złość. Taki szkwał, to moment przelomowy. To ostatni wybuch pokonanego gniewu. Barometr natychmiast podskakuje radośnie i można już wówczas oczełkiwać dostojnie słońca po burzy.

Wśród rozpetanego żywiołu spotykamy dwa kilkudziesięciotonowe trawlerzy rybackie. Gina one raz po raz z oczu naszych, przykryte doszczętnie wielopiętrową falą. Wynurzają się jednak zwycięsko z poza murów wodnych i, aczkolwiek niemilosierne ich bujanie przedsta-

wia widok tchnący prawdziwą grozą, to jednak stateczki te łatwiej i dzielniej znoszą trudy sztormu. Są one bardzo mocnej konstrukcji, a będąc lekkie, przerzucają się z fali na falę ze sprężystością piłki.

Gorsze, i bardziej godne politowania widowisko przedstawiają duże statki. Widzieliśmy takie dwa na horyzoncie. Chwilami znikwały zupełnie w odmętach morskich i tylko kominy zostawały na widowni. Jeden z tych męczących się statków w ciągu pół godziny zmienił kilkakrotnie swą pozycję, tańcząc w krąg jakby w gorące. Widocznie nie mógł jakoś się ustawić wygodnie. O wygodę istotnie trudno było w takich warunkach.

Nasz „Niemen” imponujący w porcie swymi rozmiarami, dziś wśród tego rozhukanego bezkresu zmalał w mych oczach do nieszczęsnej łupinki najmniejszego orzecha. Łupinka ta jednak dokonywała wielkich aktów wytrzymałości i wytrwałości, kierowanej silnym motorem myśli ludzkiej. Wytrwałości zmobilizowanych na nim w dzień i w nocy marynarzy, pracujących w fatalnych warunkach niepogody, zalewanych nieraz całkowicie na pokładzie statku falami, których niesamowita siła niejednokrotnie groziła uniesieniem w ocean, a wówczas w takim kotłowisku sztormowym nikt na statku nie dojrzałby ginącego, ani nie usłyszałby jego krzyku rozpaczliwej wytrwałości, bo każdorazowe zawisanie ciężko załadowanego statku najlżejszą środkową częścią na posiadającym skoncentrowaną siłę grzbiecie fali groziło niebezpieczeństwem i wywoływało w pomieszczeniach nadbudówki kapitańskiej złowieszcze skrzywienie rozprzegających się wszystkich wiązań. To też nie tak dawno jeden z takich atakowanych przez sztorm statków rozpadł się na dwoje.

A ponad wszystkim górowała i kierowała najmniejszym posunięciem statku inteligencja myśli ludzkiej, która się zawarła w osobie kapitana, będącego dzień i noc na swym najwyższym posterunku i dającego innym przykład energii i zapamiętania.

Marynarze, to klasa ludzi, będących ciągle na posterunku ogniowym. Sytuacja ich nie da się nawet porównać z położeniem żołnierza. Marynarz nigdy nie ma prawdziwego wypoczynku, będąc w pracy swej ciągle zależnym od kapryśnych wybryków wielkiego władcy — morza. Nie może on ani wypocząć należycie po ciężkiej pracy, ani zjeść w spokoju, bo bujanie statku najbardziej nawet zaprawionych marynarzy wyrzucić potrafi z kółek, a jadło ich nieraz wyskakuje z talerzy na podłogę. Weźmy krótki przykład:

od Casablancą do Portlandu, dokąd zawinęliśmy po powiat i bunker, mieliśmy 8 dni bezustannego bujania i wzdłużnego i bocznego, w czym 2 dni martwej fali, pozostałej po sztormie, który szalał nad Oceanem w czasie naszego postoju w Marokku, 4 dni ciężkiego sztormu i 2 dni lżejszego, przed którego kulminacyjnym rozpełnieniem szczęśliwie udało nam się ująć.

To też nie trudno zrozumieć kapitana pewnego statku, spotkanego w Portlandzie, który po przebyciu strasznego sztormu na Morzu Północnym przeklął wszystko i oświadczył, że nie ruszy się z Portlandu, aż pogoda zupełnie i ostatecznie się ustali. Przebyty sztorm zmiotł mu poważny ładunek drzewa z pokładu, wystawiając statek na groźne ryzyko, że wogóle do żadnego portu nie dojdzie.

Niedoskonałość środków ratunkowych, wyrażająca się w tem, że żadna szalupa nie może być na taką falę spuszczone, dodaje jeszcze do wszystkich trudów marynarzy świadomość prawdziwego niebezpieczeństwa. Oto przykład: na sygnał S. O. S. ginącego w Kanale Angielskim podczas ostatniego sztormu statku wysłano z lądowej stacji ratunkowej specjalnie mocnej konstrukcji szalupę, która zdołała przyjąć na pokład wszystkich tonących. W powrotnej jednak drodze szalupa ta została wywrócona siłą fal; potonęli wszyscy, ratujący i ratowani.

## NA PRZEDMIEŚCIU GDYNI (Chylonia)

SPRZEDAJE

### Parcele budowlane przemysł.

przy stacji kolejowej lub głównej szosie

T. B E Ł D O W S K I — C H Y L O N I A Tel. 1

171.—I-III.

Prawdziwy jednak marynarz spełnia swój obowiązek wśród najgorszego sztormu ze spokojem pełnym godności, nie wyzywa i nie przeklina, bo morze ma dla niego jakiś majestat, nakazujący powagę. Marynarz wie, że może ono być wielkim sojusznikiem, ale i groźnym nieprzyjacielem, odnosi się więc do niego z całą, jakąś przesadną powagą.

Wypowiedziane do mnie słowa kapitana, że „morze jest poważnym partnerem, wymaga, aby się doń odnosić poważnie i solidnie, a kpin nie znosi”, nabrały dla mnie dziś, po przeżytych sztormie, wagę istotnej prawdy.

W pamięci mojej żyje ciągle jakies

skłębione wspomnienie huku, trzasku, łomotu, chlupotu, świstu i trwogi. A ponad wszystko wżarł się w uszy bezustanny, przytłumiony warkot niezmordowanego koła sterowego, jako przeciwstawienie myśli ludzkiej nieokiełznanym potęgom natury, i ciche, miarowe cykanie barometru w kabine nawigacyjnej, wypisującego z uczoną flegmą cieniutką, nieznacznie kreską całą długą i zaszczytną historję walnej bitwy „Niemna” z Oceanem pod wprawem i pełnem zimnej krwi dowództwem taktyka walki — naszego kapitana.

HALINA BOBIŃSKA

# MARYNARKA WOJENNA

## BUDOWA POLSKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH WE FRANCJI

Miesiąc kwiecień 1929 r. zaznaczył się ważnymi momentami, o ile chodzi o wykonanie polskiego programu morskiego z 1927 r. W ciągu kilku dni (12, 16 i 22 kwietnia) spuszczone na wodę trzy okręty wojenne, zbudowane dla Polski w stocznjach francuskich.

Przypominamy, że ta pierwsza część polskiego programu morskiego obejmuje pięć jednostek. Są to: dwa kontrtorpedowce „Wicher” i „Burza”, (zamówione w stoczni „Chantiers Navals Français”) oraz trzy podwodne stawiacze min: „Wilk”, „Rys” i „Żbik” (zamówione w zakładach „Chantiers et Ateliers Augustin Normand”), które jednak budują tylko pierwszy, odstąpiwszy „Rysia” zakładom „Ateliers & Chantiers de la Loire”, a „Żbika” stoczni „Chantiers Navals Français”.

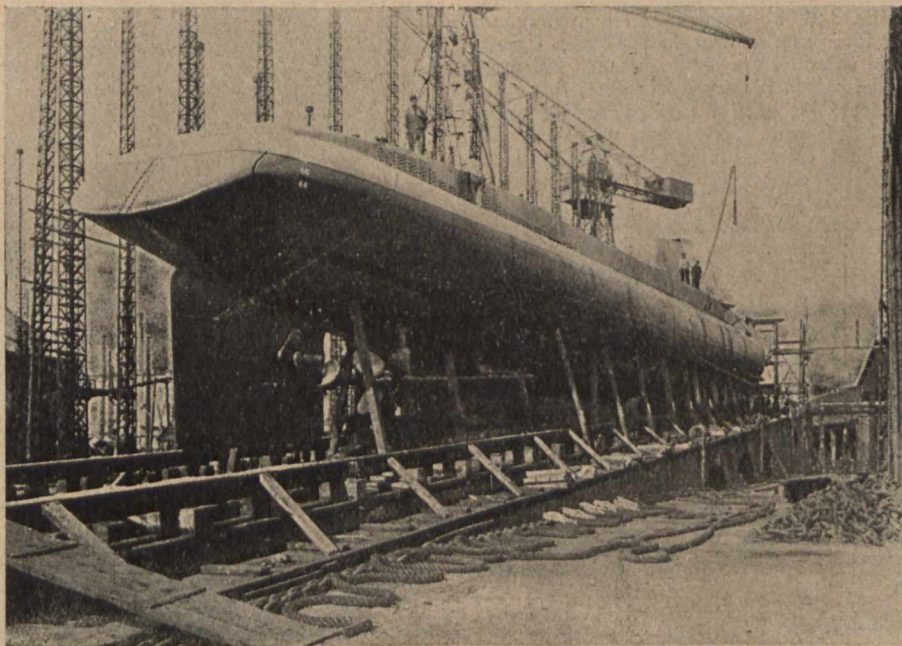
Pierwszy został spuszczonej na wodę „Wilk” dnia 12 kwietnia b. r. w stoczni „Normand” w Hawrze. — Jest to wypadek wyjątkowego znaczenia, ponieważ ta łódź podwodna jest pierwszą jednostką floty podwodnej polskiej.

Ceremonja spuszczenia na wodę była uświetniona obecnością ambasadora Chłapowskiego, który się zjawił w towarzystwie pułkownika Błęszyńskiego, ataché wojskowego i morskiego, komandora Świrskiego, szefa kierownictwa marynarki i komandora Czernickiego, szefa kontroli budowy okrętów wojennych.

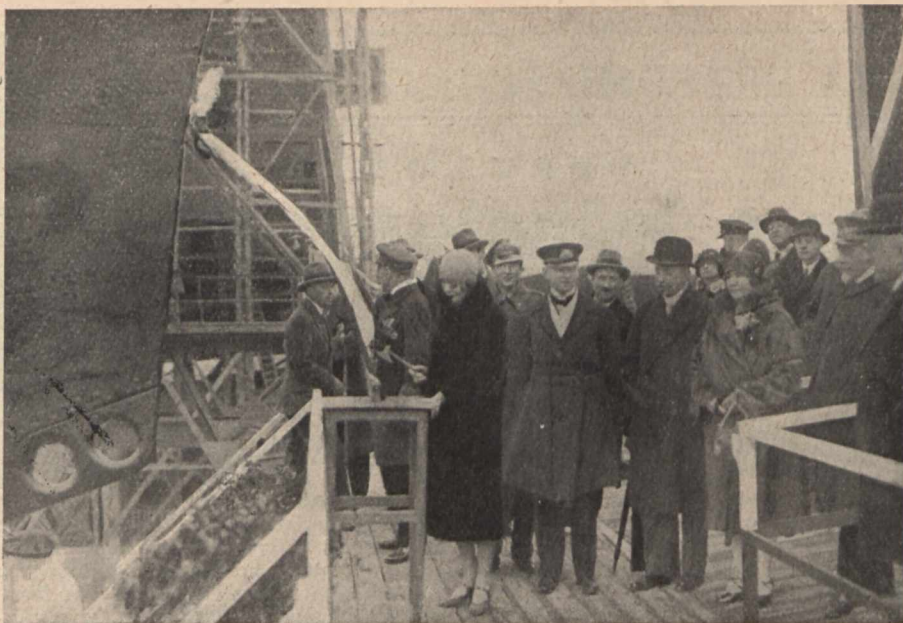
P. Jerego Leygues, francuskiego ministra marynarki, zastępował admirał Fa-

tu, który z okazji tej uroczystości udekorował wstęgą komandora, gwiazdą oficera i krzyżem Legji honorowej trzech oficerów marynarki polskiej.

Witając gości francuskich i polskich, p. Ferrand, prezes Stoczni i Zakładów „Augustin Normand” zaznaczył, że zamówienie łodzi podwodnych, które sta-



Łódź podwodna „Rys”, spuszczonej na wodę w dniu 22 kwietnia na stoczni „de la Loire” w Nantes,



Spuszczenie na wodę kontrtorpedowca „Burza” w dniu 16 kwietnia na stoczni „Chantiers Navals Français” w Blainville koło Caen. Stoją od lewej do prawej pp.: pułkownikowa Bleszyńska (matka chrzestna okrętu), pułk. Bleszyński — attaché wojskowy i morski w Paryżu, komandor Swirski — szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, Leboullenger — dyrektor stoczni, admirał Dumesnil — prezes stoczni i admirał Brisson — przedstawiciel Ministra Marynarki Francuskiej.

bemi środkami trzymać mogą w szachu najpotężniejsze jednostki bojowe, jest dowodem rozsądnych poczynań w kierunku obrony niepodległości, wykonanie zaś pierwszej jednostki polskiej floty podwodnej jest dla stoczni „Augustin Normand” nowym tytułem do chwały.

W gorąco oklaskiwanym przemówieniu ambasador Chłapowski podkreślił wielowiekową przyjaźń, która łączyła i łączyć będzie Francję z Polską.

„Wilk” pierwszy z serji wspomnianych trzech jednostek, wyposażony jest we wszelkie udoskonalenia ostatniej doby. System wyrzucania min jest typu, opatentowanego przez stocznnię „Augustin Normand”, wynaleziony przez dyrektora zakładów p. Fenaux.

Wszystkie trzy łodzie podwodne mają długość 77,95 m., szerokość maksymalną na linii wodnej 5,45 m., głębokość zanurzenia 3,81 m., wyporność na powierzchni 980 ton, przy zanurzeniu 1.248 ton. Uzbrojenie składa się z jednej armaty 100 m/m, jednej armatki szybkostrzelnej przeciwlotniczej 40 m/m i sześciu rur torpedowych 550 m/m. Do napędu na powierzchni służą dwa motory typu Vickers-Normand, o sile 1.800 H. P., pozwalające łodzi rozwijać szybkość 14 węzłów. Przy zanurzeniu łódź poruszana jest przez dwa motory elektryczne o sile 1.200 H. P. Szybkość jej pod wodą wynosi 9 węzłów.

W zakładach „Chantiers Navals Français” w Blainville koło Caen spuszczone na wodę dnia 16 kwietnia kontrtorpedowiec „Burzę”, tej samej klasy, co „Wicher”, spuszczonej przez te same zakłady 10 lipca 1928 r., w obecności ambasadora Chłapowskiego. „Chantiers Navals Français” doprowadziły do tego, że „Wicher” był zupełnie wykończony i gotowy w dniu spuszczenia na wodę „Burzy”, tak, że dzień 16-go kwietnia 1929 stanowi zasadniczą datę w wykonaniu pierwszego programu morskiego Polski.

Ambasadora Chłapowskiego, który nie mógł osobiście przybyć, reprezentował pułkownik Bleszyński. Matką chrzestną,

która zgodnie z tradycją rozbiła butelkę szampana o korpus drugiego kontrtorpedowca polskiego, była pani Bleszyńska.

Podczas śniadania, wydanego przez stocznnię, wygłoszono szereg przemówień. Pierwszy przemawiał admirał Dumesnil, prezes stoczni „Chantiers Navals Français”, witając zebranych i podkreślając niezwykle pośpiech, z jakim wykonano obie jednostki, w myśl życzeń komandora Swirskiego, aby jaknajprędzej stanęły do służby w swym ojczystym porcie — Gdyni.

Następnie przedstawiciel Ministerstwa Marynarki Francuskiej, p. Brisson, wyraził swe braterskie pozdrowienie marynarce polskiej, przypominając, że w czasie dowodzenia flotą francuską na Bałtyku, był świadkiem, wkrótce po zawarciu pokoju, powstania marynarki polskiej

i utworzenia kadry wyborowej oficerów, którzy obecnie dowodzić będą pięciu okrętami wojennymi, zbudowanymi we Francji.

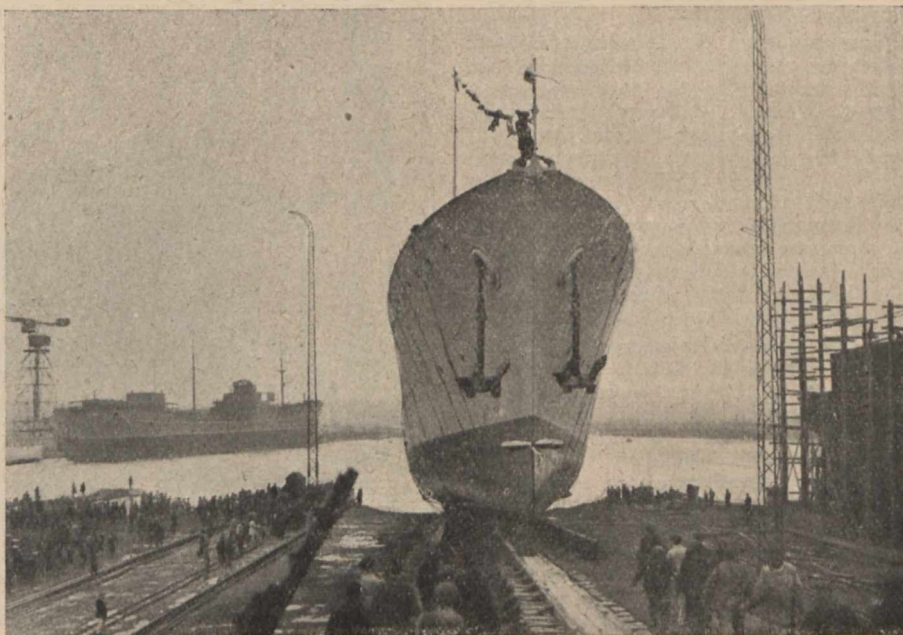
Na zakończenie przemówił p. komandor Swirski, oświadczając, że uważa sobie za jeden z najmiłszych obowiązków wyrazić gorące podziękowanie kierownikom i całemu personelowi stoczni „Chantiers Navals Français” „za wysiłek dla sprawy polskiej i za ich pracę, równie skuteczną, jak pełną zasług”.

Kontrtorpedowiec „Burza”, o którego sylwetce pięknej i wytwornej świadczą załączone fotografie, ma długość 107 m., wyporność jego wynosi 1.550 ton. Maszynierja, która, podobnie, jak dla „Wicheru” wyszła z zakładów „de la Loire”, składa się z dwóch zespołów turbiniowych, które mogą rozwinać energię 35.000 H. P. i szybkość 33 węzłów. Uzbrojenie tworzą 4 armaty 130 m/m, 2 armaty 40 m/m, 4 karabiny maszynowe i 6 rur torpedowych. Załoga składa się ze 150 ludzi.

Oba kontrtorpedowce polskie są wzorowane na typie „Orage” marynarki francuskiej, który dał wyjątkowo świetne wyniki, potwierdzone ostatnio świeżym rekordem; mianowicie kontrtorpedowiec „Tigre” i krążowniki 10.000-tonowe „Duquesne” i „Tourville” zostały uznane jako najszybsze na świecie w dwóch kategoriach, „Tigre” bowiem osiągnął szybkość 37 węzłów, oba pozostałe 36 węzłów. Obecnie kontrtorpedowiec „Guépard”, zbudowany przez „Arsenal de Lorient”, a którego maszyny i kotły pochodzą ze stoczni prywatnych („Forges et Chantiers de la Méditerranée”, „Ateliers & Chantiers de la Loire”, „Chantiers & Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët”) pobił rekord światowy, osiągając szybkość 38,5 węzłów.

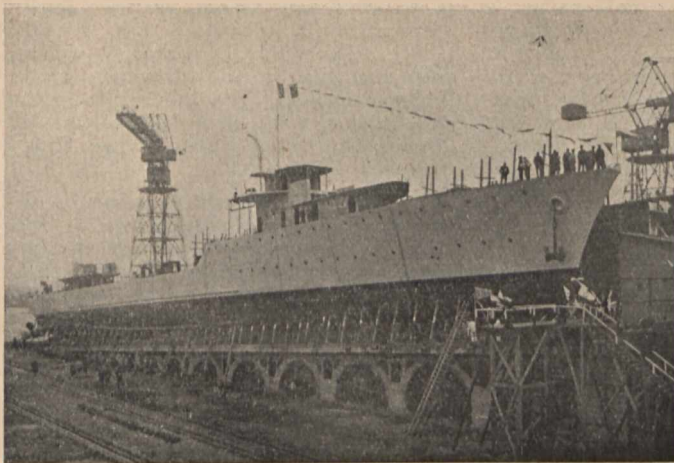
Po spuszczeniu na wodę w dniach 12 i 16 kwietnia kontrtorpedowca „Burza” i łodzi podwodnej „Wilk”, dnia 22 kwietnia odbyła się w Nantes uroczystość spuszczenia łodzi podwodnej „Rys”. Jest to jednostka identyczna z „Wilkkiem” i „Żbikiem”, typu zakładów „Augustin Normand”.

„Rys” był zbudowany w Nantes przez stocznnię „de la Loire”.

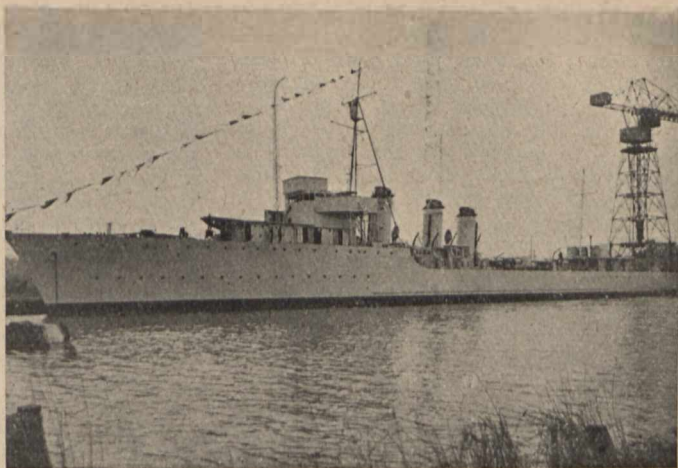


Kontrtorpedowiec „Burza” zsuwa się na wodę.





Kontortorpedowiec „Burza”. Zdjęcie wykonane w dniu 16-go kwietnia r. b., na kilka chwil przed spuszczeniem „Burzy” na wodę.



Kontortorpedowiec „Wicher”, zbudowany przez stocznie „Chantiers Narols Français” i spuszczone na wodę 10 lipca 1928 r.

Po poprzednich uroczystościach w Hawrze i Caen, nadarzyła się nowa sposobność zmanifestowania przyjaźni francusko-polskiej.

P. ambasadora Chłapowskiego zastępował radca ambasady polskiej p. Neumann, który przewodniczył uroczystości. Obecny był również konsul generalny w Paryżu, p. Poznański, a pani Poznańska była matką chrzestną „Rysia”. Nadto byli obecni: komandor Świrski, szef kierownictwa marynarki polskiej, komandor Czernicki, przewodniczący komisji nadzorczej nad budową okrętów polskich we Francji i pułkownik Bleszyński, attaché wojskowy i morski.

Na bankiecie, wydanym po dokonanej ceremonii, p. Petitjean, prezes T-wa zakładów i stoczni „de la Loire”, wygłosił bardzo interesujące przemówienie o stosunkach francusko-polskich. Zaznaczył

on, że spuszczenie na wodę „Rysia” stanowi znamienne datę w kronikach stoczni, ponieważ z 600 okrętów, które wyruszyły ze stoczni w ciągu ostatnich 50 lat „Rys” jest pierwszym okrętem polskim. Mówca zalicza się do tych, którzy wierzą, że młodemu pokoleniu polskiemu dane będzie ujrzeć swój kraj w rzędzie pierwszych mocarstw europejskich. „Jest to głęboko przemyślane przekonanie — mówił — które, zdaniem moim, podzielają wszyscy ci francuzi, którzy mogli w ostatnich latach śledzić dzieło odrodzenia politycznego i ekonomicznego, dokonanego przez naszych dzielnych przyjaciół.

„Dziesięć lat upłynęło od chwili zmartwychwstania Polski. Mam nadzieję, że wielu z moich współziomków stwierdzi na miejscu rezultaty, uzyskane przez tych lat dziesięć, odwiedzając w tym roku

Powszechną Wystawę w Poznaniu i widząc nowy port w Gdyni, która jeszcze w 1920 była wioską rybacką, dziś zaś jest miastem o 20.000 mieszkańców. Port ten jest podstawą przyszłej potęgi morskiej. W porcie tym wkrótce zostanie ukończona 6.800 m. nabrzeży, o wielkiej głębokości, co wynosi połowę nabrzeży Marsylii”.

„I zobaczą Gdańsk, ten port dawnej Polski, który miał być doprowadzony do ruiny przez osławionego kurytarza, a który dziś, stanowiąc ośrodek handlu zagranicznego Polski, przepuszcza przez swe nabrzeża 8.500.000 ton towarów, stojąc pod względem obrotów bezpośrednio po Bremie, Hamburgu, Kopenhadze i Sztokholmie”.

OLIVIER QUEANT

## KONTRABANDA WOJENNA

Rozumiejąc pod słowem „kontrabanda” handel przez prawo wzbroniony (np. wwóz z zagranicy towarów do wwozu zakazanych, lub podlegających oczeniu a nieoclonionych, handel towarami nieobanderowanymi, a podlegającymi opodatkowaniu przez nałożenie banderoli i t. p.), lub sam towar zakazany — kontrabandą wojenną nazywamy dostarczanie stronie wojującej towarów, służących celom wojennym i dlatego wzbronionych przez drugą stronę wojującą do wwozu do kraju przeciwnika pod groźbą konfiskaty; dla samego towaru również przyjęta została nazwa kontrabandy.

Z punktu widzenia przydatności do celów wojennych przyjęto podział wszelkich towarów, od czasu wprowadzenia tego podziału przez Hugo Grotiusa, na trzy grupy: 1 — towary, przeznaczone wyłącznie do użytku wojennego (armaty, karabiny wojskowe, amunicja do nich, czołgi i t. p.); 2 — towary, przeznaczone do użytku pokojowego, lecz mające zastosowanie i do celów wojennych (skóra, tkaniny, wozy, żywność, gotówka, guma i t. p.); 3 — towary, niemające żadnego zastosowania do celów wojennych (kosmetyki, dzieła sztuki, karty do gry, wachlarze, zabawki, krawaty i t. p.). Pierwszą grupę towarów nazywano kontrabandą bezwzględną lub absolutną, drugą — kontrabandą względną lub warunkową, gdyż towary, nią objęte, mogą być kontrabandą lub nią nie być, w zależności od ich przeznaczenia; trze-

cia — listą towarów wolnych lub listą wolną.

Pozostawiając chwilowo komentarze do list towarów na później, zapoznamy się z ogólnymi poglądami na kontrabandę wojenną, istniejącymi w nauce prawa.

Na kontynencie, prawnicy nie mogą ustalić jednolitego poglądu na kontrabandę. Jedni uznają podział towarów tylko na dwie grupy — kontrabandę i towary wolne, inni dopuszczają podział kontrabandy na absolutną i względną, jednak nie mogą dojść do porozumienia, jakie towary zaliczyć należy do kontrabandy absolutnej, a jakie do warunkowej.

Kwestję, czy dany ładunek stanowi kontrabandę wojenną, sądy francuskie rozwiązują zgodnie z przeznaczeniem ładunku, t. j. towar, wymieniony na liście kontrabandy wojennej staje się kontrabandą, gdy jest przeznaczony dla nieprzyjaciela. Cel podróży statku nie odgrywa roli — miarodajne jest przeznaczenie towaru. Ładunek nie może być uznany za kontrabandę, jeżeli jest przeznaczony do portu neutralnego, choćby nawet statek szedł do portu nieprzyjacielskiego, i odwrotnie, ładunek będzie uznany za kontrabandę, jeżeli jest przeznaczony do portu nieprzyjacielskiego lub eskadry nieprzyjacielskiej, choćby celem podróży statku był port neutralny. Towary, stanowiące kontrabandę wojenną, ulegają konfiskacie, — okręt i reszta ładunku pozostają wolne, o ile kontrabanda nie przewyższa trzech

czwartych całego ładunku — w przeciwnym razie konfiskacie podlega okręt i cały ładunek. Nie wszyscy prawnicy francuscy zgadzają się z tem: część uczonych podkreśla, że nie jest sprawiedliwa konfiskata towaru, którego właściciel nie wiedział i nie jest obowiązany wiedzieć, że okręt, który przewozi jego mienie, przyjął na pokład znaczną ilość kontrabandy, wynoszącą więcej niż trzy czwarte całego ładunku. Nie można odmówić słuszności temu pogładowi.

Anglicy znacznie praktyczniej załatwili się z kwestją kontrabandy wojennej. Rozróżniają oni kontrabandę absolutną i warunkową, lecz do absolutnej zaliczają nie tylko te towary, które ze swej natury są przeznaczone do celów wojennych, lecz i część towarów, które należy umieścić w grupie drugiej. Angielskie dekrety o kontrabandzie nie wyliczają zakazanych towarów szczegółowo, a jeżeli to czynią, to zastrzegają ewentualne dopelnienia, skreślenia i zmiany. Towar zakazany Anglicy uważają za kontrabandę wówczas, gdy transportujący go okręt płynie wprost do portu nieprzyjacielskiego lub ma spotkać w morzu eskadrę nieprzyjacielską. Gdyby więc ładunek towarów zakazanych był przeznaczony dla nieprzyjaciela, lecz miał być wyladowany w porcie neutralnym, do którego wprost zmierza okręt, to towar ten nie będzie uznany przez Anglików za kontrabandę. Jeżeli jednak końcowy port podróży statku jest nieprzyjacielski, ła-

dunek zakazany będzie traktowany, jak kontrabanda. W jednym wypadku Anglicy stosują teorię ciągłości podróży: jeżeli statek ma wylądować towar zakazany w porcie neutralnym z tem, że go znowu załaduje dla dostarczenia nieprzyjacielowi — to ładunek taki jest uważany za kontrabandę. Amerykanie idą dalej i konfiskują zakazane towary bez względu na przeznaczenie okrętu, jeżeli tylko towary te mają być dostarczone nieprzyjacielowi.

Anglicy w zasadzie konfiskują jedynie kontrabandę, a okręt tylko w trzech wypadkach: 1) jeżeli chociażby część kontrabandy należy do właściciela okrętu; 2) jeżeli w papierach okrętowych okaże się fałszerstwo; 3) jeżeli na okręcie znajdują się towary, należące do właściciela okrętu, a przez rząd jego kraju uznane za kontrabandę na zasadzie umowy z nieprzyjacielem.

Deklaracja Londyńska z 1909 r. utrzymuje podział towarów na trzy tradycyjne grupy, wyszczególniając przedmioty każdej z tych grup. Do kontrabandy absolutnej deklaracja zalicza: wszelkiego rodzaju broń (łącznie z myśliwską), i jej części składowe; pociski i naboje i ich części składowe; proch strzelniczy i materiały wybuchowe, specjalnie na wojnie używane; lawety, jaszczyki, furgony, kuźnie polowe, i ich części składowe; ubranie i uzbrojenie wojskowe; sprzęt wojskowy; zwierzęta wierzchowe, juczne i zaprzęgowe, używane na wojnie; materiał obozowy i jego części; płyty pancerne, statki i łodzie wojenne oraz ich części, używane wyłącznie we flocie wojennej; wreszcie narzędzia i przyrządy, służące wyłącznie do wyrobu i naprawy broni, amunicji i materiału wojennego. Na liście kontrabandy warunkowej deklaracja wymienia: środki żywnościowe; paszę i zboża furazowe; ubranie, tkaniny i obuwie, nadające się dla wojska; złoto i srebro w sztabach i gotówkę papierową; wozy, nadające się do użytku armji i ich części; okręty, statki i łodzie, doki pływające, przyrządy i materiał doków suchych, i ich części; tabor kolejowy stały i ruchomy, części składowe urządzeń telefonicznych, telegraficznych i radiowych; balony, samoloty, ich części składowe i dodatkowe, materiały opałowe i smary; proch i materiały wybuchowe, używane nietylko do celów wojskowych; drut kolczasty, narzędzia do jego zakładania i przecinania; podkowy, narzędzia i materiały kowalskie; uprząż i siodła; lornety, teleskopy, chronometry, narzędzia żeglarskie. Lista wolna zawiera towary, które w żadnym wypadku nie mają być uważane za kontrabandę wojenną: bawełnę surową, jedwab, len, jutę i t. p. przędzę, surowce i narzędzia tkackie, orzechy, nasiona oleiste, kauczuk, gumę, lakę, żywicę, chmiel, skóry surowe, rogi, kość, nawozy sztuczne i związki azotu i fosforu, używane w rolnictwie, rudy metaliczne, gliny, wapno, kamienie, cegły, marmur, dachówkę, łupek, szkło, porcelanę, papier i materiały do jego wyrobu, mydła, farby, lakiery, pokost, surowce i materiały barwiarskie, popiół, podchlórek wapna, sodę, sodę gryzącą, siarczan sodu i miedzi, amoniak, maszyny rolnicze, górnicze, tkackie i drukarskie, drogie kamienie, perły, masę perłową, korale, wszelkie zegary z wyjątkiem chronometrów, artykuły mody i galanterji, pióra, włosie, szczecinę, meble i ozdoby mieszkaniowe i biurowe.

Listę kontrabandy absolutnej wolno rozszerzyć przez dodanie nowych pozycji, lecz wymieniających jedynie towary, używane wyłącznie dla celów wojennych; wolno również przenosić z niej pozycje do listy kontrabandy względnej. Towary i materiały, służące celom za-

równo wojennym, jak i pokojowym, a niewymienione na liście kontrabandy względnej, mogą być na niej dopisane. Listę wolną również można rozszerzyć. Każda zmiana w listach winna być notyfikowana wszystkim państwom, a w czasie wojny wszystkim państwom neutralnym. Art. 29 deklaracji zaznacza dodatkowo, że przedmioty i materiały, służące wyłącznie do pielęgnowania chorych i rannych, w żadnym wypadku nie mogą być uważane za kontrabandę wojenną; jeżeli jednak przedmioty te są przeznaczone dla nieprzyjaciela, mogą być zarekwirowane przez władze wojskowe w razie pilnej potrzeby, za sprawiedliwym wynagrodzeniem.

Przedmioty kontrabandy absolutnej podlegają konfiskacie, o ile będzie dowiedzione, że są transportowane do kraju nieprzyjacielskiego, przez nieprzyjaciela okupowanego lub dla nieprzyjacielskiej eskadry, bez względu na to, czy towary te mają być dostarczone po przeładunku drogą lądową, czy bezpośrednio. Dowód przeznaczenia kontrabandy absolutnej do nieprzyjaciela uważa się za ustalony w następujących wypadkach: 1) kiedy według papierów okrętowych towar ma być wyladowany w porcie nieprzyjacielskim lub wydany nieprzyjacielowi; 2) jeżeli okręt ma wchodzić tylko do portów nieprzyjacielskich, lub przed zawinięciem do portu neutralnego, do którego jest przeznaczony ładunek, ma wejść do portu nieprzyjacielskiego lub spotkać eskadry nieprzyjacielską. Dowodem marszruty okrętu są jego papiery, o ile nie zбочzył z drogi, której winien się trzymać, i tego zбочzenia nie może usprawiedliwić.

Towary, zaliczone do kontrabandy względnej, ulegają konfiskacie, jeżeli będzie dowiedzione, iż są przeznaczone do użytku sił bojowych nieprzyjaciela, lub jego władz administracyjnych. Przeznaczenie nieprzyjacielskie ładunku przypuszcza się, jeżeli ładunek jest adresowany do władz nieprzyjacielskich lub kupca, zamieszkałego w kraju nieprzyjacielskim i dostarczającego mu tego rodzaju towary, jeżeli miejscem przeznaczenia ładunku jest nieprzyjacielska miejscowość ufortyfikowana, lub baza wojenna; wolno przytaczać dowód przeciwny i wykazać, że przypuszczenie jest mylne. Kontrabanda warunkowa może być sekwestrowana na okręcie, zdążającym do nieprzyjacielskiej (lub przez nieprzyjaciela okupowanej) miejscowości, lub nieprzyjacielskich sił bojowych, jeżeli okręt nie ma zamiaru wylądować ją uprzednio w porcie neutralnym. Papiery okrętowe są dowodem zarówno marszruty okrętu, jak i przeznaczenia towaru, o ile okręt nie zбочzył z drogi, której winien się trzymać i nie może takiego zбочzenia usprawiedliwić. O ile jednak nieprzyjaciel nie ma granicy morskiej (np. Czechosłowacja), to przewóz ładunku do portu neutralnego jest bez znaczenia, jeżeli uda się udowodnić, że ładunek ten jest przeznaczony dla nieprzyjaciela.

Okręt, wiozący kontrabandę, deklaracja zezwala konfiskować, jeżeli kontrabanda pod względem wartości, wagi, objętości albo frachtu stanowi więcej niż połowę całego ładunku. Towary, należące do właściciela kontrabandy i znajdujące się na tym samym statku, podlegają konfiskacie.

Okręt, którego kapitan zdoła dowieść, że, wychodząc w morze, nie wiedział o rozpoczęciu wojny, lub nie miał możliwości po wybuchu wojny wylądować kontrabandy, nie jest odpowiedzialny za jej przewóz. Statek, wiozący kontrabandę, lecz niepodlegający konfiskacie, może być puszczony wolno i kontynuować podróż,

o ile wyda kontrabandę okrętowi wojennemu strony wojującej. W tym wypadku oficer, odbierający kontrabandę, wpisuje fakt zabrania jej do dziennika statku transportującego, a kapitan tego ostatniego obowiązany jest na żądanie oficera odbierającego wydać poświadczono odpisy papierów okrętowych.

Deklaracja Londyńska, pomimo jej dobrego opracowania prawniczego, w rozdziale o kontrabandzie zawiera niektóre postanowienia, nieliczące się z wymaganiami życia praktycznego, np. zaliczenie do towarów wolnych bawełny surowej, z której wyrabia się pyroksylina i pyroksylinowy proch bezdymny, powszechnie używane dla celów wojennych, lub gumy i kauczuku, tak niezbędnych dla techniki wojennej. Również do tej liczby zaliczono rudy metaliczne (I), farby i materiały barwiarskie, jakby nie zdając sobie sprawy, jaką ogromną rolę gra w pyrotechnice wojennej anilina (tetranitrometyl anilina); to samo da się powiedzieć o związkach azotowych i fosforowych. Pojęcie kontrabandy względnej jest wogóle niewspółczesne. Przy obecnym szybkim obrocie handlowym i nowożytnych środkach komunikacji towar, zakupiony przez kupca, który nie był i nie jest dostawcą armji lub administracji państwowej, może być nabyty jeszcze w drodze przez dostawcę armji lub wprost przez władze wojskowe. Należałoby uznać wszystkie towary, z nielicznymi wyjątkami, za kontrabandę wojenną, gdyż zwiększające się zasoby kraju ułatwiają zaopatrzenie armji. Nieprzydatność dla zastosowań wojennych nie gra decydującej roli: np. transport obuwia lakierowanego, otrzymany w kraju wojującym, ułatwia rekwizycję skóry i obuwia, nadającego się dla armji, sam zaś będzie użyty przez ludność cywilną; transport węgla zwolni część zapasów, znajdujących się w kraju, która pójdzie na potrzeby floty wojennej lub przemysłu wojennego. Rezultatem każdego zwiększenia zasobów towarowych i surowcowych kraju jest w warunkach współczesnych ułatwienie zaopatrzenia armji i floty wojennej.

Kwestję kontrabandy wojennej zawsze ściśle wiązano z kwestją podobnych do niej operacji, przez analogję zwanych quasi-kontrabandą, transportami zakazanymi, usługami sprzecznymi z neutralnością lub pomocą nieprzyjacielską (unneutral service, assistance hostile). Do tej kategorii należą: zbieranie i przewożenie wiadomości dla nieprzyjaciela, transport oddziałów wojsk, repetowanie sygnałów eskadry bojowej, pomoc siłom zbrojnym nieprzyjaciela i t. p.

Deklaracja Londyńska 1909 r. zezwala na konfiskatę statku neutralnego i traktowania go, jak podlegającego konfiskacie za kontrabandę: 1) jeżeli odbywa podróż umyślnie w celu przewożenia osób, wchodzących w skład nieprzyjacielskich sił bojowych, lub dostarczania wiadomości w interesie nieprzyjaciela; 2) jeżeli z wiedzą właściciela lub kapitana znajduje się na nim oddział wojsk nieprzyjacielskich, jedna lub kilka osób, które w czasie podróży pomagają nieprzyjacielowi w działaniach wojennych. Okręt jednak będzie wolny od konfiskaty, jeżeli się okaże, że w chwili przytrzymania go na morzu nie był powiadomiony o wojnie, lub jeżeli dowiedziawszy się o rozpoczęciu wojny, nie zdążył jeszcze wysadzić osób, których przewóz jest zakazany. Jeżeli okręt był powiadomiony o wybuchu wojny wnoszący z tego, iż opuścił port nieprzyjacielski po rozpoczęciu działań wojennych lub port neutralny po upływie dostatecznego czasu, by zawiadomienie,

skierowane do państw neutralnych zdążyło dojść do portu wyjścia okrętu.

Okręt neutralny podlega konfiskacie i traktowaniu, jak okręt nieprzyjacielski, jeżeli: 1) bierze bezpośredni udział w działaniach wojennych; 2) pozostaje pod rozkazami albo nadzorem agenta, umieszczonego na nim przez rząd nieprzyjacielski; 3) jest całkowicie lub częściowo wynajęty przez rząd nieprzyjacielski; 4) w danym czasie jest przeznaczony wyłącznie do przewożenia wojsk nieprzyjacielskich albo wiadomości w interesie nieprzyjaciela.

W wypadkach konfiskaty okrętu za przekroczenie przepisów o quasi-kontrabandzie, towar, znajdujący się na okręcie i należący do jego właściciela, również podlega konfiskacie.

Każda osoba, zaliczona do szeregów wojsk nieprzyjacielskich, znajdująca się na zatrzymanym okręcie nieprzyjacielskim, może być wzięta do niewoli, choćby okręt konfiskacie nie podlegał. Artykuł ten zbyt wąsko ujmuje kwestję. Należałoby dodać, że rezerwiści, powracający do kraju, mogą być wzięci do niewoli, jako materiał ludzki, który natychmiast po powrocie do ojczyzny może być użyty na zwiększenie liczebności armii. W wojnie 1914—1918 r. stosowano wstrzymanie prawa wyjazdu obywateli kraju nieprzyjacielskiego w wieku rezerwistów. Nie można żądać od strony wojującej, by nie przyszkadzała powiększeniu armii nieprzyjacielskiej, mając możność to uczynić.

Przewożenie na okrętach neutralnych przedstawicieli i agentów dyplomatycznych oraz ich poczty niejednokrotnie wywoływało nieporozumienia i nawet zagarki.

Ponieważ zatrzymanie i rewizja okrętu na morzu powoduje stratę czasu, nie mó-

wiać już o możliwościach nieporozumień między kapitanami i drażnieniu ambicji, jest dawny zwyczaj, że okręty neutralne, konwojowane przez banderę wojenną swego państwa są wolne od zatrzymania i rewizji, jeżeli dowódca konwoju wojskowego zaręczy słowem honoru, że okręty konwojowane nie wiozą kontrabandy lub quasi-kontrabandy. Anglicy nie uznawali przywileju konwoju pod różnymi pretekstami; głównie opierali się na tem, że dowódca konwoju może nie wiedzieć o tem, co przed nim ukryto na statkach, oraz, że prawo o kontrabandzie jest różne w różnych państwach. Takie stanowisko Anglii wywoływało poważne zatargi pomiędzy nią a innymi państwami. Anglicy zrzekli się swego punktu widzenia, przyjmując Deklarację Londyńską. Deklaracja postanawia, że okręty neutralne pod konwojem swojej bandery wojennej są wolne od rewizji, komendant okrętu konwojującego winien udzielić pisemnie komendantowi okrętu wojennego strony wojującej na jego żądanie wszelkich wiadomości, dotyczących konwojowanych okrętów, ich kursu, ładunku i t. p., do których otrzymania posłużyłaby rewizja. Jeżeli dowódca okrętu wojennego strony wojującej ma powód przypuszczać, iż komendant konwoju został wprowadzony w błąd, to komunikuje mu swoje podejrzenia i motywy tychże. W tym wypadku komendant konwoju sam przeprowadza potrzebną rewizję, spisuje o niej i jej rezultatach protokół, którego zaświadczony odpis wydaje żądającemu oficerowi. W razie stwierdzenia faktów, usprawiedliwiających sekwestr okrętu, okręt ten traci ochronę konwoju.

Jeżeli pojęcie kontrabandy wojennej rozciągnąć na wszystkie towary, dowożone do kraju nieprzyjacielskiego, to otrzymany efekt będzie bardzo podobny do

całkowitej blokady wybrzeży nieprzyjacielskich.

Prawdziwa wolność mórz dużo cierpi na tych trzech instytucjach: prawo zdobywczy — blokada — kontrabanda. Odzywały się nieśmiałe głosy, że te trzy prawa państw wojujących winny być anulowane, gdyż w wojnie lądowej takie operacje mogą być prowadzone jedynie na terytorjum państw wojujących, lecz nie gdzieindziej. Rozumowanie to kryje w sobie grubą omyłkę. Przecież i operacje bojowe mogą być w wojnie lądowej prowadzone jedynie na terytorjum wojujących, nikomu jednak nie przyjdzie do głowy zabronić bitew na otwartym morzu. Tere- nem działań wojennych na lądzie jest jedynie terytorjum wojujących państw nie dlatego, że działania te muszą być na niem jako takim lokalizowane, lecz dlatego, że inne terytorja należą do państw neutralnych, słusznie pretendujących, by walczyć zostawili je w spokoju. Gdyby na lądzie istniały obszary, do nikogo nie należące, wówczas kombatanci mogliby tam działać bez ograniczenia: prowadzić bitwy, prześladować kontrabandę, blokadować granicę przeciwnika od strony tego „niczyjego” terytorjum. Faktów takich na lądzie niema jedynie z braku wolnych, do żadnego państwa nie należących obszarów.

Nie da się zaprzeczyć, że konfiskata własności prywatnej, tak nieprzyjacielskiej, jak i neutralnej, jest złem, ale złem od wojny nieodłącznym. Żadne państwo nie zgodzi się zrezygnować z tych praw. Z jednej strony rozwój kultury, cywilizacji i życia międzynarodowego domaga się zniesienia tych praw, z drugiej rozwój ekonomiki i techniki wojennej nadaje im zbyt wielkie znaczenie dla kombatantów, by łatwo było instytucje te przekreślić.

HENRYK BROSZKIEWICZ

Ku upamiętnieniu pierwszego dziesięciolecia odzyskanej niepodległości państwowej Polski odbędzie się w czasie

od 16 maja do 30 września 1929 r.

## POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA W POZNANIU

Protectorat nad Wystawą raczył objąć

**Pan Prezydent Rzeczypospolitej Dr. Ignacy Mościcki,**

który dokonał otwarcia Wystawy dnia 16 maja o godz. 10-ej przed południem

W skład Komitetu Honorowego wchodzi wszyscy Ministrowie  
z Marszałkiem Piłsudskim na czele, obaj Kardynałowie i Marszałkowie Sejmu i Senatu

*Ogólnopolski charakter Wystawy podkreślony został przez Komitet Wielki, w skład którego wchodzi 400 osób z pośród najwybitniejszych jednostek społeczeństwa, reprezentujących administrację państwową, rolnictwo, sztukę i naukę, przemysł, finanse i handel.*

*Na tę rewję naszych bogactw i wartości kulturalnych, gospodarczych i społecznych, na to uroczyste święto myśli i pracy polskiej mają zaszczyt zaprosić cały Naród*

**Rada Główna, Zarząd i Dyrekcja  
Powszechnej Wystawy Krajowej**

# KRONIKA

## I LOTERJA FANTOWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Loterja Ligi Morskiej i Rzecznej zakończyła swój pierwszy okres sprzedaży losów. W dniu, kiedy numer „Morza” znajdzie się w rękach czytelników, będą już wiadome wyniki ciągnięcia. Odbędzie się ono we środę 22 maja o godz. 4 po poł. w lokalu Ligi (Królewska 9 m. 6) pod nadzorem rejenta i przy specjalnym współudziale przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Loterji Państwowej, w obecności władz Ligi i zainteresowanej publiczności.

Od dnia 1-go czerwca zostanie rozesłana placówkom lista wygranych. Wygrane wydawane będą w lokalu Ligi, począwszy od 15-go czerwca przez trzy miesiące, t. j. do dnia 15 września b. r., poczem niepodjęte wygrane przypadają na rzecz Ligi (zgodnie z ustawą).

Loterja wdefinitywnie ustalonym przez Dyrekcję Loterji Państwowej planie obejmuje 60.000 losów i 12.000 wygranych łącznej wartości 146.106.— złotych.

Wszystkim tym, którzy się przyczynili do powodzenia loterji, Liga na tem miejscu składa gorące podziękowanie i wyraża nadzieję, że staną przy jej boku również w loterji następnej. A. Z.

W ogłoszonym w Nr. 2—3 „Morza” spisie placówek sprzedaży losów na I loterję fantową L. M. i R. opuszczony został przez przeoczenie Oddział Ligi M. i R. w Gwoźdźcu, który bardzo sprawnie zajął się sprzedażą biletów loteryjnych.

Listy placówek, które zgłosiły się w terminie późniejszym, nie ogłaszamy, z uwagi na spóźnione ukazanie się niniejszego numeru.

## OFIARY

Zamiast biletu loteryjnego od p. Frąckiewicza składa S. R. zł. 3.00 na Ligę Morską i Rzeczna.

## KURSY DOKSZTAŁCAJĄCE DLA KANDYDATÓW NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW OKRĘTOWYCH.

Przy Szkole Morskiej w Tczewie z dniem 10 czerwca zostaną otwarte bezpłatne dokształcające kursy dla kandy-

datów na szyprów II i I klasy oraz dla kandydatów na maszynistów okrętowych II i I kl. Kursy trwać będą od 3 do 4 tygodni, w zależności od stopnia przygotowania uczęszczających.

Na kursy te będą przyjmowani tylko ci marynarze, którzy, posiadając już kilkuletnią praktykę na morzu, zamierzają ubiegać się o dyplomy szyprów lub maszynistów okrętowych.

## ZAKOŃCZENIE ROKU TEORETYCZNEGO W SZKOLE MORSKIEJ.

W r. b. wykłady na wszystkich kursach obydwu wydziałów Szkoły Morskiej w Tczewie zostaną zakończone dnia 1-go czerwca, przyczem 31 maja i 1 czerwca zostaną całkowicie poświęcone na przeprowadzenie egzaminów Hufca Szkolnego P. W. Uczniowie I-go kursu z dniem 1.VI otrzymają urlop, po którym uczniowie wydziału nawigacyjnego wyjadą na statku szkolnym „Lwów”, a uczniowie wydziału mechanicznego na statku „Żegluga Polska”.

Uczniowie II-go kursu obydwu wydziałów po dniu 1.VI będą wolni do dnia 10.VI, w którym to terminie rozpoczyna się piśmienne egzaminy maturalne. Dziesięciodniowa przerwa będzie wykorzystana na przygotowanie zajęcia do egzaminów.

Uczniowie II-go kursu, którzy już posiadają maturę, zostaną odesłani na statki wraz z uczniami I-go kursu, a może nawet wcześniej.

Uczniowie III-go kursu obydwu wydziałów z dniem 3.VI rozpoczną składanie państwowych egzaminów teoretycznych, po których uczniowie wydziału nawigacyjnego zostaną odesłani na „Lwów”, uczniowie zaś wydziału mechanicznego na inne polskie statki.

## UTWORZENIE RADY PORTOWEJ W GDYNI.

W „Monitorze Polskim” Nr. 52 z dn. 4 marca r. b. ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o powołaniu do życia Rady Portowej w Gdyni. Ponieważ w skład tej Rady wchodzi również organy społeczne, będzie to pierwszy wyłom w administracji portu, czysto fiskalnej.

Utworzona w tem rozporządzeniu Rada

nosi charakter tymczasowy i jest dopiero pierwszą próbą w dalszej organizacji administracyjnej portowej, nosi też ona charakter czysto doradczy, przy Dyrektorze Urzędu Morskiego. W szczególności Rada Portowa ma opinować projekty rozbudowy portu i jego urządzeń, plan eksploatacji, organizację obrotu portowego, taryfy portowe, regulaminy i przepisy portowe, koncesje i umowy dzierżawne, jak również inne sprawy, zlecone jej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

W skład Rady wchodzi: Dyrektor Urzędu Morskiego, jako przewodniczący, przedstawiciele władz: wojewódzkiej, celnej i kolejowej, przedstawiciel P. P. „Żegluga Polska”, Delegat Rządowy m. Gdyni, przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, oraz niemniej, niż dwie osoby ze sfer przemysłowo-handlowych, powołane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Poza tem przewiduje się możliwość zapraszania ekspertów przez przewodniczącego. Pierwsze inauguracyjne i organizacyjne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej odbyło się w Gdyni w dn. 27 b. m.

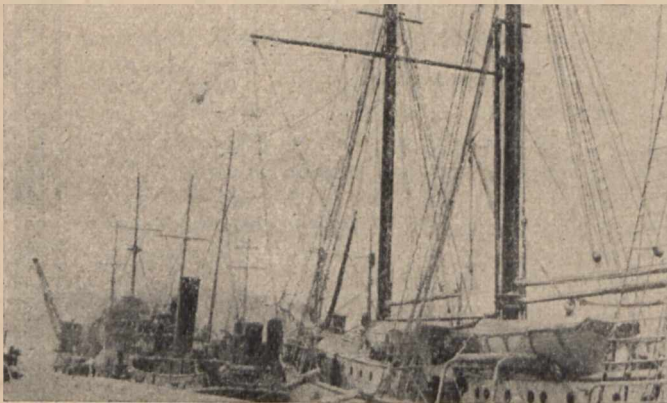
## Z RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

W ciągu m. lutego większość rybaków przymusowo świętowała. Ludność półwyspu usiłowała łowić ryby w sieci stojące, wyrabując w lodzie przerebłę podłużne w jednej linii i przeciągając przez nie sieci pod lodem. Rezultaty jednakże w ten sposób uprawianego rybołówstwa były bardzo nikłe.

W przewidywaniu dobrych połowów zimowych rybacy poczynili zakupy inwentarza rybackiego i obecnie przypadają terminy płatności ich zobowiązań, które jednakże, wobec braku dochodów, nie mogą być regulowane. Stan gospodarczy rybaków w ciągu tej zimy znacznie się pogorszył.

## PIERWSZY TRANSPORT WĘGLA Z GDYNI DO AMERYKI POŁUDN.

15 marca odpłynął z Gdyni do Paranagua z ładunkiem około 5.000 ton węgla duński parowiec „Kronborg”. Jest to pierwszy ładunek węgla z Gdyni do Ameryki Południowej, tembardziej interesujący, że przeznaczony do portu Parany (Brazylja), stanu, najliczniej zamieszkałego przez kolonję polską.



*Kwietniowy śnieg ubielił port wojenny w Gdyni. Mimo zimna i śniegu na pokładzie szkunera szkolnego marynarki wojennej O. R. P. „Iskra” wra praca. Fot. W. Antoszewicz.*

## PIERWSI KAPITANOWIE POLSKIEJ SZKOŁY.

W marcu r. b. absolwentom Szkoły Morskiej w Tczewie zostały powierzone dwa morskie parowce. P. P. „Żegluga Polska” mianowała kapitanem par. „Wilno” kapitana ż. w. p. Leona Rusieckiego, a „Polsko-Skandynawskie Two Transportowe” — kapitanem par. „Robur I” por. ż. w. p. Zbigniewa Deyczakowskiego. Obydwaj wymienieni ukończyli teoretyczny kurs Szkoły Morskiej w r. 1923.

## SYTUACJA STATKÓW POLSKICH W OKRESIE ZAMKNIĘCIA ŻEGLUGI NA BAŁTYKU.

W dniu 15 marca wszystkie polskie statki były unieruchomione. „Toruń” w dniu 9 lutego schronił się przed lodami do portu Frederikshavn, „Katowice” czekał w Gdańsku na wyjaśnienie sytuacji lodowej, aby wyjść z węglem do Hawru, „Kraków” w drodze z Antwerpji do Gdyni schronił się 12 lutego w porcie Cuxhaven, „Wilno” minął 6 lutego kanał Kiloński i stanął w lodzie na kotwicy pod Holtenau, „Poznań” czekał w Gdańsku na uruchomienie nawigacji, aby wyjść do Rouen, „Tczew” zamarł w lodach w pobliżu ujścia Schlimünde, skąd skutkiem częściowego roztańnienia lodów został wraz z otaczającymi go lodami zniesiony pod Darserort. Wyswobodzony przez niemiecki pancernik „Elsass” udał się samodzielnie do Holtenau, celem przeprowadzenia naprawy uszkodzeń. „Niemen” przybył 23 lutego z Casablanca do Cuxhaven i stanął tam, czekając na wznowienie nawigacji w kanale Kilońskim lub Sundzie. „Warta” czekała w Gdańsku, „Wisła” zaś po przybyciu w dniu 8 marca ze Sfaxu stanęła w Cuxhaven.

Poza parowcami „Żegluga Polskiej” zostały również unieruchomione parowce „Polsko-Skandynawskiego Twa Transportowego” par.: „Robur I” początkowo w Gdańsku, a potem w Gdyni, oraz par. „Robur II” pod Holtenau. Straty przedsiębiorstw żeglugowych z powodu przerw w nawigacji są bardzo znaczne.

## STWORZENIE WARSZAWSKIEGO YACHT-KLUBU.

Istniejąca przy Wojskowym Klubie Wioślarskim sekcja żeglarska wydzieliła się w osobny klub pod nazwą „Warszawski Yacht-Klub”. Tymczasowy Zarząd stanowią: mjr. Osiński, por. Trzepaiko, kpt. Klaczyński, por. Szuldt i p. Kusnierz. Klub przystępuje do budowy przystani nad Wisłą i siedziby w Gdyni.

## ROZPORZĄDZENIE O PAŃSTWOWYCH HANGARACH W GDYNI.

W „Dzienniku Ustaw” Nr. 15 z 16 marca r. b. ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie ustalenia wysokości i pobierania opłat za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni.

Wykonanie rozporządzenia zostało powierzone Urzędowi Morskiemu, a wejście ono w życie 7-go dnia po ogłoszeniu, czyli w dniu 23 marca.

Rozporządzenie to stanowi dalszy ważny krok w eksploatacji portu gdynińskiego. Obecnie jest eksploatowany magazyn Nr. 1 o powierzchni 4.000 m<sup>2</sup>, oraz część magazynu (pow. 2.500 m<sup>2</sup>) w hangarze Nr. 2. Reszta hangaru Nr. 2, o powierzchni 5.000 m<sup>2</sup> będzie oddana do użytku w pierwszych dniach kwietnia.

W najbliższym czasie Ministerstwo Przemysłu i Handlu przystąpi do budowy magazynu Nr. 3. Magazyn ten będzie o trzech kondygnacjach: sułereny — 2.000 m<sup>2</sup>, parter — 6.000 m<sup>2</sup> i piętro — 6.000 m<sup>2</sup>, czyli razem 14.000 m<sup>2</sup> powierzchni. W ten sposób Gdynia na jesień będzie posiadała państwowych hangarów o powierzchni 25.500 m<sup>2</sup>. Niezależnie od tego Gdynia posiada obecnie już magazyny prywatne o łącznej powierzchni 6.150 m<sup>2</sup> (4.900 m<sup>2</sup> łuszczarnia ryżu i 1.250 m<sup>2</sup> Warsz Two Transp.), w budowie zaś są magazyny prywatne o łącznej powierzchni 6.000 m<sup>2</sup>, nie licząc chłodni, która będzie miała 12.000 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej.

## WYROK W SPRAWIE ZDERZENIA PAROWCA „KRUSAU” Z PAR. „KRAKÓW”.

Dnia 12 stycznia r. b. pomiędzy Darserort a Giedser zderzyły się parowce: polski „K r a k ó w” (kapitan Niewiarowicz) i niemiecki „K r u s a u”. Skutki zderzenia były dość poważne. Urząd morski w Flensburgu, rozpatrując wypadek, orzekł, że został on spowodowany przez siłę wyższą, mianowicie przez panującą gęstą mgłę, żadnej więc stronie nie można przypisać winy.

## PERSONEL OFICERSKI MARYNARKI HANDLOWEJ.

W związku z rozwojem naszej marynarki handlowej nabiera znaczenia sprasposiadania dostatecznej ilości kierowniczego personelu okrętowego. Nie mamy go wprawdzie w nadmiarze, jednak stały roczny przyrost zapewnia dostateczną ilość oficerów dla obsadzenia nowych statków.

W roku 1928 Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało 101 nowych dyplomów, w czym było: poruczników żeglugi małej 15, por. ż. wielkiej 13, kapitanów ż. m. 8, kapitanów ż. w. 4, mechaników III kl. 23, mechaników II kl. 6, mechaników I kl. —, maszynistów okrętowych II kl. 4, maszyn. okr. I kl. 2, szyprów II kl. 19 i szyprów I kl. 7.

Największy brak odczuwa się mechaników klasy I-ej, brak ten jednak już w roku bieżącym zostanie w znacznej mierze usunięty dzięki uzyskaniu wymaganego cenzusu przez absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie.

## DALSZY ROZWÓJ OBROTÓW PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYNI.

Dotychczasowy dzienny przeciętny obrót przeładunkowy w porcie gdynińskim 6 — 7 tys. ton, ostatnio uległ dalszejwyżce, i tak:

w dniu 6-ym kwietnia załadowano węgla 8.013 ton, wyładowano saletry 1.590 ton, tomasyny 510 ton, ogólny obrót — 10.113 ton, w dniu 10-ym załadowano węgla 8.025 ton, wyładowano saletry 895 ton, tomasyny 1.815 ton, ogólny obrót — 10.835 ton.

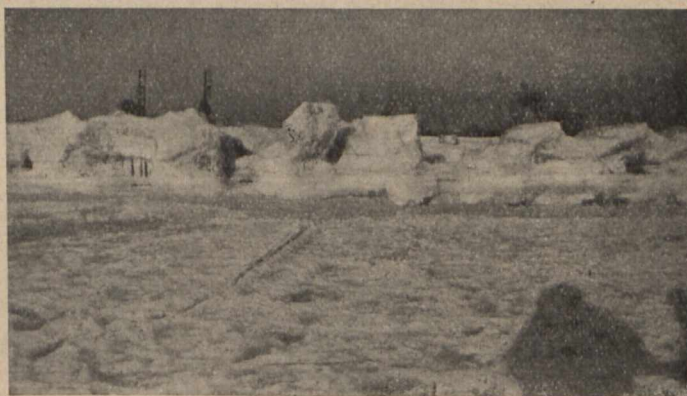
Są to, jak dotychczas, rekordowe cyfry dzienne dla obrotu portu. Oczekiwac należy dalszego wzrostu przeładunku, wobec uruchomienia w najbliższym czasie 6 nowych dźwigów 1½ — 2½ tonowych dla towarów różnych.

## SZPITAL W GDYNI.

Rząd postanowił przystąpić do budowy wielkiego szpitala dla zakaźnych chorób w Gdyni. Szpital ten, położony na brzegu morza, posiadać ma pierwszorzędną walory i będzie podług projektu, urządzony w myśl ostatnich zdobyczy techniki i architektury.

## RZEŹNIA EKSPORTOWA.

Powstał projekt budowy w Gdyni rzeźni eksportowej i bekoniarni. Będzie to uzupełnienie projektowanej w Gdyni chłodni i linii „Polsko-Bryt. T-wo Okr.”, zaopatrzonej w chłodnie na statkach, której regularne rejsy już się rozpoczęły. Z chwilą wybudowania w Gdyni rzeźni i chłodni nasz eksport produktów zwierzęcych zyska podstawę i możliwość zmiany dotychczasowych kierunków, które uzależniały całokształt naszej polityki handlowej od zbywania ich na ograniczonej ilości rynków, dyktujących nam warunki.



Tegoroczna zima dała się żegludze mocno we znaki. Powyższe dwa zdjęcia wskazują, jak potężne zwaly lodów zablokowały port w Gdyni.



I M I E I N A Z W I S K O	S u m a w złotych
Z przeniesienia :	180.332 94
Szkoła Powszechna Katolicka Niem. dla mniejsz. językowej Niemiec- kiej im Henryka Sienkiewicza, Katowice I	29 00
Szkoła Powszechna im. St. Konarskiego w Siemianowicach	7 20
" " im. Tadeusza Kościuszki w Wełnowcu	23 93
" " im. Tadeusza Kościuszki w Siemianowicach	39 88
Pieczkówna Klara, Kierowniczka Szkoły w Maciejowicach	10 50
Szweda J., Kierownik Szkoły w Siemianowicach Śl.	13 55
Ciżewski, Kierownik Szkoły w Wełnowcu	9 00
Sowiński Eeugenjusz, Kierownik Szkoły w Królewskiej Hucie	16 58
F. Kozłowski, Kierownik Szkoły I w Michałkowicach	14 60
Dyr. Antoni Czyłok, Miejska Szkoła Handlowa w Katowicach Raci- borska 1.	75 90
Kierownictwo Szkoły im. St. Staszica w Siemianowicach	20 00
I Inspektorat Straży Granicznej w Stawiskach	164 30
Główna Kasa Miejska w Poznaniu (subwencja)	3 000 00
P. Eljasz Sachs w Warszawie, Królewska 31	1 000 00
Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy	500 00
Publiczna Szkoła Powszechna w Dąbrowce Wielkiej (Śląsk)	19 00
Sekretariat I Sądu Okręgowego w Katowicach	16 30
Szkoła Powszechna im. Tad. Kościuszki w Michałkowicach	5 65
„Unja” Sp. Akc. dla przemysłu jutowego Bielsko	1 000 00
Przedsiębiorstwo Wiertnicze „M. Łempicki” Sosnowiec	500 00
Dyrekcja Szkoły Górniczej w Tarnowskich Górach	15 00
Dyrekcja Gimnazjum im. A. Osuchowskiego w Cieszynie	20 00
Komunalne Gimnazjum Koedukacyjne w Rożdzeniu	24 50
Janik Antoni, Kierownik Szkoły I w Rybniku	28 00
Kierownictwo Szkoły II w Mysłowicach	16 73
Dyrektorka Gimnazjum Małecka w Mysłowicach, ul. św. Jana 7	10 00
Szkoła powszechna w Łazach, pow. Lubliniec	8 00
Polska Szkoła Wydziałowa Żeńska, Katowice, Szkolna 5	82 40
Semin. żeńskie przyw. ul. Sióstr Szkolnych w Bielsku, ul. Schodowa, 4	30 00
Państwowe Gimnazjum klas. w Królewskiej Hucie	41 05
Zarząd Gminy Sadowie, pow. Lubliniec	25 00
Urząd Gminy Kalety	52 10
Dar miasta Katowic	828 50
Urzednicy i funkcjonariusze m. Katowic	171 50
Katolicka Szkoła Ludowa. Nikiszowiec	3 70
Katolicka Szkoła Powszechna w Giszowcu	10 50
Kierownik szkoły Janów k/Szopieniec Józef Madej	4 50
Kierownictwo szkoły powszechnej Mikołów, ul. Kościelna 5	33 00
Michał Szuber, kierownik szkoły III w Mysłowicach	15 00
Kierownictwo I szkoły powsz. w Mysłowicach, Pl. Wolności 3	20 50
Kierownictwo szkoły IV w Rybniku — Ligocie	10 45
Inspektorat Szkolny w Rybniku	39 78
Żeńska szkoła powsz. im. Królowej Jadwigi w Siemianowicach	12 00
Szkoła powszechna w Wyrach (G. Śl.)	3 00
Powiatowa Komenda Policji Woj. Śl. w Rybniku	66 10
Pomorski Inspektorat Straży Granicznej w Czersku	789 10
Państwowe Gimnazjum Męskie w Mysłowicach	15 00
Seminarjum Nauczycielskie w Tarnowskich Górach	11 20
Kierownik Szkoły I, Gomółka, w Małej Dąbrowce	4 00
Kierownik Szkoły Jan Grześkowiak w Mokrem, pow. Pszczyna	10 00
Kierownik Szkoły Fr. Meck, w Kamionce, pocz. Mikołów	2 00
Wł. Doleżał, Prezes oddz. L. M. R. w Łowiczu	16 50
Gimnazjum Państwowe im. Adama Mickiewicza w Lublińcu	56 10
Dyrekcja Państwowego Seminarjum w Nowej Wsi koło Król. Huty	26 35
Szkoła IV Powszechna w Nowym Bytomiu	10 65
Kierownictwo Szkoły Powszechnej w Ochojcu, pow. Pszczyński	3 50
Szkoła Powszechna V w Świętochłowicach	10 00
Dyrekcja Państw. Seminar. żeńskiego w Cieszynie, pl. Dominikański 1	25 44
Kierownictwo Szkoły Mniejszości w Rudzie Śląskiej	16 10
Kierownictwo Szkoły III w Rudzie Śląskiej	11 08
Kierownictwo Szkoły IV w Rudzie Śląskiej	18 50
G. Eckert, Kierownik Szkoły I w Orzegowie	56 64
Urzednicy i funkcjonariusze Magistratu w Mysłowicach	54 90
A. Zajac Kierownik Szkoły III w Świętochłowicach	25 25
Pogorzelski Feliks, Szkoła im. T. Kościuszki w Nowym Bytomiu	54 07
Kierownictwo Szkoły II w Nowym Bytomiu, ul. Hallera 6	43 57
Szkoła dla Mniejszości język. niem. w Nowym Bytomiu	26 90
Szkoła V w Rudzie Śląskiej, ul. Szczęść Boże	16 46
Nawrot Bolesław, Szkoła I w Rudzie Śląskiej	6 50
Kierownictwo Szkoły w Leszczynach	4 00
K. Kimptsz, Kierownik Szkoły w Książenicach	10 15
Kierownictwo 3-klas. Publicz. Szkoły Powsz. w Golejowie, pocz. Rybnik	10 00
Prywatne Seminarjum żeńskie ul. Sióstr Szkolnych w Bielsku	15 40
Ewang. Seminarjum Nauczycielskie w Bielsku	77 00
Stefan Zbigniew Szyszkowski w Warszawie	10 00
Liga Morska i Rzeczna Oddział w Dąbrowie Górniczej	200 00
Do przeniesienia :	190.006 00

## NIEPOKOJĄCE WIEŚCI O DUNSKIM STATKU SZKOLNYM.

Największy żaglowiec świata, duński statek szkolny „Kobenhavn”, który 14 grudnia opuścił jeden z portów, położonych na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej za przeznaczeniem do Australii, dotychczas nie dał o sobie żadnej wiadomości. Wobec tego istnieje przypuszczenie, że statek ten uległ katastrofie.

## FLOTA HANDLOWA ESTONJI.

W ciągu roku ubiegłego flota handlowa Estonji wzrosła o 29<sup>o</sup>/<sub>o</sub>. Na 1 stycznia 1929 r. flota handlowa Estonji składała się z 77 statków parowych (41.158 ton), 43 statków motorowych (7.912 ton), 279 statków żaglowych (20.351 ton) i 53 lichtug i promów (8.358 ton).

Pozostający w kraju wpływ roczny brutto wyniósł w przybliżeniu 1.000.000 koron, przyczyniając się do zwiększenia aktywności bilansu płatniczego państwa.

Statki estońskie zajęte są przeważnie w żegludze nieregularnej, obecnie jednak czynione są przygotowania do uruchomienia regularnych linii: pomiędzy Estonją i Anglią, Tallinem a Stockholmem oraz Tallinem a Helsingforssem.

## RUCH PORTOWY GDYNI W LUTYM

Z powodu niepomyślnych warunków żeglugi na Bałtyku, jakie wytworzyły się z powodu mrozów i lodu, ruch statków był wyjątkowo słaby.

W poszczególnych dekadach lutego ruch portowy Gdyni przedstawiał się następująco:

*I dekada:* przybyło 27 parowców o pojemności ogólnej 22.372 ton rej. netto, z czego 24 statki próżne, z pasażerami 1, z saletrą 1, z drobnicą 1. Pasażerów przyjechało 1, towarów przywieziono 978,1 ton, w tem saletry 961 ton i drobnicy 17,1 ton.

Wyszło z portu 8 statków o pojemn. ogólnej 6.992 n. t. r., z czego 3 próżne, z pasażerami 1, z węglem 3, z cukrem 1. Pasażerów wyjechało 505, wywieziono ładunku 5.022,5 ton, w tem węgla eksportowego 3.397,5 ton, węgla bunkrowego 380 ton, cukru 1199 ton i nasion 46 ton. Obrót dekadowy wyniósł 6.000 ton.

*II dekada:* przybyło 3 parowce o ogólnej pojemności 3.210 netto ton rej., w tem jeden z ładunkiem 2.350 ton towarowy, jeden próżny (szwedzki hol. „Balder” — celem łamania w porcie lodu) i duński par. „Kronborg” o poj. 2.200 n. t. r. próżny, uszkodzony, celem uzupełnienia paliwa.

Z portu wyszedł tylko 1 duński parowiec „Belgien” (przy pomocy fińskiego łamacza lodu „Sampo”) z ładunkiem 3.085,5 ton węgla eksportowego i 117,5 ton węgla bunkrowego. Obrót dekadowy wyniósł 5.548 ton.

*III dekada:* Ruchu statków nie było zupełnie. W porcie stało 29 statków, w tem 1 duński, 1 fiński, 5 niemieckich, 4 norweskie, 18 szwedzkich, w tem 24 załadowanych węglem w oczekiwaniu poprawy warunków nawigacyjnych. 1 statek łaadował węgiel, 4 — oczekiwało na ładunek.

## RUCH PORTOWY GDYNI W MARCU.

Po zimowym zastoju ruch portowy Gdyni znowu się ożywił, jednak dopiero III dekada marca osiągnęła natężenie poprzednie.

Przybyło do portu ogółem 46 parowców o łącznej pojemności 40.689 ton rej. netto.

IMIE I NAZWISKO	Suma w złotych
Z przeniesienia:	190 006.00
Pracownicy Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach . . . . .	977.14
Wydział Powiatowy Sejmiku w Święcianach (subsydjum) . . . . .	50 00
5-klas. Powszechna Szkoła Katolicka w Bujakowie . . . . .	10 00
Szkoła Powszechna w Chebziu . . . . .	5.50
Pietras Roman, Kierow. Szkoły w Dębieńsku Wielkim, pow. Rybnik	4.00
Krzonkała, Rektor Szkoły III w Chorzowie . . . . .	14 50
P. Piotr Zemełka, Wielopole, pow. Rybnik . . . . .	5 00
Kierownictwo Szkoły II w Małej Dąbrówce . . . . .	5 00
Pracownicy Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku . . . . .	505.73
<b>Razem:</b>	<b>191 582.87</b>

Według narodowości przybyło statków polskich 8, duńskich 3, fińskich 2, lotewskich 5, niemieckich 3, norweskich 2, szwedzkich 23, z których z tomasyną 4, z saletrą 5, łomem żelaznym 2, tytoniem i trawą morską 1, próżnych 33, w celu naprawy 1.

Przywieziono ładunku 24.842,8 ton, w tem 8.788 ton tomasyny, 11.357,4 t. saletry, 3.357 t. złomu żelaznego, 1.132,3 t. tytoniu i 208 t. trawy morskiej.

Opuściło port 51 statków (w tem 1 holownik) o łącznej pojemności 39.708 ton rej. netto.

Wywieziono ładunku 96.967,7 ton, w tem węgla eksportowego 90.572 t., węgla statkowego 6.365,5 t. i soli 30 t. Obrót ogólny w marcu wyniósł 121. 810,3 ton.

#### POLSKA AGENCJA MORSKA (P. A. M.).

Stałe i szybkie zwiększanie się obrotów handlowo-morskich Gdyni spowodowało powstanie spółki z ogr. odp. pod firmą Polska Agencja Morska (Polish Shipping Agency). Celem, jaki sobie postawiła spółka było pośrednictwo w żegludze morskiej i załatwianie wszystkich z tem połączonych czynności. Spółka ta, utworzona w dniu 1 czerwca 1926 r. z kapitałem zakładowym zł. 20.000, wykazała się taką przedsiębiorczością i sumiennością traktowania spraw swoich klientów, że pomimo dość silnej konkurencji starych gdańskich firm maklerskich, załatwiała blisko 90% statków, zawijających do portu w Gdyni.

Wobec coraz szerzej zataczających kręgów działalności, kapitał spółki okazał się wkrótce zbyt małym.

To też w czerwcu r. ub. kapitał ten został zwiększony do 200.000 zł., przy czem jako jeden z najpoważniejszych udziałowców weszła do spółki „Żegluga Polska”.

Z tą chwilą Polska Agencja Morska stała na mocnych podstawach finansowych. Wkrótce otwarto własną filję w Gdańsku, zbudowano w Gdyni gmach na biura i mieszkania dla pracowników, nawiązano kontakt z pokrewnymi firmami eksportowymi i importowymi.

#### K U P O N .

Zwracamy uwagę naszych czytelników na ogłoszenie Polskich Zakładów Marconi S. A.

Każdy z czytelników „Morza”, który zgłosi się z niniejszym kuponem do sklepów wymienionej firmy, otrzyma przy zakupach 10% zniżki.

Polska Agencja Morska weszła jako członek do „The Baltic International Maritime Conference” w Kopenhadze i jest też korespondentem tego zrzeszenia na Gdynię.

Polska Agencja Morska ułatwia eksporterom i importerom otrzymanie tonażu dla przewozu towarów masowych, oraz załatwia wszelkie formalności portowe i celne wchodzących i wychodzących statków.

Istnienie Polskiej Agencji Morskiej, jedynego polskiego przedsiębiorstwa maklerskiego, zakrojonego na szerszą skalę, ułatwia eksporterom organizację sprzedaży na warunkach c. i. f., to znaczy z dostawą do portu przeznaczenia.

O działalności Polskiej Agencji Morskiej świadczy parę liczb:

w r. 1927 zafrachtowano 120 st. o tonażu 288.460.

w r. 1928 zafrachtowano 122 st. o tonażu 316.000.

do 1/X wyklarowano:

w Gdyni: w r. 1927 214 st. o tonażu 390.630,

w r. 1928 do I/X 147 st. o tonażu 214.000,

w Gdańsku: w r. 1927 do I/X 147 st. o tonażu 214.000,

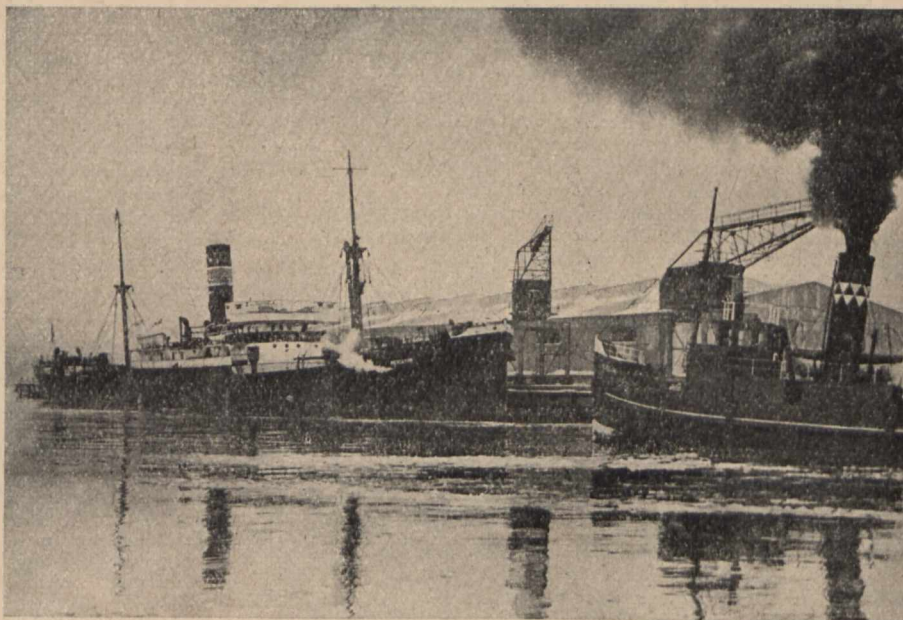
w r. 1928 do 1/X 178 st. o tonażu 256.000.

Obecnie Polska Agencja Morska jest w stanie zaopatrzyć w tonaż każdą ilość ładunków masowych, importowanych do Polski ze wszystkich portów świata.

#### „AKADEMJA MORSKA” W SŁAWKOWIE.

Staraniem Stow. Pols. Młod. Męskiej w Sławkowie, (opw. olkuski), starożytnym miasteczku, położonym na trakcie bitym Dąbrowa-Ojców, z inicjatywy prezesa Stowarzyszenia p. Władysława Sujkowskiego, została urządzona w dniu 10.III. b. r. „Akademja Morska”, mająca na celu zapoznanie miejscowego społeczeństwa z ideą i zagadnieniami sprawy morskiej.

Obfity program sam za siebie mówi i nie potrzebuje komentarzy, a więc: Zagajenie wygłosił ks. Protektor Ignacy Kowalski, miejscowy proboszcz. Odczyt: „Polskie Morze” wypowiedział prezes Stowarzyszenia p. Sujkowski Władysław, zwracając w ciekawym swym temacie główną uwagę na machinacje niemieckie, prowadzące do odcięcia Bałtyku i zamknięcia przez to Polsce drogi na szlaki świata. Odczyt wywołał ogromne zainteresowanie, a mówcę zebrani w sali Ochronki (Dom Parafjalny) nagrodzili długo niemilkającymi oklaskami. Dekl.: „Ty mi szumisz polskie morze” wypowiedział z zapalem i dobitnie druh Cembrzyński Józef. Recytacje: „Fragment z poematu” druh Lebiecki Józef. Orkiestra symfoniczna druhów odegrała kilka pięknych utworów muzycznych. Dekl. „Ognie św. Elma” druh Kaczmarzyk Władysław. Referat „Zwycięstwo floty polskiej pod Oliwą” druh skarbnik Hauzer Tadeusz. Dekl.: „O morzu” druh Miedziński Jan. Recytacje: „Czy chcesz zostać bogatym?” druh Wiltoś Stanisław. Orkiestra symfoniczna. Referat: „Port Gdynia” druh Piekoszewski Lucjan. Dekl. „Burza na morzu” druh Baran Franciszek. Orkiestra symfoniczna. Referat: „Co każdy o morzu wiedzieć powinien?” druh Wieczorek Stanisław. Zakończenie: „Kwestja morska w Polsce i zadania Ligi Morskiej i Rzecznej” prezes Sujkowski Władysław. W krótkim swem przemówieniu mówca wyjaśnił sprawę polityki morskiej, zadania L. M.



W porcie gdyńskim wre bezustanny ruch i praca.

Fot. ag. „Photo-Plat”.



i R. oraz zachęcił w gorących słowach zebranych, by za przykładem drużyny męskiej S.P.M.M., które postanowiło zapisać się do Ligi i stworzyć na terenie Sławkowa jej oddział, wstępowali do niej i rozszerzali wśród znajomych wielkie idee morskie.

Sala ładnie i skromnie udekorowana miłe robiła wrażenie na zebranych. Scena przybrana była w piękne obrazy.

Młodzież starego grodu Sławkowa, który sięga przeszłością swą początku XIII wieku w dniu 10.III. b. r. złożyła hołd tym, co przyczynili się do odzyskania dostępu do morza i utrwalili na niem swą władzę, a jednocześnie zadokumentowała, że rozumie wielkie idee Ligi, do której chętnie się na członków zapisuje i skromnie swymi miesięcznymi składkami choć w ten sposób chce przyczynić się do stworzenia silnej tak wojennej, jak i handlowej floty, która w szeroki świat powiezie polską banderę i zwycięskich marynarzy na wody oceanów...

W. S.

### 10-DNIOWA WYCIECZKA GDYNIA DO DANJI.

P. P. „Żegluga Polska” prosi nas o znaczenie, że dzięki jej usilnym zabiegom władze duńskie wyraziły swą zgodę na to, iż dla wycieczek polskich, przybywających do Danji na s. s. „Gdynia”, wystarczający będzie zbiorowy paszport zagraniczny. A zatem, aby wyjechać do Danji na 10-dniową wycieczkę wystarczy mieć zwykły krajowy dowód osobisty.

Niewątpliwie, iż to poważne udogodnienie, oszczędzające dużo kosztów i zabiegów, zachęci szerokie koła do odbycia podróży do Danji. Podróż ta rozpocznie się dnia 18 lipca i trwać będzie do dnia 31 lipca r. b.

Całkowity koszt tej 12-dniowej podróży wynosi przeciętnie około 700.— zł., wliczając w to przejazd, całkowite utrzymanie, wycieczki lądowe, napiwki i t. p.

A więc wycieczka ta jest tańsza, niż pobyt w tym samym czasie w jakimś polskim uzdrowisku.

Szczegółowych informacji udzielają P. P. „Żegluga Polska”, Wydział Pasażerski, Międzynarodowe T-wo Wagonów Sympialnych, Polskie Biuro Podróży „Orbis” i Pierwsze Polskie T-wo Kąpieli Morskich, Warszawa.

### III KONFERENCJA HARCERSKICH DRUŻYN ŻEGLARSKICH.

W dniu 17 kwietnia odbyła się III Konferencja przedstawicieli Harcerskich Drużyn wodnych, morskich i rzecznych. Obrady trwały przez cały dzień. Na 18 środowisk w Polsce reprezentowane były 13, w tem: Pomorze, Poznań, Suwałki, Kalisz i inne. Ze złożonych sprawozdań wynika, że zamierzony program na okres sprawozdawczy wykonany był w 90 procentach. Drużyny żeglarskie pracowały rażno, zwłaszcza podczas wakacyj letnich i mogą się poszczycić już pierwszorzędami wynikami, o czym niech świadczą fakt, że na międzynarodowym zlocie skautowych drużyn morskich na Węgrzech, nad jeziorem Błotnem, nasza drużyna żeglarska z Ursynowa pod Warszawą zdobyła w zawodach pierwsze miejsce pod wodzą d-ha Ołędzkiego, drużynowego tej Drużyny. Ursynowiacy wyjechali na zawody z żaglówkami, całkowicie wykonanymi we własnych warsztatach

i z funduszy częściowo zaoszczędzonych przez członków drużyny, częściowo zaś zarobionych drogą urządzania imprez na ten cel. Drugim, godnym uwagi wyczynem, była wyprawa 39 Warsz. Dr. Dunajem aż na Czarne morze. Przy tej sposobności Wiedeń widział na Dunaju po raz pierwszy polską banderę. Poza tem ubiegłego lata odbył się szereg obozów naszych drużyn wodnych nad Bałtykiem i po całym kraju nad jeziorami, przyczem największem powodzeniem cieszyły się: jez. Wigry i Serwy w Suwałszczyźnie, gdzie corocznie odbywa się kurs instr.

Żeglarstwo — ten zdrowy i miły sport cieszy się w harcerstwie coraz większym uznaniem, coraz to powstają nowe drużyny wodne na terenie całej Polski, przyczyniając się tem do szerzenia idei polskiego morza i sportów wodnych wśród naszej młodzieży. Musimy tylko podkreślić trudności, jakie drużyny wodne muszą przewyćczać, chcąc postawić swą pracę na należytych poziomach, a więc brak przedewszystkiem należytego sprzętu i co ważniejsze — funduszy na jego zakup.

III konferencja powołała ze swego grona 2 komisje, z których jedna ma uzgodnić programy prac poszczególnych Drużyn, nawiązać łączność z nowopowstałymi, a także opracować jednolity regulamin dla wszystkich drużyn i ustalić mundur i oznaki dla żeglarzy, druga zaś — będzie miała za zadanie zorganizowanie w tym roku, w związku z II narodowym zlotem harcerskim w Poznaniu, także zlotu naszych drużyn wodnych.

W. R.

### KSIĄŻKI I CZASOPISMA NADEŚLANE.

Wojciech Stopczyk: „Handel międzynarodowy na Bałtyku”, str. 191. Toruń 1928. Nakład Instytutu Bałtyckiego.

Praca p. Stopczyka odznacza się niewątpliwie sumiennością i skrzętnością w dziedzinie nagromadzenia olbrzymiego poprostu materiału statystycznego. Znaczenie dostępu Polski do morza i wykorzystanie tego dostępu oświetlone jest w niej bardzo poważnie i niezmiernie rzeczowo. Z tego względu książka ta powinna się znaleźć w każdej bibliotece człowieka, studującego sprawy morskie. Niestety jednak nie podaje tego, co zapowiada w tytule. Przedewszystkiem podział, wprowadzony tam, handlu naszego na handel morski i niemorski jest dość sztuczny, ponieważ do handlu morskiego zaliczony jest cały handel z Niemcami, cały handel z Rosją, a to poprostu dlatego, że oba te państwa mają wybrzeże Bałtyku. Na tej podstawie dajmy na to można byłoby uznać nasz handel z Rumunją za część czarnomorskiego — z niemniejszą słusnością. Trzeba więc było, albo zmienić tytuł książki i uwzględnić całość naszego handlu zagranicznego, albo istotnie ograniczyć się do handlu bałtyckiego. Droga pośrednia, jaką obrał p. Stopczyk, nie jest szczęśliwa — prowadzi bowiem do tak nieprawdopodobnych wniosków, jak określenie wysokości procentu naszego handlu bałtyckiego morskiego na 67% ogólnych obrotów, a morskiego na przeszło 80%.

Zdawałoby się, że Autor zbytnio zaufał statystyce cyfr, pomijając ich dynamiczną wymowę — i stąd tablice jego wciąż powracają do przekrojów — z za-

niedbaniem tego, co jest rozwojem. Nie sposób poprostu nie zwrócić uwagi, że jeżeli stotnie pragnie się rzucić programowe myśli, a nawet stworzyć przesłanki do programu, trzeba budować je na studjach szczegółowych dróg i rynków, co da niewątpliwie znacznie lepsze skutki, niż istotnie dość sztuczne podziały organizmów gospodarczych, stykających się z nami bardzo różnorodnie.

Praca p. Stopczyka jest zresztą mierzalnym wykuwaniem drogi, jest jedną z pierwszych. Podjęta została w momencie, gdy organizm gospodarczy Polski dopiero począł krzepnąć, jest robotą pionierską — stąd jej usterki, stąd pewna chwiejność w ujmowaniu materiału. W każdym razie rzecz to źródłowa i oryginalna, a jako taka staje się niezbędnym podręcznikiem dla pragnących poznać naszą sprawę morską i zagadnienie naszej wymiany z innymi narodami.

A. U.

Franciszek E. Lubecki: „Rybołówstwo śledziowe w zachodniej Europie”, nakł. tyg. „Przemysł i Handel”, Warszawa 1929, str. 79.

Autor w roku zeszłym odbył specjalne studia nad poruszeniem w tytule zagadnieniem na miejscu. Poza obfitą literaturą korzysta zatem z własnych spostrzeżeń, co nadaje książce jego żywość i urok bezpośredniości. To też czyta się ją lekko, mimo że zagadnienie jest bardzo specjalne.

Zagadnienie to, a przynajmniej jego doniosłość została do pewnego stopnia spopularyzowana u nas. Kwestja podniesienia rybołówstwa już od trzech lat wysunęła się na jedno z czołowych miejsc w kompleksie naszych spraw morskich, to też myśląca publiczność polska z wdzięcznością przyjmie to ciekawe ze wszechmiar wydawnictwo. Dr. Lubecki podaje kolejno charakterystykę tego działu pracy w Holandji, w Anglii w Niemczech i we Francji. A porównania te dają niezmiernie wiele do myślenia i przyczyniają się niemało do naszkicowania planu postawienia tej sprawy u nas. Już samo zestawienie rybołówstwa śledziowego angielskiego i holenderskiego daje bardzo wiele do myślenia. Anglja posiada tereny łowu tuż nieomal przy brzegach. Stalki tego kraju wyjeżdżają zatem tylko na połowy. Zaletą ich główną jest szybkość. Zarzucić sieć i copędzej wracać ze zdobyczą. Rybak jest tylko marynarzem i łowcą. Wszystkie czynności konserwatorskie wykonywa już kto inny, personel znacznie niżej ukwalifikowany. Ten podział pracy pozwala na bardzo daleko idące potaniecie jej. Rybackie okręty holenderskie wyruszają na tereny, dalej od kraju położone. Odbywa się na nich nie tylko połów, ale i konserwacja. Tu fachowe, marynarskie siły muszą być używane do czynności bardzo prostych — co znowu je niezmiernie podraża. Rzecz jasna, że kryzys, jaki przeżywa obecnie rybołówstwo śledziowe, zwłaszcza wskutek zamknięcia rynku rosyjskiego, odbił się bardzo mocno na Holandji — znacznie mniej na Anglii.

Traktując sprawę opisowo, sprawozdawczo Autor nie dotknął zagadnienia organizacji rybołówstwa śledziowego w Polsce. Jesteśmy jeszcze bardziej, niż Holandia oddaleni od terenu połowów. Wynikałoby z tego, że powinniśmy posiadać stalki jeszcze większe (co notabene już byłoby niekorzystne ze względu na ich zwrotność), że będziemy mieli jeszcze większe trudności w zaopatrzeniu ich w paliwo, że wreszcie jeszcze

staranniejszej konserwacji będziemy musieli poddawać połowy, co zatem idzie jeszcze bardziej absorbować pracę marynarzy. Stawiałoby to dochodowość naszego rybactwa morskiego pod znakiem zapytania, gdyż nie sposób jest spekulować na tańszej pracy robotnika polskiego, ani na cłach ochronnych wyłącznic. Czy w tych warunkach nie wypadnie zastosować zupełnie nowych metod? Czy nie lepiej będzie miast naśladować to, co wymyślili inni, poszukać własnych metod rozwiązania zagadnienia? Być może. Kto wie, czy nie należałoby rozpatrzyć możliwości wysyłania na połowy nie poszczególnych okrętów, ale całych flotylli, złożonych z jednej strony z mniejszych a zwinnych i szybkich statków rybackich, z drugiej z transportowców z odpowiednią ilością solarzy?

Nie przesadzamy tego zagadnienia. Podnieśliśmy je tylko dlatego, że książka Dr. Lubeckiego należy do rzędu tych, które pobudzają myśl, zmuszają do zastanawiania się i dają materiał do wyrobienia sobie własnego poglądu na dane zagadnienie. A zagadnienie jest ze wszechmiar pierwszorzędne.

Ad. Uz.

#### ORGANIZACJA ŻEGLUGI.

Feliks Rostkowski. — *Zarys organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej*. — Nakład Instytutu Wydawniczego Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa 1929. Stron 115. Cena 3.00 zł.

Zagadnienie organizacji żeglugi, dla nas nowe zupełnie, na zachodzie opracowane jest bardzo dokładnie może nie tyle teoretycznie, co praktycznie. Tam nie potrzebowano pisać, bo wszystko dyktowało doświadczenie. Ono wyrobiło pewne formy. Te formy doskonalily się ostatecznie w pewną strukturę typową, z jaką dziś mamy do czynienia. Nam brak praktyk. Musimy więc teoretyzować, musimy badać, jak ta sprawa jest postawiona gdzieindziej i na podstawie tej teorii dochodzić do praktyki, aby nie popełniać błędów, już gdzieindziej popełnionych, aby skorzystać z doświadczenia, już gdzieindziej zdobytego. Zdarza się nieraz, że w ten sposób uczeń prześciga mistrza.

To też dobrze się stało, że w polskim języku ukazała się książka na ten temat. Książka oryginalna Feliksa Rostkowskiego, napisana na podstawie nietytu literatury obcej, co obserwacji Autora, poczynionych w czasie studjów, przeprowadzonych zagranicą.

Autor przedewszystkiem dzieli przedsiębiorstwa żeglugowe na dwa typy, których łączne uważa za rzecz niewskazaną i szkodliwą. Typ pierwszy — żegluga nieregularna, typ drugi — żegluga regularna. Pierwsza myśli o towarze i według niego drogi obiera, druga ma szlaki wytknięte i ładunek musi do tych dróg przystosować. Rzecz naturalna, że nastawienie tych dwóch działów pracy żeglugowej jest zgoła różne i pomieszanie ich szkodziłoby logice organizacji. Autor analizuje następnie poszczególne wydziały zarządu przedsiębiorstwa żeglugowego. Analizuje pokrótce jego budowę, poczem przechodzi do wskazań na przyszłość.

P. Rostkowski, który w roku 1925 pierwszy wystąpił z postulatem tworzenia żeglugi przez Państwo, obecnie deklaruje się, jako zwolennik poglądu, że takie postawienie kwestji jest tylko złem koniecznym. Mamy wrażenie, że chowa on wszystkie dawne uprzedzenia przeciwko czynnej działalności Państwa w dziedzinie wytwórczości, że braki przedsiębiorstw państwowych uważa za konieczność, wynikającą z założenia i nie widzi lekarstwa na nie w naprawieniu ich struktury organizacyjnej. Stąd płynie postulat o przekształceniu przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska” na towarzystwo akcyjne, którego wszystkie akcje mogłyby pozostać w ręku Państwa. Otóż co do tych wniosków mamy duże zastrzeżenia. Po pierwsze doświadczenie wykazuje, że dobrze zorganizowane przedsiębiorstwa państwowe prosperują o wiele lepiej od prywatnych (np. Chorzów), nowa bowiem forma skomercjonalizowanego przedsiębiorstwa daje mu elastyczność i sprawność bardzo znaczną. Po drugie — forma towarzystwa akcyjnego prowadzi właściwie mówiąc — dziś widać to bardzo dobrze — do sfunkcjonaryzowania nawet przedsiębiorstw prywatnych, do ich stopniowej degeneracji, do rozrostu kosztów administracyjnych i t. d. Spółka akcyjna doskonale wypompuje drobny kapitał na rzecz pewnych przedsiębiorstw i to jest jej główną zaletą — co w danym wypadku nie jest potrzebne. — Nie daje ona jednak żadnej gwarancji dobrego prowadzenia przedsiębiorstwa. Ale forma ta osłabia kontrolę i w wielu wypadkach będzie prosto szkodliwa. Więc jeżeli nawet dzisiejsze przedsiębiorstwo państwowe posiada jakieś wady — to trzeba je usunąć, nie zaś przybierać formy, będące właściwie fikcją. Wywody więc Autora w tem miejscu nie pokrywają się z naszymi poglądami. Niemniej książ-

ka ta jest pożyteczna — otwiera bowiem dyskusję nad zagadnieniem pierwszorzędnym, daje podstawę do rozważań niezmienne ważnych dla naszej przyszłości. Wykład jest jasny i ścisły.

Co niezmiernie podnosi wartość wydawnictwa — to załączniki, na które składa się całe niemal nasze ustawodawstwo morskie. Wszystkie ważniejsze ustawy są przytoczone in extenso. Wszystkim zajmującym się sprawą morską w Polsce bardzo zalecamy to dzieło poważne, przejrzyste, pożyteczne i otwierające pogląd na dziedzinę zupełnie u nas nieznaną.

#### A. UZIEMBŁO

*Miesięcznik „Książki”*. Czasopismo literacko-bibliograficzne. Numer pojedynczy 40 groszy. Prenumerata roczna (12 numerów) zł. 4.—.

Nakładem zakładów wydawniczych M. Arcta wychodzi zaczął nowy miesięcznik bibliograficzno-literacki p. t. „Książki”. Pierwszy numer tego miesięcznika zawiera początek interesującej powieści jednego z najbardziej popularnych pisarzy amerykańskich *Ruperta Hughesa* p. t. „Hollywood”, piękną nowelę *Zolji Natkowskiej* p. t. „Ciemna sprawa” oraz szereg artykułów literackich, informujących czytelnika w sposób łatwy, zajmujący i żywy, o wszystkim, co się w ostatnich czasach zdarzyło ciekawego na polu literatury, teatru i kina. Dokładny przegląd bibliograficzny najświeższych wydawnictw, humoreska „Pożycz mi coś do czytania” uzupełniają udaną całość. „Książki” kosztują tylko 3 złote rocznie, powinny więc trafić do naprawdę szerokiej publiczności i wznieść wśród niej do zamięłowania do książki i zainteresowanie się literaturą piękną, których brak tak boleśnie daje się zawsze jeszcze uczuć.

#### CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE

### „MORZE”

jedne w Polsce bogato ilustrowane  
czasopismo morskie.

# DZIAŁ OFICJALNY L.M. i RZ.

#### PLYWBA WACHLARZEM WISŁY

Zbliżający się sezon letni stanowi nową fazę w organizacji prac propagandowych Ligi, z których najskuteczniejszą, najwięcej przemawiającą do przekonania i utrwalającą poczucie stałej pracy dla morza — jest ukazanie tego morza zbliska. Obmyślenie popularnych wycieczek z śródlądzia na brzeg i w morze jest dziś jedną z głównych trosk Zarządu Główne-

go i Okręgu Stołecznego Ligi Morskiej i Rzecznej.

Najważniejszym zadaniem w tej dziedzinie będzie zapewne „Pływba wachlarzem Wisły”, do której prace przygotowawcze postępują naprzód. Oddziały proszone są o porozumienie się w tej sprawie z wszystkimi organizacjami sportowymi i o wyłonienie wspólnych komitetów pływby, których zadaniem będzie dopilnowanie, aby statki, wyruszające w drogę, były odpowiednio mocne, aby każdy statek miał odpo-

wiedzialnego sternika (komendanta), a flotylla kapitana. — Ustalono, że punkty zborne będą w Mysłowicach, w Krakowie, w Sandomierzu, w Dęblinie, w Brześciu n/Bugiem, w Warszawie, w Modlinie, w Brdyujściu, w Grudziądzu i w Tczewie.

Oddziały w tych miejscowościach proszone są o zorganizowanie komitetów przyjęć, tudzież o dostarczenie pomocy technicznej i sanitarnej w porozumieniu z miejscowymi władzami i czynnikami miarodajnymi.

PROJEKT MARSZRUTY DLA WYCIECZKI WODNEJ POD NAZWĄ  
„PLYWBA WACHLARZEM WISŁY”.

Dn. 14 lipca (niedziela)	Zjazd uczestników (biorących udział w wycieczce od Przemszy) w Mysłowicach, połączony, o ile możliwości, ze zwiedzaniem Górnego Śląska.	
dn. 15 lipca (poniedz.)	<i>Pierwszy dzień wycieczki.</i> Dystans: Mysłowice-Okleśna. (U w a g i: Postój obiadowy przy ujściu Przemszy, względnie Soły. Wieś Okleśna znajduje się poniżej mostu kolejowego na Wiśle; w pobliżu stacja tejże nazwy)	Kil. 62
dn. 16 lipca (wtorek)	<i>Drugi dzień wycieczki.</i> Dystans: Okleśna — Kraków (U w a g i: Postój obiadowy w Czernihowie, podroże zwiedzanie Tyńca, o ile możliwości Bielani)	52
dn. 17 lipca (środa)	Zwiedzanie Krakowa. Odpoczynek.	
dn. 18 lipca (czwartek)	<i>Trzeci dzień wycieczki.</i> Dystans: Kraków—Morsko	59
dn. 19 lipca (piątek)	<i>Czwarty dzień wycieczki.</i> Dystans: Morsko — Kępa Lubawska	52
dn. 20 lipca (sobota)	<i>Piąty dzień wycieczki.</i> Dystans Kępa Lubawska — Tarnobrzeg (U w a g a: O ile możliwości zwiedzenie Dzikowa)	64
dn. 21 lipca (niedziela)	<i>Szesty dzień wycieczki.</i> Dystans: Tarnobrzeg — Zawichost (U w a g a: Postój obiadowy w Sandomierzu, zwiedzenie miasta)	33
dn. 22 lipca (poniedz.)	<i>Siódmy dzień wycieczki.</i> Dystans: Zawichost — Piotrowin	39
dn. 23 lipca (wtorek)	<i>Ósmy dzień wycieczki.</i> Dystans: Piotrowin-Kazimierz (U w a g a: Zwiedzenie ruin Janowca)	31
dn. 24 lipca (środa)	<i>Dziewiąty dzień wycieczki.</i> Dystans: Kazimierz — Dęblin (U w a g a: Postój obiadowy w Puławach, zwiedzenie Puław)	34
dn. 25 lipca (czwartek)	<i>Dziesiąty dzień wycieczki.</i> Dystans: Dęblin — Mniszew	65
dn. 26 lipca (piątek)	<i>Jedenasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Mniszew — Warszawa	56
dn. 27 i 28 lipca (sob. i niedziela)	Dwudniowy odpoczynek w Warszawie	
dn. 29 lipca (poniedz.)	<i>Dwunasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Warszawa — Czerwińsk (U w a g a: Postój obiadowy w Modlinie)	61
dn. 30 lipca (wtorek)	<i>Trzynasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Czerwińsk — Płock	51
dn. 31 lipca (środa)	<i>Czternasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Płock — Włocławek (U w a g a: Zatrzymanie się w Bobrownikach, celem złożenia hołdu poległym w r. 1920 marynarzom)	45
dn. 1 sierpnia (czwartek)	<i>Piętnasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Włocławek — Toruń (U w a g a: O ile możliwości zwiedzenie Cieclocinka)	33
dn. 2 sierpnia (piątek)	<i>Szesnasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Toruń — Fordon	52
dn. 3 sierpnia (sobota)	<i>Siedemnasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Fordon — Grudziądz (U w a g a: Krótki postój w Chełmnie)	59
dn. 4 sierpnia (niedz.)	<i>Osiemnasty dzień wycieczki.</i> Dystans: Grudziądz — Tczew (U w a g a: Krótki postój w Gniewie)	71
dn. 5 sierpnia (poniedz.)	<i>Dziewiętnasty dzień wycieczki:</i> Dystans: Tczew — Gdańsk	41
dn. 6 sierpnia (wtorek)	Odpoczynek w Gdańsku, zwiedzenie miasta.	
dn. 7 sierpnia (środa)	<i>Dwudziesty dzień wycieczki.</i> Dystans: Gdańsk — Jastarnia	60

NOWE ODDZIAŁY.

Zarząd Główny Ligi M. i R. zatwierdził następujące nowe Oddziały w ostatnim okresie:

- 1) w *Mączkach*;
- 2) przy *Seminarjum Nauczycielskiem Żeńskim w Zamościu*, gdzie do Zarządu wybrano: pp. prof. M. Myckównę na prezesa, R. Konarską na wiceprezesa, J. Kaniównę na skarbniczkę, J. Polezajową na sekretarkę. — Do komisji rewizyjnej weszły pp.: W. Leonowiczówna, J. Kowalska i H. Lewczukówna;
- 3) przy *Gimnazjum im. J. Zamoyskiego w Zamościu*, gdzie do Zarządu Oddziału wybrano pp.: Przecieczowskiego, jako prezesa, Z. Piotrowskiego jako wiceprezesa i jako członków zarządu pp.: J. Kwiatkowskiego, L. Mikułę, J. Święteckiego i A. Thora. — Do komisji rewizyjnej weszli pp.: Klauzel, Kowerski i Szlapkin;
- 4) przy *Gimnazjum im. M. Konopnickiej w Zamościu*. W Oddziale tym do Zarządu wybrano pp.: J. Kabasównę, prezes, H. Rojewską, wiceprezes, J. Jaworską — sekretarka, J. Stefaniakównę — skarbniczka. Do komisji rewizyjnej wchodzi pp.: U. Jurkowska, D. Wolikowska i H. Siemińska;
- 5) przy *Gimnazjum Koedukacyjnym Gminy Żydowskiej w Zamościu*. Do Zarządu wchodzi pp.: prof. Sztrejma Dawid jako prezes, J. Adamaszek jako wiceprezes, R. Kligierówna jako sekretarka, prof. Z. Mannheim jako skarbnik. W komisji rewizyjnej zasiadają pp.: Z. Malerówna, S. Szttern i Ch. Szarf;
- 6) przy *Gimnazjum im. Króla Władysława Jagielly w Krasnymstawie*. Zarząd składa się z pp.: K. Krawczyka, St. Melan, W. Garbala, M. Wrana, M. Pędzińskiego i A. Hunicza. — Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: S. Gregorowicza, T. Chamczyńskiego i Z. Lipczyńskiego;
- 7) w *Krasnymstawie*, gdzie do Zarządu wybrano pp.: Z. Międzybłockiego, J. Barana, P. Dudka, S. Nosławskiego, W. Zakrzewskiego, L. Lipczyńskiego i J. Błaszka;
- 8) w *Strzemieszycach*. Zarząd Oddziału wybrano w następującym składzie: pp. M. Skubiński — prezes, A. Mielczarski — skarbnik, Z. Przytkowski — sekretarz. Członkowie Zarządu pp.: inż. K. Winarski, J. Medyński, inż. M. Knabe, A. Krynicki, M. Książkowski, J. Borowski i J. Adamczewski. Do komisji rewizyjnej powołano pp.: inż. L. Winarskiego, Dr. J. Korzonka i J. Adamczewskiego;
- 9) *Oddział V-ty Warszawski w Warszawie*. Zarząd ukonstytuował się następująco: Prezes p. T. Morys, skarbnik — p. Malec, sekretarz — St. Łaszcz. Członkowie Zarządu pp.: L. Oltuszewski i F. Kułakowski. Zastępcy pp.: J. Piotrowski, J. Kwiatkowski i T. Zieliński.
- 10) *Oddział L. M. i R. w Zamościu*, gdzie do Zarządu wybrano: pp. D-ra Józefa Czechowicza na prezesa, adw. Hieronima Muszaka — wiceprezesa, podprok. Jana Łaparewicza — sekretarza, Józefa Przegalińskiego — zast. sekretarza, D-ra Kazimierza Porębskiego — skarbnika, Ignacego Marguliesza — zast. skarbnika; Jana Wawrzyszaka, Tadeusza Kallweita, Dr. Bogucką i Alfreda Michejdę na członków Zarządu. Do Komisji Rewizyjnej: pp. Karola Kallweita, Edwarda Stodołkiewicza, Feliksa Wiśniewskiego.
- 11) *Oddział L. M. i R. w Chalupach*. Skład Zarządu jest następujący: pp. Michał Golla — Prezes, Leon Kurr — Sekretarz, Józef Budzisz II — Skarbnik, Jan Kruk — I ławnik, Antoni Konkel II — 2 ławnik.

## Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW

12) Oddział L. M. i R. przy Państw. Seminarjum Nauczycielskiem im. Zamojskiego w Szczepieszynie: Skład Zarządu jest następujący: pp. Bronisław Poździej — Prezes, Wojciech Polak — zast. Prezesa, Adolf Furmaniak i Stanisław Struk — członkowie Zarządu.

13) Oddział L. M. i R. w Szczepieszynie, gdzie do Zarządu wybrano: pp. Zygmunt Strzelecki jako Prezesa, Giebułtowski — zast. prezesa, Jana Szczygłowski — sekretarza i skarbnika; członkowie: pp. Giebułtowska, Strzelecka, Kollataj, Maż i Radke; do Komisji Rewizyjnej wchodzi: pp. Jaśkiewiczowa, ks. Polichowski i Cybulski.

14) Oddział L. M. i R. w Zbiersku.

15) Oddział L. M. i R. w Bielszowicach, do Zarządu wybrano: pp. Inż. Antoniego Wilka — na Prezesa, Franciszka Urbańczyka — zast. prez., T. Wierzbowski — sekretarza, Pawła Piechułę — zast. sekretarza, Pawła Moczalanego — skarbnika, Artura Rudzkiego — zast. Skarb., na członków Zarządu: ks. wikarego Wojtkę, pp. F. Teszlera, Bernarda Copika, Bernarda Kandziora, Alfreda Wilka. Do Komisji Rewizyjnej wchodzi: pp. Olszewski Antoni, inż. K. Wierzbowski, Tomasz Ogierman.

16) Oddział L. M. i R. w Czerwonym Borze: W skład Zarządu wchodzi: pp. Płk. Jan Thierbach — prezes, Władysław Młyńczyk — skarbnik, Ignacy Konarzewski — sekretarz, Ignacy Lisiewicz i Stanisław Mizia — członkowie Zarządu.

17) Oddział L. M. i R. w Zwierzynku n/Wieprzem: Do Zarządu wybrano: na przewodniczącego — p. Feliksa Żurbickiego, na członków Zarządu: pp. Mirosława Rybickiego, Kazimierza Tedorowicza, Marję Mossakowską, Walentynę Krotkowską, Jana Łakaja. Do Komisji Rewizyjnej: pp. Hipolita Borowskiego, Halinę Mańkowską i Jerzego Pukalewskiego.

18) Oddział L. M. i R. w Warszawie przy Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim. W skład Zarządu wchodzi: pp. wicewojewoda — Stefan Łopatto, inż. Feliks Groberski, Jerzy Kowalczycki, Stefan Pac, Wincenty Samolewicz, Jan Wysocki.

19) Oddział w Klemensowie. Do Zarządu wybrano: na Przewodniczącego — p. Stefana Mystkowskiego, zast. przew. Włodzimierza Kalinowskiego, Skarbnika — Antoniego Jankowskiego, Sekretarkę — Zofję Bartoszczykównę; pp. Antoniego Borkowskiego, Marję Cebrzykównę, Edwarda Kierkusa, Juliana Wyszyńskiego i Stanisława Wiśniewskiego jako członków Zarządu; do Komisji Rewizyjnej powołano pp.: Bolesława Kilińskiego, Henryka Mazurowskiego i Marję Pecównę.

20) Oddział L. M. i R. w Niżniowie: na przewodniczącego wybrano p. Wojciecha Kopkowicza, burmistrza miasta Niżniowa, na sekretarza — p. Władysława Krewniaka, sekretarza Magistratu.

21) Oddział L. M. i R. w Tłumaczu: na przewodniczącego wybrano p. Marjana Dyduzińskiego, Radcę Województwa i Starostwa, który powołał na sekretarza p. Dr. Ignacego Pietrzyckiego, lekarza powiatowego.

22) Oddział L. M. i R. przy Tramwajach Miejskich. Do Zarządu Oddziału wybrano: p. Gumbrychta Romana — prezes, p. Bednarskiego Ryszarda — wiceprezes, p. Krupę Czesława — wiceprezes, p. Michałakową Irenę — sekretarz, p. Woycicką Wacławę — skarbnik. Do Komisji Rewizyjnej: p. Iwanowska Janina i p. Sołowski Zygmunt.

IV-y Oddział Warszawski L. M. i R. Dnia 21 marca r. b. odbyło się Walne Zgromadzenie IV-go Oddziału L. M. i R. m. st. Warszawy, na którym wybrano nowy Zarząd. Skład Zarządu stanowią pp.: Gajewski Wacław, starosta; Jacobini Ryszard, Dyrektor; Jarosławska Marja, Jarosławska Mieczysława, Doktor, Karyłowska Janina, Makowska Zofja; Małyшко, pułkownik; Pajon de Moncets; A. de Rosset, poseł; Stefanowicz Zygmunt, doktor; Szarlittowa Aniela, Szwoch Franciszek, prof.; Wyhowski Adam, dyrektor.

Dnia 25 marca r. b. Zarząd ukonstytuował się w następujący sposób: Prezes — Dr. Mieczysław Jarosłowski. Vice-prezisi: D-rowska Makowska Zofja i Dyr. Adam Wyhowski. Skarbniczka — d-rowska Szarlittowa Aniela. Sekretarka — Pajon de Moncets. Bibliotekarka — Karyłowska Janina. Kierowniczką sekcji doch. niestał. — d-rowska Marja Jarosławska.

Włochy. Na Walnym Zebraniu członków Oddziału L. M. i R. we Włochach dn. 10/III r. b. oraz na pierwszym posiedzeniu Zarządu dn. 17/III r. b. powołano na stanowiska: p. dyr. Wacława Dąbrowskiego jako prezesa, p. Michała Opiela — wiceprezesa, p. Bronisława Niemczynowicza — skarbnika, p. Halinę Lehmanównę — sekretarza, oraz w skład Zarządu weszli: p. inż. Roman Husarski, p. Marjan Zawilski, Bolesław Skrzyński; jako zastępcy: p. Franciszek Kosiński, p. inż. Adam Berent, p. Aleksander Świderski, p. Zygmunt Taraszkiewicz; do Komisji Rewizyjnej: p. Władysław Hass, p. Władysław Szaniawski, p. inż. Włodzimierz Wiesenberg.

Katowice. Dnia 28 lutego 1929 r. odbyło się Walne Zebranie Oddziału Katowickiego, na którym przewodniczył Generalny Dyrektor, Dworzączyk. Sprawozdanie z działalności Zarządu wygłosił sekretarz, p. inż. Wyszyński, poczem wygłosił sprawozdanie kasowe Skarbnik p. dyr. Pieniążek. Po udzieleniu ustępującemu Zarządowi absolutorjum, wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: prezes adw. Rostek, wiceprezisi: p. inż. Młodzianowski, p. dr. Adam Kocur, prezydent m. Katowic, skarbnik: dyr. Pieniążek, zast. skarbnika: p. Surówka, sekretarz: p. Krzymuski, zastępcą dr. Dudek. Poza tem do Zarządu wybrani: inż. Zawadowski, Irena Ludyga-Laskowska, inż. Suszyński, mjr. Różycki, inż. Oksza-Grabowski, kpt. Oszek, inż. Wyszyński, red. dr. Dobrowolski, Z. Tyszel. Zastępcy: Inż. Tułacz, inż. Ellandt, red. Woyno, red. Kapuściński, płk. Hałaciński, Koraszewska, Alfons Dynczyk. Komisja Rewizyjna: dyr. Kowalczyk, dyr. Zyla, Karol Starorypiński; Zastępcy: p. Wieczorek, pułk. Ludański. Zarząd po ukonstytuowaniu się utworzył sekcje: propagandowo-prasową, naukowo-odczytową, wycieczkową, dochodów niestałych i pionierów kolonjalnych.

Sosnowiec. Dnia 24 lutego odbyło się Walne Zebranie Oddziału L. M. i R. w Sosnowcu, na którym przewodniczył p. Zygmunt Sienkiewicz. Po odczytaniu przez p. insp. Grunera sprawozdania z działalności Zarządu za czas od listopada 1927 r. do lutego 1929 r. oraz sprawozdania kasowego przez p. Rakiecia za czas od 12 listopada 1927 r. do 31 stycznia 1929 r., udzielono ustępującemu Zarządowi absolutorjum. Na zebraniu tem ogłoszony został przez p. Sieradzkiego referat „O znaczeniu morza”. Do nowego Zarządu wybrano: pp. prof. Jana Dobrowolskiego, insp. Aleksandra Grunc-

ra, pprok. Kaz. Jewniewiczza, inż. Dominika Kibortta, Tadeusza Krzyżanowskiego, Edmunda Lwowskiego, red. Wiktora Monsiorskiego, dr. Antoniego Nasiłowskiego, Gwidona Nowickiego, dr. Michała Rzadkiewicza, inż. Leona Rudowskiego, Zygmunta Rakiecia, pprok. Stefana Sieradzkiego, Romana Ufela, Henryka Warszawskiego. Zastępcy: pp. Ignacy Bressel, Czesław Cembrzyński, Barbara Bożkówna, Jan Płatkowski, Stanisław Krzemiński, Barbara Skorupianka, Tadeusz Rezler. Komisja Rewizyjna: pp. Władysław Mazur, Arkadiusz Zygmunowski, Zygmunt Sienkiewicz. Zastępcy: pp. Stanisław Bański, Kazimierz Nawrocki.

Nowy Sącz. Oddział odbył w dniu 24.1 b. r. walne zebranie, na którym dotychczasowy Zarząd po złożeniu sprawozdania, na wniosek Komisji Rewizyjnej otrzymał absolutorjum. — Sprawozdanie rachunkowe wykazało, iż dochody Oddziału wyniosły 1.005,75 zł., a rozchody 957,50 zł. Do Zarządu dokooptowano nowych członków pp.: D-ra B. Bielińskiego, D-ra S. Cwikowskiego, M. Jarosza, inż. W. Pietruszewskiego, prof. A. Niwolińskiego, por. W. Rawicza i A. Szczerbę.

Mała Dąbrowka. Na walnym zebraniu, które odbyło się tu w dn. 20 stycznia b. r., po udzieleniu absolutorjum dotychczasowemu Zarządowi, wybrano nowy w następującym składzie: prezes p. T. Staszek, wiceprezes p. K. Turoń, sekretarz p. W. Gajczarek, zast. sekretarza p. S. Strużek, skarbnik p. H. Staszek. Rewizory kasy pp.: W. Urbańczyk, J. Flak i J. Hramiec. Ławnicy pp.: A. Bartela i J. Kaleta. Kierownik Oddziału p. P. Marzec.

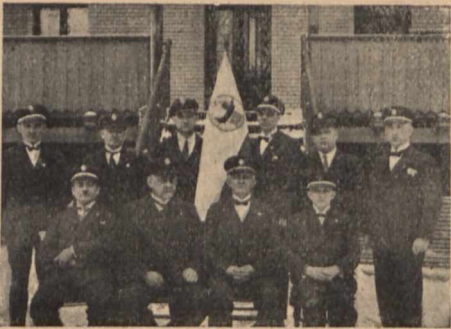
Skarżysko. Na walnym zebraniu w dniu 17-go lutego b. r. wybrano nowy Zarząd, do którego wchodzi pp.: inż. M. Tyszko — prezes, A. Adamczyk — wiceprezes, Z. Madej — sekretarz, St. Paczewski — skarbnik, J. Śliwiński — gospodarz, E. Bink — bibliotekarz, F. Szymański — referent setników, F. Kaczor — ref. setników. Członkowie Zarządu pp.: inż. I. Korzeniowski, inż. T. Milke, M. Jackowski, W. Kosta, M. Dybowski, J. Skiński i K. Nowakowski. — Komisja Rewizyjna pp.: J. Kozieł, E. Chojnacki i K. Biernacki.

Janikowo. Walne zebranie Oddziału w dniu 18-go lutego r. b. wyłoniło nowy Zarząd w następującym składzie pp.: P. Wieszok — prezes, E. Dratwiński, B. Tobby, S. Bykowski, E. Gill, M. Kaiser i W. Ledworowski. Komisja rewizyjna pp.: A. Otto i K. Wlekiński.

Skierniewice. Skład nowego Zarządu Oddziału na rok 1929 jest następujący: pp. P. Staszewski — prezes, St. Binder — wiceprezes, St. Kałużyński — skarbnik, W. Zatorski — sekretarz. Członkowie Zarządu pp.: pułk. W. Dziewulski, W. Grabowski, K. Polkowski i E. Glejzer. Komisja rewizyjna pp.: A. Keller, St. Wiernicki i E. Lenicki.

Naleczów. 7-go lutego walne zebranie wybrało nowy Zarząd Oddziału w następującym składzie pp.: Ks. Kan. Kostkowski — prezes, Pióro — zast. prezesa, Szybowski — sekretarz, Strzemińska — zast. sekretarza, Czerniejewski — skarbnik i Konieczna — zast. skarbn. Na członków Zarządu wybrano pp.: W. Bernaciaka, F. Szeląga i J. Korzeniowskiego. Do komisji rewizyjnej wchodzi pp.: E. Krauze, M. Gassowska i Z. Bobrzyk. — Jednocześnie postanowiono Oddział nazwać Im. Stefana Żeromskiego.

Huta Schellera. Oddział tutejszy odbył w dniu 17-go lutego b. r. walne zebranie, na którym uchwalił przystąpić do akcji budowy schroniska w Gdyni i przyznał stypendjum dla uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie. — Nowy Zarząd ukon-



Zarząd Oddziału L. M. i R. w Hucie Schellera. Siedzą od lewej pp.: skarbnik — W. Rusecki, wiceprezes-nadins. St. Towtkiewicz, prezes — Fr. Dubiel, sekretarz — A. Dubiel. Stoją od lewej pp.: A. Strzoda, W. Orliński, R. Szuwald, L. Golomb, A. Cieślik i J. Rusecki.

stytuował się w następującym składzie: pp.: F. Dubiel, St. Towtkiewicz, W. Rusecki, A. Dubiel, A. Cieślik, A. Strzoda, A. Wytemp, L. Golomb, W. Orliński i A. Kubicki. Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: J. Ruseckiego i R. Szuwalda.

**Baranowicze.** Skład Zarządu L. M. i R. w Baranowiczach na rok bieżący ukonstytuował się następująco: pp. Rejent Darowski — prezes, St. Witkowski, St. Korwin-Piotrowski, S. Głębik — sekretarz i skarbnik, F. Bronicki, B. Kobus, Ch. Feller, A. Winnikow i M. Layman.

**Stonim.** W dniu 17-go stycznia 1929 r. odbyło się walne zebranie Oddziału L. M. i R. w Stonimie. — Sprawozdanie z działalności Zarządu złożył pułk. Turkowski, podając w krótkich słowach plan, jaki sobie dawny Zarząd zakresił oraz trudności, z jakimi musiał walczyć. — Obrót za czas od 1.VI do 31.XII 1928 r. wynosi 18.606 zł. 40 gr. Przewodniczący komisji rewizyjnej p. Piotrowski Mieczysław postawił wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum, zaś przewodniczący Zgromadzenia p. burmistrz Plebański, uzupełnił wniosek tem, żeby walne zgromadzenie za owocną pracę udzieliło Zarządowi podziękowania.

Walne zgromadzenie w całości przyjęło wniosek i jednogłośnie obratło ponownie dotychczasowy Zarząd, uzupełniając go następująco:

Do Zarządu wybrano: p. Zablockiego wiceburmistrza, p. Witkowskiego, p. Bazela i p. Dąbrowskiego Bolesława chor.; jako zastępców do komisji rewizyjnej: p. Skorupskiego Eugenjusza ppułk., p. Kisłę Aleksandra z Urzędu Skarbowego.

Oddział w Stonimie założony został w roku 1926. W chwili przejęcia czynności przez obecny Zarząd w dniu 1.VI.28 r. liczył 24 członków rzecz.

Obecnie Oddział liczy jednego członka protektora, 127 członków rzeczywistych i 17 członków popierających.

Nowy Zarząd przejął od poprzedniego w gotówce 407,10 zł.

Dla zasilenia funduszu urządzono zabawę w noc Świętojańską oraz dwie zabawy ogrodowe, kwestę uliczną w Stonimie i dwie zabawy ludowe. W karnawale postanowiono urządzić doroczny bal morski za zaproszeniami oraz jedną zabawę ludową.

O materiał drzewny dla przystani zwrócono się z prośbą do pp. kupców leśnych i z darowizn otrzymano desek na sumę około 2.000 zł.

Sekcja wiosłarska zakupiła łódkę mniejszą do motoru i wiosel oraz zamówiono jedną łódkę większą na 28 osób.

Urządzono 4 wycieczki.

Na zakup łodzi i motoru Zarząd Od-

działu za pośrednictwem starosty Słonimskiego uzyskał pożyczkę z Kasy Sejmiku Powiatowego w kwocie zł. 2.300.

Oddział w Stonimie rozszerzył swoją działalność na cały powiat.

**Łask.** W dniu 9 marca 1929 r. odbyło się Zebranie Zarządu Oddziału L. M. i R. w Łasku, na którym postanowiono dokooptować na członka Zarządu, p. Antoniego Steglińskiego z funkcją zastępcy Sekretarza.

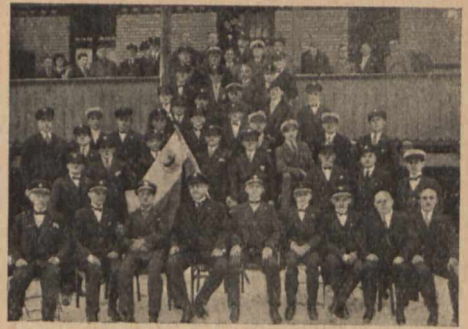
**Białystok.** W dniu 17.III b. r. odbyło się zebranie Zarządu Oddziału L. M. i R. w Białymstoku, na którym postanowiono dokooptować do Zarządu następujących członków rzeczywistych: pp. pułk. Michała Ostrowskiego, p. Witolda Antonowicza, p. Witolda Snieżkę, p. Wacława Sławińskiego, p. Antoniego Rutkowskiego i p. Stanisława Jankowskiego, oraz do Komisji Rewizyjnej: p. Kazimierza Mieńskiego.

**Pińsk.** Dnia 17 marca 1929 r. odbyło się Walne Zebranie L. M. i R. w Pińsku, na którym przewodniczył p. Bołdoka. Udzielono absolutorjum dotychczasowemu Zarządowi i wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: pp. Konstanty Dębski — prezes; Czesław Mergentaler — wiceprezes, Władysław Piotrowski — skarbnik, Seweryn Łakowski — sekretarz, Piotr Soroko. Do Sekcji technicznej — Piotr Soroko, jako kierown. Sekcji propagandowej — Romana Kreczmera, jako kierown. i Stefana Bednarskiego, jako członka, Sekcji finansowej — Czesława Mergenthalera, jako kierown., Franciszka Bołdokowa i Janiszewskiego, jako członków, Sekcji sportowej — Józefa Małkiewicz, jako kierownika, Juljana Hanusa i Bronisława Rochmankowskiego jako członków, Sekcji artystycznej — Juljusza Płazaka, jako kierownika i Bogusława Srankiewicz, jako członków.

**Brześć n/Bugiem.** Dnia 9 marca 1929 r. odbyło się Walne Zebranie Oddziału L. M. i R. w Brześciu n/Bugiem, na którym przewodniczył p. ppłk. S. Wężyk. Nowy Zarząd wybrano w następującym składzie: prezes — inż. J. Kraheński, Wojewoda Poleski; wiceprezes — ppłk. S. Wężyk, przewodniczący Sekcji Wojskowej i Turystycznej; wiceprezes — Kurator Okręgu Szkolnego Z. Gąsiorowski, przewodniczący Sekcji Propagandowej; wiceprezes — prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego S. Rychłowski, przewodniczący Sekcji Kolonjalnej; wiceprezes — Komendant Okręgowy Związku Strzeleckiego, B. Frydrychowicz, przewodn. Sekcji Wychowania Fizyczn.; sekretarz — M. Musiał, kontroler państwowy; skarbnik — Stankiewicz, dyrektor Banku Handlowego. Komisja Rewizyjna: J. Dembiński, Naczelnik Wydziału Zdrowia Publicznego Wojewódzkiego Urzędu Poleskiego. W wolnych wnioskach Dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej, p. A. Uziembło wyjaśnił, że Oddział zatwierdzony zostanie przez Centralę z zakresem działania na całym obszarze Województwa Poleskiego.

**Wąwolnica.** Dnia 2 marca 1929 r. odbyło się Zebranie Zarządu Oddziału L. M. i R. w Wąwolnicy, na którym wybrano Prezydium Zarządu w składzie następującym: pp. Stanisława Sulczyńskiego na przewodniczącą, Antoniego Millera wiceprzewodn., Jana Szewczyka — sekretarza, Franciszka Patkowskiego — zast. sekretarza, Stefana Janiszewskiego — skarbnika, Helenę Undziłową — zast. skarbn.

**Skarżysko.** Oddział L. M. i R. w Skarżysku wysłał dla marynarzy O. R. P. „Jaskółka” 15 płyt gramofonowych, jako upominek świąteczny.



Uczestnicy walnego zebrania Oddziału L. M. i R. w Hucie Schellera.

**Dąbrowa Górnicza.** W niedzielę 24-go marca, w sali posiedzeń Rady miejskiej odbyło się doroczne walne zebranie członków oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Dąbrowie Górniczej. Zebranie zagał prezes oddziału, dyr. J. Kaczkowski, zaznaczając, że ubiegły okres działalności Ligi, zamknięty 10-leciem niepodległości, rozwijał się wybitnie pod znakiem propagandy idei morskiej, która już plony wydawać zaczyna. Wzrasta także ruch organizacyjny. W ostatnich miesiącach na terenie Zagłębia Dąbrowskiego powstały cztery nowe oddziały Ligi: w Niemcach, w Strzemieszycach, w Maczkach i w Grodźcu, które p. prezes powitał imieniem najstarszego w Zagłębiu oddziału dąbrowskiego, przesyłając im serdeczne życzenia jaknajpomyślniejszego rozwoju. Po ukonstytuowaniu się prezydium, do którego powołano na przewodniczącego wiceprezydenta miasta p. W. Kuźniaka, prezes oddziału p. dyr. J. Kaczkowski wygłosił referat p. t. „O polskie kolonie zamorskie”. Po krótkiej dyskusji uchwalono w sprawie kolonii przesłać do Zarządu Głównego Ligi M. i R. w Warszawie odpowiednią rezolucję.

W dalszym ciągu obrad sekretarz zarządu przedstawił sprawozdanie z działalności oddziału za rok ubiegły. W tym okresie liczba członków podwoiła się i wynosi obecnie 182. W celach propagandowych urządzono wystawę obrazów polskich marynistów art. mal. Mokwy i Styczńskiej, uroczystą Akademię Morską, wyświetlano w kinie polskie filmy morskie wraz z odpowiednimi przemówieniami, przyjęto współudział w „Wystawie kaszubskiej i morskiej” zorganizowanej przez Sekcję Kolonij Wakacyjnych Koła Samopomocy uczniów miejscowego Sem. Naucz. Męskiego i t. d. Budżet na rok przyszły przewiduje zł. 3549.—, przyczem należy nadmienić, że znalazły się w nim: 300 zł. jako stypendjum dla ucznia szkoły morskiej w Tczewie, pochodzącego z Zagłębia, 300 zł. jako doraźna pomoc dla kaszubów, dotkniętych klęską surowej zimy oraz 200 zł. na pomnik niepodległości w Gdyni.

Po uchwaleniu absolutorjum ustępującemu zarządowi przystąpiono do wyborów zarządu. Do zarządu zostali wybrani: J. Kaczkowski, A. Piwowar, A. Englert, W. Kuźniak, P. Wachelko, J. Torbus, A. Ziemia, na zastępców — K. Domański, K. Talko, M. Domagała. Do komisji rewizyjnej wybrano: pp. H. Paszkowską, L. Wasilkowskiego i G. Lewickiego.

## ŁODZIE.

Zarząd Główny L. M. i R. podaje do wiadomości wszystkich Oddziałów, że posiada na składzie pewną ilość łodzi kanadyjskich, które Oddziały mogą nabywać w Centrali w cenie zł. 450.

### ZNACZKI NA CZAPKI.

Wobec zbliżającego się sezonu letniego wskazane jest, aby oddziały zaopatrzyły się w pewną ilość znaczków na czapki. Znaczki te Zarząd Główny dostarcza oddziałom za zaliczeniem pocztowym po zł. 5 za sztukę.

### ROK ADMINISTRACYJNY.

W myśl art. 44 statutu rok administracyjny L. M. i R. skończył się z dniem 31.III. Zarząd Główny prosi o zamknięcie rachunków oraz o nadesłanie ewentualnych sprawozdań w/g przesłanych w swoim czasie kwestionariuszów.

### STYPENDJA.

Stypendja przyznane przez Oddziały dla niezamożnych uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie, a mianowicie Oddziały: w Łasku 10 zł. mies., w Niemcach 10 zł. mies., w Wilnie 20 zł. mies., w Baranowiczach 10 zł. mies., Kopalnia Dębieńsko w Czerwoncu dwa subs. po 50 zł. mies.

Oddział we Lwowie na fundusz stypendyjny wyasygnował: w roku szkolnym 1927/28 kwotę zł. 1.400, w roku szkolnym 1928/29 kwotę zł. 1.080, obecnie rozporządza sumą zł. 1.945.

### TRZY ŁODZIE ŻAGLOWE TYPU „OLIMPIJKI”.

Zarząd Główny L. M. i R. zawiadamia wszystkie Oddziały, iż Polski Związek Żeglarski posiada trzy łodzie żaglowe typu „olimpijki”, świetnie nadające się na jeziora, które mogłyby odstąpić po cenie 1.000 zł. za sztukę. Łodzie są w dobrym stanie, prawie nieużywane, zbudowane były na wiosnę roku ubiegłego, robota pierwszorzędna, dębowa. Warunki płatności do omówienia.

### POMOC GŁODNYM RYBAKOM KASZUBSKIM.

Zarząd Główny L. M. i R. podaje do wiadomości, iż p. Minister Spraw We-

wewnętrznych podczas bytności swej w Gdyni w okresie świąt Wielkanocnych udzielił doraźnej pomocy najbardziej dotkniętym surową zimą tegoroczną rodzinom rybackim, a mianowicie: we wsi Chałupy na Helu rozdzielił 1550 zł. między 31 rodzin po 50 zł. każdej oraz w Wielkiej Wsi zł. 450 pomiędzy 4 rodziny. Ponadto Wojewoda Pomorski podczas swej ostatniej bytności w Gdyni rozdzielił wśród rybaków 11.000 zł. oraz złożył w Starostwie w Gdyni 4.000 zł. dla spółdzielni robotniczych i 1.000 zł. dla bezrobotnych marynarzy.

### ODDZIAŁ LWOWSKI W NOWEJ SIEDZIBIE.

Podaje się do wiadomości, że biuro Lwowskiego Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej przeniesione zostało z gmachu Województwa do gmachu Tymcz. Wydziału Samorządowego, Lwów, pl. Smolki L. 3. IV p.

## HOTEL CONTINENTAL

### GDAŃSK

NAPRZECIWKO DWORCA GŁÓWNEGO  
Telefony: Nr. 286-51, 263-06

### PIERWSZORZĘDNA WINIARNIA - RESTAURACJA

Znakomita kuchnia

### Ceny umiarkowane

POKOJE Z TELEFONAMI, ŁAZIENKĄ I WODA PLYNĄCA

### Bufet Śniadankowy

Ubiorkacja wystawowa

Pokoje konferencyjne

839.153—XII i III—IV

## Miejska Kasa Oszczędności w Katowicach

ul. Pocztowa № 7. Telefony przez Magistrat № 19 i 44  
INSTYTUCJA PUPILARNEJ PEWNOŚCI

Założ. w r. 1877.

Za kapitały powierzone Miejskiej Kasie Oszczędności odpowiada cały majątek gminy miasta Katowic, wynoszący ca. 80.000.000 zł., oraz jego siła podatkowa.

Dyskontuje weksle, wystawione na dłuższe i krótsze terminy po dogodnej stopie procentowej. Udziela pożyczek na hipoteki na dobrych warunkach. Od wkładów (depozytów), które przyjmuje, począwszy już od 1.—złotego, płaci wysokie odsetki.

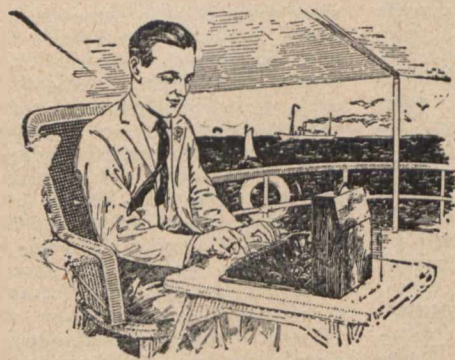
Oszczędności przyjmuje w czasie od 8 rano do 1 w południe oraz dla dogodności publiczności od 5 do 6 i pół po południu.

Otwiera rachunki bieżące i załatwia wszelkie transakcje, wchodzące w jej zakres, jak inkasa i t. p.

260.167. I-XII.

Na lądzie, — w przestrzeni —  
Na morzu, — wszędzie

## MAŁY REMINGTON



oddaje wierne i niezawodne usługi.  
Ułatwia i przyspiesza wszelką korespondencję.

**Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.**

WARSZAWA — HOTEL BRISTOL

Oddziały: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź,  
Poznań, Wilno, Gdańsk.

155-XII-IV



## „ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI  
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

### NAJTAŃSZE PISMO PACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 12 zł., półroczna 6 zł., kwartalna 3 zł.

RAZEM Z „MORZEM”:

(w Administracji „Żeglarsza Polskiego” lub „Morza”)

Roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

14.—I-XII

# MŁODY ZEGLARZ

DODATEK DLA MŁODZIEŻY

## NA PRZESTWÓR WÓD!

Od lat dziesięciu przeszło mamy nasze morze, nasze wolne morze. Dostęp do niego wprawdzie ciasny, ciałniutki, zaciasny nawet, jak na potrzeby wielkiego narodu, — ale własny. Twardym zdobył go naród i utrzymał trudem; w ciężkiej, a bardzo chwilami nierównej, obronił go walce, przez długie wieki toczonych. Tem-ci go bardziej wyzyskać należy; tem-ci mocniejszą stanąć stopą na tym naszym wąskim spłachciu wybrzeża: prawdziwie — oto jest wąska brama do wolności.

Albowiem morze — to wolność; morze — to oddech ładu szeroki; morze — to wrota, otwarte w cały rozległy Boży świat.

Zbyt drogo kosztowało naród nasz odzyskanie utraconej niegdyś wolności, co była „jak zdrowie”, byśmy jej dziś strzec nie mieli, jak zrenicy oka. A wszak jedną z najpotężniejszych jej twierdz jest dla nas ów wolny dostęp do morza i należyte jego wyzyskanie.

Zresztą — albowiem to nie wiecie o tem wszystkim, młodzi morza miłośnicy? Wiecie też, że rząd nasz robi wszystko, co leży w jego mocy, by ten nasz związek z morzem uczynić jaknajścisłym. Że społeczeństwo nasze sekunduje mu wedle sił w tem wielkim i chlubnym dziele zagładzenia dawnych naszych błędów, a Liga Morska i Rzeczna przoduje tu innym organizacjom i jednostkom, rozproszone ich wysiłki i poczynania w jedną całość łączy. Nie może młodzież polska zostać obojętnym widzem tych wielkich i chlubnych usiłowań: musi i ona do nich ręki przyłożyć, a może to uczynić, zapisując się masowo na członków Ligi Morskiej i Recznej. W tem przedsięwzięciu Liga Morska i Reczna otwiera dla Was swe szeregi, organizując specjalną sekcję dla młodzieży, Sekcję Młodych Miłośników Morza i Sportów Wodnych.

Lecz nie o ten tylko Wasz obowiązek tu idzie: nie wąpimy, że kto jak kto, ale młodzież spełni go zawsze, gdy mowa o obowiązku względem Ojczyzny. Inny tu jeszcze nakaz wołała Was, — a woła tak, jak wiosna ku radości, jak góry ku wędrówkom podniebnym, jak słońce, jak zdrowie, jak życie samo. Woła, jak ów wiersz Mickiewiczowski:

„Hej, użyjmy żywota!  
Wszak żyjem tylko raz.”

Na rzeki! Na morze! Na przestwór wód!

Tam zdrowie, tam życie, tam ruch! Tam słońce i deszcz, tam woda i wiatr, tam oddech szeroki i wolny dla płuc waszych, tam radość, beztraska w przyjacielskiej kolegów kompanji, tam wysiłek zdrowy we wspólnej walce z żywiołem. Szkoła to twarda — i szkoła radosna zarazem; wolna to szkoła dla duchów i ciał. Wolności poczucie (znacie je wszak z wycieczek waszych?) — i twardy mus obowiązku gromadzkiego, więzy dobrowolnie na siebie nałożonej a koniecznej dyscypliny. A ileż wrażeń, a ileż wiadomości, a ileż wzruszeń dla tych, co między wami są przyszłymi uczonymi: geografami, przyrodnikami, historykami — przyszłymi poetami, malarzami, muzykami, czy wreszcie obecnymi już lub przyszłymi sportowcami!

Przemózny nakaz życia i „użycia żywota” — użycia w najszlachetniejszym i najpełniejszym znaczeniu — woła na Was z licznych naszych pięknych rzek, z jezior, z cichej Puckiej zatoki, z szarego Bałtyku. Ba, a czy nie woła z innych mórz rozległych, z oceanów bezkresnych, gdzie tyle ludów hartowało swą wolę, gromadziło bogactwa, budowało potęgę niezłomną, a gdzie głucho było dotąd

o naszym narodzie? Zrzadka tylko rozbrzmiało jakieś imię polskie — Jana z Kolna... pana Arcyszewskiego, admirała... w służbie holenderskiej, wielkiego w Indiach wojownika, co Lwowa potem przeciw Chmielnickiemu bronił... kaprów Zygmunto-wskich... Beniowskiego... Zaprawdę, nietknięta to jeszcze prawie dla Polaków dziedzina; do niedawna w marzeniach chyba tylko mogliśmy błąkać się po niej.

A i dziś — wiemy o tem dobrze, wiecie wszak i wy: nieodrazu Kraków zbudowano... Oczywiście... Ale wiemy również: błędziły nieraz po tej dziedzinie marzenia nasze, przez straszną rzeczywistość życia — w niewoli jeszcze wówczas — rozwiewane; błędzą po niej i dziś marzenia wasze. Nie wstydzicie się entuzjazmu i nie wstydzicie się marzeń: bezsilność ich tylko kłatwą się staje. Lecz dziś, synowie i córki wolnego narodu, nie ma dla Was rzeczy nad siły w dziedzinie czynów ludzkich. Dziś możecie — słowami wieszczka mówiąc — pod tęczę marzeń waszych rzucić granit czynów.

Pewnie — daleko nam jeszcze do mórz rozległych i do oceanów, choć śmiałym wysiłkiem zdobywa już je dla nas młoda marynarka nasza. Lecz blisko mamy rzeki nasze, jeziora, kanały i morza naszego skrawek. Zapraviajcież na nich siły Wasze, Wy, co „zew morza” słyszycie. Ruszcie ławą na nie Wy, co szukać będziecie tam zdrowia, radości, tężyzny ciała i ducha, wrażeń zdrowych czy wiadomości potrzebnych.

Niech się zaroją wody nasze od Waszych żaglówek, motorówek i łodzi wiosłowych, od dzielnych, zdrowych, zahartowanych pływaków. Na przestwór wód, młodzi morza miłośnicy i młodzi sportowcy!

Do tego wzywa Was Sekcja Wasza — i to chce Wam umożliwić, ułatwić i zorganizować.

## JAK DALEKO W POLSCE MOŻNA DOPIYNAĆ ŁODZIĄ?

W naszym wieku szybkiej i dogodnej komunikacji, kiedy można w ciągu paru godzin przenieść się samolotem na odległość kilkuset kilometrów, kiedy można z komfortem połykać przestrzeń, spoczywając na miękkich poduszkach wagonu kolejowego, pytanie, umieszczone w tytule, zdaje się dążyć jedynie do zaspoko-

jenia próżnej a bezcelowej ciekawości. To też ten, komu zawsze brak czasu, lub kto zbyt lubi wygody i spokój duszy i ciała, niech tego artykułu nie czyta, gdyż z wiadomości w nim zawartych napewno nie skorzysta: pisałem go bowiem dla tych, którym miłsza jest pościel z mchu na twardej ziemi ponad sprężynową ka-

napę, których gwiazdziste sklepienie niebios pociąga więcej, niż elektryczna żarówka na suficie wagonu, którzy woła jałowcowy dym ogniska od smrodu spalonej benzyny. Niech ci, którym nie zależy na szalonym połykaniu przestrzeń, którzy odczuwają żywo rozkosz obcowania z przyrodą i cenią ponad wszystko płomienną

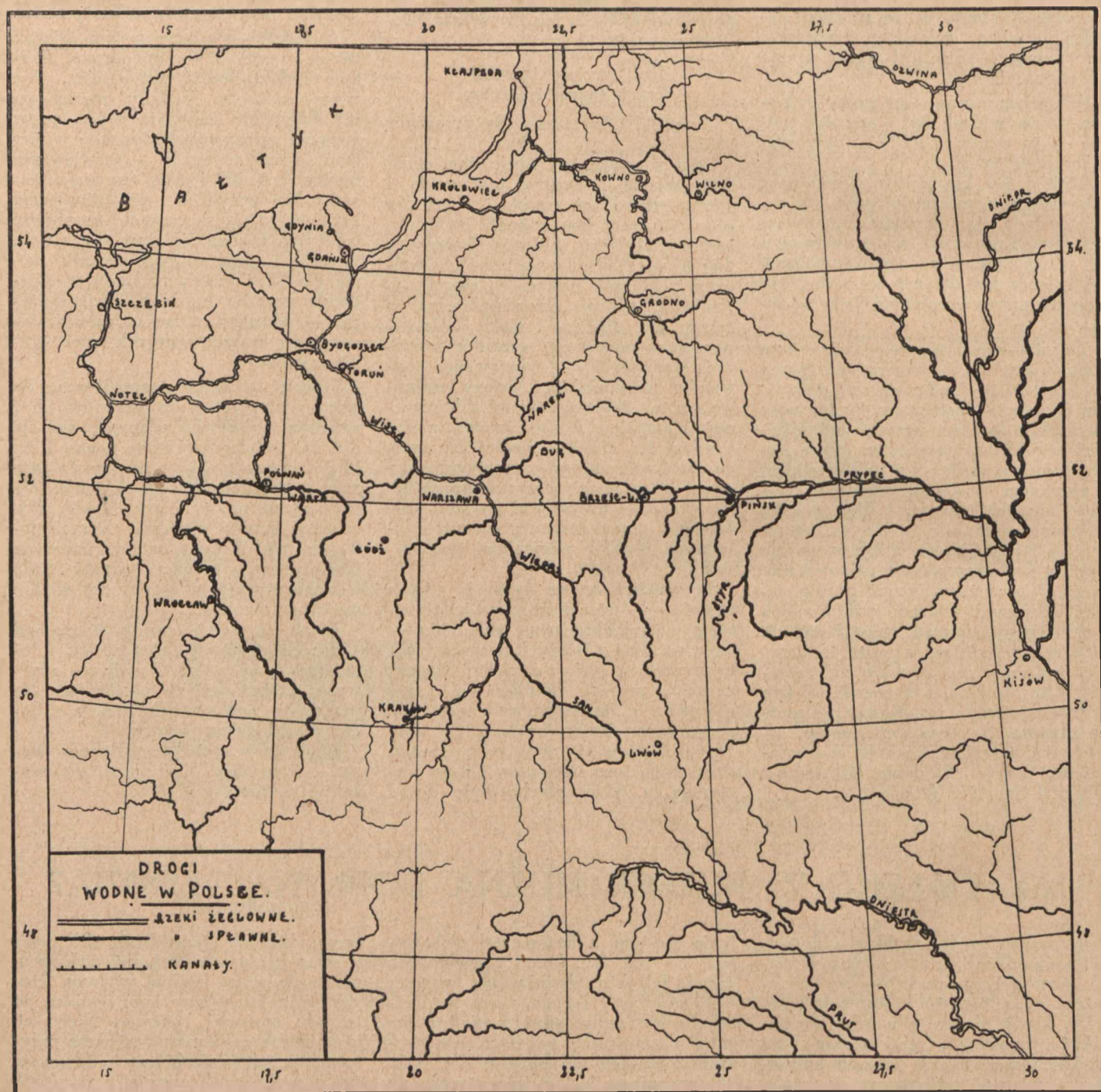
pieszczotę południowego słońca, których oczu nie razi błysk tafli wodnej, dla których najśladzszy jest czujny sen w objęciach traw polnych—niech ci dowiedzą się z tych wierszy kilku, jak dużo oczekuje ich radości, jak długo muszą pruć łodzią fale rzeczne, nim będą mogli pochwalić się znajomością dróg wodnych swej Ojczyzny.

Najpierw zaś tym, co zechcą pogardliwie zlekceważyć znaczenie komunikacji wodnej, postaram się przedstawić doniosłość naszej sieci rzecznej w dziedzinie wymiany dorobku pracy ludzkiej. W czasach dalekiej starożytności przez ziemię naszą biegł znany Rzymianom szlak bursztynowy z bramy morawskiej wzdłuż Wisły do morza. W wiekach średnich znaczenie komunikacji wodnej doskonale rozumieli nasi przodkowie, za-

kładając swe stolice na brzegach poważnych arterii wodnych. W wieku XIII-ym, po opanowaniu dolnej Wisły, Krzyżacy podejmują się regulacji jej koryta, wzmacniając tem swój wpływ na związaną zapomocą tej rzeki z morzem Polskę. Królowie polscy też nie zaniedbują rzek swoich, ogłaszają ważniejsze z nich za drogi królewskie, to znaczy posiadające wagę państwową, budują na ich brzegach porty i śpichlerze.

Kiedy granice Rzeczypospolitej rozsunęły się daleko poza dorzecze Wisły i Odry, tę prastarą kolebkę ziem polskich, wyłoniła się potrzeba połączenia tych dorzeczy z sąsiednimi zapomocą kanałów. Powstają więc w wieku XVII projekty uszląpnienia Dniepru i Dniestru i złączenia ich kanałami z Wisłą i z Niemnem. Pierwszy na ziemiach polskich kanał, zbu-

dowany przez Ogińskiego, powstał jednakowoż dopiero w roku 1768, jako łącznik między morzami Czarnym i Bałtykiem po przez Dniepr i Niemien; nieco później, w roku 1783, przeprowadzony został kanał Królewski lub Muchawiecki, wiążący Dniepr również z dorzeczem Wisły. W tych samych czasach, a mianowicie w roku 1774, otwarty został kanał Bydgoski, łączący za pośrednictwem Brdy i Noteci dorzecza Wisły i Odry. Później, po dłuższej, więcej niż 50-letniej przerwie, udało się inicjatywie polskiej przeforsować w roku 1839 budowę kanału Augustowskiego, wykorzystującego drobne rzeki i jeziora pradoliny, położonej pomiędzy Narwią a Niemnem. Dalsze zamierzenia w kierunku rozbudowy dróg wodnych jednakowoż utkwily na punkcie martwym, głównie z po-





wodu powstania w tym czasie o wiele szybszej i rokującej wielką przyszłość komunikacji kolejowej. Państwa zaborcze, które granicami rozbiorów pokrajały naturalną sieć wodną Rzeczypospolitej, mało interesowały się rozbudową kanałów rzecznych, zwracając główną uwagę na strategiczne niezbędne połączenia kolejowe. W ten sposób doniosłe projekty kanałów pomiędzy Sanem a Dniestrem, Bzurą a Nerem, Przemszą a Wartą i Pilicą, nareszcie pomiędzy Wartą a Wisłą przez j. Gopło — pozostały dotychczas nieziszczone.

Niezbýt odległe więc są czasy, w których rzeki odgrywały w Polsce taką samą rolę, jaką obecnie odgrywają w wielu krajach o niedostatecznej sieci kolejowej. Nie dość na tem: na całym niemal świecie bez względu na stałą intensywną rozbudowę dróg żelaznych, na rozwijającą się w szalonym tempie komunikację samochodową, wreszcie na coraz to nowe zdobycze lotnictwa, prastare drogi wodne zaczynają znów zwracać na siebie uwagę warstw przemysłowo-handlowych. Wszystkie bowiem szybkie i dogodny sposoby komunikacji nowoczesnej są kosztowne, konkurencja zaś w handlu wymaga, by towar był jak najmniej obciążony ubocznymi wydatkami, wśród których transport zajmuje poważne miejsce. Ponieważ przewóz wodami śródlądowymi wynosi dwa razy taniej, niż przewóz koleją, nie mówiąc o szlakach bitych lub powietrznych, przewóz stawkami rzeczonymi produktami ważkimi a nieulegającym szybkiemu zepsuciu kalkuluje się dla przemysłowca ze znacznym zyskiem. To też przed laty dziesięću drogami wodnymi, mimo ich fatalnego stanu, było przewieziono w Polsce do 10 milionów ton towarów, co stanowiło około 7% ówczesnego ruchu towarowego na kolejach. Mimo to znacznie ustępujemy pod tym

względem nietylko Niemcom z ich doskonale rozwiniętą siecią kanałów, lecz również Rosji, wykorzystującej swe olbrzymie rzeki i jeziora.

Jak dużo jednakowoż tych dróg wodnych znajduje się w Polsce?

Długość naszych dróg wodnych wynosi 16.125 km., więc niemal dorównywa długości polskich linii kolejowych (16.734 km.). Sieć dróg wodnych jest tak gęsta, że na każdy kilometr kwadratowy powierzchni przypada 42 metry takiej drogi. Z tego, co prawda, do żeglugi zdanej jest dopiero 6.700 km., reszta zaś nadaje się jedynie do spławu luzem lub tratwami, lecz dla turysty, mającego do rozporządzenia małą łódeczkę, wszystkie te drogi są w jednakowej mierze dostępne, nawet długość ich powinna jeszcze bardziej wzrosnąć.

Kapryśny bieg rzek naszych, wydłużający odległość pomiędzy źródłem a ujściem często więcej niż podwójnie, jak to jest na przykładzie Wisły, której źródła oddalone są od ujścia w linii powietrznej o 525 km., wzdłuż koryta zaś niemal o 1.100 km., stwarza trudności dla żeglugi handlowej, narażając ją na stratę czasu; dla celów zaś turystycznych, połączonych z poznawaniem kraju, okoliczność ta nabiera nawet wartości, gdyż okrzętny bieg rzeki zaprowadza podróżnika w coraz to nowe nieznanne okolice.

Zobaczmy teraz, ile to czasu będzie wymagało od nas zwiedzenie wszystkich dróg wodnych w Polsce z tym warunkiem, by, podróżując, posługiwać się jedynie pracą rąk swoich lub też naturalnymi siłami prądu rzeczno i wiatru. Przypuśćmy, że średnio przepływać będziemy 25 kilometrów na dobę, płynąc będziemy bez wypoczynku i jakichkolwiek przerw przymusowych. Jak powiedziałem wyżej, długość naszych dróg wodnych wynosi 16.125 km., które trzeba przecież przebyć w obiedwie strony,

tam i z powrotem, a więc mamy przed sobą 32.000 km. drogi. Na warunkach wyszczególnionych przebycie tak długiej przestrzeni, mało co krótszej, niż równik, zabierze nam 1.300 dni, obliczając zaś, że czas wakacyjny, jedynie do wędrówek tych nadający się, trwa 50 dni, będziemy zmuszeni spędzać rok rocznie ferie letnie na wodzie w ciągu 26 lat. Pewnie siwizna zacznie przebijać w czuprynie, nim powiedzied będziemy mogli, że istotnie całą sieć dróg wodnych Ojczyzny naszej znamy naocznie.

Jeżeli przestraszeni ogromem zadania ulżymy je nieco i ograniczymy się do dokładnego poznania jedynie najważniejszego dorzecza kraju — Wisły z jej główniejszymi dopływami — poświęcić na to musimy dziewięć okresów wakacyjnych, t. j. tyle, ile mieć ich będziemy w ciągu kursu gimnazjum wyższego wraz z uniwersytetem. Sama podróż wzdłuż królowej rzek naszych, dostępnej do podróżowania łodzią na przestrzeni około 1.000 km., dostarczy nam rozrywki wakacyjnej na dobrych lat parę.

Jeżeli z tej garstki liczb przygodnie zestawionych, odśtoni się przed młodemi czytelnikami mały rąbek wielkości i potęgi Ojczyzny, naprawdę dla poszczególnej jednostki ludzkiej niezmierzonej, zadanie swe będą uważała za spełnione. Niech czytelnicy moi uprzytomnią sobie, że jeżeli samo zwiedzenie kraju wymaga takiego ogromu czasu, ileż pracy synów swych potrzebuje kraj ten, by mógł się dźwignąć i stanąć narówni ze swemi sąsiadami z zachodu.

Zakaszcie więc prędzej rękawy do pracy Wy, młodzi i pełni sił, aby ci, co już schodzą z areny życiowej, zdążyli przekazać Wam swe doświadczenie.

P. ORD-SKI

## SZTUKA ŻEGLARSKA

Nie jestem pewny, drogi Czytelniku, czy czytałeś interesującą książkę Jacka Londona p. t. „Żegluga na jachtie Snark”? Jeżeli nie, to radzę Ci ją czempredziej przeczytać. Jest tam cudowny opis, jak zwyczajny szczer łądowy przekształca się nasamprzód w szczeniaka morskiego, potem w wilczka, wreszcie po kilkunastomiesięcznej podróży — w wilka morskiego.

Najbardziej zainteresowała mnie tam scena, w której autor opowiada, jak posiadał trudną sztukę żeglarską. Szczęśliwszy przyjaciel jego wcześniej posiadał umiejętność oznaczania miejsca na przestworzu wodnym i z dumą odprawiał tajemnicze misterjum obserwacji przed zgębionym swą niewiedzą kolegą. Wówczas — powiada autor — ogarniała mnie głucha zazdrość i żądza, aby samemu nauczyć

się tej „wiedzy tajemnej” i celebrować, jak mój pyszny kolega, poszczególne akty obserwacji i wyliczeń. I o dziwo, konstatuje London! Ta zdawałoby się niesłychanie trudna nauka, pełna zawiłych obliczeń, posługująca się tajemniczymi przyrządami, jest przy bliższym poznaniu stosunkowo nietrudna. Nauczyć się jej można w stosunkowo krótkim czasie; aparat matematyczny nie jest znów taki bardzo złożony, słowem sielanka. Istnieje cały szereg książek, tablic pomocniczych i t. p., upraszczających robotę do minimum.

Jednakże... Czy to wszystko naprawdę jest takie proste?

I tak i nie. Podstawy nautyki, czyli teoretycznej nauki o żegludze, może człowiek, znający zasady matematyki w zakresie 6 — 7 klas szkoły średniej, stosunkowo łatwo poznać. Sztu-

ka żeglowania natomiast jest to duża umiejętność, której tylko po długich latach nieustannej praktyki można się nauczyć. Naturalnie nie będę Wam, drodzy Czytelnicy, podawał tutaj systematycznej teorii matematycznej. Byłoby to zadługie i może narazie niepotrzebne. Zresztą ta matematyka... Jednak musicie przecież jako miłośnicy morza poznać choć trochę z tej wiedzy morskiej. Pomówimy więc pokolei o niektórych zagadnieniach tej pięknej nauki. Tyle akurat (narazie przynajmniej), żeby zapoznać się z niektórymi przyrządami żeglarskimi i podstawowymi zadaniami nautyki.

A dalej? Dalej pójdiesz, młody miłośniku morza, do Szkoły Morskiej (naturalnie, jeżeli wybierzesz karierę żeglarską), a nauczysz się wszystkiego, co oficer marynarki wiedzieć po-

winien. Będziesz tam miał w obfitości teorię i praktykę. Teraz zrobimy na co nas stać. A może nas być stać na wiele. Więc nasamprzód słów parę o przyrządach nawigacyjnych. Jaki przyrząd nawigacyjny jest najważniejszy? Jaki?... Naturalnie busola morska, czyli kompas. Jest to igła namagnesowana, osadzona dokładnie w swym środku ciężkości na ostrym sztyfcie (ażeby zmniejszyć tarcie), tak, aby się mogła wahać swobodnie w płaszczyźnie poziomej. Jak wiecie igła taka jednym końcem zwraca się stale w kierunku północnym. Igła ta umieszczona jest w specjalnym pudełku, zaopatrzonem w tarczę z oznaczeniem na niej głównych kierunków stron świata. Tarcza ta nosi nazwę róży wiatrów. Cały przyrząd zawieszony jest na specjalnym urządzeniu (tak zw. urządzenie Cardana—matematyk włoski), które sprawia, że płaszczyzna róży wiatrów zachowuje zawsze położenie poziome. Są również inne urządzenia, pozwalające zachować położenie poziome róży wiatrów. Są to tak zw. kompas Thomsona. Kociołek kompasu pływa w drugim kociołku, napełnionym olejem rycynowym (br... obrzydliwość!). Łatwo zrozumieć działanie tego urządzenia. Mówiłem wyżej, że igła magnesowa wskazuje północ. Jednakże wskutek różnych czynników, których istotę poznać później, położenie, które przyjmuje igła, tworzy z południkiem ziemskim pewien kąt, zwany odchyleniem, albo zboczeniem kompasowym. Otóż jest rzeczą niezbędną znać to zboczenie. Zboczenie to dla różnych miejsc na kuli ziemskiej jest różne. Istnieją specjalne tablice i mapy, podające wartość tych zboczeń dla różnych miejscowości. Na mapach punkty posiadające jednakowe zboczenia, połączone są liniami, nazywanymi się izogonami. Należy tylko pamiętać, że wskazania igły będą wtedy poprawne (z uwzględnieniem zboczeń), jeżeli w pobliżu na okręcie niema wielkich mas żelaza. W przeciwnym razie igła wskazuje fałszywie. Czy pamiętacie, jak zdradziecki majtek w książce Verne'a („Piętnastoletni kapitan“) umieścił w tajemnicy wielki kawał żelaza koło szafki kompasowej. Wskazania kompasu, oczywiście, od tego czasu nie były miarodajne i stąd... katastrofa.

Nieunikniony wpływ żelaza okrętowego na igłę magnesową należy jednak również uwzględnić. Poprawka ta nosi nazwę dewiacji i jest, oczywiście, dla każdego okrętu inna. Przy obserwacji kompasu należy więc uwzględnić zboczenie i dewiację i otrzymaną poprawkę dodać, względnie odjąć, aby otrzymać prawdziwe wskazania.

Teraz nieco o róży wiatrów. Tarcza jej jest podzielona na cztery zasadnicze części, reprezentujące główne kierunki: północ, południe, wschód i zachód. Oprócz tego każdy z otrzymanych kątów prostych dzieli się na



Nida w pobliżu Buska.

8 kierunków pośrednich. W ten sposób tarcza została podzielona na 32 kierunki, zwane rumbami. Zatem, jak łatwo wyliczyć, wielkość rumbu, mierzona w stopniach, wynosi 11,25.

Oto te kierunki:

N. Północ.

NtO Północ ku wschodowi.

NNO Północno-północny wschód.

NOtN Północny wschód ku północy.

NO Północny wschód.

NOtO Północny wschód ku wschodowi.

ONO Wschodnio-północny wschód.

OtN Wschód ku północy.

O Wschód.

Podane tu są nazwy kierunków między północą i wschodem. Obok podałem międzynarodowe oznaczenia tych kierunków. (Litera t skrót angielskiego to czyli k u).

A jak z pozostałymi kierunkami? W podobny sposób, jak w spisie wyżej podanym. Może więc jeszcze dla przykładu nazwiemy ze trzy kierunki. A więc kąt pomiędzy kierunkami: południe (S) i zachodem (W).

S Południe.

StW Południe ku zachodowi.

SSW południowo-południowy zachód.

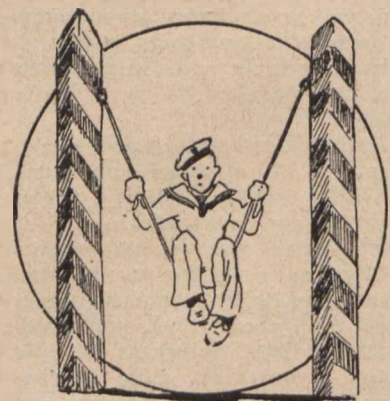
SWtS południowy zachód ku południowi i t. p.

Myślę, że podane przykłady dostatecznie jasno ilustrują nomenklaturę żeglarską, dotyczącą kierunków stron świata.

Jak już zauważyliśmy wyżej, kompas jest niezbędnym przyrządem nawigacyjnym żeglarza. Pozwala mu żeglować swobodnie po oceanie, zdala od lądu, bez żadnych znaków orientacyjnych. Dopiero od czasu odkrycia cudownych własności igły magnetycznej żeglarz mógł się oderwać od linii brzegowej, zerwać z systemem żeglowania od wyspy do drugiej wyspy, widniejącej na widnokręgu. Odtąd mógł śmiało zapuszczać się w niezna-

ny świat i swobodnie żeglować w czasie mgły i ciemności nawet. Jednakże, jak to wyżej zauważyłem, wskazania kompasu nie są zupełnie ściśle. Zależą one od miejsca, w którym się znajdujemy (zboczenie) i od zespołu przedmiotów żelaznych, znajdujących się na okręcie (dewiacja). Zależą także te wskazania od wielu innych czynników, jak np. perjodycznych zaburzeń magnetyzmu ziemskiego, przesuwania się biegunów magnetycznych ziemi, od księżyca i słońca. Zależności te są często bardzo subtelne, trudne do uchwycenia, a tembardziej do ujęcia liczbowego. Wskazania kompasu są szczególnie niepewne w okolicach podbiegunowych. Dlaczego? — sami zrozumiecie z tego, co wyżej powiedziałem. Jasną więc jest rzeczą, że, aby zaradzić tym brakom, pracowało wielu uczonych i praktyków żeglarzy. Jednym z takich ulepszonych przyrządów określania stron świata i kierunków jest giroskop, który jak wiadomo z fizyki ma tendencję do zachowania osi obrotu w niezmiennym kierunku. Nowe perspektywy w tej dziedzinie otwiera radio. Radjogoniometrja jest tą dziedziną wiedzy, która może oddać tu ogromne przysługi. Ale o tem kiedyś indziej.

ZBIGNIEW LEPECKI.





# PIONIER KOLONIALNY

ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH  
SEKCJA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Własne kolonie zamorskie,  
to wzmożenie politycznego prestige'u Polski,  
to zabezpieczenie naszej gospodarczej samostarczalności.

To też Liga Morska i Rieczna  
domaga się 10% kolonij poniemieckich tytułem należnej nam słuszenie  
i bezspornie schedy,  
propaguje ideę wyzyskania kolonij francuskich w formie kondominjum  
gospodarczego z Francją na tym terenie.

Idźmy śmiało śladami  
Arciszewskiego,  
Beniowskiego,  
Szulca-Rogozińskiego!

Ponieważ już ponad 7 milionów Polaków rozsianych jest po świecie szerokim,  
Ponieważ rokrocznie dalsze 150 tysięcy głów idzie poza granice bez planu,  
Liga Morska i Rieczna  
wystąpiła z hasłem „koncentracji naszego wychodźstwa”.

Tereny koncentracji —  
to dla mas szerokich . . . Parana,  
dla osadnictwa jednostkowo-grupowego . . . Angola  
Budujmy planowo, wytrwale potężne skupienia polskie.  
Do pracy tej wzywamy wszystkich.  
Do pracy tej wzywamy też i Was Rodacy, którzy teraz z dalekich stron  
do ojczystych wracacie progów.  
Dla wielkiej, potężnej Polski Jutra  
pod sztandary Ligi Morskiej i Riecznej!

# KOLONIZACJA ZAMORSKA A INICJATYWA PRYWATNA

Ruszamy z martwego niedawno jeszcze zupełnie punktu.

Sfery miarodajne, naturalnie z przyrodzoną aparatowi biurokratycznemu rozważą i powolnością, przystępują jednakże do porządkowania zagadnienia emigracji i kolonizacji.

Pewne zasadnicze tezy, jak np. kompletnie zapoznana zasada koncentracji naszego wychodźstwa zostaje przyjęta przez powołane organy, w tym wypadku Min. Pracy i Opieki Społecznej (Urząd Emigracyjny), jako podstawowy kanon naszego programu politycznego w tej dziedzinie. Nie przeszkadza to zresztą, co prawda, jako pierwszy akt aktywnej polityki udzielić pozwolenia na werbunek właśnie do Espirito Santo, kiedy terenem koncentracji na terenie Brazylii musi być tylko Parana i jej przyległe ziemie, podczas gdy minister pracy w swem expose przed komisjami Sejmu i Senatu wypowiedział się jawnie i zdecydowanie za koncentracją.

Naogół jednak można rzec, że jest poprawa.

Ale na jednym polu jest dalej źle.

Oto stosunek sfer rządowych do inicjatywy prywatnej na polu osadnictwa i kolonizacji jest powiedzmy — ciężki.

Znajduje się grupa obywateli, którzy z takich czy innych pobudek postanawiają się zająć kolonizacją terenów zamorskich. Mają na ten cel pieniądze, chcą te pieniądze inwestować, chcą naturalnie zarobić, ale niemniej umożliwiają Państwu, które, jak wiemy na te cele zupełnie nie ma pieniędzy, próby w tej dziedzinie, i co się dzieje? Kiedy nasz emigrant jedzie na dziką emigrację, wszystko jedno dokąd, a są

tacy, co jadą i do Peru, i do Chili, i na Kubę, czy Bóg wie gdzie, to dany Urząd zupełnie się takim dzikim emigrantem nie zajmuje, chociaż wie, że na sto jest dziewięćdziesiąt danych, że padnie on ofiarą takich, czy innych prywacyj. Skoro jednak pewna inicjatywa rozpocznie jakąś akcję, wtedy Urząd zabiera się do badania sprawy z tak niesłychaną dokładnością, poczyna stosować do danego przedsiębiorstwa takie rygory i wymogi, tak sprawę obraca na wszystkie strony, tak już bezwzględnie usiłuje bronić emigranta przed nawet niegrożącymi mu niebezpieczeństwami ze strony polskiego kolonizatora, że albo zniechęci tegoż zupełnie do wszelkiej akcji, albo mu ją uniemożliwi, albo wreszcie postawi polskie przedsiębiorstwo w trudnej sytuacji.

Historja naszych koncesyj w Peru jest najlepszym tego przykładem, jak inicjatywa prywatna ma utrudnioną działalność przez własne nasze organy. Chyba czas najwyższy, żeby w tej sprawie zająć jakieś zdecydowane stanowisko, takie, czy inne. Nie będąc specjalnym zwolennikiem Peru, uważam jednak, że taktyka czynników powołanych wobec tej sprawy nie jest dostatecznie stanowcza.

Jest to jeden z błędów i niedomagań naszego oficjalnego stosunku do sprawy kolonizacji.

Akcja może i powinna być oparta o inicjatywę prywatną. Wbrew temu, co się mówi, na ten cel można w Polsce znaleźć poważne środki i znaczne kapitały. Ale stosunek sfer oficjalnych do tej prywatnej inicjatywy musi się zmienić zasadniczo.

Rozumiemy konieczność kontroli. Rozumiemy, że wychodźca musi mieć od swego przedsiębiorstwa

polskiego zapewnione to wszystko, co mu jest konieczne w nowym kraju, dokąd emigruje.

Ale z drugiej strony musimy sobie też powiedzieć, że inicjatywa prywatna nasza i nasze kapitały, idące na akcję kolonizacyjną za morzami, muszą również spotykać u swoich władz poparcie i pomoc taką samą, jak i innego rodzaju inicjatywa. Nieraz może nie o efektywne jakieś walory, ale o zrozumienie sytuacji, czy momentu, o okazanie należytej życzliwości, więcej chodzi i takie czysto uczuciowe poparcie bardziej jest potrzebne, niż skromna subwencja, czy inne fawory. A już biurokratyczna wiewsekcja, to jest rzecz, którą uznać należy za niedopuszczalną.

Wielkie dzieła osadnicze państw kolonialnych budowały wielkie kompanje prywatne i budują po dziś dzień. Tak było i jest u Anglików, Holendrów, Portugalczyków czy Belgów. Do stworzenia wielkiego potężnego aparatu kolonizacyjnego polskiego musimy dążyć z całą energją.

I tu rola rządowych czynników jest jasna.

Bacząc, by interes publiczny i polska racja stanu miały w tym aparacie swego sługę i bojownika, musi rząd tę inicjatywę wspierać co najmniej tak, jak wspiera wysiłki eksportowe baronów węglowych, czy nababów perkalikowych ze względu na bilans płatniczy Państwa.

A wtedy powstanie potężny aparat prywatny kolonizacyjny polski i spełni za rządowe sfery, do tego nieprzygotowane, tę rolę, jaka mu przypada naturalnie, i jaką wszędzie na świecie spełnia.

K. GŁUCHOWSKI

## EKSPEDYCJA DO ANGOLI

(WRAŻENIA I SPOSTRZEŻENIA)

II.

*Pod równikiem.*

Zatoka S. Thomé jest cicha i spokojna, a wodę ma tak czystą, że przez jej 10-metrową błękitną toń widać doskonale dno morskie. Sześć wspaniałych, brązowych rekinów, obserwowanych z zainteresowaniem przez pasażerów, krążyło w głębi wokół okrętu już od świtu.

Mam to głębokie przekonanie, że nigdy nie należy opuszczać bliźniego

w doznawaniu przyjemności. Rekina nienawidzę w wodzie, ale do zawieszzonego na haku uśmiechałbym się słodko. Spodobała mi się przeto myśl, wrażona przymilającym się do mnie głosem przez jednego z pasażerów:

— Możeby tak złowić rekina? Nie umiem po portugalsku, a pan zna ten język, może zechce pan zapytać któregoś z marynarzy, czy mają hak.

Postanowiłem nie opuścić bliźniego w doznaniu przyjemności połowu i pobiegłem z ową cudowną myślą do oficera pokładowego. I jemu się to wi-

docznie spodobało, jakkolwiek uśmiechnął się oblesnie.

— Panowie chcą łowić rekiny? Hm, hm, no dobrze.

Gwizdnął i rzucił rozkaz podbiegającemu marynarzowi:

— Przygotować hak i przynęte, panowie chcą łowić rekiny.

Podczas gdy wykonywano rozkaz, pasażer zwierzał mi się:

— Namiętnie lubię rybołówstwo i mam niebywałe szczęście. Co zarzucę wędkę, to jeszcze dobrze nie zagłębi się, a już ryba na haczyku, a czasem

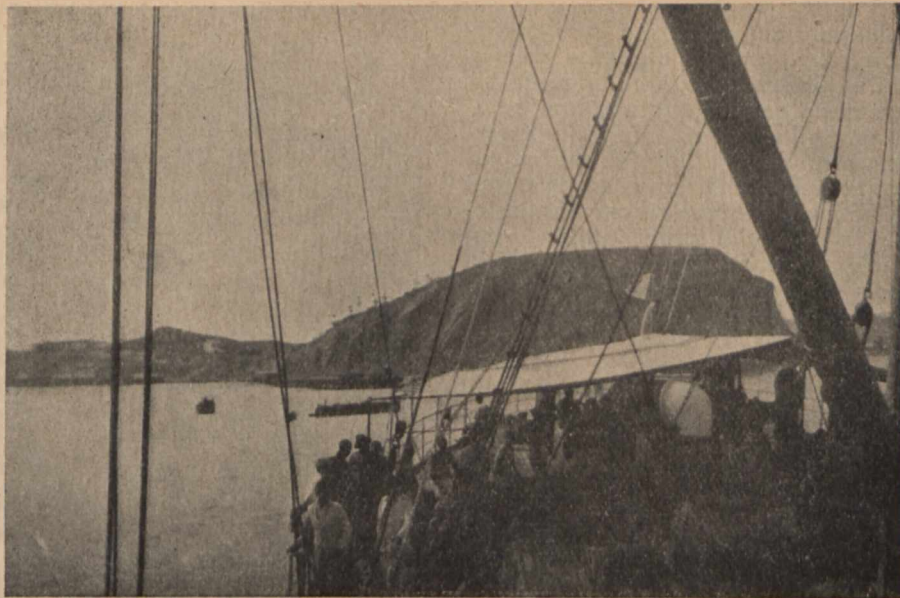
nawet dwie. Przyjaciele gwałtem wyrwali mi wędkę, bo wyłowilibym wszystkie ryby w rzece.

— Bosko — pomyślałem. — Sześć rekinów złowimy napewno. Szkoda, że nie krąży ich więcej — stwierdziłem ze smutkiem.

— Bardzo interesujący człowiek — powiada drugi pasażer — z takim warto założyć spółkę połowu rekinów.

Spojrzałem na ochłap mięsa nadziewany na hak przez marynarza, a dziką rozkosz uczułem, gdy zrzucił w głębie przynętę na linie. Dokładnie wiadać było jak przynęta opadła na dno, a po chwili dwa potwory zaczęły podpływać, krążyły chwilę i obojętnie oddaliły się. Uczułem coś w rodzaju rozczarowania.

— Gdy rekin podpływa, należy poruszyć przynętę, a następnie ciągnąć ją w górę, wtedy rekin rzuca się i chwytą na hak — powiada do marynarza, trzymającego linkę, wcale przystojnie odziany murzyn.



Bissan. Panorama.

Fot. J. Chmielewski.



Principe. Zatoka. Stoi p. J. Chmielewski.

Ale marynarz przyjął uwagę tę z pogardliwym uśmiechem, jak stary wilk morski, który zęby zjadł przy połowie rekinów i ani drgnął linką, jakby sam był przynętą, obawiającą się złapania, lub jakby miał litość nad rekinem.

— Przynęty, leżące na dnie, rekin nigdy nie bierze. Należy ją podnieść ponad dno — powiada jeden z pasażerów, mulat.

Tę uwagę przyjął marynarz miłym uśmiechem i podciągnął linkę. Znowu pojawiły się rekiny, zaczęły krążyć, ale do przynęty odnosiły się obojętnie. Gdy znikły, powiada jeden z licznie przyglądających się.

— Woda jest zbyt czysta, rekin widzi linkę i dlatego nie bierze.

Jakby na zamówienie lunęta z boku okrętu jakaś ciemna ciecz z odczyszczanych maszyn i czystą jak kryształ wodę zaczęła mącić. Pokraśniały oblicza zadowoleniem: teraz złapiemy rekina.

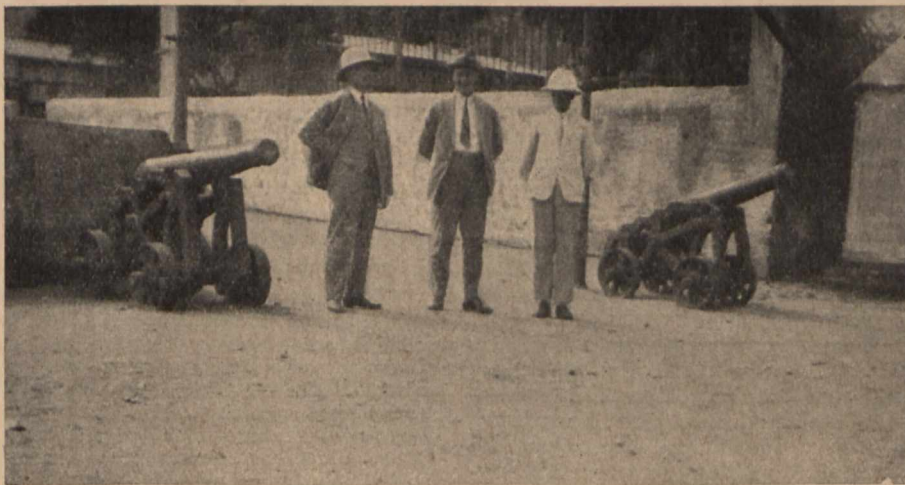
— Woda jest brudna — czyni uwagę jeden z marynarzy — rekin ma słaby wzrok, jest prawie ślepy, nie dostrzeże przynęty.

Zmartwiałem. Więc cały połów na nic? Okiem, pełnym nadziei spojrzałem na pasażera, świetnego rybołowcę: niechże ujmie linkę w swe pewne i szczęśliwe ręce, a złapie rekina napewno, może dwa naraz. Ale ten z pogardą patrzył na marynarza rzucającego na nowo przynętę.



Principe. Szkoła dla murzynów.

Fot. J. Chmielewski.



Bissan. Przed starym arsenałem. Pierwszy na lewo p. Franciszek Łyp, kierownik ekspedycji. Fot. J. Chmielewski.

— Nie ma szczęśliwej ręki, a przytem czyni to bez najmniejszego pojęcia — rzekł, machnął ręką i poszedł na tył okrętu.

Widok, zgoła oryginalny, zwrócił moją uwagę: załadowywano czterystu murzynów w międzypokład. Murzyni wypełniali cztery ogromne barki, podciągane po kolei pod opuszczone schodki okrętu. Z obawy utracenia równowagi posuwali się brzegiem berek na czworakach, a czynili to tak

zabawnie, że widowisko było pierwszorzędne. Jedni mieli tylko przepaski na biodrach i coś, co bujna fantazja może nazwać koszulą, inni natomiast byli dostojnie odziani w prawdziwe spodnie, jakkolwiek niezbyt całe, no i posiadali koszule. Nieliczni tylko mieli na sobie całe ubranie, a jeden z nich miał nawet buciki na nogach, kapelusz filcowy, taki z piórkami i wyglądał conajmniej jak elegant warszawski. Ten po wsiadnięciu na statek nie rozstawał się z kapeluszem i nawet spał w nim na pokładzie. Kobiet było kilka tylko, a każda z nich, zatknięta miała fajeczkę za naszyjnik.

Wszyscy, bez wyjątku, posiadali małe walizy drewniane, rodzaj kufer-



Murzynek z St. Thomé.  
Fot. J. Chmielewski.



St. Thomé. Robotnicy na plantacji palm kokosowych.  
Fot. J. Chmielewski.

ków, tak bowiem nakazuje zwyczaj szanującego się białego człowieka, będącego w podróży. Spostrzegawczość murzyńska zauważyła to i od razu przyswoiła sobie ten tak naturalny zwyczaj białego gentlemana. Waliza nie musi być jednak napełniona, lub wogóle zawierać cośkolwiek, a tembardziej posiadać zamek. Ktoby takie drobnostki uważał za warunek nieodzowny, ten mógłby się przekonać, że podróżujący murzyni są zdania, iż jest to zbyt ciężkie obciążenie w podróży, wszystkie bowiem ich walizy otwierały się przy przeładowywaniu na statek, wykazując brak jakiegokolwiek zawartości. Nikt jednak nie może posądzić murzynów, że nie są szanującymi się podróżnymi, posiadają bowiem nieomylną oznakę podróżowania w dobrym tonie. Był nawet taki elegant, który oprócz przepaski na biodrach

i kapelusza z pawimi piórami, posiadał małą (naturalnie pustą) walizę, barwnie wylepioną zewnątrz i wewnątrz papierem z rysunkami lwów, słoni i hipopotamów.

— Wracają do Angoli z plantacji kakaowych S. Thomé, po ukończeniu kontraktów — objaśnia mię pasażer powracający do Mossamedes. Na S. Thomé brak jest rąk do pracy, a Angola, zwłaszcza wyżyna, ma ich tyle, że zaopatruje robotnikami nie tylko S. Thomé i Principe, ale także plantacje na wybrzeżu morskiem, na północy Angoli, a nawet i plantacje w Kongo belgijskiem. Dlatego też, ktokolwiek osiada na wyżynie angolskiej ma zapewnioną tanią siłę roboczą na długie, długie lata.

S. Thomé, 22 stycznia 1929 r.

FR. ŁYP

E. DE MARTONNE  
Pułkownik Misji Wojskowej Francuskiej.

## A. O. F.

### ZACHODNIA AFRYKA FRANCUSKA\*)

#### BLOK AFRYKANSKICH POSIADŁOŚCI FRANCUSKICH.

Francja posiada ogromne posiadłości kolonialne w Afryce, od których dzieli ją tylko morze Śródziemne. — Posiadłości te stanowią jeden blok, zwany zazwyczaj francuskim „Blokem afrykańskim”.

Administracyjnie blok ten zawiera trzy grupy terytorjalne:

- 1) posiadłości w Afryce Północnej, zawierające Algierję, Tunis i Maroko;
- 2) w Afryce wschodniej francuskiej, oznaczane często zapomocą skrótu „A. O. F.” (Afrique occidentale française) oraz
- 3) w Afryce środkowej francuskiej, albo „A. E. F.”

Powierzchnia posiadłości w Afryce Północnej (licząc okrągło) wynosi 3 miliony kilometrów kwadratowych; w Afryce zachodniej 4 miliony pięćset tysięcy; w Afryce równikowej 2 miliony pięćset tysięcy. — Posiadamy więc tam 10 milionów kilometrów kwadratowych powierzchni w jednej zwartej całości, t. zn. obszar równy powierzchni Europy razem z Rosją.

Obszar ten rozciąga się z północy na południe na 5.000 klm. pomiędzy Algierem, stolicą Algierji, a Brazzaville, stolicą francuskich posiadłości w Afryce równikowej (co równa się odległości między Paryżem a Moskwą), rozciągłość z zachodu na wschód wynosi 4.000 klm. między Dakarem, stolicą posiadłości w Afryce

zachodniej, a granicą Sudanu anglo-egipskiego.

Omówię tutaj część środkową „Afrykańskiego bloku francuskiego”, to jest obszary zachodniej Afryki francuskiej, które przebywałem we wszystkich kierunkach w ciągu sześciu lat i gdzie

\*) Od Redakcji: Jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że możemy podać na łamach naszego pisma tłumaczenie polskie ciekawego odczytu, który odbył się w dn. 8.III.29 w Warszawie. — Autor tej wartościowej prelekcji, pułkownik Misji Wojskowej Francuskiej E. de Martonne, spędził długi okres czasu jako dyrektor ważnej służby naukowej w zachodniej Afryce francuskiej. Szanowny autor udzielił nam wyłącznego prawa druku swej pracy.

znajdowałem się jeszcze przed rokiem. — Wrażenia więc i wiadomości, które podam o tym niezwykle ciekawym kraju, nie będą wynikiem badań książkowych, ale owocem doświadczenia osobistego.

## POSIADŁOŚCI FRANCUSKIE W AFRYCE ZACHODNIEJ.

### Określenie i granice.

Afryką zachodnią nazywamy zachodnią część kontynentu afrykańskiego, przylegającą do oceanu Atlantyckiego.

W ogólności stanowi ona półwysep o wybitnych cechach masywu, co decyduje o jego charakterze bardziej lądowym, niż morskim.

Granice Afryki zachodniej stanowią: na południu zatokę Gwinejską, na zachodzie ocean Atlantycki; na północy — Sahara, oddzielająca ją od terytorjum południowego, Algerji; na wschodzie granice z Libją włoską (powszechnie znaną pod niewłaściwą nazwą Trypolitanji), z Sudanem angloegipskim i posiadłościami francuskimi w Afryce środkowej.

### Enklawy obce.

Większa część Afryki zachodniej należy do Francji, jednakże na jej obszarze znajduje się 9 enklaw obcych, a mianowicie: *Rio de Oro* enklawa hiszpańska, stolica Villa Cisneros; *Gambia* — stolica Sainte-Marie-de-Bathurst, mała kolonia angielska; *Gwineja portugalska* — stolica Boulam; *Sierra Leone* — stolica Freetown — kolonia angielska.

*Niepodległa republika Liberia* — stolica Monrovia. Wolne państwo założone w 1847 roku przez murzynów z Ameryki.

*Gold-Coast*, albo Złote Wybrzeże, stolica Accra, kolonia angielska. *Togo*, stolica Lomé, obszar mandatowy; *Nigeria*, stolica Lagos, kolonia angielska; *Kamerun*, stolica Yaoundé, obszar mandatowy.

### Granice polityczne.

Granice francuskich posiadłości w Afryce zachodniej z poszczególnymi krajami sąsiednimi stanowią w większości linie konwencjonalne, wynikłe z traktatów, zawieranych przez dyplomatów europejskich, w czasie, kiedy te kraje były jeszcze mało znane. W ten sposób granice te nie biorą prawie nigdy pod uwagę naturalnych przeszkód terenowych, stanowiąc bądź to wycinki południków, bądź też równoleżników, tak, że następnie trzeba było ustalać w terenie te linie idealne, oznaczone przez geografów, a przyjęte w umowach dyplomatycznych. Praca ustalenia tych granic w mało znanym kraju, bez żadnych ułatwień komunikacyjnych wśród ludności mniej lub więcej niechętnej, stanowiła jeden z trudniejszych problemów, wynikłych z osiadania Europejczyków w kolonjach.

Zachodnia Afryka francuska posiada granice wspólne z innymi kolonjami francuskimi, oraz granice międzynarodowe.

Jej granice z innymi kolonjami francuskimi, a więc z Algerją i posiadłościami Afryki środkowej, zostały ustalone dekretemi Prezydenta Republiki, ale nie było potrzeby wyznaczania ich w terenie.

Granice z kolonjami angielskimi i Gwineją portugalską są oznaczone w terenie przy pomocy słupów w równej odległości, zgodnie z zasadami wyznaczenia granic pomiędzy państwami cywilizowanymi.

Jedynie granice międzynarodowe jeszcze dotąd nie wyznaczone, są to granice z hiszpańskim *Rio de Oro* i włoską Libją. Te dwie granice nie przedstawiają szczególnej wartości, ze względu na to, że kraj po obu ich stronach jest niezamieszany i właściwie nienadający się do zamieszkania ze względu na brak wody. Tem niemniej należałoby jednak ustalić i te granice, gdyż tego rodzaju niepewność na terytorjach, należących do jednego lub drugiego mocarstwa, pozwala koczowniczym rozbójnikom na urządzenie zbrojnych wypraw przeciw naszym posterunkom (wyprawy te nazywają „*rezzous*”) i ukrycie się poza nieoznaczoną linią graniczną.

### Podbój zachodniej Afryki francuskiej.

Wobec wyszczególnionych enklaw obcych, znajdujących się w obszarze posiadłości francuskich, możnaby postawić pytanie, dlaczego znajdują się one wyłącznie na wybrzeżu i dłaczego jedna tylko Francja z pomiędzy innych narodów europejskich, reprezentowanych nad brzegiem Atlantyku, zdołała stworzyć obszar zwartej całości kolonialnej. Aby odpowiedzieć na to pytanie trzeba uczynić krótki przegląd historii podboju kolonialnego w Afryce.

Historja podboju Afryki przez narody europejskie w drugiej połowie XIX wieku jest prawdziwą epopeją.

Łatwo zdać sobie sprawę, że ląd afrykański został zajęty nasamprzód od swoich części zewnętrznych, ponieważ poszczególne narody przybywały drogą morską, ale większość tych narodów zadowolili się utworzeniem na wybrzeżu punktów wymiany, w których dokonywano handlu zamiennego z toziami, wymieniając tkaniny i narzędzia na płody miejscowe, kakao, olej palmowy etc. Inaczej Francuzi, którzy pierwsi przenikali do wnętrza, bądź to jako wyprawy wojskowe, dokonywujące prawdziwych podbojów, bądź też w postaci poszczególnych usiłowań, powodowanych ciekawością naukową, lub też chęcią zawierania umów z miejscowymi władzami tuziemców. Od 50 lat niema roku, w którymby eksploracja francuska w Afryce nie posiadała swoich bohaterów a nawet męczenników, bowiem liczni z spośród pionierów cywilizacji giną w czasie wykonywania swych zadań.

Nie zapominać o sławnych podróżnikach niemieckich, jak Rholfs i doktor Nachtigall, którzy byli pomiędzy pierwszymi pionierami, jacy zobaczyli wielkie morze śródładowe, położone

w sercu Afryki — jezioro Czad, jednakże nauka niemiecka interesowała się przedewszystkiem Egiptem i krainami nad Nilem, a ci, którzy dotarli do wnętrza Afryki, nie wytworzyli tem określonych posiadłości.

Chwała eksploracji francuskiej polega na stałym dążeniu związania wnętrza kraju z posiadłościami pobręcznymi. W 1926 r. minęło stulecie od chwili, kiedy francuz René Caillé, urzędnik handlowy z La Rochelle, wysłany przez swoją firmę do Afryki w celach handlu wymiennego, wyruszył z Conakry w Gwinei sam jeden z karawaną i po pobyciu w Tombouktu, zjawił się w trzy lata później w Tangerze w Maroku. Jest on drugim Europejczykiem, który widział tajemnicze Tombouktu. Pierwszy był Anglik major Laing, który zginął w tem mieście, nie zostawiając żadnych wiadomości.

W roku 1887 kapitan Monteil z 20 strzelcami senegalskimi sam jeden bez żadnego Europejczyka, przebył olbrzymią przestrzeń z Saint Louis do Tripoli przez jezioro Czad, ogółem 7.000 do 8.000 klm. niezbadanych przestrzeni.

W kilka lat później kapitan Binger wyruszył również z Senegalu, będącego wówczas naszą bazą, przebijając całą pętlę rzeki Niger i udawadniając po raz pierwszy, że rzeka ta wpada do zatoki Gwinejskiej. Podczas kilku lat uważano go za zaginionego, aż pewnego dnia wjechał boso na chudym osiołku w bramy krwawego miasta Kong, stolicy tyrańcy Samory, ozdobione uciętymi głowami. Samory odmówił podpisania traktatu sojuszniczego z Francją, ale powaga moralna młodego kapitana była tak wielka, że Samory nie odważył się go uwięzić. Binger wyrusza na południe, osiagając brzeg Atlantyku i zakładając tam kolonję, która w tej chwili stanowi jedną z najpomyślniej rozwijających się kolonij afrykańskich — Wybrzeże Kości Słoniowej. Jej stolica Bingerville, nosi nazwisko tego eksploratora.

Tyran Samory, którego tu wspominałem, nie był wcale małym królikiem murzyńskim bez znaczenia. — W ciągu 20 lat wojen i rozbojów Samory ze swymi wojownikami, których nazywano „*Sofas*” zniszczył setki miasteczek, rujnując cały obszar, zawarty w pętli Nigru.

Ten krwawy wódz, który zawiądnawszy pewnego dnia umocnioną osadą, ściał 4.000 wojowników, walczył w ciągu długich lat z ekspedycjami francuskimi. Wreszcie w 1898 roku otoczony w Sikasso w swoim obozie warownym, rodzaju twierdzy z ziemi, którą tutaj nazywają „*tata*”, Samory wysadził ją w powietrze przy pomocy resztek pozostałego mu prochu. Poczem uciekł konno, został jednak wzięty do niewoli po historycznym, upartym pościgu w pojedynkę przez kpt. Gouraud'a, dziś generała i gubernatora Paryża.

Wybitne czyny strzelców senegalskich.

W tym samym roku 1898 poniósł męczeńską śmierć kapitan Cazemajou. Młody ten oficer, pragnąc dokonać połączenia pomiędzy świeżo podbitym przez Francję Dahomey'em, a jeziorem Czad, przybył na połowie drogi do Zinder, stolicy wielkiego państwa Haoussa. Przyjęty przez sułtana, któremu ofiarował podarunki rządu francuskiego, kapitan Cazemajou został zdradziecko zamordowany.

Cazemajou wyruszył z Dahomeyu z oddziałem 20 strzelców senegalskich, bez wyjątku murzynów, z taką samą siłą, co Monteil, taką bowiem garść ludzi dawano do dyspozycji tym, którzy szli, aby poznać, co kryje tajemnicze wnętrza lądu afrykańskiego. Dwóch strzelców zginęło po drodze, pozostawało więc 16 żołnierzy, kapral i sierżant, sami murzyni.

Jak sądzicie, co uczynił ten sierżant senegalski sam jeden, ze swymi 17 ludźmi przeciwko sułtanowi, zamkniętemu w pałacu razem z 300 żonami i 3.000 wojowników? W gruncie rzeczy jeden i drugi należą do tej samej rasy i wystarczyłoby, aby sierżant złożył swoją broń i amunicję, by zostać generałem w armii sułtana.

Ale nie tak postępują czarni, wychowani przez oficerów francuskich w poczuciu dyscypliny i obowiązku. Ze śmiercią oficera sierżant obejmuje dowództwo. Nie ma już więcej powodów do dalszej drogi w kierunku jeziora Czad, postanawia więc powrócić ze swoją sekcją do ostatnich stanowisk francuskich w Niamey na rzece Niger o 600 klm. Murzynowi temu przychodzi jednocześnie wzniosła myśl (słowo to nie jest za silne): postanawia on zabrać ze sobą na ziemię francuską zmasakrowane ciało swojego oficera. Sułtan Zinderu, odmawia wydania ciała kapłana Cazemajou. Wobec tego sierżant senegalski z 17 ludźmi wypowiada mu wojnę. Zajmuje on grupę skał, istniejących jeszcze w Zinder, panujących nad studniami, z których całe miasto czerpie wodę. Karabiny strzegą dostępu do studzien i ktokolwiek się zbliży do nich jest zabijany, lub ranny. Po trzech dniach, sułtan dochodzi do przekonania, że gra nie warta jest świeczki i rozkazu-

je złożyć u stóp skały straszliwie storturowane ciało kapłana Cazemajou. Sierżant wygrał wojnę. Przywiązuje on ciało do grzbietu osła i wyrusza do swymi 17 ludźmi, aby po odbyciu 600 klm. pieszo oddać francuskiej ziemi ciało swojego oficera.

Mógłbym przytoczyć 20 przykładów podobnego oddania się strzelców senegalskich w Afryce, którym potrafilibyśmy wpoić głębokie poczucie obowiązku, a nawet honoru wojskowego. Ale to stanowi zaledwie część francuskich wysiłków, zmierzających do opanowania jeziora Czad.

Pochód do jeziora Czad. Na skutek zamordowania kapłana Cazemajou i jeszcze innych wypadków, Francja postanowiła utwierdzić swoje prawa w Afryce Środkowej. W tym celu dokonywa się najpierw rzecz niecodzienna: współpraca trzech ministerstw: wojny, spraw zagranicznych i kolonij. Jako rezultat tej współpracy wynika organizacja trzech ekspedycji, mających się spotkać przy jeziorze Czad.

Pierwsza ekspedycja ma wyruszyć z Algieru z północy na południe 2500 klm. przez Saharę, jest to ekspedycja Foureau-Lamy, na której czele stoi geolog Faureau i oficer mjr Lamy.

Drużyna wyruszy z Senegalu z zachodu na wschód 3500 klm., po przez pętlę Nigeru — jest to ekspedycja Voulet-Chanoine, od nazwisk dwóch oficerów dowodzących.

Trzecia wyruszy z Kongo z południa na północ, przebywając 2000 klm. wielkich lasów równinowych i błota rzeki Kongo. Na czele tej ekspedycji stoi eksplorator Gentil i kapitan de Cointet.

Po przeszło dwuletnich pochodach i walkach, po przykładowym ukaraniu sułtana Zinderu — mordercy kapłana Cazemajou, wszystkie trzy ekspedycje spotkały się na brzegach jeziora Czad. Ekspedycja senegalska straciła swoich dowódców, zostali oni zastąpieni przez dwóch najstarszych — Joalland i Meynier.

W 1901 roku pod Koussouri nad jeziorem Czad, połączone ekspedycje francuskie wydały bitwę 10.000 wojownikom sułtana Rabak, który gnębił i wyludniał Afrykę środkową, pro-

wadząc handel niewolnikami, zupełnie tak samo, jak tyran Samory, wyniszczający kraje Nigeru. W bitwie pod Koussouri sułtan Rabak został pobity, przyczem sam poległ. Ale to powodzenie zostało okupione śmiercią dwóch szefów ekspedycji, majora Lamy i kapłana de Cointet.

Po takich ofiarach dokonano się połączenie Algerji, Senegalu i Kongo — Francja stworzyła sobie niezaprzeczalne prawa do brzegów jeziora Czad.

Oto, między wieloma innymi przedsięwzięciami, rezultaty działań francuskiej armii kolonialnej w 30 lat po wojnie 1870 i na 15 lat przed wybuchem wielkiej wojny w 1914 roku. Widać stąd, że francuski blok afrykański nie był dziełem przypadku, jest on rezultatem wytrwałej woli kolonizacyjnej III-ej Republiki. Kosztowało to wiele krwi licznych żołnierzy francuskich i łatwo zrozumieć, że Francja przywiązuje do posiadłości tych nie tylko znaczenie handlowe i gospodarcze, ale również wielkie znaczenie narodowe.

Powierzchnia ogólna.

W ten sposób posiadłości francuskie w Afryce Zachodniej, doskonale odgraniczone od kolonij sąsiednich za pomocą dobrze oznaczonych granic, żyją w pokoju ze wszystkimi sąsiadami, Włochami, Hiszpanją, Portugalją, Anglią, a nawet z czarną Republiką Liberji, nie obywa się to jednak bez częstych ustępstw, bowiem ten sąsiad należy do najbardziej kłopotliwych.

W granicach tak oznaczonych, bez Togo i Kamerunu, które mają swoją własną administrację — Afryka zachodnia francuska, tworzy jedną wielką, zwartą całość, mierząc w najszerszym miejscu 3800 klm. (z Dakaru do Tibesti) i mając powierzchnię równą 4.800.000 klm. kwadratowych, t. j. 9 razy większą od powierzchni Francji, a 12 razy większą, niż obecna powierzchnia Polski.

Z tej powierzchni około jedna czwarta stanowi obszary pustynne i niezamieszkałe. Reszta, około 3.600.000 klm. kwadratowych stanowi ziemie żyzne i mniej lub więcej zamieszkałe.

(D. n.).

Tłumaczył por. A. Zarychta.

## KONSTRUKCJA PRAWNA I REPARTYCJA MANDATÓW KOLONIALNYCH

Mandaty obejmują przedwojenne posiadłości kolonialne niemieckie oraz terytoria przedwojenne Turcji, zamieszkałe przez narodowości nietureckie. System rządów mandatowych nad koloniami został ustanowiony na Kongresie Wersalskim w dniu 30 stycznia 1919 roku i stwarza on odpowiedzialność państwa za kolonję, administrowaną czasowo jeszcze nie pod kontrolą Ligi Narodów. Formuła prawna systemu mandatowego została zawarta

w art. 22 Traktatu Pokoju. System ten jest w polityce europejskiej wynalazkiem poniekąd nowym, dotychczas jeszcze niestosowanym. System mandatowy usiłuje mianowicie stworzyć nowe formy w dziedzinie administrowania pewnym terytorjum, zacofanym pod względem cywilizacyjnym. System mandatowy w ideologicznej koncepcji Ligi Narodów oparty jest na tej zasadzie, że dobro i rozwój gospodarczy i intelektualny narodów, zacofa-

nych pod względem kulturalnym, stanowić winny jedną z pierwszych trosk społeczeństw cywilizowanych. Opieka nad temi narodami, które w obecnych skomplikowanych warunkach ekonomicznych nie potrafią rządzić się same, została powierzona państwu cywilizowanym i gospodarczo silnym i państwa te za ich dobrowolną zgodą sprawują tę opiekę jedynie w charakterze mandatarjuszów, występujących w imieniu Ligi Narodów. Taka jest



koncepcja mandatów kolonialnych w rozumieniu Traktatu Pokoju. Traktat Pokoju w tym samym artykule 22 usiłuje nawet sprecyzować pewne tezy, z których wynika, że niedopuszczalne są nadużycia ze strony mandatarjusza z racji wykonywania przez niego mandatu, niemożliwe jest wykonywanie mandatu na szkodę innych państw oraz obowiązek przedstawiania Komisji Mandatowej, złożonej z członków Rady Ligi Narodów i będącej częścią składową Rady Ligi, rocznych raportów, ilustrujących sprawowanie mandatu.

Oczywiście, że tezy powyższe pozostają jedynie w sferze życzeń, ponieważ Liga Narodów w tej dziedzinie, jak zresztą i w każdej innej, nie posiada żadnej egzekutywy.

Ponieważ terytorja mandatowe różnią się jedne od drugich pod względem ekonomiczno-gospodarczym (jedne są bardziej zaawansowane gospodarczo i kulturalnie, drugie mniej), przeto terytorja te na mocy paktu pokojowego są podzielone na trzy kategorie „A”, „B”, i „C”. W związku z tym podziałem zakres pełnomocnictw, udzielonych przez Ligę Narodów mandatarjuszowi jest zależny od zaliczenia danego terytorjum mandatowego do tej lub innej kategorii. Widzimy, że system ten nie jest prosty — jest on dość pomysłowy i jeszcze bardziej skomplikowany.

**Mandat „A”.** Do tej kategorii należą: Mezopotamja, Syria i Palestyna. Traktat Pokoju powiada, że terytorja te już są dojrzałe do samodzielnego życia niepodległego, jednak niepodległość ich może być uznana narazie warunkowo. Warunkiem tym jest ustanowienie przez Ligę Narodów manda-

tarjusza dla wymienionych krajów. Mandatarjusze ci mają jedynie prawo nadzoru i kontroli nad administracją kraju, powierzonego przez Ligę Narodów ich opiece. Autonomia krajów mandatowych, zaliczonych do kategorii „A”, idzie tak daleko, że kraje te w myśl tendencji, zawartej w Pakcie Pokoju mogły nawet mieć wpływ na wybór mandatarjusza. Oczywiście, jest to narazie fikcja. Trudno sobie wyobrazić, np. sytuację, przy której Palestyna nie godzi się na powierzenie nad nią mandatu Anglii.

**Mandat „B”.** Do tej kategorii należą: Kamerun, Togo i dawna Afryka niemiecka. Terytorja te, zdaniem Ligi Narodów nie mogą mieć własnej administracji, ze względu na ich niski poziom kulturalny. Administrację tę sprawuje mandatarjusz na korzyść ludności tubylczej. Poza tem art. 22 Paktu stanowi, że mandatarjusz winien uszanować sumienie i religię tuziemców, o ile nie wykraczają one poza przyjęte ogólnie normy porządku publicznego i dobrych obyczajów. Na tych terenach, mandatarjusz winien zwalczać niewolnictwo, handel bronią i alkoholem, niewolno mu budować fortyfikacji i baz wojskowych, niewolno mu również wprowadzać obowiązków służby wojskowej dla tuziemców (z wyjątkiem policji). Na terytorjum, powierzonym jego opiece, mandatarjusz obowiązany jest traktować jednakowo wszystkich członków Ligi Narodów oraz ich obywateli przy wymianie handlowej i osiedlaniu się na wymienionych na wstępie terenach.

**Mandat „C”.** Należą tu przedwojenne niemieckie posiadłości w południowej Afryce oraz wyspy na Pacyfiku, należące dawniej do Niemiec. Tutaj

Pakt nie ustanawia żadnych wyraźnych obowiązków dla mandatarjusza. Z uwagi na zupełnie niski poziom kulturalny tych terytorjów oraz rzadkość zaludnienia, mandatarjusz rządzi według praw, ustanowionych przez niego, z zupełnym jednak uwzględnieniem interesów tuziemców.

**Reparycja mandatów.** Reparycja mandatów była dokonana w dniu 7 maja 1919 r. przez Radę Ambasadorów, Liga Narodów nie była uprawniona do dokonania reparycji, ponieważ art. 119 Traktatu Wersalskiego i art. 132 Traktatu w Sevres stanowią, że Niemcy i Turcja zrzekają się swych posiadłości, położonych poza Europą, na korzyść państw sprzymierzonych. Jest w tem pewna nielogiczność. Sprzymierzeni sami, poza Ligą Narodów, dokonali reparycji mandatów, a sprawują te mandaty w imieniu Ligi.

Rada Ambasadorów przyznała: Togo i Kamerun — Francji, Tanganykę i pozostałe posiadłości niemieckie w Afryce — Anglii, wyspy Samoa — Nowej Zelandji, wyspy na Pacyfiku na południe od równika (oprócz Samoa) — Australji, wyspy na Pacyfiku na północ od równika — Japonji, prowincje Ruandę i Urundi w Afryce wydzielono później z mandatu angielskiego i oddano je — Belgji. W dn. 20 kwietnia 1920 Rada przyznała Francji mandat nad Syrią, Anglii zaś nad Mezopotamją i Palestyną. Liga Narodów stanęła wobec faktu dokonanego. Pozostało jej jedynie zatwierdzenie reparycji mandatów, ustalonej przez sprzymierzonych.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

Ś. P. PROF. JAN DYBOWSKI.

W dniu 12 grudnia r. ub. zmarł nagle w wieku lat 72 prof. Jan Dybowski. Ś. p. Dybowski, jako uczyony rolnik, był znany w Polsce powszechnie. Ale jednak nie wszyscy wiedzieli o tem, że zmarły był najwybitniejszym znawcą spraw i zagadnień gospodarczych w kolonjach, zwłaszcza afrykańskich. Trzeba przyznać, że Dybowski cieszył się zagranicą większą sławą, aniżeli w Polsce. Dybowski ukończył wyższe studia rolnicze we Francji. W r. 1891 został wysłany przez rząd francuski na czele ekspedycji, której powierzono oświadczenie terytorjum jeziora Czad w Afryce. Misja ta udaje się znakomicie. Dybowski powraca do Francji, jako gorący zwolennik ekspansji kolonialnej oraz przywozi ze sobą przebogate zbiory naukowe. Zawdzięczając swym zbiorom, Dybowski stał się najlepszym znawcą gospodarki rolnej w Afryce. Powierzono mu katedrę rolnictwa kolonialnego w Instytucie Agromomji Kolonialnej w Paryżu. Już jako profesor, Dybowski organizuje szereg ekspedycji naukowych do Afryki. Można śmiało powiedzieć, czego zresztą nie ukrywa i prasa francuska w swoich wspomnieniach pośmiertnych o zmarłym, że wszystko to, co Francja posiada obecnie w Afryce, pod względem go-

spodarki rolnej zawdzięcza wyłącznie Dybowskiemu. To też Francja należycie oceniła i była wdzięczna Dybowskiemu za to, co dla niej zrobił.

Zmarły uczyony był gorącym patriotą polskim. Po odzyskaniu niepodległości przez Państwo Polskie Dybowski przeniósł się na stałe do Polski i tu pracował naukowo w Instytucie Agronomicznym w Puławach.

### WYMORDOWANIE FRANCUSKIEGO DOWÓDZTWA WOJSKOWEGO W GHARDAIA.

General Clavery, dowódca wojskowy terytorjum Ghardaia koło Menuarar na południe od Algeru został zabity przez tuziemców. Wraz z generałem zostali zamordowani oficerowie jego sztabu: kapitan Pasquet, kapitan Debenne, kwatermistrz Etienne oraz żołnierz Decaux. Generał wracał samochodem do swej kwatery z inspekcji powierzonych jego dowództwu terenów. W pewnym momencie wskutek burzy samochody zmuszone były się zatrzymać. Z poza przydrożnych krzaków padły strzały. Jedynie bezbrzeżne piaski pustyne były świadkiem krwawej tragedji, która jest jednym z etapów bezwzględnej pochodu cywilizacyjnego Europejczyków do tajemnych puszcz i pustyń afrykańskich.

### EKSPANSJA STANÓW ZJEDNOCZONYCH W AFRYCE.

Angielskie i francuskie sfery kolonialne są zaniepokojone działalnością Amerykanów w Afryce. Zwłaszcza objęcie rządów w Ameryce przez prezydenta Hoovera napawa Anglików i Francuzów pewną obawą. Hoover jest zwolennikiem aktywnej ekspansji amerykańskiej nie tylko w Europie, ale i na terenach kolonialnych, a zwłaszcza w Afryce. Handel amerykański już dawno przełamał doktrynę Monroe'go i wyszedł poza granice Stanów Zjednoczonych. Niedawno grupa finansowa amerykańska „Finance Corporation of America” pożyczyla republice Liberji 5 milionów dolarów. Za cenę tej pożyczki Liberja udzieliła specjalnie utworzonej spółce akcyjnej amerykańskiej „Firestone” koncesji na milion aków terenów rolniczych na lat 99.

Z okazji zawarcia tej transakcji prasa amerykańska przeprowadziła ostrą kampanję przeciwko Anglii, Francji, a zwłaszcza Portugalji, oskarżając te państwa o ucisk i wyzysk pracy, stosowany przez nie w Afryce względem murzynów. Uderzający jest fakt, że kapitalistyczna Ameryka, która względem murzynów, zamieszkujących w Stanach Zjednoczonych, stosuje najokropniejszy ucisk i wyzysk, podejmuje obronę murzynów afrykań-

skich. Oczywiście, najmniej chodzi tu o względy humanitarne, wojujący kapitalizm amerykański używa wszystkich argumentów, dla zdobycia terenów pod ekspansję. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że murzynom afrykańskim pod panowaniem jankesów, tych nieprzejednanych wrogów czarnych, działoby się gorzej, aniżeli obecnie pod panowaniem Anglików i Francuzów.

#### WYSOKI KOMISARZ DLA TANGANYIKI.

W ciągu ostatnich miesięcy w polityce kolonialnej wiele hałasu wywołał fakt włączenia przez Anglików kolonii mandatowej Tanganyiki do południowo-afrykańskiego obszaru celnego. Niemcy protestowali wówczas energicznie w Lidze Narodów, jednak bezskutecznie. Obecnie Anglia zamierza ustanowić dla Tanganyiki urząd wysokiego komisarza, co wskazywałoby na to, że Anglicy zdecydowanie zdążają do całkowitego inkorporowania Tanganyiki.

W związku z tem prasa niemiecka wykazuje żywe zaniepokojenie, dowodząc, że ustanowienie wysokiego komisarza jest niezgodne z paktem Ligi Narodów, oddającym kolonie niemieckie jedynie w zarząd tymczasowy Anglii i Francji.

#### BEZTERMINOWE ZAWIESZENIE KONSTYTUANTY SYRYJSKIEJ.

Wysoki Komisarz francuski w Syrii Consat zamknął sesję parlamentu syryjskiego, nie wyznaczając terminu zwołania ponownej sesji. Zamknięcie sesji nastąpiło na skutek uchwał, powziętych przez parlament w przedmiocie przyznania rządowi syryjskiemu prawa: ogłaszania stanu oblężenia, łaski oraz zawierania traktatów z obcymi państwami. Uchwały powyższe miały wprowadzić zasadnicze zmiany do Konstytucji Syrii, co znowu jest sprzeczne z wykonywaniem przez Francję mandatu nad Syrią, udzielonego jej przez Ligę Narodów. Obecnie zamknięta konstytuanta była wybrana na wiosnę 1928 roku i sesja jej była już dwa razy zamykana w ciągu tego okresu.

#### PRODUKCJA BAWELNY W KOLONIACH.

Produkcja bawełny w kolonjach Imperjum brytyjskiego zwiększa się z roku na rok, jednakże nie w tym stosunku jakby rozszerzały na to miejscowe możliwości.

Produkcja ta w latach 1926/27 i 1927/8 przedstawia się następująco (w belach, których wartość każdej wynosi 400 £):

Afryka	1926/27	1927/28
Sudan	148.118	127.788
Uganda	131.728	135.000
Kenia	1.232	500
Tanganyika	24.280	16.850
Nyasaland	2.792	5.000
Rhodesja	967	1.300
Afryka połudn.	10.242	16.500
Nigerja	27.464	20.000
Gold Coast	285	1.000
Ogółem dla Afryki	347.108	323.738
Inne kolonie ang.	1926/27	1927/28
Irak	3.500	1.800
Ceylon	186	250
Queensland	5.777	9.000
Fidji	797	800
Antylle	5.909	5.000
Malta	507	312
Chypre	4.614	7.029
Indje	5.003.000	5.871.000
Ogółem	5.371.398	6.218.959

#### ZMIANY PERSONALNE NA KIEROWNICZYCH STANOWISKACH WE WŁOSKIEJ POLITYCE KOLONIALNEJ.

Federzoni, minister kolonii we Włoszech od czasu zamachu stanu faszy-

stów, to jest od września 1922 roku, ustąpił ze stanowiska. Tekę ministra kolonii objął sam Benito Mussolini. Zmiana na stanowisku ministra pociągnęła za sobą również zmianę na stanowisku gubernatora włoskiego w Libji. Stanowisko to otrzymał marszałek Badoglio, który w sferach wojskowych jest uważany za zdecydowanego zwolennika aktywnej polityki kolonialnej w Afryce.

Zmiany te wskazują, że Włochy zamierzają poprowadzić w Afryce jeszcze bardziej intensywną politykę kolonialną.

To stanowisko Mussoliniego wyraźnie sprzecywał Tomasz Crispi, publicysta

włoski, który w marcu ogłosił książkę pod tytułem „Italia Coloniale”. Crispi pisze: „Jest bezwątpienia sprawiedliwe i nieuniknione, że Francja odstąpi część swych posiadłości kolonialnych, których sama nie jest w stanie eksploatować. Tereny te Francja musi odstąpić tym narodom, które dzisiaj nie mają dokąd wysłać nadmiaru swej ludności”.

Włosi mówią wyraźnie i bez ogródek. Wiedzą czego chcą i do czego dążą. Wskazują wyraźnie terytorja, do których zgłaszają pretensje oraz kontrahenta, który, ich zdaniem, powinien im te terytorja odstąpić. J. R.

## KRONIKA KOLONIALNA

### SEKCJA KOLONIALNA W POZNANIU.

Zwykle miesięczne zebrania Sekcji Kolonialnej w Poznaniu odbywają się co miesiąc, każdego 15. Początek zebrania o godzinie 8 wieczorem. O ile na 15 przypada niedziela lub święto — zebrania przekładane są automatycznie na dzień 16-go.

W dniu 16.III r. b. Sekcja zorganizowała odczyt p. kapitana Lepeckiego p. t. „Wschodnie Peru jako teren kolonizacji polskiej”. Odczyt odbył się w dużej sali Uniwersytetu przy bardzo licznym udziale publiczności. Z braku miejsca na sali wiele osób nie mogło odczytu wysłuchać.

Należy przyznać, że zarówno stolica Wielkopolski, jak i całe województwo Poznańskie, interesuje się żywo sprawami uzyskania dla Polski własnych kolonii.

### ODCZYTY O POLSKIEJ MYŚLI KOLONIALNEJ.

W okresie świąt Wielkiej Nocy staraniem poszczególnych oddziałów Ligi Morskiej i Rzecznej urządzone zostały w różnych miejscowościach kraju odczyty informacyjne dla szerszych warstw społeczeństwa polskiego o polskiej myśli kolonialnej i akcji, jaką Liga Morska i Rzeczna podjęła w sprawie pozyskania dla Państwa i Narodu Polskiego terenów pod nieskrępowaną ekspansję, tak gospodarczą, jak i populacyjną.

### SEKCJA KOLONIALNA PRZY OKRĘGU ZAGŁĘBIA WĘGŁOWEGO.

Staraniem Sekcji Kolonialnej Okręgu L. M. i R. Zagłębia Węglowego na Śląsku odbyły się w szeregu miejscowości odczyty propagandowe za zwrotem Polsce części kolonii poniemieckich. Rezolucje, uchwalone przez zebrania w całym szeregu miejscowości na Śląsku, świadczą wymownie o celowości akcji, jaką podjęła w sprawie zdobycia kolonii dla Polski Liga Morska i Rzeczna.

### EKSPEDYCJA W ANGOLI.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej otrzymał od kierownika ekspedycji do Angoli, p. Franciszka Łypa — trzeci z kolei raport o warunkach gospodarczych i klimatycznych w Angoli.

Aczkolwiek prace ekspedycji nie zostały jeszcze ukończone, już dzisiaj można twierdzić, że Angola nadaje się dla indywidualnej gospodarki Europejczyków. O robotnika w Angoli stosunkowo łatwo. Temperatura w połowie lutego (środek lata w Angoli) wynosiła 30 stopni Celsj. w cieniu. Muchy tse-tse ekspedycja nasza w okolicach przez siebie badanych nie napotkała. Klimat tam jest suchy i zdrowy. Deszcze padają przeważnie nocami. Tereny, przez ekspedycję badane, położone są na wysokości 1700—1900 metrów ponad poziomem morza.

### WYJAZD DO KRAJÓW TROPICALNYCH DR. L. ANIGSTEINA.

Dnia 16 kwietnia r. b. wyjechał na okres dwuletni do kolonii angielskich na wyspach malajskich p. Dr. L. Anigstein, członek T-wa Polskiej Stacji Badań Tropikalnych i Sekcji Kolonialnej Ligi Morskiej i Rzecznej. Dr. Anigstein zaangażowany został przez władze rządowe Wielkiej Brytanii na okres dwuletni dla prowadzenia akcji przeciw chorobom tropikalnym.

Dr. Anigstein utrzymywać będzie stały kontakt zarówno z T-wem Polsk. Stacji Badań Tropikalnych, jak i z Sekcją Kolonialną L. M. i R.

W dalekiej i długiej tej podróży życzymy p. Dr. Anigsteinowi owocnej pracy. Nie wątpimy, że pobyt jego pod równikiem przyczyni się do znakomitego wzbogacenia polskiej wiedzy tropikalnej.

### POWRÓT PP. J. CHMIELEWSKIEGO I E. NOISZEWSKIEGO Z ANGOLI.

W miesiącu marcu powrócili do Warszawy dwaj uczestnicy ekspedycji Ligi Morskiej i Rzecznej, jaka udała się w grudniu roku ubiegłego do Angoli, pp. J. Chmielewski i E. Noiszewski. Kierownik ekspedycji p. Franciszek Łyp pozostaje jeszcze nadal w Angoli w celu dokończenia prac badawczych.

Rezultaty badań, jakie już dzisiaj dają się zestawić, przemawiają za tem, iż Angola nadaje się jako teren dla gospodarki eksploatacyjnej narodów europejskich, a więc i dla Polaków.

Dla uniknięcia nieporozumienia zaznaczyć należy, że do Angoli mogą tylko jechać ci, którzy posiadają odpowiedni zapas gotówki na rozpoczęcie eksploataowania terenów. Robocizna nie sprawia trudności, ponieważ do pracy stają chętnie miejscowi murzyni. Koszt utrzymania i zarobku 1 robotnika kolorowego wynosi 20 do 25 złotych miesięcznie.

Ogłoszenie zebranych na miejscu materiałów odnośnie całokształtu sprawy możliwości kolonizacyjnych w Angoli — nastąpi zapewne dopiero po powrocie do kraju p. Franciszka Łypa. Przyjazd p. Łypa do Polski spodziewany jest w miesiącu lipcu lub sierpniu.

### PIONIER KOLONIALNY NA WYSTAWIE W POZNANIU.

Na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w pawilonie Ligi Morskiej i Rzecznej wystawiony jest również dział kolonialny. Dział ten ilustrują dwa plakaty propagandowe, które z jednej strony informują widza o natężeniu naszego ruchu emigracyjnego, a z drugiej wskazują na te uprawnienia i możliwości, jakie Polska ma przed sobą w sprawach kolonialnych.

# RYBNICKA FABRYKA MASZYN



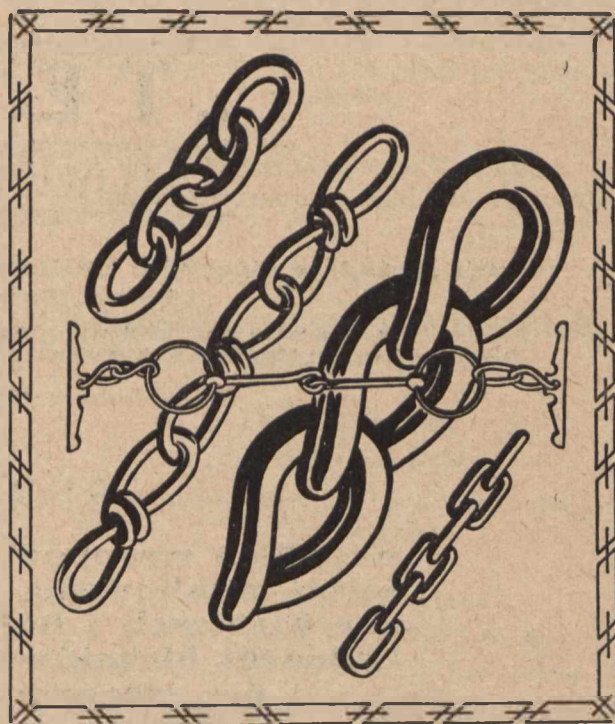
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ PORĘKĄ  
RYBNIK. G. ŚL.

Maszyny górnicze, kolejki  
łańcuchowe i linowe, wciągi  
(lifty) ciężarowe i osobowe.  
Wagi wagonowe nośności  
do 100 ton, wagi wozowe  
nośności do 15 ton.

8399-159-II-VII.

# ZJEDNOCZENIE POLSKICH FABRYK ŁAŃCUCHÓW

SPÓŁKA Z OGR. ODP.



Katowice, Skrytka pocztowa 17.

8402.195-II i IV-VII

# DAKEM

GDAŃSKO-KATOWICKIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU  
ŻELAZEM I METALAMI

SP. Z O. O.

**W KATOWICACH**

SZYB „ALFREDA” Nr. telef. 488, 489 i 490. Adres telegraficzny: DAKEM.

BANK DREZDEŃSKI, ODDZIAŁ W KATOWICACH. ★ P. K. O. 302035

SKŁADNICE WŁASNE:

SZYB „ALFREDA” poczta WEŁNOWIEC koło KATOWIC G./Śl. Telef. 2541.

Adres boczny: Stacja KOPALNIA KAROLINY,  
bocznica SZYB „ALFREDA”.

8391. 182.II i IV

• TOWARZYSTWO HANDLOWE Sp. z o. o.

**„TEHAG”**

KATOWICE, MATEJKI 1-3

**Biuro sprzedaży wyrobów Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, Towarzystwo Akcyjne**

**Adres telegraf.: „TEHAG” – Katowice. Telefon N-ry: 2510, 2511 i 2512.**

**Konto żyrowe: BANK POLSKI, Katowice. Konto czekowe: P. K. O. Nr. 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  
czarnem i pocynkowanym.**

259-168-1-III.

OSTATNIM WYRAZEM TECHNIKI GILZOWEJ SĄ

Patent międzynarodowy.



gilzy (tutki) patentowane:  
„Dwuwatki”  
„Preparowanki potrójne”  
„Monte - Santo”

FABRYKI GILZ (TUTEK)  
**„Sokół”**

**W. KWAŚNIEWSKI**  
**i F. PACHOLCZYK**

**WARSZAWA, LESZNO 108, TEL. 266-42.**

345-IV.

# STANDING

FABRYKA LAKIERÓW i FARB  
S. Z O. O.

**GDAŃSK - WRZESZCZ**

FRIEDENSSCHLUSS  
TELEFON 41698

POZNAŃ

KATOWICE

Adres teleg.: Standing Danziglangfuhr.  
Codes: A. B. C. 5TH Edition Bentley's, Petersons.

BANKI:

BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ GDAŃSK

BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ KATOWICE

BANK ZWIĄZKU SPÓLEK ZAROBKOWYCH,  
ODDZIAŁ POZNAŃ

✻

KREDITBANK IN DANZIG A.-G., DANZIG  
DANZIGER ALLGEMEINE VERKEHRSBANK A.-G.  
DANZIG-LANGFUHR

✻

POSTSCHECKKONTO DANZIG 1938  
P. K. O. POZNAŃ 207-188  
P. K. O. KATOWICE 303-545.

838-193-II-III-IV.

# BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD. A.-G.

Offices at Danzig and Gdynia

TELEGRAMS: SHIPPING DEPT.: BERGENSKE; FORWARDING DEPT.:  
BERGSPED

Ship and Insurance Brokers,  
Steamship, Forwarding and Average Agents.

GENERAL AGENTS OF

The Liverpool & London & Globe Insurance Co, Ltd.  
**Liverpool**

Coal Department  
Bunkering and Export

First-class modern warehouses next to quay with double  
railway connection.

REPRESENTED IN POLAND BY:

„POLSKI LLOYD” S. A.

HEAD OFFICE: WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 36.

BRANCHES AT: GDYNIA, ŁÓDŹ, POZNAŃ, KRAKÓW,  
LWÓW, WILNO, KATOWICE, BIAŁYSTOK

TELEGRAMS: LLOYDPOL

835.343 G.

# INDUSTRIE-LLOYD


OBRABIARKI DO METALI.  
MASZYNY I NARZĘDZIA  
DO OBRÓBKI DRZEWA.  
URZĄDZENIA ODLEWNICZE.  
URZĄDZENIA HUTNICZE  
I WALCOWNICZE.

INDUSTRIE-LLOYD SP. AKC. GDAŃSK  
**ODDZIAŁ KATOWICE**

RYNEK 11

TELEFON 12-38

8398.189-II i IV

O S K A R  G D A Ń S K  
K L A M M E R PARADIESGASSE 35.  
Telefon Nr. 261-63.

MIEJSCE ZAŁOŻENIA:

TORUŃ, Bydgoska 84. Tel. 216.

ROK ZAŁOŻENIA 1898.

**Hurtownia  
rowerów,  
maszyn do szycia  
i wszelkich części.**

Na żądanie przesyłamy nasz bogaty  
cennik.

764-253.

# Reinhold Brambach

Tartaki ● Czarnawoda ● Gotówiec ● Bukowiny ● na Pomorzu

ROK ZAŁOŻENIA 1885

BIURO GŁÓWNE:

**GDAŃSK**

DANZIG — BRÖSEN

TELEFON 35376.



SOSNA POLSKA W WYMIARACH NIEMIECKICH I ANGIELSKICH

SPECJALNOŚĆ:

**Wyborowy budulec**

779-206.

## **Julius Wegener, Akt.-Ges.**

GDAŃSK — LANGFUHR

HAUPTSTRASSE Nr. 98

### **T a r t a k i P a r o w e**

Łażek — Męcikał — Biskupiec — Osie — Wierzchucin — Bruchniewo

BIURO GŁÓWNE: GDAŃSK — LANGFUHR

AD. TELEGR: „HOLZ WEGENER“, LANGFUHR

CENTRALA: TELEFON NR. 420 22 — 421 23

MATERJAŁY TARTE W ANGIELSKICH I SPECJALNIE NIEMIECKICH POMIARACH

**Import i eksport podkładów, słupów telegraficznych, Kopalniaków i t. p.**