

MORWA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w tekście.



BYDGOSZCZ. — ŚLUZA MIEJSKA.

ZASADY I NAKAZY DOBREGO WYCHOWANIA

Według zwyczajów współczesnych opracowali
MARJA VAUBAN i MICHAŁ KURCEWICZ

Zwyczaje życia codziennego. Etykieta życia publicznego. Stosunki towarzyskie, wizyty, przyjęcia i zabawy, kalendarz towarzyski. obyczaje wielkoświatowe i dyplomatyczne. Strój obowiązujący. sprawy honorowe, korespondencja.

Cena zł. 3.20 w oprawie zł. 4.50

M. ARCTA SŁOWNIK SKRÓTÓW 3.000

najpopularniejszych skrótów, używanych w Polsce. Skróturyzędowe, techniczne, sportowe, handlowe. Nazwy urzędów, instytucyj, stowarzyszeń. Skróturyzędowe zagraniczne. Format kieszonkowy.

Cena zł. 2.— w płótnie zł. 3.—

KSIĘGARNIA M. ARCTA
WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 35

P. K. O. 196

474-III-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 FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM”

(w Administracji „Żeglarka 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

1-XII



LORNETKI
W NAJLEPSZYCH
GATUNKACH

LUPY
LUNETY
OKULARY

Z WYKŁE
I OCHRONNE

DLA CELÓW SPORTOWYCH

BIINOKLE, KOMPASY, KRZYWOMIERZE,
SZYBKOSCIOMIERZE, KROKOMIERZE,
ANEMOMETRY, BAROMETRY, SEKUN-
DOMIERZE, MIARY, LATARNIE PROJEK-
CYJNE, APARATY DO BADANIA MATER-
JALÓW jak cementu, drzewa, metali
i t. d.

DZIAŁ MASZYN
BIUROWYCH:

MASZYNY
DO PISANIA

„UNDERWOOD”

ARYTMOMETRY

ORIGINAL ODHNER



ZAPISUJĄCE MASZYNY DO LICZENIA

„SUNOSTRAND”

ANG. POWIELACZE ELLAMS'A
PIÓRA WIECZNE WATERMAN'A
TAŚMY, KALKI, PAPIERY, WOSKOWCE

POLECA

MAGAZYN OPTYCZNO-TECHNICZNY

G. GERLACH—Warszawa,

OSSOLIŃSKICH 4.

535-III.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



Nr. 3.

Warszawa, marzec 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Pomorze—A. Uziębło; 2. Baza polskiego dostępu do morza—Konrad Fiedler; 3. Postępy budowy portu gdyńskiego w roku 1927—Inż. P. Bomas; 4. Program inwestycyjny m. Gdyni—P. B.; 5. Pierwszy zjazd przedsiębiorstw żeglugowych—j. d.; 6. Zjazd politechników petersburskich a polska młodzież akademicka—W. 7. Śledź jako podstawa przemysłu przetworczego—Franciszek Flak; 8. Budowa okrętów w IV kwartale 1927 r.—S. K.; 9. Na Oceanie Spokojnym—Józef Boreyko; 10. Kronika marynarki wojennej państw obcych—J. B.; 11. Gadulki wilka morskiego—M. Zaruski; 12. Marynarze z Poznania—A. U.; 13. Pod polską banderą na morzach Dalekiego Wschodu—Wacław Wieniec, Piotrowski; 14. Na pełnym oceanie—Stanisław Odyniec; 15. Z pamiętnika angielskiego emigranta—Tłom. z ang. T. Stechi; 16. Dwulecie radjofonji polskiej; 17. Z dzienniczka „Vegi” (dok.)—Konrad Próżyński; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R. — PIONIER KOLONIALNY: 18. Lązmy za morza—K. Gluchowski; 19. Siła ducha polskiego—F. A. Ossendowski; 20. Na piątą rocznicę śmierci Tadeusza Chrostowskiego—Dr. T. Jaczewski; 21. Zadania sztuki—Mieczysław Jarołański; 22. Wylot na morze—M. Szawleski; 23. Pan Szymon z boru—Kazimierz Gluchowski; 24. Z życia Związku

51 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

P O M O R Z E

To, co dziś nazywamy województwem pomorskiem, nie pokrywa się bynajmniej, ani z historycznym pojęciem Pomorza, ani z tym obszarem, który bezpośrednio do Rzeczypospolitej Polskiej w swoim czasie należał. Jest to województwo pomorskie, przyznane nam na podstawie traktatu wersalskiego, jako poprzednio poręczony przez słynne punktacje wilsonowskie dostęp do morza. Państwo Bolesławów sięgało po Pomorze Szczecińskie — już dziś nieomal doszczętnie ziemczone. W Prusy Książęce, dziś pod nazwą Prus Wschodnich, wchodzących w skład Rzeszy Niemieckiej, wchodziła dawniej Warmja, jako polska dzierzawa. Pod względem etnograficznym Województwo Pomorskie również nie jest jednolite. Kaszubia, Kocewie, Mazury — wszystkiego jest tu po trochę. Na tym drobnym stonkowo obszarze mamy kilka regionów, kilka kultur plemiennych, kilka bardzo poważnie różniących się od siebie dialektów. I bodaj czy byłoby słuszne połączenie w jedność administracyjną tych tak odmiennych części składowych naszego Państwa, gdyby nie wzgląd jeden natury politycznej — odcięcie od pnia polskiego całości Mazowsza pruskiego i utworzenie enklawy niemieckiej w Pruszech Wschodnich z jednej strony, — z drugiej zaś wzgląd natury ekonomicznej — fakt, że cały ten kraj jest, właściwie mówiąc, jeżeli już nie chcemy używać słusznej skądinąd nazwy kurytarza, to w każdym razie naszym pomostem

ku morzu, ku Bałtykowi. Te dwa względy zdecydowały zupełnie słusznie sprawę, zdecydowały o istnieniu województwa pomorskiego.

Jeżeli jednak przeciwko istnieniu jego podnoszono, jak dotąd bardzo mało zarzutów, to granice jego administracyjne spotkały się odrazu ze słuszną i ze wszechmiar uzasadnioną krytyką. Utworzyliśmy województwo, które po obu stronach ma granicę niemiecką, granicę, z poza której niestannie idzie parcie ku nam, parcie, zdążające do ziemczenia kraju, do uczynienia go z powrotem tem, czem był przed wojną — prowincją niemiecką. Zadaniem tego województwa było i jest nietylko wytrzymać ten napór, ale i utworzyć siły dostateczne dla przeciwnatarcia, wytworzyć prężność, która przenikać będzie poza granice polityczne, podtrzymywać ducha polskiego na ziemiach jeszcze niewolnych, kształcić tego ducha i dodawać mu sił do wytrwania i przygotowania tej chwili, kiedy przyjdzie im połączyć się z Ojczyzną. Dla stworzenia tego rodzaju ostoji potrzebna jest jednostka samowystarczalna, jednostka pod względem samorządowym jak najmocniejsza, jednostka, posiadająca ambitny, mocny ośrodek, zdolny do wielkiej inicjatywy, do wielkiego wysiłku.

Otóż Pomorze postulatami tym pod żadnym względem nie odpowiada. Ludność jego liczy zaledwie 900 tys. mieszkańców przeważnie rolników — niezamożnych. Cały kraj niema wla-

ściwie ani jednego większego miasta. Zabrakło więc dla województwa dwóch kardynalnych warunków rozwoju — siły gospodarczej i znacznego ośrodka, któryby promieniował na całość kraju. Dodajmy do tego niesłychany poprostu brak komunikacyjny, który sprawił, że z północnej części do stolicy województwa, lub do jego części południowej trzeba się przedostawać przez terytorjum obce, a zrozumiemy całą nienormalność sytuacji, w jakiej nowa jednostka administracyjna się znalazła. Centrem jej gospodarczym stał się z natury rzeczy Gdańsk, a to jego centralne położenie podnieśliśmy i my sami, umieszczając tam dyрекcję kolejową, która nb. jak dotąd nie spełniła pokładanych w niej nadziei i nie stworzyła w Wolnem Mieście tego, czego mieliśmy się prawo po niej spodziewać.

Nie sposób jest dziś uzmysłowić sobie wszystkich szkód, jakie wynikły z tej sytuacji. Początkowo protesty przeciwko niej miały jedynie teoretyczny charakter. W miarę, jak tempo naszego życia się wzmagalo, reagować zaczęło samo życie.

Przedewszystkiem, z chwilą, gdy poczęliśmy realizować nasz program morski wysunęła się kwestja komunikacyjna. I oto stało się tak, że ta magistrala, która ma połączyć wszystkie ośrodki ruchu w Państwie przełożona została w ten sposób, że omija administracyjny centr województwa. Toruń zostaje na uboczu. Posiadanie morza zmusiło nas rozwinąć te gałę-

zie nauki, które wyzyskanie bogactw morskich udostępniają. I znowu rzecz charakterystyczna — punkt centralny dla nauk tych został obrany nie w Toruniu, ale w Bydgoszczy. Powstaje Instytut Bałtycki. I znów słaby Toruń nie może zdobyć się na dyrektora dla niego. Są interesy handlowe i przemysłowe. Ale izba przemysłowo-handlowa ma znów siedzibę swoją poza Toruniem. Toruń nie jest prosto w stanie spełnić całości tych zadań, jakie na nim ciąży. Części tych zadań przechodzą na Grudziądz, a jeszcze więcej na Bydgoszcz, nawet na Poznania.

Wszystko to trzeba bardzo poważnie wziąć pod uwagę, wszystko to winny odpowiednio czynniki niezmiernie skrupulatnie rozważyć i wyciągnąć wnioski, jakie się z nieodpartą koniecznością nasuwają. Jest rzeczą prosto niezbędną wzmocnić województwo pomorskie, jest nieodzownie konieczną rzeczą dać mu istotnie mocny, prężny, szybko rozwijający się ośrodek. Jest też rzeczą zupełnie jasną, że jedynym ośrodkiem tego rodzaju jest Bydgoszcz. Bydgoszcz, która z chwilą bliskiego już ukończenia linii śląsko-gdyńskiej będzie największym

węzłem komunikacyjnym na bezpośrednim zapleczu naszego morza.

Dobrze zdajemy sobie sprawę z trudności zmian granic administracyjnych poszczególnych województw. Rozumiemy, że rzeczy tego rodzaju nastroczają niezmiernie wiele przeszkód natury technicznej — sprawa jednak jest tak doniosła, że nie powinny one stać na zawadzie. Przygotowania należy poczynić już dziś, gdyż w chwili otwarcia ruchu z Bydgoszczy do Gdyni — powinna ona być już ukończona.

A. UZIEMBŁO.

BAZA POLSKIEGO DOSTĘPU DO MORZA

Trwałe władanie wybrzeżem morskim ściśle zależne jest od tego, czy dany naród i państwo posiada silne oparcie dla tego władania na terenie swego lądu, bezpośrednio sąsiadującym z wybrzeżem, czy posiada mocne zaplecze (Hinterland).

Owo zaplecze tworzy łączność całego państwa z jego wybrzeżem, daje pewność, że wróg nie tak łatwo pokusi się o grabież wybrzeża; pozwala zarazem żywić nadzieję rozszerzenia dostępu do morza, jeśli ten dostęp nie jest dostatecznie wielki i nie jest ustosunkowany do rozmiarów i żywotności państwa.

Polska pod tym względem jest w warunkach — trzeba to powiedzieć wyraźnie — niekorzystnych.

Przed rozbiorami — poza jednostkami — nie doceniała wartości i znaczenia morza. Nie umiała, czy nie chciała, stworzyć oparcia dla swego dostępu do Bałtyku. Zdrowy przeblask idei morskiej, który ujawniał się w polityce wielkiego króla Bolesława Chrobrego, zamarł zupełnie, gdy pozwoliliśmy Zakonowi Krzyżackiemu opanować Prusy Wschodnie i Pomorze. A nawet później, kiedy w wyniku zwycięstwa grunwaldzkiego i hołdu pruskiego odebraliśmy brzegi morza, nie umieliśmy wyzyskać należycie naszej przewagi militarnej. Jedyny wylot w świat, port gdański, nie był w całym tego słowa znaczeniu pol-

ski. Ścierały się tam nasze interesy państwowe z interesami obcymi, rządili tam de facto Niemcy gdańscy, pozornie tylko lojalni wobec Polski.

I dziś, w Polsce odrodzonej, sytuacja nasza nad morzem nie jest ugruntowana należycie. Ale co już jest wysoce pocieszające, idea morska coraz głębiej przenika w umysły i dusze Narodu. Rozumieją i oceniają ją już od kilku lat sfery rządzące.

Rozumienie to ujawnia się w intensywnej budowie własnego portu morskiego w Gdyni i w budowie portu pomocniczego na dolnej Wiśle, w Tczewie. Zmontowaliśmy fundamenty pod szkolnictwo morskie: mamy szkoły marynarki wojennej i handlowej. Tworzymy własną flotę morską obu rodzajów. Rozszerzamy sieć kolejową, biegnącą z głębi kraju do morza: uruchomiliśmy już południową część własnej linii węglowej od Śląska, z pospiechem kończymy jej część północną, z Bydgoszczy do Gdyni. Narazie w dziedzinie projektów pozostaje budowa kanału węglowego, jednak i to wielkie przedsięwzięcie może wejść w fazę realizacji, jeżeli za uzyskaną niedawno pożyczką stabilizacyjną przypłyną do Polski dalsze pożyczki zagraniczne, inwestycyjne.

Musimy jednak, jeśli pragniemy ustotnie utrwalić stan swego posiadania nad Bałtykiem, stworzyć poza wybrzeżem mocne zaplecze, mocny Hin-

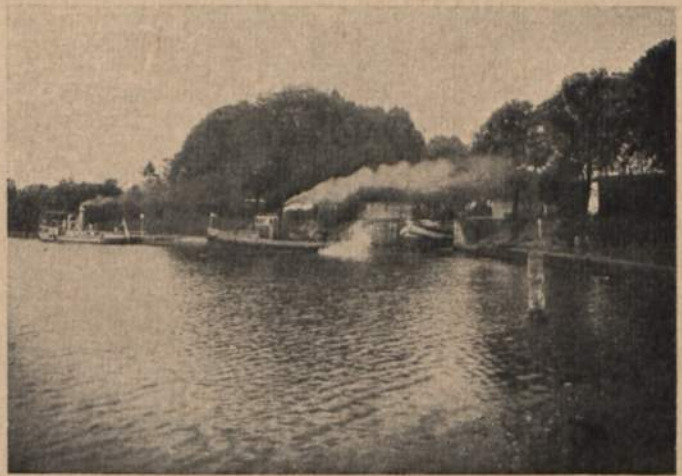
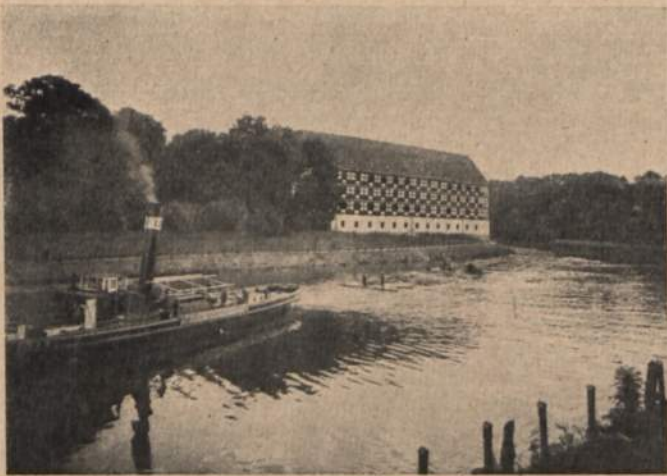
terland, o którym mówiliśmy na początku.

Kluczem polskiego dostępu do morza stać się powinna Bydgoszcz.

Spolszczenie tego miasta, przed wojną i podczas wojny silnie zgermanizowanego, tego „małego Berlina”, z którego okupanci-prusacy chcieli zrobić ośrodek dla swej polityki germanizatorskiej na całą Ziemię Nadnotecką i całe Pomorze, jest jednym z jaskrawych przykładów woli Opatrzności, wskrzeszającej w wyniku wojny światowej — po półtora-wiekowej niewoli — naszą Ojczyznę.

Znakomity powieściopisarz, Józef Weyssenhoff, na Akademji, urządzonej w dniu 31 października 1926 roku z okazji poświęcenia kamienia węgielnego pod bydgoski, pierwszy w Polsce pamiątki Sienkiewicza, wygłosił piękne i głębokie w treści przemówienie, w którym między innymi powiedział tak:

„Głębsze są pobudki, któremi kierowała się Bydgoszcz przy wzniesieniu pomnika arcy-polskiemu mistrzowi słowa. Starożytny ten gród polski był od wieków przedmiotem pożądania Niemców, leżał bowiem na szlaku ich drapieżnego „Drangu” ku Wschodowi. Porywali go raz po raz Krzyżacy, odpędzani jednak skutecznie przez naszych królów. Aż po pierwszym rozbiore wzięli go Niemcy w szpony i przerabiali zawzięcie na Brombergę



Bydgoszcz. Śpichlerze wojskowe — Port w Fordonku.

przez półtora wieku, z widoczniejszym skutkiem, niż inne miasta wielkopolskie. Ale od pamiętnej daty 20 stycznia 1920 r. *przebudzenie się Bydgoszczy do polskiego samopoczucia jest jednym z najwspanialszych przebudzeń ducha narodowego w odzyskanej Ojczyźnie*. Niby syn, wzięty przez wroga do niewoli, w której głaskano go pokusami materialnego dobrobytu, aby złamać w nim ojczysty obyczaj i mowę — tak rwie się pędem wyzwolony gród bydgoski z powrotem do matczynej i do społeczności ze swą wielką Rodziną¹⁾.

Przebudzenie się Bydgoszczy do polskiego samopoczucia jest jednym z najwspanialszych przebudzeń ducha narodowego w odzyskanej Ojczyźnie...

Te słowa twórcy „Sprawy Dołęgi”, „Sobola i Panny”, „Hetmanów” potwierdzają dobitnie cyfry.

Statystyka z roku 1920 wykazuje w chwili przejścia Bydgoszczy przez Polskę zaledwie nikły odsetek Polaków. Było tu ludności polskiej 17%, gdy Niemców notowano z górą 80%. Dziś liczba procentowa Polaków rozrosła się w sposób wprost cudowny. Bydgoszcz ze swoimi 110.000 ludności i 91,6% ludności polskiej jest obok Poznania jedynym w Polsce wielkim miastem o tak dużym procencie Polaków. Może więc stać się śmiało i stać się powinna bazą, oparciem dla naszego dostępu do morza.

Może i powinna, nietylko dlatego, że przedstawia dziś mocną, niewzruszoną twierdzę polskości. Ale także dlatego, że cięży gospodarczo i kulturalnie ku Pomorzu, jest niejako naturalną stolicą tego kraju nadmorskiego; że posiada silnie rozwinięty przemysł i handel polski, już dziś częściowo nastawiony na trakty wodne — na Gdańsk i Gdynię; że jest żywo pulsującym węzłem kolejowym, którego tętno wzmoże się jeszcze poważnie z chwilą uruchomienia budującej się linii Bydgoszcz—Gdynia; że linje kolejowe, wybiegające z Bydgoszczy ku północy, mają najbliższe i bezpośrednie połączenie przemysłowych dzielnic Polski z wybrzeżem; że tu przecież mamy najlepszą w Polsce drogę



Toruń, dzisiejsza stolica województwa pomorskiego. Widok od strony Wisły.

wodną (Kanał Bydgoski), przebudowaną przed samą wojną światową według ostatnich wymogów techniki i zakończoną obszernym portem w Brdyujściu, na przedmieściu Bydgoszczy, portem o dwóch kilometrach długości i 600 metrach szerokości, który jest od szeregu lat terenem wszechpolskich regat wioślarskich; że ta droga wodna zyska ogromnie na znaczeniu, gdy będą wcielone w życie projekty budowy kanału węglowego Śląsk—Bałtyk, którego część tworzyć ma właśnie Kanał Bydgoski, łączący się na terenie Bydgoszczy z Dolną Wisłą.

I to jeszcze nie wszystko.

Czynniki miejskie i czynniki gospodarcze Bydgoszczy wykazują żywe zainteresowanie sprawą morską i to zainteresowanie z każdym dniem wzrasta. Dowodem tego realnym niechaj będzie uchwała Rady Miejskiej i Magistratu m. Bydgoszczy, zwracająca się do P. Ministra Przemysłu i Handlu oraz do P. Wojewody Poznańskiego¹⁾ z prośbą o protektorat nad rzuconym przez Bydgoszcz projektem zakupienia przez każde województwo jednego statku handlowego o pojemności

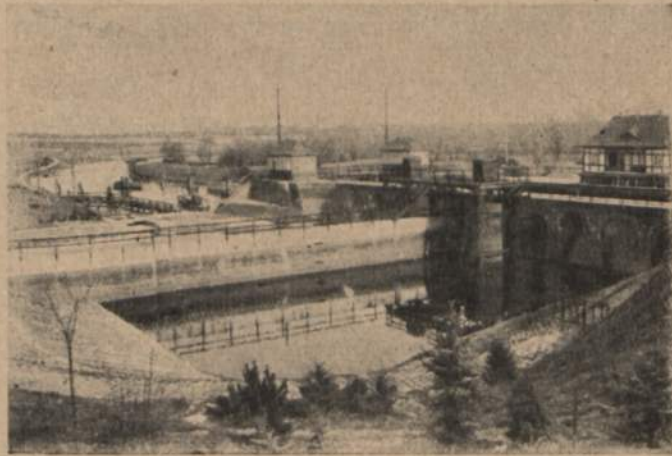
5.000 ton. Dowodem niechaj będzie również fakt gorącego zajęcia się przez czynniki bydgoskie sprawą budowy szkół zawodowych w Gdyni i fakt stworzenia rdzenia komitetu budowy tych szkół właśnie w Bydgoszczy.

Przytoczone wyżej względy wysuwają Bydgoszcz na czoło zagadnienia silnego i nastawionego na ideę morską zaplecza polskiego. Stworzenie takiego zaplecza jest koniecznością państwową. Ta sama konieczność państwowa zmusza nas do uznania Bydgoszczy za trzon polskiego zaplecza, za główną bazę dla trwałego polskiego dostępu do morza.

O tem musi pamiętać nietylko Bydgoszcz, ale także Polska, jako całość!

KONRAD FIEDLER.

¹⁾ Bydgoszcz wciąż jeszcze pod względem administracyjnym należy do Województwa Poznańskiego, chociaż wszystkie względy życiowe domagają się przyłączenia jej do Pomorza, chociaż bydgoski garnizon wojskowy włączono do D. O. K. Pomorze, węzeł kolejowy do Dyrekcji Gdańskiej, a sieć pocztowo-telegraficzna Pomorza ma tutaj swoją centralę.



Bydgoszcz. Śluza na przedmieściu Wilczak Mały. Śluza, głębokości 7.70 m., posiada boczne rezerwoary, dzięki którym przy śluzowaniu zaoszczędza się 50 proc. wody.

POSTĘPY BUDOWY PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1927

Ubiegły 1927 rok wydatnie posunął naprzód dzieło budowy własnego portu Rzeczypospolitej na Bałtyku. Intensywny tryb budowy, datujący się od chwili likwidacji zatargu z budującym port w Gdyni Konsorcjum w lipcu 1926 r., został w roku 1927 jeszcze bardziej wzmoczony i roboty były prowadzone z prawdziwie szerokim rozmachem. Postęp budowy najlepiej może być scharakteryzowany przez niżej podane zestawienie kosztorysowej wartości wykonanych przez Konsorcjum robót za poszczególne lata.

Okresy	Kosztorysowa wartość robót, zł. w zł.		
	Obowiązywało w g programu	Wykonano faktycznie	Powyżej (+) Poniżej (-)
1924/25 r.	3.000.000	2.986.751	— 13.249
1926 r.	3.250.000	3.669.169	+ 419.169
1927 r.	7.153.545	9.813.713	+ 2.660.168
Ogółem do dnia			
1.I. 1928 r.	13.403.545	16.469.633	+ 3.066.083

Widzimy więc, że w roku ubiegłym obowiązujący roczny program robót został przekroczony o 2.660.168 zł. w zł., czyli o 27,2%, a łączna wartość robót wykonanych do dnia 1 stycznia 1928 r. przekroczyła normę obowiązującą o 3.066.088 zł. w zł., czyli o 22,9%. Szerokie rozwinięcie frontu robót w r. 1927 i nastawienie na odpowiedni rozmach całego aparatu robót pozwala mieć pewność, że i w roku bieżącym program robót zostanie znacznie przekroczony, w związku z czym można się spodziewać, że ukończenie wszystkich robót nastąpi nie w końcu 1930 r., jak to przewiduje umowa, lecz w końcu 1929 r., o cały rok wcześniej, tembardziej, że Rząd w świadomości znaczenia szybkiej budowy portu, uruchamia w miarę postępu budowy niezbędne dodatkowe kredyty, celem opłaty robót nadprogramowych, niezajmujących pokrycia w budżecie. Tak w bieżącym okresie budżetowym do sumy zł. 10.935.000, przewidzianej w budżecie, Rada Ministrów przyznała dodatkowo najpierw 3.780.000 zł., a następnie zł. 2.800.000 czyli razem asygnowano zł. 17.515.000.

Główny wysiłek w roku ubiegłym skierowany był na osiągnięcie lepszej osłony istniejących nabrzeży basenu węglowego od fali morskiej, a mianowicie na budowę falochronu, którego



Z życia portowego Gdyni. Holownik „Ursus” wychodzi na morze, by wprowadzić do portu jeden ze statków węglowych.

wykonano w stanie kompletnie ukończonym 666 m. b., a w stanie ukończonym częściowo, lecz już zapewniającym osłonę — 130 m. b.; w ten sposób łączna użyteczna długość falochronu wynosi już 796 m. b. i statki ładujące węgiel mają obecnie bez porównania lepsze niż dawniej warunki.

Znacznie pösunęła się naprzód budowa nabrzeży w basenie wewnętrznym, jakkolwiek chwilowo nie są one jeszcze zupełnie gotowe do eksploatacji i wymagają dodatkowego pogłębienia basenu, narazie zbyt płytkiego

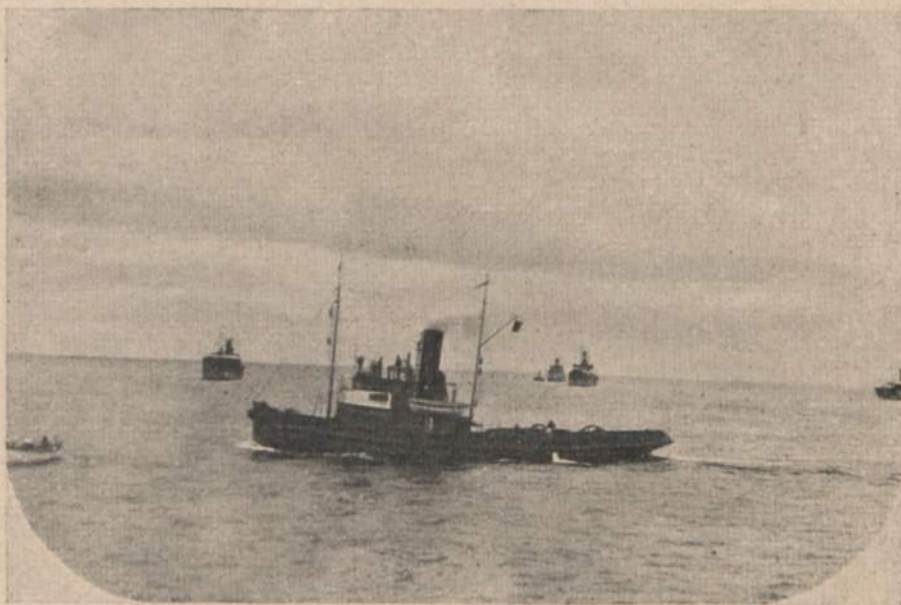
dla większych statków. Ukończenie odpowiedniego pogłębienia przylegających do wykonanych nabrzeży części basenu spodziewane jest w końcu marca b. r., a w połowie kwietnia nabrzeża będą już uruchomione.

Wykonane do dnia 1 stycznia budowlę portowe są uwidocznione na umieszczonym obok planie portu.

Pozatem, w celu utrzymania ciągłości prac i zapewnienia możliwości dalszej budowy nabrzeży i falochronu od wczesnej wiosny, przygotowano w zapasie 423 m. b. skrzyń żelbetowych dla nabrzeży i 276 m. b. skrzyń dla falochronów. Pozwoli to na niezwłoczne uruchomienie robót na szerokim froncie, jak tylko warunki atmosferyczne na to pozwolą.

Robót czerpalnych wykonano do dnia 1.I. 1928 r. ogółem 4.613.600 m³., z czego na r. 1927 przypada 2.623.400 m³.

Uposażenie portu w urządzenia me-



Na redzie portu gdyńskiego jest coraz rojniej.

chaniczne i składowe w roku ubiegłym posunęło się stosunkowo nieznacznie, co zresztą jest zrozumiałe, gdyż siłą rzeczy odnośne objekty mogą być wznieszone dopiero po zupełnym ukończeniu nabrzeży i splanowaniu terenów za nimi. Jednak i w tej dziedzinie w r. 1927 zrobiono poważny krok naprzód, częściowo przez wykonanie niektórych urządzeń środkami Skarbu Państwa, częściowo zaś w drodze przyciągania do dzieła wyposażenia portu inicjatywy i kapitałów prywatnych.

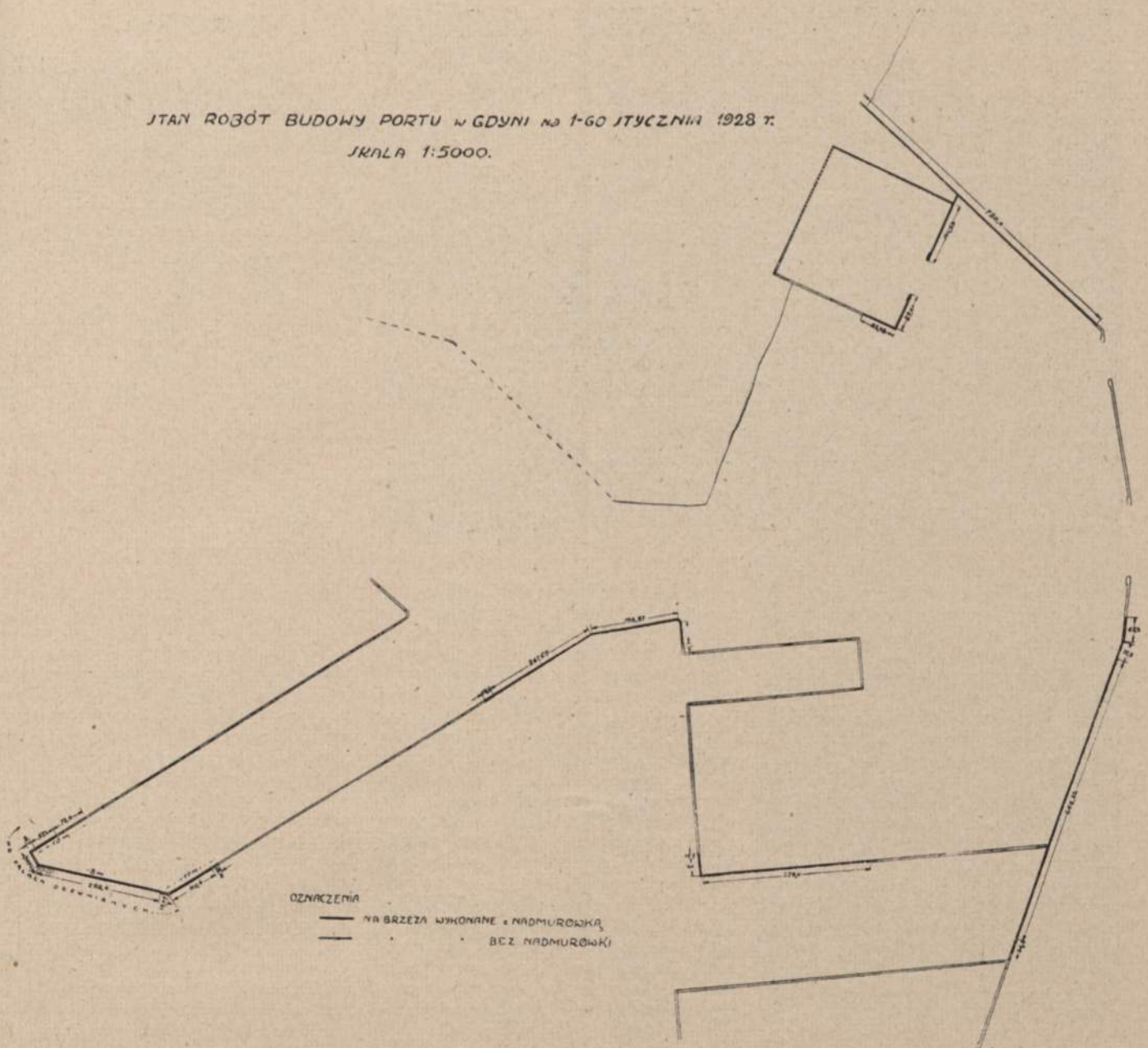
Z poważniejszych obiektów wyposażenia portu, które wzbogaciły port w r. 1927, a były wykonane środkami Skarbu, przedewszystkiem należy wymienić magazyn, wybudowany obok nabrzeży przy wejściu do basenu wewnętrznego. Magazyn ten posiada 4.000 m² krytej powierzchni i pozwala na zapoczątkowanie eksportu i importu ładunków, wymagających przechowywania pod dachem. Dla mecha-

nicznej obsługi czynności przeładunkowych pomiędzy statkami a magazynem, ustawiono przy magazynie dwa ruchome dźwigi o udźwigu 5 ton każdy. Magazyn posiada obok bocznic kolejowe. Dla obsłużenia wzrastającego ruchu statków w porcie nabyto nowy holownik „Tur” o sile maszyn 350 KM, a dla ulepszenia komunikacji przez basen portowy między Gdynią a Oksywem uruchomiono nowy prom parowy dla przewozu pojazdów i mały statek dla ruchu osobowego.

Doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju portu posiadają inwestycje, czynione obecnie w porcie i dla portu przez inicjatywę prywatną, jakkolwiek jeszcze nie ukończone, lecz wykonywane w intensywnym trybie, cechującym ostatnio wszelkie prace w porcie gdyńskim. Najważniejsze z tych inwestycji są: elektryfikacja portu, wykonywana przez Pomorską Elektrownię Krajową „Gródek”, wyposażenie mola

STAN ROBÓT BUDOWY PORTU W GDYNI NA 1-GO STYCZNIA 1928 r.

SKALA 1:5000.



węglowego w mechaniczne instalacje do ładowania węgla na statki, wykonywane przez koncern górnośląski „Robur”, oraz budowa łuszczarni ryżu i magazynów, wykonywana przez spółkę „Łuszczarnie i Młyny Krakowskie”. Wymienione inwestycje będą ukończone i uruchomione częściowo na wiosnę, częściowo zaś w lecie bieżącego roku i w znacznej mierze się przyczynią do ożywienia życia portowego. Są one również pierwszymi jaskółkami, zwiastującymi dalszą szeroką współpracę kapitałów prywatnych z Rządem w dziele rozbudowy urządzeń portowych i gospodarczego rozwoju Gdyni. Współpraca ta znajduje realne oparcie w posiadającym dla Gdyni olbrzymie znaczenie rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni, ustalającym szereg przywilejów dla przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, które

swą działalnością przyczyniają się do rozwoju portu i miasta Gdyni. Rozporządzenie to przewiduje szerokie ulgi podatkowe dla takich przedsiębiorstw, a pozatem tworzy podstawę prawną dla daleko posuniętej pomocy kredytowej przy rozbudowie miasta i inwestycji miejskich.

Rozporządzenie to w wysokim stopniu przyczyniło się do ułatwienia osiedlenia się w Gdyni przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oraz do rozwoju ruchu budowlanego w mieście, które się rozbudowuje w trybie iście amerykańskim. Zagadnienie rozwoju i rozbudowy miasta posiada dla portu znaczenie pierwszorzędne, ponieważ bez rozwoju ośrodka handlowego rozwój portu na długie lata byłby zahamowany.

Wyniki dokonanej pracy są już wyraźnie widoczne. W miarę budowy portu szybko wzrasta ruch statków i obrót towarowy w porcie, co uwydatniają następujące zestawienia:

Ruch statków w porcie gdyńskim

Rok	Ilość	Wpłynęło		Wypłynęło	
		T.R.N.	Ilość	T.R.N.	
1924	27	14.352	27	14.352	
1925	85	74.707	72	71.419	
1926	298	204.757	303	208.194	
1927	530	422.938	519	416.322	

Obrót towarowy portu gdyńskiego (w tonach)

Rok	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1924	631	9.086	9.717
1925	1.586	50.142	51.768
1926	179	413.826	414.005
1927	6.702	889.439	896.141

Jak widać z powyższych zestawień, ruch statków i ogólny obrót portu gdyńskiego wykazuje bardzo intensywny wzrost, występujący jednak prawie wyłącznie po stronie eksportu. Głównym i prawie wyłącznym artykułem eksportu i obrotu był węgiel, na który w r. 1927 przypada 878.153 tony wywozu, czyli 99% całego wywozu i 98% ogólnego obrotu. Jest to zresztą



Gdynia. Zima nad zatoką.

zjawiskiem zrozumiałem, gdyż, w związku ze skierowaniem głównych wysiłków na wzmożenie eksportu węgla, stanowiącego ważną pozycję w naszym bilansie handlowym, dla potrzeb tego eksportu przeznaczony był prawie wszystkie dotychczas uruchomione nabrzeża Gdyni.

Jakkolwiek więc port gdyński jest wykonany jeszcze w małej tylko części i w roku ubiegłym posiadał zaledwie 400 m. b. nabrzeży oddanych do eksploatacji, co stanowi mniej niż 10% ogólnej ich ilości przewidzianej w projekcie wykonywanej obecnie pierwszej serii budowy, potrafił on jednak przeładować bardzo poważne ilości węgla, stanowiące w roku 1926—10,4%, a w r. 1927 — 17,4% całego morskiego wywozu tego artykułu, jak to można stwierdzić z poniższego zestawienia, obrazującego udział naszych portów morskich w wywozie węgla w latach 1926 i 1927.

R o k	Wywóz węgla przez porty polskie w tysiącach ton			
	Gdańsk	Gdynia	Tczew	Ośrotem
1926	3.405	402	57	3.864
1927	4.043	878	154	5.035

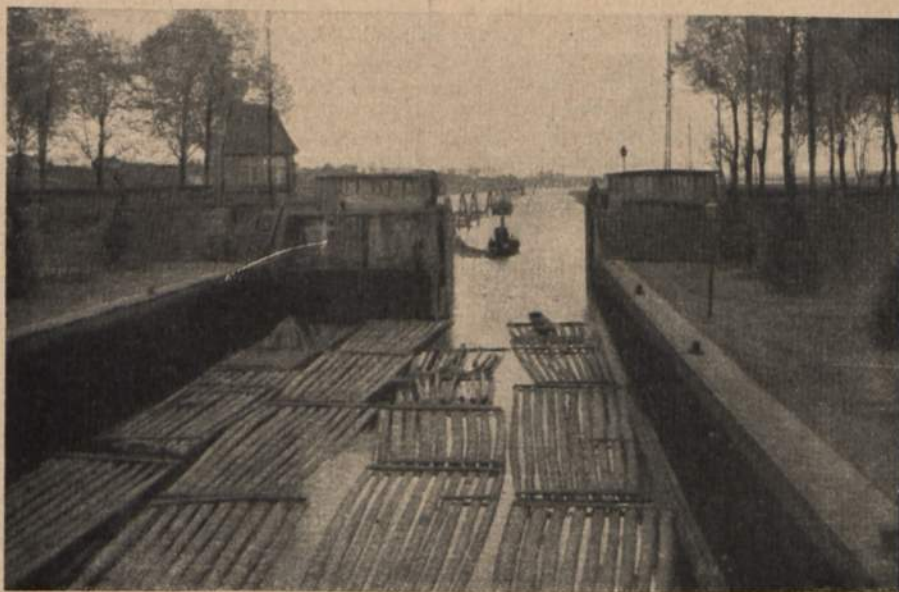
Obecna zdolność przeładunkowa Gdyni w stosunku do eksportu węgla stanowi już około 30% zdolności przeładunkowej Gdańska i wywóz miesięczny w ostatnich miesiącach przekracza 100.000 ton, a w niedługim czasie, po rozbudowie mola węglowego, stanie się Gdynia głównym portem eksportowym dla naszego węgla. Już na początku 1929 roku port i jego urządzenia dadzą możliwość wywozu około 350.000 ton węgla miesięcznie, a w początku 1930 r. — do 600.000 ton miesięcznie.

Zagadnienie zwiększenia tego eksportu i osiągnięcia wywozu przez Gdynię wskazanej wyżej ilości węgla łączy się bezpośrednio z kwestią rozbudowy linii kolejowych, łączących nasze porty z zagłębiem węglowym, a mianowicie linii Bydgoszcz—Gdynia i Wieluń—Inowrocław, których budowa

winna być przyspieszona i wykonywana w trybie równie intensywnym, jak budowa portu, inaczej bowiem rozwój eksportu zostanie zahamowany przez niedostateczną zdolność przewozową kolei. Potrzeba tego jest tembardziej paląca, że i port gdański znacznie powiększa swą zdolność przeładunkową przez wykonywaną obecnie budowę specjalnego basenu węglowego, tak że łączny wywóz samego tylko węgla przez Gdańsk i Gdynię w r. 1930, przy sprawnym dowozie kolejowym, należy obliczać na 1.100.000 ton miesięcznie.

Należy przypuszczać, że na powyższą okoliczność zostanie zwrócona należyta uwaga czynników miarodajnych i że akcja rozbudowy kolei zostanie harmonijnie skoordynowana z akcją budowy portu, co pozwoli portowi gdyńskiemu na dalszy niezahamowany rozwój jego obrotu, dla którego wyniki roku ubiegłego rokują świetne perspektywy.

Inż. P. BOMAS



Bydgoszcz. Śluza w Fordonku.

PROGRAM INWESTYCYJNY MIASTA GDYNI

Na posiedzeniu stałej komisji międzyministerjalnej do spraw rozbudowy portu i miasta Gdyni ustalono następujący program inwestycyjny miasta Gdyni na pięciolecie 1927—1931 r.:

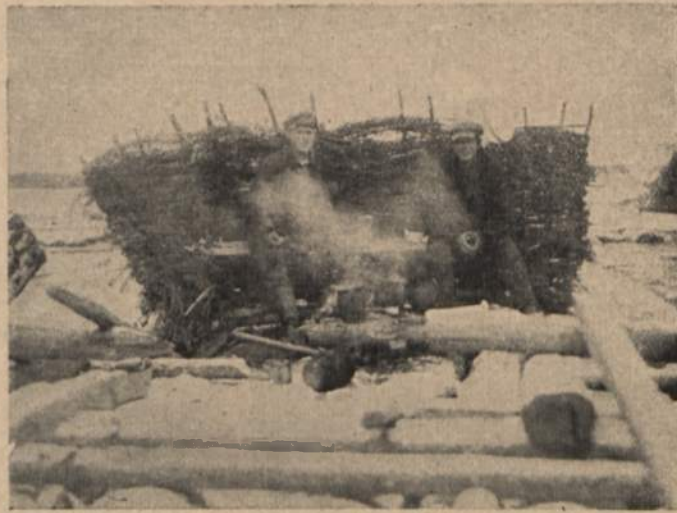
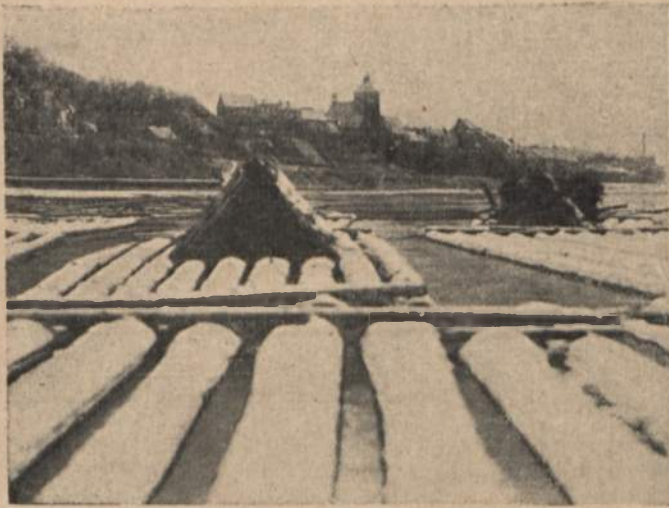
1. Pomiary miasta	100.000 zł.
2. Kanalizacja i wodociągi	3.500.000 „
3. Budowa ulic	4.820.000 „
4. Założenie kabli i budowa transformatorów	300.000 „
5. Wykup gruntów	650.000 „
6. Ukończenie budowy domu miejskiego, szkoły i baraków dla bezdomnych	420.000 „
7. Straż pożarna	104.000 „
8. Ambulatorjum i dom izolacyjny	28.000 „
9. Próbné wiercenia	38.000 „
R a z e m	10.000.000 zł.

Na zrealizowanie programu inwestycyjnego miasto ma uzyskać pożyczkę od Banku Gospodarstwa Krajowego, drogą emisji obligacji komunalnych, przyczem Skarb Państwa przyjmuje na siebie porękę za spłatę % i rat amortyzacyjnych pożyczki. Wysokość kredytów inwestycyjnych na poszczególne lata ma wynosić:

na rok budżetowy 1927/28	1.470.000
na rok budżetowy 1928/29	4.300.000
na rok budżetowy 1929/30	3.030.000
na rok budżetowy 1930/31	600.000
na rok budżetowy 1931/32	600.000
R a z e m	10.000.000

Udzielenie pożyczki i przyjęcie poręki przez Skarb Państwa uwarunkowano uporządkowaniem gospodarki finansowej miasta i kontrolą rządu nad czynionymi przez miasto wydatkami.

P. B.



Zaśnieżone trawy na Wiśle pod Grudziądzem. — Flisacy, których zaskoczyła zima na Wiśle, warzą sobie strawę na tratwie i grzeją się przy ognisku.

Fot. H. Gąsiorowski

PIERWSZY ZJAZD PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH

W dniach 18 i 19 lutego odbył się w Warszawie pierwszy ogólny zjazd towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych.

Na zjazd, którego obrady odbywały się w sali stowarzyszenia kupców polskich, przybyli delegaci 29-u towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych. W zjeździe wzięli też udział liczni goście, a więc reprezentanci: Ministerstwa Robót Publicznych, p. Mieczkowski, Ministerstwa Spraw Wojskowych — komandor Antonowicz, Ministerstwa Przemysłu i Handlu — p. Stecki, Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych — p. p. Rodowicz, Szachtmajer, Decjusz, Bauer i Pleszczyński, Ligi Morskiej i Rzecznej — dyr. Uziembło, morskiej „Żeglugi Polskiej” — dyr. Rummel, Rady naczelnej kupiectwa polskiego — p. Wartalski, pracowników żeglugowych i in.

Zjazd zagaił przewodniczący Komitetu organizacyjnego zjazdu, p. E. Krzyżanowski, poczem przewodnictwo zjazdu objął p. Tomczycki z Bydgoszczy. Asesorami byli p. p. Sławiszewicz i Górnicki, sekretarzem — p. Frydman.

Na wstępie obrad zjazd powitali: imieniem Ministerstwa Robót Publicznych p. Mieczkowski, imieniem Ligi Morskiej i Rzecznej dyr. Uziembło, imieniem „Żeglugi Polskiej” dyr. Rummel, imieniem Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych p. Rodowicz. Następnie wygłoszono szereg fachowych referatów z różnych dziedzin śródlądowej komunikacji wodnej.

Pierwszy dzień zjazdu zakończyły obrady wyłonionych przez plenum komisji specjalnych: statutowej, nawigacyjnej, prawnej, podatkowo-finansowej i techniczno-budowlanej. Prace komisji wypełniły też godziny przedpołudniowe drugiego dnia zjazdu.

O godz. 4-ej popoł. zgromadziło się powtórnie plenum zjazdu. Przewodniczył p. Tomczycki. Wygłoszono dalsze referaty fachowe, poczem przedstawiciele komisji referowali wnioski.

W wyniku dyskusji nad zgłoszonymi wnioskami postanowiono stworzyć nową organizację, obejmującą rozstrzelone dotychczas wysiłki towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych. Nowa organizacja nosi miano Rady Zjazdów Żeglugowych.

W skład Rady Zjazdów Żeglugowych powołano p. p.: Krzyżanowskiego z Warszawy na przewodniczącego, Tomczyckiego z Bydgoszczy na wiceprzewodniczącego,

Frydmana i Szczyta na członków komitetu wykonawczego. Do Rady zjazdów żeglugowych zgłosiło akces 17 towarzystw i przedsiębiorstw żeglugowych. Działalność nowej organizacji postanowiono rozciągnąć na W. M. Gdańsk.

Zjazd uchwalił też szereg wniosków z poszczególnych dziedzin żeglugi śródlądowej. Postanowiono więc wystąpić do czynników miarodajnych o ustalenie nieistniejących dotychczas przepisów żeglugowych, unormowanie stosunków w dziedzinie dozoru kotłowy, rozciągnięcie prawa hipotecznego dla obiektów pływających na całym terenie Rzeczypospolitej, umożliwienie korzystania z kredytów długoterminowych, uzyskanie dla żeglugi śródlądowej racjonalnych norm w dziedzinie podatków państwowych i komunalnych i t. d.

Zjazd przyczyni się niewątpliwie do rozwoju prac nad określeniem norm prawnych w zakresie żeglugi śródlądowej, celową gospodarką wodną i uszlachetnieniem rzek, a co za tem idzie — i do intensywnego rozwoju naszej żeglugi rzecznej, mającej dla stosunków gospodarczych Państwa wielkie znaczenie.

j. d.



Pomnik Hlisa na podwórzu magistratu w Toruniu.

Fot. H. Gąsiorowski



Puck, ul. Gdańska.

ZJAZD POLITECHNIKÓW PETERSBURSKICH A POLSKA MŁODZIEŻ AKADEMICKA W GDAŃSKU

Założona w 1902 roku Politechnika Petersburska była w dawnym Imperjum Rosyjskim jedyną wyższą uczelnią, mającą specjalny wydział budowy okrętów.

Może dlatego właśnie święto koleżeńskie — zjazd odbyty niedawno w stolicy z okazji 25-lecia istnienia Stowarzyszenia polaków politechników petersburskich przybrał swoisty charakter — omawiano bowiem na nim ze szczególnym zainteresowaniem sprawę, związane z morzem polskiem.

Okazję ku temu dał wniosek Zarządu Stowarzyszenia, referowany przez red. J. Wiewiórskiego, ażeby w braku młodszych kolegów, studujących na Politechnice petersburskiej, zawiązane zostały nicy łączności koleżeńskie z młodzieżą polską, studującą na Politechnice Gdańskiej.

Warunki studjów w obu uczelniach, wśród obcego otoczenia, w mieście portowym, mają wiele cech wspólnych. Istnienie przy obydwu politechnikach wydziałów budowy okrętów i ekonomii politycznej zacieśniać może stosunki koleżeńsko-zawodowe w zakresie tych specjalności.

Traktat pokoju i umowy z wolnym miastem zapewnią młodzieży polskiej kontyngent (około 30%) studentów politechniki gdańskiej. To też w swoim czasie rzucono hasło, aby młodzież polska kontyngent ten zapełniła, wzmacniając element polski w Gdańsku. Młodzież hasła usłuchała, zapełniając tłumnie ławy szkolne. W chwili obecnej liczba studentów-polaków w Gdańsku dochodzi do 250.

Z biegiem czasu społeczeństwo zapominać się zdaje o swych zobowiązaniach moralnych w stosunku do młodzieży gdańskiej. Warunki nie tylko moralne, ale i materialne studjów w Gdańsku są ciężkie: same opłaty szkolne dochodzą do 1.000 zł. rocznie, gdy w Polsce nauka jest zasadniczo bezpłatna. Studenci niemcy, znaleźli sobie możliwą opiekę Tow. przyjaciół Politechniki Gdańskiej pod przewodnictwem prezydenta Rzeszy, Hindenburga. Inicjatywa rzucona na zjeździe koleżeńskim Politechników Petersburskich, jeżeli znajdzie oddźwięk wśród członków Ligi Morskiej i Rzecznej, winnaby rozrosnąć się do stworzenia analogicznego towarzystwa w Polsce.

Wydatna pomoc młodzieży polskiej w Gdańsku nie jest nawet ze stanowiska materialnego — złym interesem. „Bratnia Pomoc” gdańszczan, obliczając swoje potrzeby i preliminarz sum koniecznych dla jej wszechstronnej działalności ustaliła, że przy 15 dyplomach w r. 1926 dyplom inżynierski kosztował około 7.000 zł., a przy powiększeniu się liczby kończących studia do ogółu młodzieży spaść winien do 3.000 zł. Koszty jednego dyplomu w Polsce wynoszą około 10.000 zł. wydatku z kasy państwowej.

Pomorzanie najżywiej odczuwają doniosłość istnienia placówki młodzieży polskiej w Gdańsku i oni dotąd prawie wyłącznie okazują troskę o młodzież Politechniki Gdańskiej. Na tem jednakże poprzestać nie można: mimo pomocy ze strony społeczeństwa pomorskiego i życz-

liwej opieki p. Komisarza Generalnego w Gdańsku „Bratnia Pomoc gdańszczan” znajduje się w chwili obecnej w położeniu krytycznym. Przed młodzieżą stało widmo likwidacji obecnego stanu posiadania polskiego na Politechnice Gdańskiej. Mówił o tem prezes „Bratniej pomocy gdańszczan”, p. Flatau na zjeździe petersburskim, z wiarą, że społeczeństwo polskie do tego nie dopuści.

Jeżeli chcemy mieć młodzież wychowaną nad morzem, rozumiejącą tem żywiej doniosłość panowania nad morzem, jeżeli chcemy mieć polskich budowniczych okrętowych, musimy zainteresować się losem tego zastępu młodzieży, który boryka się ciężko w najtrudniejszych warunkach w imię potęgi polskiej na morzu.

W.



Zjazd stowarzyszenia politechników petersburskich, z okazji 25-lecia działalności stowarzyszenia, który odbył się w Warszawie w dniach 4—5 lutego r. b.

ŚLEDŹ JAKO PODSTAWA PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO

Czynność rybaka z chwilą oddania złowionego śledzia do składów kupca została zakończona. Wraca on na swej barce, czy kutrze, na miejsce połowu, a ryba jako towar, odbywa dalekie podróże, trafia na rynki zbytu, gdzie zakupuje się ją, czy to do doraźnego spożycia, czy też do przeróbki na towar trwalszy, lepszy i smaczniejszy, skutkiem czego przynoszący większe zyski przetwórcy i pozwalający na śmielsze poczynania i kalkulacje.

I tu zaczyna się nowe, wielkie znaczenie przemysłu rybnego, pojętego jako gałąź gospodarstwa narodowego i społecznego, dającego podstawy różnorodnym warsztatom pracy, które zatrudniają całe rzesze pracowników nowych, niezwiązanych zupełnie z morzem i w miejscach od morza niejednokrotnie bardzo odległych.

Naturalnie najlepsze warunki dla powstawania i rozwoju przetwórci ryby

wogóle, a śledzia w szczególności, istniały i istnieć będą zawsze w miejscach najbliższych terenów pracy rybaka. Składało się na to zjawisko wiele czynników o decydującym znaczeniu, — między innymi sprawa transportu, jak długo środki komunikacyjne stały na niskim stopniu rozwoju; z chwilą jednakże, gdy rozbudowano należycie sieć kolei i kanałów, — szczególnie tę pierwszą, — i gdy środki konserwacji włókna mięsnego ryby doprowadzono do wielkiej doskonałości, kwestja transportu straciła nieco na swej ostrości, chociaż wyeliminowana z obrachunku nie może być prawdopodobnie nigdy.

Jako cel swej pracy postawili sobie organizatorowie tych przetwórci uodpornienie włókna mięsnego ryby na wpływy bakterij, dla których właśnie to włókno przedstawia idealne podłoże rozwoju i podstawę życia. Przywołano do pomocy

różne gałęzie wiedzy, które wszechstronnie wyswietliły to zagadnienie i sformułowały pewne konkretne wnioski, do których zainteresowani zastosowali się jak najściślej. Otóż badania wykazały, że dla rozwoju i życia drobnoustrojów, tak zwanych gnilnych, które każde nieżywe włókno mięsne atakują, potrzebne są dokładne określone warunki; z tych naczelnie miejsce zajmują: temperatura środowiska i wilgotność podłoża, na którym życie bakterij ma wybujać. Dalszym czynnikiem, współdziałającym w tym procesie, jest powietrze, będące naturalnym przewodnikiem żyjątek, niedostrzegalnych dla ludzkiego oka. Przy dalszych badaniach stwierdzono, że nauka nie rozporządza środkami, któreby zdolne były zupełnie zabić te małe stworzenia, może najwyżej zahamować i ograniczyć ich wzrost i rozwój przez stworzenie nieodpowiednich warunków dla ich życia i przez odcięcie



Grudziądz. Widok z wieży Zamkowej na południową część miasta.

Fot. H. Gąsiorowski



Grudziądz. Fara i śpiczrze od strony Wisły.

Fot. H. Gąsiorowski

im drogi do środowiska pożądanego. Biorąc te wyniki badań naukowych za podstawę swej pracy, wytknął sobie przemysł przetwórczy rybny, względnie śledziowy, właściwe drogi rozwoju i po nich kroczy niezmordowanie.

Rozważania powyższe nie mogą być brane ściśle w całej rozciągłości, bo początki przemysłu rybackiego gubią się w mrokach dziejów, gdy natomiast data rozwoju wspomnianej gałęzi wiedzy jest ściśle ustalona; mimo to przecież człowiek widział skutki dla niego szkodliwe działających jakichś sił, których nie rozumiał i szukał sposobów, — albo może przypadek mu je nasunął — by te szkodliwe objawy paraliżować, niweczyć i zachować produkt swej pracy od zepsucia. Najprostszym środkiem, zabezpieczającym włókno mięsne ryby od rozkładu, okazało się słońce, które, zabierając przez parowanie część wody z mięśni, uniemożliwiało życie i rozwój bakterjom. Stąd od czasów najdawniejszych stosowano suszenie ryby na wolnym powietrzu, gdy chodziło o zużytkowanie nadmiaru połowu i zachowanie go na porę późniejszą, kiedy to napływ śledzia ku brzegom jest słabszy. W przemyśle śledziowym ten system konserwacji ryby był stosowany rzadziej, na większą skalę posługiwano się nim przy innych mniej wartościowych gatunkach ryb morskich.

Dalszym pomocnikiem człowieka w walce z drobnoustrojami, atakującymi włókno ryby, stał się dym, który dzięki wysokiej temperaturze, zabierał mięśniom część wilgoci, a przecinając pory międzywłókienne, osadzał tam swoje części stałe, nadające włóknu większą odporność na ataki jego wrogów. Tak zrodził się system wędzenia ryby, co w śledziarstwie szczególnie znalazło rozległe zastosowanie.

Ale duch ludzki nie zatrzymał się na tem. Nauka ustaliła, że drobnoustroje mogą żyć w granicach dokładnie oznaczonej temperatury i zarówno wyższa, jak i niższa od normalnej, działa na ich rozwój i bytowanie hamująco. Po tem odkryciu cała trudność sprowadzała się do tego, aby nie dopuścić do obniżenia lub podniesienia się temperatury poza określone granice w tych składach, gdzie

przechowywano złowioną rybę. To dzięki specjalnym urządzeniom technicznym w zupełności się udało i ten fakt był punktem wyjścia dla rozwoju wielorakich gałęzi przemysłu, opierających swoją rację bytu na przeróbce śledzia. Drogi tutaj były dwie: jedna partja zakładów przemysłowych zastosowała do swej produkcji temperatury niższe, druga wyższe od wskazanych przez naukę. Do pierwszej grupy należą chłodnie, rozmaicie urządzone, do drugiej zakłady wędzenia, pieczenia i gotowania śledzia; grupę trzecią stanowią przedsiębiorstwa, używające do swej fabrykacji różnych ekstraktów roślinnych i wysyłające na rynek swoje produkty w szczelnem zamknięciu, przez co włókno mięsne jest całkowicie odgrodzone od otaczającego powietrza, a co za tem idzie, produkt taki znieść może łatwo dalekie transporty i długo zachowu-

je się w stanie odpowiednim do spożycia.

Zauważyć tutaj należy, że jednak nie udało się doprowadzić do tego, by rybę można było raz na zawsze zabezpieczyć od zepsucia. Cały wysiłek przetwórców zmierza tylko do tego celu, by proces ten odsunąć jak najdalej w przyszłość i oddać do konsumpcji towar jaknajświeższy. Z tem stoi w wielkiej zależności sprawa przesyłki i magazynowania towaru w składach fabrycznych i w składach wielkich kupców.

W dalszej konsekwencji wszystkie wychodzące do handlu produkty rybne dadzą się podzielić na trzy zasadnicze grupy: 1) najslabiej zabezpieczone przeciw procesom rozkładu i te muszą być rychło zużyte; do tej grupy należą ryby wędzone, pieczone i gotowane; 2) lepiej zabezpieczone i mogące dłużej być przechodo-



Tratwy na Wiśle pod Grudziądzem.

Fot. H. Gąsiorowski

wane, — tutaj należą wszystkie tak zwane marynaty; 3) produkty w szczelnych zamknięciach i sterylizowane; te ostatnie są najodporniejsze i najłatwiej dadzą się i transportować daleko i przechować względnie długo, ponieważ przy ich fabrykacji zwrócono szczególną uwagę na to, by usunąć z otoczenia włókna mięsnego wszelkie drobnoustroje i zagrozić tymże dostęp do włókna na przyszłość. Stało się to dzięki zastosowaniu specjalnego opakowania z blachy.

Wszystkie te opisane powyżej operacje z rybą i śledziem zarazem mają za cel wyciągnąć z tego nieprzebranego bogactwa, jakie złożone jest w wodach całej kuli ziemskiej, największą sumę korzyści dla człowieka i zatrudnić, o ile możności, wielką ilość rąk pracowniczych, a przez to samo stworzyć nowe pole pracy i ekspansji przedsiębiorczości ducha ludzkiego, której kresu nie można niczem określić. Na tych olbrzymich przestrzeniach wodnych, przelewających się z końca w koniec, rozgrywa się tytaniczna walka z żywiołami, a odgłosy tej walki rozlegają się daleko w głębi lądów i wprawiają w ruch tysiące mózgów i ramion ludzkich, tysiące fabryk i maszyn. Morze jest niewyczerpanym sezamem bogactw i każdy naród, o ile tylko uzdolni się i wykaże silną wolę w tym kierunku, może część tych bogactw zaczerpnąć dla siebie.

FRANCISZEK FLAK



Bydgoszcz. Brda przy gazowni miejskiej.

BUDOWA OKRĘTÓW W IV KWARTALE 1927 R.

Według danych *Lloyd Register of Shipping*, uwzględniających statki ponad 100 ton brutto, podczas ostatniego kwartału

roku ubiegłego na stocznich światowych znajdowało się w budowie 693 statki handlowe o 3.118.721 tonach brutto.

Poniższa tabela podaje szczegóły, dotyczące rodzaju statków i krajów budowy.

K R A J	Parowce		Motorowce		Żagl. i lichtery		R a z e m	
	Ilość	Ton br.	Ilość	Ton br.	Ilość	Ton br.	Ilość	Ton br.
Belgia	5	16 334	—	—	—	—	5	16.334
Dominia Bryt.—Kanada	4	13.495	1	750	—	—	22	21.937
" " —Inne Dominja	10	5.692	3	720	4	1.280		
Gdańsk	—	—	7	45.800	—	—	7	45.800
Danja	2	1.450	17	96.260	—	—	19	97.710
Estonja	—	—	—	—	1	600	1	600
Francja	11	30 479	12	84 550	—	—	23	115.029
Niemcy	42	227.486	42	244.309	2	500	86	472.295
Anglja i Walja	121	478.785	38	199.524	7	1.460	338	1.579.713
Szkocja	106	433.599	41	303.790	5	27.25		
Irlandja	5	10.250	15	149.580	—	—	37	174.887
Holandja	13	45.280	24	129.607	—	—		
Włochy	12	70.120	28	112.160	4	936	44	183.216
Japonja	8	23.970	5	44.900	—	—	13	68.870
Norwegja	6	3.580	1	3.600	—	—	7	7 180
Rosja	9	22.230	26	65.428	—	—	35	87.658
Hiszpanja	8	37.482	5	11.240	—	—	13	48.722
Szwecja	3	2 400	14	98.300	—	—	17	100.700
Stany Zjednocz. A. P.—Wybrzeże Atlantyku	8	64.300	7	14.870	6	6.800	25	97.370
" " — " —Pacyfiku	1	2 900	—	—	—	—		
" " — " —Wielkie Jeziora	2	4.700	1	3.800	—	—	1	700
Urugwaj	—	—	1	700	—	—		
R a z e m	376	1.494.532	288	1.609.888	29	14.301	693	3.118.721

W porównaniu do stanu budownictwa w III kwartale 1927 r. obserwujemy wzrost o 44.664 tony, w porównaniu zaś do stanu z przed roku — wzrost o 1.185.694 tony.

Tonaż statków motorowych wynosi 1.609.888 ton, czyli przewyższa tonaż parowców o pokaźną liczbę 115.356 t.

W innych danych *Lloyd Register* znajdujemy tonaż statków, których budowę rozpoczęto w omawianym kwartale oraz tonaż statków, spuszczonej ze stoczni — dla pierwszych tonaż sięga 636.188 t., dla drugich — 835.623.

Pod względem ilości tonażu, będącego w budowie w poszczególnych krajach,

pierwsze miejsce zajmuje W. Brytania (bez dominjów) — 1.579.713 t., drugie — Niemcy — 472.295 t., trzecie — Włochy — 183.216 ton, czwarte — Holandia — 174.887, piąte — Francja — 115.029 t., szóste — Szwecja — 100.700 t., siódme — Danja — 97.710 t. i dopiero ósme — Stany Zjednoczone Am. Półn. z 97.370 ton. S. K.

MARYNARKA WOJENNA NA OCEANIE SPOKOJNYM

Wody Oceanu Wielkiego, który zajmuje prawie $\frac{1}{3}$ całej przestrzeni kuli ziemskiej, omywają brzegi dwóch potężnych mocarstw Stanów Zjednoczonych i Japonii.

Zdawałoby się, że ten ogrom wód i daleka przestrzeń rozdzieli i całkowicie uniezależni obydwaj państwa, jedno od drugiego. W rzeczywistości jest inaczej.

Na Oceanie Wielkim jest podobna sytuacja, jak na morzu Śródziemnym. — Następuje tutaj skrzyżowanie się dróg morskich, a więc i interesów dwóch państw; lecz w tym wypadku miejsca Anglii i Francji zajęły Japonia i Stany Zjednoczone. Skrzyżowanie się wspólnych interesów tych państw powoduje stałe ich współzawodnictwo na morzu.

Od czasu zakończenia budowy kanału Panamskiego sytuacja i położenie Stanów Zjednoczonych znacznie się poprawiło. Od tej chwili Amerykanie mogą przerzucić swoje floty, czy to na zachód (Ocean Spokojny), czy też na wschód (Atlantyk). Ekonomiczne znaczenie kanału jest też ogromne.

Były prezydent Stanów Zjednoczonych, Roosvelt raz pewnego powiedział, że epoka Atlantyku w światowej historii dobiega do końca, natomiast rozpoczyna się epoka Oceanu Spokojnego.

Japonia należycie oceniła znaczenie kanału Panamskiego dla St. Zjednoczonych i rozpoczęła gwałtowne zbrojenia na morzu. Po wojnie światowej pozostały tylko 3 państwa, które roszczą sobie prawa do panowania na Oceanie Spokojnym. Są to: Stany Zjednoczone, Anglia i Japonia. Rosja odpadła, zaś Niemcy zostały pobite.

Ze zmianą sytuacji wzmożła się walka w zdobywaniu oceanicznego rynku zbytu. Głównym celem tej walki było zawiadnięcie Chinami, drogi zaś ku temu prowadziły przez Ocean Spokojny. Położenie Japonii, geograficzne i strategiczne, względem wszystkich tych dróg, prowadzących do Chin, jest najwięcej dogodny. Wyspy tego państwa jakby kleszczami obejmują wybrzeże wschodniej Azji. Wojna 1914—1918 roku pozwoliła japończykom wzmocnić swe wpływy w Chinach. Nie było to na rękę ani St. Zjednoczonym, ani Anglii. Dlatego też wspólny front polityki tych państw na konferencji Waszyngtońskiej (1921) zmusił do ograniczenia morskich zbrojeń Japonii.

Niemniej jednak, ażeby móc panować na wodach Oceanu Spokojnego i wzmocnić na nich swój wpływ, trzeba posiadać silną flotę wojenną.

Dla porównania rzućmy okiem na siły morskie Japonii i Ameryki, których interesy najbardziej się krzyżują na Oceanie Spokojnym.

Flota St. Zjednoczonych składa się obecnie z 14 okrętów linjowych, z których tylko 3 typu „M a r y l a n d” posiadają artylerię 40,6 ctm, reszta zaś posiada tylko 35,5 ctm. Oprócz tych 14 okrętów, są jeszcze 4 okręty linjowe, przestarzałe, budowy 1910—12 r.; obecnie stoją one w rezerwie.

Flota amerykańska odczuwa ogromny brak krążowników, gdyż do roku 1920 nie budowano tam tego typu okrętów. Obecnie budują się i część ich, t. j. 10 krążowników typu „O m a h a” (7.500 ton pojemności, 34 węzły, 12 dział 15,3 ctm.) jest już wykończona. Pozatem są jeszcze 3 lekkie krążowniki wcześniejszej budo-

wy — ale te są już przestarzałe. Pod względem ilościowym niszczycieli torpedowców i łodzi podwodnych flota St. Zjednoczonych jest natomiast największą na świecie. Z liczby 289 niszczycieli torpedowców (Anglia ma ich 195) — 268 jest jednego typu (1200 ton pojemności, 35 węzłów i 4 działa 109 mm.) i nowoczesnej budowy. Z pośród nich jednak znajduje się na służbie tylko 110 niszczycieli, reszta zaś z powodu braku personelu znajduje się w rezerwie.

Łodzi podwodnych flota amerykańska liczy 123 (Anglia 64), z których 70 posiada mały tonaż i z tej racji nie mogą być one użyte do operacji na dalszych odległościach.

Silną stroną floty amerykańskiej jest posiadanie 2 nowoczesnych okrętów dla aparatów lotniczych, czyli t. zw. „awiomatek”: „S a r a t o g a” i „L e x i n g t o n”, które w roku bieżącym weszły do składu floty czynnej. Jednostki te są

przerobione z linjowych krążowników (33.000 ton pojemności, 33 węzły, 8 dział 20,3 ctm i 12 przeciwaeroplanowych). Każda z tych awiomatek może zabrać do 120 samolotów. Podobnych okrętów nie posiada żadna flota.

Personel floty amerykańskiej składa się z 8.000 oficerów i 86.000 marynarzy.

Obecnie flota Stanów Zjednoczonych podzielona jest na 2 części: lepsze okręty bazują się w portach Oceanu Spokojnego, gorsze zaś na Atlantyku. W razie potrzeby jednak floty, zależnie od sytuacji, mogą być przerzucane przez kanał Panamski.

Słabą stroną floty Oceanu Spokojnego jest nieposiadanie przez nią dobrych baz morskich, co jednak będzie niebawem usunięte, gdyż na ulepszenie tych baz są już wysygnowane odpowiednie środki.

Rzućmy teraz z kolei okiem na flotę Japonii.



„Saratoga”, olbrzymia awiomatka floty wojennej Stanów Zjednoczonych.

Japonia, ze względu na swoje położenie geograficzne, przypomina bardzo Anglię, a więc i zadania flot tych państw są podobne.

Japonia musi posiadać flotę, aby móc zabezpieczyć swe komunikacje morskie.

Flota japońska stanęła na mocnych podstawach w latach 1894—95 po wojnie z Chinami i od tego czasu rozwijała się coraz pomyślniej, niszcząc w wojnie z Rosją jej flotę w Port-Arturze i pod Czuszimą.

Od roku 1914 flota japońska wyraźnie zmierzała do panowania na wodach Oceanu Spokojnego. W roku 1920 Japonia miała przystąpić do wykonania programu rozbudowy floty, który do roku 1927 przewidywał doprowadzenie liczby okrętów liniowych do 32. Konferencja Waszyngtońska jednak powstrzymała te zbrojenia się. Japonia musiała zgodzić się na utrzymanie swej floty w stosunku do amerykańskiej, jak 5:3.

Obecnie flota japońska liczy 6 okrętów liniowych (z nich dwa „Nagato” i „Mutsu” posiadają 40,6 ctm artylerję) 4 liniowe krążowniki budowy 1912—13 roku, niszczycieli torpedowców 83 i łodzi podwodnych 56. W porównaniu z Ameryką Japonia ma przewagę w ilości krążowników, liczba których dochodzi do 32,

z nich 17 nowej budowy od pojemności od 5.000—7.000 ton każdy.

Personel floty liczy 70.000 ludzi.

Program rozbudowy floty Japonii przewiduje budowę 4 krążowników po 10.000 ton, 20 niszczycieli torpedowców po 1.500 ton i 12 łodzi podwodnych po 2.000 ton. Oprócz tego przebudowuje się na awiomatki niedobudowane liniowe krążowniki „Akagi” (35.000 ton) i okręt liniowy „Kago” (27.000 ton). Program ten ma być wykonany w 1930 roku.

Flota japońska ilościowo jest bezwzględnie słabsza, niż amerykańska, ale cały szereg sprzyjających warunków i udogodnień, w jakich znajduje się flota japońska, wyrównywa tę słabość na korzyść Japonii.

Geograficzne i strategiczne położenie Japonii jest, jak wyżej wspomniano, bardzo wygodne. Cała jej flota koncentruje się w jednym rejonie; personel jest wyśmienicie wyćwiczony, wytrwały i posiada dużo moralnych zalet, a przytem zawsze jest nadmiar ochotników. W Ameryce zaś widzimy zjawisko wręcz przeciwnie, personel nie jest tak wykwalifikowany i brak jego odczuwa się tam bardzo. Flota japońska posiada wszystkie typy okrętów, w tej liczbie i liniowe krążowniki, których Ameryka nie ma wcale.

Okręty japońskie są zupełnie nowoczesne. Japonia, posiadając przeważającą ilość krążowników, zagraża handlowi morskiemu Ameryki i łączności jej z koloniami.

W dodatku flota Japonii posiada dużo baz morskich dobrze urządzonych, których brak odczuwa flota St. Zjednoczonych. Położenie baz morskich i fortyfikacje brzegowe pewnych rejonów stwarzają z Japonii jedną ogromnie mocną twierdzę.

Posłuchajmy teraz, co mówią specjaliści zagranicą o możliwościach zbrojnego starcia Japonii i Ameryki.

W prasie zagranicznej ciągle pojawiają się alarmy o możliwości przyszłego zbrojnego konfliktu na Oceanie Spokojnym. Czy jednak jest możliwe, ażeby państwa, rozdzielone przestrzenią 4.500 mil morskich (czyli 8.324 klm.) mogły ze sobą wojować? Specjaliści wojny morskiej twierdzą, że na wypadek zbrojnego konfliktu między Japonią a Stanami Zjednoczonymi, klęskę poniesie ten, kto pierwszy odważy się przejść przez Ocean Spokojny, ażeby aktywnie działać przeciwko nieprzyjacielowi w oddaleniu od swoich brzegów i od swoich baz operacyjnych.

JOZEF BOREYKO

KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ PAŃSTW OBCYCH

ANGLJA.

Pożar na okręcie. Na okręcie liniowym „Renown” podczas podróży jego około świata wybuchł w kotłowni wielki pożar, spowodowany zapaleniem się ropą. Okręt liniowy w chwili wybuchu pożaru znajdował się na wodach australijskich, w odległości 1101 mili morskiej od najbliższego portu. Gaszenie pożaru wstrzymywał utrudniony dostęp do palących się pomieszczeń, wobec czego pożar na okręcie zlikwidowany był dopiero po 12 godzinach. Podczas akcji ratowniczej 4-ch palaczy odniosło ciężkie rany. Pożar nie spowodował większych strat na okręcie, gdyż kotły pozostały nieuszkodzone, a tylko spaliły się przewodniki elektryczne. Wobec tego, że nie można było wynioskować, czy uda się zlikwidować pożar własnymi środkami, „Renown” wezwał na pomoc przez radio krążownik „Sydney”, który znajdował się wówczas na wodach australijskich.

Zmiana dyslokacji. Wobec odnowienia portu Rozajt, który ma służyć za bazę dla okrętów, znajdujących się w rezerwie,

zostały odesłane tam kontrtorpedowce: „Senator”, „Spindrift”, „Scout”, „Sardonyx”, „Sparrowhawk”, „Seabor”, „Turquoise”, „Saladin”, „Tribune”, „Tenedos”, i „Violent”.

Powrót okrętów. Wobec tego, że najostrejszy moment rewolucji w Chinach już przeszedł, Admiralicja stopniowo wycofuje swoje okręty wojenne, które były wysłane na wody chińskie w 1926 i 1927 roku. Awiomatka „Hermes” i krążownik „Despatch” już opuściły wody chińskie i znajdują się w drodze do wód ojczystych, a krążownik „Frebisher” i 4 krążowniki typu „D” w najbliższych miesiącach mają się przyłączyć do floty angielskiej na morzu Śródziemnym.

Remont łodzi podwodnej. Na jesieni roku ubiegłego został zakończony kapitalny remont łodzi podwodnej „M. 2” (typ łodzi, które posiadają 1 działo 30,5 cm.). Łodzie podwodne „M. 2” i „M. 3” obecnie zostały zaliczone do składu floty czynnej. Po zatonięciu „M. 1” łodzi tego typu by-

ły wykreślone z floty czynnej i pozostały w rezerwie.

Baza w Singaporze. Jeszcze w lecie roku ubiegłego zostały spuszczone na wodę 2 sekcje doku pływającego, przeznaczonego dla bazy w Singaporze, którego nośność ma wynosić do 50.000 ton. Pozostałe 5 sekcji zostały również świeżo zakończone.

STANY ZJEDNOCZONE.

Rozbudowa floty. Program rozbudowy floty z dn. 18 grudnia 1924 r. przewidywał budowę 8 krążowników, lecz realizacja tego programu nastąpiła dopiero w lecie 1926 roku, kiedy założono 2 krążowniki „Pensacola” i „Salt Lake City”, (budżet roku zeszłego przewidywał rozpoczęcie budowy 3-ch następnych krążowników, lecz do budowy ich nie przystąpiono). Budżet 1927-28 roku przewidywał sumy na 2 budujące się krążowniki i na 6 jeszcze nierozpoczętych.

W początku 1927 roku był zatwierdzony przez wszystkie instancje, projekt rozbudowy floty, obejmujący 10 krążowników typu „waszyngtońskiego”. Lecz dotychczas zrealizowanie obydwóch tych programów faktycznie przedstawia się jak następuje:

1) w budowie są krążowniki „Pensacola” i „Salt Lake City” (pierwszy 14%, a drugi 20% gotowości).

2) zawarte są umowy na budowę dalszych sześciu krążowników, lecz do rozpoczęcia budowy jeszcze nie przystąpiono.

Nie należy również pominąć faktu, że w 1926 r. został opracowany, lecz niezatwierdzony, projekt rozbudowy floty na 20 lat. Projekt ten przewidywał budowę 17 krążowników po 10.000 ton, 36 dużych łodzi podwodnych, 18 liderów, 3—4 awiomatki po 17.000—23.000 ton i również plan zamiany nowymi okrętami przestarzałych okrętów liniowych, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych.

FRANCJA.

Ćwiczenia floty. Flota morza Śródziemnego pod nowym dowództwem admirała Docteur w składzie okrętów liniowych:



Fot. H. Gąsiorowski.

Okręty polskiej marynarki wojennej na postoju zimowym w Gdyni.

„Provence”, „Bretagne”, „Lorraine”, „Jean Bart” oraz 2-ch krążowników i 20 kontrtorpedowców na jesieni roku ubiegłego odbyła 20-dniową podróż morską z Toulonu do brzegów Algieru i Tunisu. Podczas podróży niejednokrotnie odbywały się najrozmaitsze ćwiczenia: bitwy dzienne i nocne z III-cią eskadrą (okręty linjowe typu „Voltaire”), oraz współdziałanie z obroną brzegową Toulonu, awiacją i flotą podwodną.

Projekt przeniesienia bazy. Mając doświadczenie z odbytych ćwiczeń floty morza Śródziemnego, Morski Sztab Generalny obecnie zajęty jest kwestją przeniesienia bazy głównych sił morskich morza Śródziemnego z Toulonu na wyspę Korsykę. Za koniecznością przeniesienia bazy na Korsykę przemawiają następujące przyczyny:

7. Toulon jest bardzo oddalony od nowych włoskich i hiszpańskich baz, skąd nieprzyjaciel może zagrażać linjom komunikacyjnym z koloniami francuskimi, położonemi na północnym brzegu Afryki.

2. Jest również oddalony od Bizerty.

3. Niepewność skutecznej obrony Toulonu ze strony morza i z powietrza.

Próby nowych kontrtorpedowców. Po zakończeniu pewnych przeróbek wewnątrz kadłubu nowozbudowane kontrtorpedowce: „Sirocco”, „Mistral” i „Cyclone” odbyły próby w zatoce Biskajskiej.

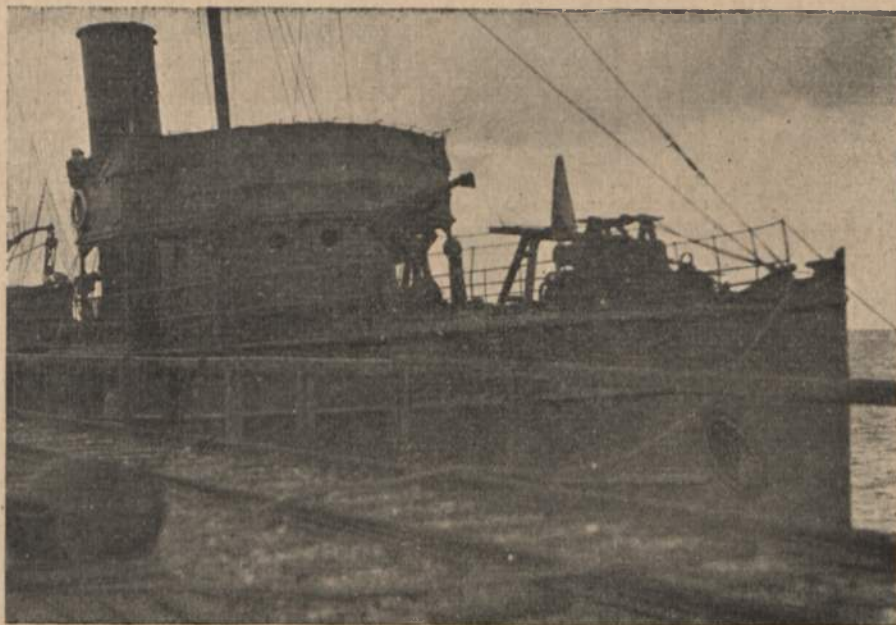
Celem prób było sprawdzenie działania artylerji i aparatów torpedowych na dużej fali. Próby dały pomyślne wyniki. Jednak według oceny pism angielskich, próby te wykazały jeszcze raz, jak trudne jest rozwiązanie zadania połączenia silnego uzbrojenia z małym zanurzeniem okrętu; okazuje się, że więcej racjonalne jest stawianie dział parami, oraz że trójnogie maszty na małych okrętach nie nadają się, gdyż są za ciężkie.

Budżet na 1928 r. Projekt morskiego budżetu na 1928 rok przewiduje sumę 2.500 mil. fr., z czego na nowe budowle ma być przeznaczony przeszło 600 mil. fr.

W porównaniu z zeszłorocznym budżetem projekt nowego budżetu jest powiększony o 700 mil. fr.

W ciągu 1928 roku projektuje się założenie budowy następujących okrętów:

- 1 krążownik à 10.000 ton pojemności,
- 6 liderów à 2.400 ton pojemności (prawdopodobnie pośredni typ między liderem 2.700 i kontrtorp. o 1.700 t.),
- 1 łódź podwodna à 3.000 ton pojemn.,
- 6 łodzi podwodnych à 1.600 ton pojemn.,



Kanонерka „Komendant Piłsudski”.

1 łódź podwodna à 800 ton pojemności (stawiacz min),

oraz 1 krążownik — stawiacz min.

Ogólną liczbę personelu marynarki na 1928 r. określa budżet na 57.000 ludzi.

Nowy okręt szkolny. Przystarzały opancerzony krążownik „Edgar Quinet”, budowy 1907 r. (14.000 ton, 23 węzły z artylerją — 14 dział 19 cm.) na jesieni r. ub. zakończył remont i został zaliczony do składu floty czynnej, jako okręt szkolny aspirantów oficerskich, na miejsce dotychczasowego krążownika „Jeanne d'Arc”, który skreślono ze składu floty czynnej.

NIEMCY.

Zmiana personalna. Zamiast dotychczasowego głównodowodzącego flotą Niemiec wiceadmirała Memmesena, został wyznaczony na to stanowisko kontradmirał Oidekop, z jednoczesnym pełnieniem obowiązków dowódcy dywizji okrętów linjowych.

Wiceadmirał Memmesen odszedł do dyspozycji szefa niemieckiej marynarki wojennej.

Oceanograficzne prace na krążowniku „Emden”. Przy wyruszeniu na pływanie zagraniczne krążownik „Emden” otrzymał polecenie dokonania pomiarów za-

pomocą dźwiękowej sondy, w tych miejscach Spokojnego Oceanu, gdzie tego dokonywał poprzednio niemiecki okręt hydrograficzny „Planet”. Stosownie do polecenia, „Emden” dokonał 355 pomiarów, przyczem okazało się, że 46 pomiarów wykazały głębokości ponad 10.000 metrów, a 2 razy sonda wykazała nawet 10.743 mtr. (Przy obliczeniach brano pod uwagę, że szybkość dźwięku pod wodą równa się 1542 metry na sekundę). Rejon, którego pomiarów dokonał w 1912 roku hydrograficzny okręt „Planet” (największa wykazana wówczas głębokość 9788 metrów) znajduje się w 40 milach morskich na wschód od wybrzeża wyspy Mindanau. Największe zaś głębokości znajdują się wzdłuż wysp Filipińskich.

DANJA.

Projekt budżetu. Projekt budżetu morskiego na 1927/28 rok przewiduje wyasygnowanie kwoty 21 milionów koron. Budżet ten jest mniejszy od zeszłorocznego, który przewidywał sumę 23.620.756 koron.

J. B.

GADUŁKI WILKA MORSKIEGO.

Jedz liny z musztardą,
I ciesz się piosenką:
U brzegów jest wardo,
A na morzu miękko.

Czy sztokfisz, czy piernik,
Życ — to wszędzie da się,
Mówił stary sternik,
A na morzu zasie
Najlepiej jest chyba:
Masz do jada chętkę —
Zarzuć z rufy wędkę,
Złapiesz wieloryba.

I z morską chorobą,
Gdy przyjdzie niecnota
I obraca tobą,
Zalutwisz się krótko:
Weź z kotwicy błota
I wypij to z wódką.

A gdy statek tonie
I szwy już puściły,
Nie myśl nic o zgonie.
Mój ty bracie miły;
To ci radzę snadno —
Nie trać próżno siły,
I puszczaj się na dno.

M. ZARUSKI



Morze polskie. „Szpyrek” w pobliżu Rewy. Fot. H. Gąsiorowski.

MARYNARZE Z POZNANIA

Jedna z pierwszych drużyn harcerstwa morskiego została założona w Poznaniu. Przyjęto ją życzliwie. Znalazła wnet protektorów i opiekunów. Udało się jakoś zgromadzić środki na parę łodzi żaglowych. Niebawem poszła nauka. Wtajemniczał więc młodych marynarzy ich kapitan w znaczenie różnych, potwornie brzmiących wyrazów, w rodzaju „szkot”, który nie miał oznaczać człowieka pewnej narodowości, ale najwzyczajniejszy sznur, albo „grof”, który na statku tracił zupełnie swą ostrość, stawał się już nie zakończeniem morderczego narzędzia, lecz kawałkiem żaglowego płótna. Młodzież przyjmowała w pokorze ducha wszystkie te dziwolagi. Gotowa była uwierzyć w to, co znacznie starsi marynarze od jej kapitana mówili, że po polsku nic na statku nie da się nazwać, że pierwsza rzecz dla marynarza, to nauka jakiegoś obrzydliwego żargonu — ale wszystkie te rzeczy nie zdołały uczynić jednego — nie zdołały ani o jeden cal przybliżyć morza do Poznania. I tkwiła w tem taka cicha tragedia. Spółobywatele na uroczystościach spoglądali na skautów morskich z dumą niemą — przecież byli żywym świadectwem, że w Poznaniu żywie „rozumienie dla sprawy morskiej” — ale pocichu każdy podśmiewał się z ich szerokich portasów, wyłożonych kołnierzy, jakie nosili; było to coś za egzotyczne, coś obcego i naprawdę trąciło poza, albo manjactwem.

Ale ani pozy, ani manjactwa nie było w kierowniku harcerstwa morskiego, Ludwiku Hermelu. Sam marynarz, marynarki oficer, zakochany w żywiole morskim, a przytem, człowiek młody, w twardej szkole życia przyzwyczajony nietylko obliczać, ale i wierzyć, że wiele rzeczy nieprawdopodobnych się spełnia. Powoli, systematycznie szkolił on swą drużynę. Uczył o wiatrach, o przyptywach i odpływach, o fali morskiej, o budowie statków. A skoro tylko znalazły się jolki — zaprowadził na nich taki porządek, taki rygor, że aż piszczało.

Więc znowu szeptano w Poznaniu i uśmiechano się, jak to dzwon bije na łupince żaglowej, jak to na odgłos tego dzwonu stojący na przedzie chłopak coś woła o ogniu i latarni. Ale i tak morze nie zbliżyło się ani o jeden cal do Poznania.

Młodzież początkowo nie bardzo się tem zrażała, ale w miarę postępu w nauce, brak tego morza stawał się czemś —

dławiającem, czemś żenującem. Biedni skauci coraz bardziej odczuwali wstyd za swoje nieochrzczone morską wodą mundurki.

Tłukli się więc po Warcie. Kiedyś ruszyli na Wisłę aż do Gdańska i do Gdyni. Zawzięte szczury lądowe gadały o ich wyprawie jako o niebysławie bohaterstwie. Puszyli się skauci. A na dnie serc nurtował żal, że nie zarobili jeszcze na swojej nazwę. Można było lichu wie co opowiadać tym, co nigdy morza nie widzieli, ale marynarz każdy uśmiechał się, patrząc na nich z pewnem politowaniem...

Gdy wiosna 1927-go roku poczęła się zbliżać, gruchnęła wśród naszych harcerzyków wieść o zjeździe skautów morskich w Kopenhadze. Teraz albo nigdy, pomyślał sobie kapitan Hermel.

— Pojedziemy — rzekł kiedyś.

— Jak? — wszystko jedno, ale pojedziemy.

Pieniądzy niema. Taboru — niema. Kiedy plan został rzucony — wszyscy fachowi sportowcy i marynarze tylko ramionami wzruszyli. Na morze? Do Kopenhagi? Na jolce? Nawymyślano skaucikom od smarkaterji, kapitana nieomal, że pod sąd nie oddano. Buntowały się przeciw niemu wszystkie zastarzałe nawyki lądowe, wszystkie strachy, — buntowały się i najświętsze uczucia macierzyńskie i ojcowskie. Hermel milczał — tak jak to potrafi milczeć człowiek spokojny, dobry z kośćmi — a przecież zdolny czasem do „szaleństwa. Milczał i pracował. Powoli projekt jego poczęł się realizować. Trochę zrobiła дума dzielnicowa, trochę pomogła centrala harcerek, trochę Liga Morska. Zaczęto budować statek.

A w miarę, jak szkielec jego okrywałó poszycie, w miarę, jak z ponad stoisk, na których był umieszczony, wylaniała się kajuta — poczęto się oswajać z warunkami myślenia. Pojada...

Jeszcze projekt wisiał w marzeń mgławicy, jeszcze zdawał się czemś zgoła nieprawdopodobnem, ale już były zobowiązania, już narastała moc, która pchała dzieło z dnia na dzień naprzód. Już to, co wczoraj jeszcze było tylko śmiałym pomysłem, stawało się podpisanym weksem. Klamka zapadła.

I — nadszedł dzień odjazdu. Jolka stała około przystani. Czysta, wymyta, wymalowana. Każdy szczegół był obmyślany. Każda knażka świeciła jak słońce.

Był i dzwon. I wszystko stało na miejscu, jak regulamin nakazał. I tłum był całkiem inaczej nastrojony, ów tłum poznański, tak czuły na każdy czyn, rozslawiający imię polskie zagranicą, i na każdą uroczystość. Miłość matek i siostr przybrała coś ze spartańskiej dumy — a tkliwość objawiła się w niesłychanem zaopatrzeniu spiżarni, że o mało statek nie zatonął.

Ostatecznie wszystko odbyło się w porządku i o oznaczonej godzinie, sygnał gwizdka, niby dotknięcie różdżki, odepchnął statek od brzegu i rzucił na rzeczny nurt.

Stało się. Jada. Warta — Noteć — Odra — a potem morze — pełne morze.

I zdawało się wtedy młodym żeglarzom, że już są na tem morzu, że już pełnią prawdziwą, morską służbę, że ta do brze znana im rzeka stała się czemś nowem, czemś niesłychanie potężnem, jakimś mistycznym łącznikiem Poznania z wszystkimi oceanami bezmiarem — nieomal częścią tych oceanów. I ten stateczek, który mieli pod sobą, nabrał zgoła innego znaczenia. Oto pojadą nim w dalekie strony, będą na obczyźnie, w krajach obcych — a wszędzie zostaną u siebie, pod własną, dumnie wiejącą banderą.

W opisie tych dziejów wszystko to trzeba powiedzieć. Ale na statku, który pod eskortą innych łodzi harcerek opuścił „wody terytorjalne” miasta Poznania nikt nie przepowiadał sobie tego. Zapadło to nagle, w każde serce, w każdą jednostkę, w każdą świadomość, jako coś gotowego, niewzruszenie pewnego.

Skryształowała się też w tych dzieciakach i inna jeszcze świadomość: że oto z chwilą odbicia od brzegu stali się zamkniętym światem, skończoną jednostką społeczną, prawną, polityczną — jeśli kto chce — o własnym ustroju, własnym organizmie, gdzie podział pracy, podział ról był ściśle określony, gdzie kapitan stał się alfą i omegą wszelkiego prawa — ostateczną instancją we wszystkich sprawach.

Dumnie jechali. Może tę dumę ochłodził nieco deszczyk, który bardzo nie w porę począł im moczyć galowe mundurki, a przebiegającym się nagwałt odstąpił niebysławie skandal, jakiego się dopuścili, zwalając bez ładu i składu cały swój bagaż w kajucie, ale gdy na rozkaz władzy, doprowadzili wszystko do normalnego porządku, już wrócili do kontenansu.



Lato i zima na Wiśle. — Brzeg rzeki koło Sartowic latem i kra zimą na Wiśle pod Grudziądzem.



Łamacz lodu na Wiśle pod Grudziądzem uwalnia rzekę z oków lodowych.
Fot. H. Gąsiorowski



Fot. H. Gąsiorowski
Stary Grudziądz. Ul. Śpichrzowa z „Bramą Wodną”.

I oto drobny fakt. Głupi most i kwita. Znali go jak zły szeląg z swych dawnych wypraw. Mijali tę bestję tyle razy, że już im się do ostateczności sprzykrzyła. Znali na nim każde przesło. I lichy wie dla czego wydało im się, że jest wysoki, że woda jest niska, że z całym spokojem mogą sobie pod nim przepłynąć pod żaglami. Jak na złość maszt zaczeplił.

W tej jednej chwili można było przeżyć całe piekło. Już każdy słyszał niemal, jak trzeszczy drzewo, jak łamie się maszt. W jednym mgnieniu ogarnął ludzi straszliwy wstyd powrotu. Jacht, co miał walczyć z wichrami całego świata, oto został obezwładniony przez pierwszy most. I wszystkie plany w jednej chwili runęły i część terytorjum Ojczyzny w jednej chwili stała się bezużytecznym gratem, bezduszną drzazgą, najgłupszą pod słońcem łupiną. I w tem błyskawicznym osłupieniu i ogłupieniu nagle głos kapitana: — Wszyscy na prawą burtę.

Cała dwunastka runęła na prawo. Przy padli do burty, jeden do drugiego przechylając się, ile tylko można było na zewnątrz. Statek pochylił się, maszt oddzielił się od mostu — i jolka ruszyła na przód dumnie, swobodnie, jak wprzód. Hermel wyczekał chwilę i następną komendą rozrzucił swoich po statku.

Odetchnęli. Spoglądali z podziwem na kapitana. Co to było? Pomyłka czy próba? Nikt napewno powiedzieć nie umiał. Pozostało tylko wrażenie, że kapitan ma głowę nie od parady, że opanuje każdą sytuację, że nigdy nie opuści go spokój, ani krew zimna, że z wszelkiej opresji potrafi wyprowadzić. A on sam siedział spokojnie przy sterze i patrzył na bieg rzeki i wymijał przeszkody. Instykt dowódcy mówił mu, że na samym wstępie wyszedł zwycięsko z próby, która mocniej, niż cokolwiek związała to powierzone jego władzy społeczeństwo, ale ten sam instykt nie pozwalał ani na chwilę analizować faktu, lub dawać bodaj w spojrzeniu materjał do tej analizy. On dobrze wiedział, że ten przełomowy moment dla całej młodzieży, ten cały ogrom przeżycia, jaki sam przeszedł, gdy nie wiedział, czy słowo jego ma moc ocalania okrętu — traktować trzeba jak drobiazg, niewarty

wspomnienia dla gromowładcy, dla Jego Kapitańskiej Mości. Więc nie patrzył nawet na swych podkomendnych, rzucając obojętne zdania, niemające nic z przeżyciem wspólnego. A tamci pytać nie śmieli. Tajemnica władzy — stała się rzeczywistością.

A los chciał, aby cała władza zajaśniała w należnym jej blasku. Niedługo potem popsuł się przyrząd do rełowania żagla. Znowu zwątpienie, znowu niepewność, acz w stanie nie tak ostrym. Tym razem porucznik wykazał, że zna się na statku i jego częściach składowych. Sprawdzono gwoździe. Młot był na miejscu. Młodzieniaszki mogły podziwiać sprawność swojego oficera, gdy kul, ciosał, piłował, aż wszystko przywrócił do normalnego porządku.

W swoim czasie i „kuk”, dając smaczny, a w każdym razie jadalny obiad dowiódł, że nie są mu obce ani primus, ani konserwy, ani kasza — a wobec tego świadomość, iż w tych warunkach można że-

głować, wypełniła wszystkich. Marzyciele, stali się żeglarzami. Marna jolka — statkiem, drużyna zamkniętem w sobie społeczeństwem.

Dzień schodził. Schodził wśród mgły i mrzącego deszczu. Dzień smutny w przyrodzie. Mgła oddalała brzegi i odgradzała statek od reszty świata. Schodził dzień półzabawy, dzień pożegnania. Noc przyniosła już powszedniość — spoczynek na statku. To już był egzamin statku, który na szczęście pomieścił w kajucie całą zmianę — sześć osób.

Dzwon wybił dziesiątą.

— Latarnia pali się — woła przeciągle oko.

Czuwają. A głos tego czuwania idzie po wodzie Warty.

Każda godzina tej jazdy przynosiła coś nowego. Raz w nocy jolka wpadła na cały zwał kłód. Innym razem jeden ze skautów wpadł do wody, co dało powód do odbycia ćwiczenia na temat: „człowiek za burtą”. W pewnej opresji pod mostem



Gdańsk. Motława.

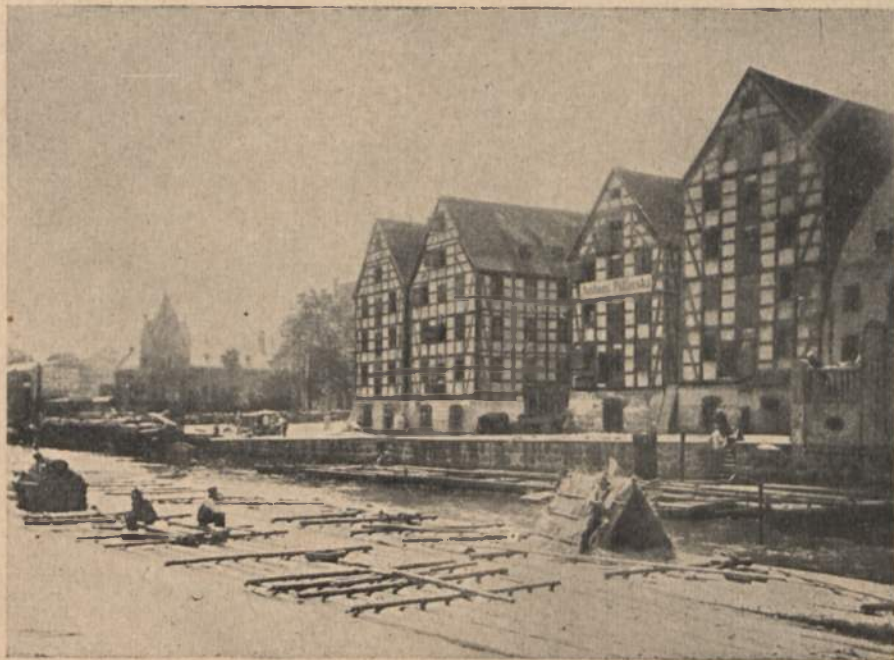
„Rybitwa” straciła kotwicę. Wszystko to były rzeczy powszednie — a wypełniało szczerze czas załogi — tembardziej, że podróż nie była sobie zwykłą wycieczką turystyczną — trzeba było śpieszyć, jechać w dzień i w nocy, i stanąć na czas. Trzeba było korzystać z każdego powiewu — bo tych powiewów mogło zabraknąć.

Poważnym etapem była granica niemiecka. Pierwszy to raz sportowy statek polski ją mijał — to też urzędnicy celni literalnie nie wiedzieli, co robić. Puszczając — czy brać cło, czy żądać gwarancji, że jolka opuści Niemcy. Po długich ceregielach stanęło na tem ostatniem. Gwarancję zresztą objął jeden z urzędników, któremu podobała się ta cała drużyna i jej eskapada awanturnicza. Było to miłe i niespodziane, coś w rodzaju — „żeglarze wszystkich krajów są braćmi”.

Więc ruszała młodzież z nową otuchą i wiarą. Wiatr zawiął znakomity. Rybitwa, mocno przechylona, leciała z wodą, jak ptak białoskrzydły, robiąc jakich 20 km. na godzinę. W takich chwilach wszystko było elementem szczęścia i rozkoszy, nawet ten głupi, niewywołany żadną prowokacją okrzyk, który padł z jakiejś napotkanej berlinki: „Polnische Flage runter”. Śmiech odpowiedział mu — śmiech szczery, jasny, wesoły.

Czasami jazda była cudowna. Pewnej nocy Warta rozlała w całe jezioro, na którym gubił się nurt właściwy. Woda zmarszczona lekko — obszar wody ogromny — czasem księżyc wyrzy z za chmur. Cisza — tylko szmer wody, roztrącającej przez ostry dziób jolki. A tam w szuwarach, jakieś hałasy, jakieś szamotanie się, — tumult. To dzikie kaczkę czyniły nocny harmider. Czasem zrywała się która i strzała śmignęła nad łodzią. A wtedy w najzacieklejszym mieszczechu budził się instynkt myśliwski.

Dnia dwudziestego szóstego lipca wpłynęła „Rybitwa” na wody Noteci. Tu już ruch statków się zwiększył znacznie. Szły parowce i barki i łodzie. Trzeba było jechać ostrożnie. W nocy poważne trudności nastęrczały mosty, — rzecz dziwna — nieoświetlane. Raz o mały włos



Bydgoszcz. Śpichrze miejskie.

statek nie rozbił się o filar. Jak zawsze, wyratowała sytuację przytomność kapitana.

Spokojnie wpłynęła „Rybitwa” na Odrę — i oto, pewnego dnia załoga nasza ujrzała Szczecin. Za nim już było morze — wspólna ojczyzna żeglarzy — morze niczyje.

To też rwało się doń literalnie wszystko. Z gorączkowym pośpiechem czyniono zapasy, odnawiano prowiant, wodę w baryłkach. Nikt, z wyjątkiem oficerów nie wychodził na ląd. I jak na złość — wiatr ustał. Ustał tak gruntownie, że w zalewie szczecińskim trzeba było stanąć na kotwicy i czekać na zmiłowanie Niebios. Jakoż dały one słaby wietrzyk, przy którym udało się „Rybitwie” dotrzeć jakos do Swinemünde. Ale tam wszystko ustało.

Co robić? Siedzieć na brzegu? Czy może siedzieć na łodzi ku ucieście gapiów?

Kapitan ostatecznie wynajął motorówkę i kazał się wyholować na pełne morze. Tam jakieś podmuchy poczęły wydymać żagle i statek nasz wziął kurs na Rugję.

Noc.. Zdała mruga latarnia Swinemünde — obok niej płoną światła Kurhausu. „Rybitwa” płynie i płynie — ognie odalają się, oraz bliższe są talli morza, słabną — aż giną. Morze ogromne morze wokół — woda i woda — spokojna, lekko kołysząca woda wysoka — aż do linii horyzontu.

Nad ranem zdała błysnęła latarnia Greifswalder-Oie.

Świt wstawał. Naprzód jasność szarawa od wschodu przepłaskać poczęła nieznacznie ciemności nocy. Potem ukazały się barwy — seledyn — róż — złoto. A wszystko, co promienie na niebo rzuciły — wnet gęstniało, pogłębiało się w morzu — rzekłbyś — woda przywdziewa szaty świeteczne na spotkanie królewskiego słońca. A jego krąg wyrzyzał chyłkiem na świat i wyskoczył radośnie na falę. I rozmigotały się wody...

Dałoko — na samym krańcu widnokregu majaczy cień — Rugja — święta wyspa słowiańska.

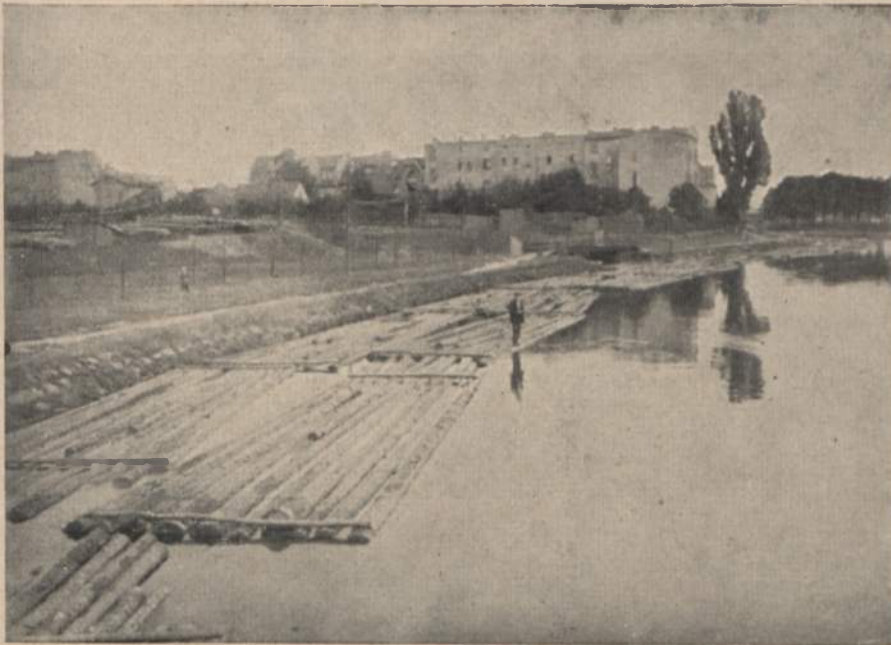
Ale z nastaniem dnia — żagle opadły bezwładnie. Statek stanął na martwej fali. Śnać wszystkie matki i siostry — żartowali skauci — zostały wysłuchane przez Boga.

Młodzieży wcale podobało się takie morze. Lęk ukryty, jaki odczuwała na myśl o niem — przysł. Prawda, od brzegu strasznie daleko, ani marzyć o dopłynięciu, ani myśleć o uratowaniu się w razie wypadku — ale wypadek... sama myśl o nim była śmieszna. W każdym razie miny nie były całkiem pogodne, bo przecie marynarzom wypadało troskać się o brak wiatru. To też klęli, o ile na to pozwalały obyczaje skautowskie. Klęli z umiarem i bez zbytniej szczerości.

Kapitan, szczerze stropiony, medytował, siedząc u steru — patrzył. Nakazał gruntowne porządki. Praca zawrzała. Porucznik, pełniący obowiązki pierwszego oficera, owego męczennika obowiązku, owej personifikacji czystości, doglądał robot z taką skrupulatnością, jak nigdy. Wszystko musiało być wyczyszczone — aby błyszczało, jak samo słońce. Nigdzie ani śladu śnieży, ani najmniejszej resztki



Bydgoszcz. — Port na przedmieściu Kapuściska Dolne.



Tratwy na Brdzie pod Bydgoszczą.

rdzy. Potem przyszło szorowanie statku. Zwijanie lin, porządkowanie. Stopniowo wykonano literalnie wszystko, co tylko można było wymyśleć. Ale wiatr się nie zrywał. Fala martwa, kołysała jolką łagodnie — a Rugja majaczyła w oddali — niby marzenie.

Więc kapitan znów się rozejrzył po niebie i morzu.

— Kąpiel — rzucił komendę.

Zachwyt załogi nie miał literalnie granic. Rzucono koło ratunkowe na wszelki wypadek i cała banda skoczyła za nim do wody. Każdy z nas zapewne kiedyś się kąpał. Ale jeżeli nie spróbował, co to jest kąpiel na pełnym morzu, gdzie niema mowy o brzegu, a dna dotyka tylko flądra, albo siekiera rzucona, gdzie kołysze człowieka słup wody kilkadziesiąt metrów głębokij — niech nie mówi, że wie co to jest rozkosz kąpeli. Chłopcy w jednej chwili zamienili się w stado delfinów. Nieśmiali zrazu, bojaźliwi na myśl o straszliwej głębini — skoro poczuli ją pod sobą, skoro pochwycili tajemny jej urok — poszaleli literalnie. Trzeba było ich trzymać. Co chwila gwizdek dowódcy przypominał o tem, by zbyt się nie oddalać od burty. Co chwila trzeba było zwolnywać gromadę, która gotowa była się rozproszyc na cały Bałtyk. Młody kapitan uważał pilnie, złościł się nawet chwilami, ale w gruncie rzeczy rad był z tego. Dzielność — to zaręczenie bezpieczeństwa...

Czas płynął równie powoli, jak „Rybitwa”. Niebawem minął i urok pierwszej kąpeli w morzu, minęły i prace, a statek stał bez ruchu. Więc coraz bardziej i bardziej szczerze poczynali tęsknić harcerze do wiatru. Już chcieliby płynąć naprawdę. A morze trzymało, jakby karząc za te najłżejsze przejawy obawy, jakie odczuwali. Dopiero po dwóch dniach, gdy najbojaźliwsi woleli huragan od tego straszliwego, nudnego postoj — wiatr powiał. Powiał zrazu łagodny, coraz mocniejszy. Żagle się wypełniły — statek ruszył z fali na fale, a ta rosła, sztywniała, uderzała w kadłub z łoskotem, czasem bryzgi na pokład rzuciła.

Jolka szła przechylona — szła jak anioł, a pod dziobem burlita woda, upajającą muzyką ruchu. Trzydziestego lipca wyprawa mijała trawers pływającej latarni szwedzkiej Falsterborey. Około południa widać było wspaniałe gmachy i

świątynie Kopenhagi, o godzinie dwudziestej stanęła w porcie Helsingör, gdzie odbywał się zjazd morskich harcerzy.

Tu naszych czekał triumf nielada. Zśród sześciu narodowości, jakie wzięły udział w zjeździe, oni jedni przybyli na własnym statku, oni jedni przyjechali o własnych siłach.

Prawda, mając starszych nieco na pokładzie, niż przepisy postanawiały, nie mogła „Rybitwa” stawać do konkursu, stawała jednak dzielnie poza konkursem, mężnie, w najcięższych warunkach użytkując miejsce zaszczytne.

Pobyt w Danji był jednym pasmem podróży, przejazdów, festynów, parad i tego wszystkiego, czem wypełnione bywają podobne zjazdy. Było i przyjęcie u następcy tronu szwedzkiego na wyspie Hven i zwiedzanie osoblowości. Nasi skauci pochłonięci służbą na swoim stateczku, może mniej, niż inni, widzieli i mniej jedli, ale mieli tę niezastąpioną niczem satysfakcję posiadania na miejscu własnego

domu, wędrowania wszędzie na własnym statku, pod własną banderą. I ta satysfakcja wypełniała ich taką dumą, takim szczęściem, że o niczem poprostu myśleć nie mogli. Zwróciło też to powszechną uwagę w Danji. A gdy „Rybitwa” syta już chwały zajęła do Kopenhagi z wizytą do polskiego posła, stawił się wnet cały rój dziennikarzy po wywiady i dnia następnego wszystkie dzienniki miejscowe pisały o dzielnej polskiej drużynie, co to rzekami i morzem przedostała się aż do Danji na — łupinie. Podziwiano odwagę — podziwiano sprawność sportową polaków. Coś — niby legenda o Janie z Kolna odbiła się echem.

Zycie wśród gościnnych duńczyków płynęło wartko. Chwila powrotu nadchodziła. Oczywiście, że mowy nie było o jeździe pod prąd rzekami. Obecnie droga prowadziła morzem — prosto do Gdyni. To już nie były żarty. Na tego rodzaju podróż można było zabrać tylko silniejszych. Sześciu uczestników wycieczki, choć i z wielkim żalem opuściło pokład „Rybitwy”, by udać się do domu parowcem, przez Gdańsk. Pozostała szóstka, żegnana przez urzędników poselstwa, z min. Rozwadowskim i jego Małżonką na czele, rozwinęła żagle i ruszyła. Był to już koniec wyprawy, ale zarazem był to jej punkt szczytowy. Fale szumiały. Wiatr pchał statek na południe. Nad ramię poraz drugi ujrzeni żeglarze latarnie Falsterborey, a jolka wzięła kurs na wschód, wzdłuż brzegów Szwecji.

Tymczasem wiatr tężał. Żagle już wzięto na ryfy. Lekka jolka przechyła się mocno — nieco zamocno na bok... A portu w pobliżu niema. Trzeba płynąć — płynąć na Bornholm. Szła więc jola, szła dalej, szła cudownym, upajającym pędem, skacząc z fali na fale jak tanecznicą, jak ptak białoskrzydły.

Zapadła noc, jasna noc księżycowa. W bladej poświacie miesięcznej nikły gwiazdy — srebrzyły się piany daleko i morze ciemne nęciło zagadką. Płynęła jola — płynął ten drobniak lekko, jakby drwił z wichrów, jakby cieszył się z cudnej kąpeli, jakby poił się nocą.

Bornholm. Mruga latarnia Hammer Odde. Można zawinąć. Ale jakżeż tracić na spanie tak cudną noc? Jak wiatr pędzący statek z tak niewiarogodną szybkością wypuścić?



Kra morska na południowym brzegu Helu.

Płyniemy, Płyniemy — kładąc dłonie zagli na wiatrach chwytając wichry, zaklinając je w posłuszeństwo. Płyniemy, jak duchy — płyniemy jak tytany — których nic nie okiełzna — których nic nie przerazi. Niebo tak jasne i ciche — a morze rozhuśtane i piękne, a jolka mała, lecz dumna — sama jedna żywa — wobec nieskończoności żywiołów — płynie...

I oto nagle w odległej dali ponad zamglonym horyzontem coś błysło... A potem w fal łoskot wkradł się daleki warkot. I coś zaczerniało na niebie. I piorun bliższy uderzył. I skądś, z niewidnej od dali jedna po drugiej wychodziły czarne, straszliwe chmury i gnały po niebie. I jakieś podmuchy dzikie splątały rytm fal. Sztwyne, potężne bałwany uderzały z hukiem i trzaskiem, jakby się sprzysięgły zatopić łupinę. „Rybitwa” jak oszalała miotła się teraz na siwych bałwanach, rzucała w górę, to wdół, strącana w jakoweś otchłanne przepaście. Bryzgi ślepiły oczy. Ciemności zamknęły całą przestrzeń wokół. Nie widać nic tylko fal skłony, tylko fal grzbiety, tylko masę wodną. Czasem straszliwy blask rozświetlał lej, w który jolka wpadała. Czasem łoskot bałwanów pokrywał straszliwy ryk grzmotu. Tak okropnego chaosu, takiego zamętu nawet nie wyobraża sobie ten, co nie był na morzu w czas burzy — w łupinie.

I zrozumiał wtedy kapitan, że w walce tej nie wytrzyma.

Załoga cała wdziała ratunkowe pasy. Pozostawał jedyny środek — pływająca kotwica... Sporządzono ją jako tako na kole ratunkowym. Na rozkaz porucznik rzucił kotew. Jednocześnie spuszczone żagle. I oto chwila skupienia — pomoże — czy nie pomoże? W takiej chwili nie jeden kapitan osiwił — boć dalej nie zostawało już nic — o walce nie było mowy... Westchnienie ulgi. Kotwica działa. Statek umiejscowił się na fali, uchwycił jej rytm.

Porucznik przemoczony do nitki w czasie zakładania kotwicy dał nurka pod koc i zasnął jak zabity. Kapitan został. Jeszcze patrzył, jeszcze badał.



Sartawice koło Grudziądza. Płaczące buki w parku zamkowym.

Mijały długie, nieskończenie długie godziny — wyl wicher — ryczało mu morze do wtóru, szumiało porykiem chaosu niezgłębionego — wiecznego. Trzeszczała jolka. W dno jej tłukł miecz spuszczonej — grożąc rozbiciem statku. I ciemność zupełna.

Kapitan wystawił wartę i jak był w pasie ratunkowym, w ubraniu, rzucił się na postanie. Zasnął wnet, jak zabity.

Około szóstej nad ranem zbudził go jasny promień słońca.

Zerwał się. Jednym skokiem był na pokładzie.

Wicher jeszcze był mocny i fala szła duża — ale w słońcu wszystko nabiera jakiegoś innego wyrazu.

Żagle znów poszły w górę i „Rybitwa” znów poszła w płasy po morzu.

Niebawem ujrano ląd na kursie. Zwrot na lewo. Locja i mapa pozwoliły się zorientować w sytuacji. Mijano Lebę. Dalej już wszystko szło gładko. O godzinie siedemnastej „Rybitwa” wpłynęła na wody polskie.

O północy był trawers latarni w Helu. Ale przeciwny wiatr pozwolił wylądować w Gdyni dopiero o szóstej rano.

W oczystym porcie nie witał nikt śmiałków. Nikt nie wiedział, że wraca drużyna skautów z ciężkiej wyprawy. A była to pełnia sezonu, dnia 14-go sierpnia 1927-go roku.

Ale cóż to szkodzi? Morze daje tym, co je ukochają tyle, że mogą oni nie żądać nic ponad to — i są bogaci.

A. V.

POD POLSKĄ BANDERĄ NA MORZACH DALEKIEGO WSCHODU

Autor pisze o spotkaniu na wodach Dalekiego Wschodu szkuneru pod banderą polską. Mógł to być szkuner kapitana K. Szarskiego, który dotąd tam przebywa i który posiadał przed rewolucją w Rosji kilka statków. Przed rokiem kpt. Szarski pływał w charakterze pierwszego oficera na chińskim parowcu „Yung-Ning” z Szanghaju.

Redakcja.

Był to drugi dzień mej podróży na statku „Chosen-Maru” na morzu Japońskim. Jechałem z Władywostoku w sprawie repatriacji dzieci polskich ze Wschodniej Syberji, przez Japonję do Polski. Był to rok 1921. Na Dalekim Wschodzie Syberji panowały krwawe walki, rozruchy, liczne utarczki partyzantów czerwonych z oddziałami „białych” atamanów (monarchistów rosyjskich), plądrujących kraj ten obszerny rabusiów, działających na własną rękę koreańczyków i szajek zorganizowanych chunchuzów chińskich, nawiedzających Syberję z sąsiedniej Mandżurji. Japońskie wojska okupowały wówczas pobrzeża

Wschodniej Syberji od granic Korei do Kamczatki, ucierając się z napadającymi na nich z zachodu bolszewickimi bandami. Od tych nieustannych walk, grabieży i zbrojnych napadów na miasta, osady i wsie, wśród ponurych scen porywania kobiet i mężczyzn w celu okupu, od nakładanego haraczu przez bandy wszelakiego rodzaju, ludność miejscowa cierpiała ogromnie, a wśród niej także polacy, różnemi kolejami losu zagnani tu z odległych siedzib ojczystych. I oto jedynymi opiekunami polaków byli wówczas japończycy. Ich wojska brały pod szczególną opiekę rodziny polskie, broniły od gwałtów, ochraniały od przemocy i krzywd i w chwilach krytycznych ratowały od śmierci. Pod ich też opieką opuszczałem kraj gwałtów i niesfornych łupieżców.

Do dnia dzisiejszego polacy za te względy i serce okazane nam, i sirotom naszym, winić czuć dla japończyków wdzięczność i szczególną sympatję.

Myli się jednak ten, kto sądzi, że sympatja powstała, pomiędzy odległe-

mi geograficznie narodami, o tak odmiennej strukturze charakterów rasowych, w dniu wczorajszym, od chwili odrodzenia naszej Rzeczypospolitej. Tak nie jest. Pierwsze bowiem węzły przyjaźni zadziergnięte zostały już w XVIII stuleciu.

Wśród wielu potężnych postaci, na miarę niepowszednią skrojonych, a wyrzuconych falą życia i nieposkromioną energią własną na szlaki świata, wśród wszechświatowej sławy bohaterów, wśród nazwisk niepospolitych żeglarzy polskich: Jana z Kolna, Arciszewskiego, i t. d. wyróżnia się porywająca niezwykłością postać największego z szlachetnych awanturników, wielkiego patrioty i człowieka nieustraszonej odwagi, hrabiego Maurycego Augusta Beniowskiego.

Szukałem o nim wspomnień i tradycji z czasów jego pobytu w Syberji. Dotychczas wśród plemion Kamczatki, na Dalekim Wschodzie, na pomorzu Ochockiem wśród czukczów, gilałów i tunguzów, zachowały się legendy o bajecznej postaci „Augusta-Poliaka”. Słuchałem tych opowiadań

i legend i wyrosła mi postać Beniowskiego, jeszcze bardziej wyolbrzymiona, ponad wyczarowany cudnemi strofami poemat o nim Słowackiego.

Potem spotkałem się ze wspomnieniami o Beniowskim w Japonii i przekonałem się, że on był właśnie tym, który zadzierzgnął pierwszy węzeł pomiędzy nic o sobie wówczas niewiedzącymi dalekimi narodami.

Lecz powrócę do swej podróży na statku „Chosen - Maru”.

Był to drugi dzień wędrówki morskiej z Władywostoku do Japonii, gdy w kontemplacji siedziałem nieruchomo na pokładzie, kołysany falami Japońskiego morza. Wzrok miałem skierowany na stalowej barwy grzbiety morskich bezkresnych — zda się — przestrzni. Wtem na dalekim, bardzo odległym od naszego statku, widnokregu, ukazał się mały, biały punkcik, lśniący się w jaskrawych blaskach słońca. Punkcik wydawał się z początku jakgdyby być nieruchomy, lecz następnie stopniowo rósł w oczach, zbliżając się do naszego statku, białymi skrzydłami żagli chwiał się — kołysał i samotny na ponurych falach bezkresnej, wodnej pustyni — wyrastał. I nagle — tam na szczycie masy wyrzucono fruującą banderę.

Podniosłem się. Wydało mi się bowiem, że dojrzałem na niej barwy narodowe — polskie... Drżałem ze wzruszenia. Oczy wlepiłem w zbliżający się statek. I złudzenie nie pierzchnęło, owszem, nabierało wyraźnie konkretnych form. Miraż morski stawał się jawą niezbitą. Banderia lśniła się przedemną przepyszniemi barwami narodowymi, gdy żagle kładły się poziomo ku wzdymającym się bałwanom.

Z jaką radością śledziłem tę zuchwałą żeglarską łupinę pod znakiem Polski, na tak bardzo dalekich od Ojczyzny wodach.

Był to samotny szkuner rybacki. Stwierdziłem to przez lunetę. Szkuner omiął zdaleka nasz parowiec, to kładąc się prawie bokami na fali i śnieżniemi żaglami zmiatając mokre roztocza — to podnosząc pionowo swe płótna, jak motyl skrzydła, i wisząc zda się na horyzoncie, pomiędzy ciemną linią morza i jasnym lazurowym nieboskłonem. Zapatrzyłem się w zjawisko, cały zwarfłem się w śledzeniu odpływającej i ginącej na dalekim horyzoncie bandery. Aż znikła mi z oczu, niby fata - morgana.

Nie był to sen — ani miraż. Była to rzeczywistość. Było to niezwykle zdarzenie. Na wodach Dalekiego Wschodu, widziałem, po raz pierwszy w swem życiu, tajemniczy statek pod polską banderą!

Napróżno potem dopytywałem się o nieznany statek, napróżno badałem załogę i podróżnych. Nikt mi nie mógł nic o nim powiedzieć.

I nigdy potem nic nie słyszałem o nim — nic nigdy nie dowiedziałem się. Znikł jak miraż morski, jak latający legendarny Holender. Może to był cień statku Beniowskiego, może powtórzony przez wieki duch jego

płynął drogami morskimi, które odbył za życia doczesnego?

Może jakiś nieznany śmiały żeglarz polski, czując się synem Ojczyzny Wyzwolonej, na własnym szkunerze uznając Jej władzę, zatknął banderę polską? Wszak niejaki Stengiel, faktem jest — pojawiwszy za żonę księżniczkę tunguzów nad Ajanem nad morzem Ochockim, w czasie gdy po rewolucji nad tymi krajami dzikimi i ponurymi nie było żadnej władzy, znalazłszy liczne rozsypania i załóżki złota zatknął sztandar Rzeczypospolitej, obejmując kraj ten w posiadanie dla Niej, a potem do poselstwa polskiego w Tokio się udał, w zamiarze utwierdzenia Polski w posiadaniu tych surowych, złotodajnych północnych wybrzeży, wraz z jakimś egzotycznym księstwem tunguzkiem. Mógł przeto pływać również na wodach Dalekiego Wschodu nieznany zuchwały żeglarz polski, nieuznający żadnych władz miejscowych, jeno daleką Ojczyznę - Polskę.

Na widnokregu zarysowały się brzoogi Japonii.

I naśle w wyobraźni mej stanęła postać Beniowskiego, płynącego od surowych, ponurych brzegów Kamczatki, ku południowym tajemniczym krajinom, skąd wiatry mu niosły zapach kwiatów pomarańcz i cytryn. Płynął z dumnie podniesioną banderą Rzeczypospolitej, w czasach ponurych upadku wolności, niosąc jakby w świat daleki dumny protest całego Narodu.

Wizja Beniowskiego, obudzona przez rybacką łódź z barwnymi polskimi na szczycie masztu, nie opuszczała mnie przez cały czas bytności w Japonii. Starłem się znaleźć jakakolwiek wzmiankę w literaturze lub dziejopisarstwie japońskim XVIII stulecia, szukałem w legendach i wspomnieniach.

Źródła, opisujące pobyt Beniowskiego w Japonii, znalazłem w Tokio w 1922 r. Źródła te znajdują się w Bibliotece Muzeum Cesarskiego w Tokio.

W dzienniku swoim Beniowski pisze, że opuścił Kamczatkę 26 kwietnia 1771 r. na żaglowcu „Św. Piotr i Paweł” pod banderą Rzeczypospolitej Polskiej. Wyruszył najpierw w kierunku wysp Berynga, lecz okrążywszy je, skierował się ku południowi. Przepłynął wzdłuż archipelagu wysp Kurylskich (Chishima) i 14 lipca zbliżył się do brzegów Japonii, kierując się ku południowemu zachodowi. Pod szerokością geograficzną 33° 56' zwinął żagle i zarzucił kotwice w zatoce Usilpatchor.

Beniowskiego, ze swą prawą ręką i towarzyszem niedostępnym, kapitanem wojsk polskich, Antonim Straszewskim, przyjęli japończycy z wielkimi honorami i nadzwyczaj gościnnością, a daimio, którego Beniowski nazywa „Ulikam-hy” (królem), zaszczycił go swymi względami, ofiarowując wędrowcom nieznanego narodu dary i prowiant.

Obdarzony ryżem, cukrem, herbatą, tytuniem, suszonymi owocami, wi-

nem i świeżymi owocami dla całej załogi, Beniowski pożegnał daimio i samurajów i opuścił 2-go sierpnia gościnne wybrzeże. Czwartego sierpnia zarzucił znów kotwicę na pobrzeżach półwyspu Idzu, w zatoce Misaki. Stąd wyruszył dalej wzdłuż brzegów Japonii ku południowi. Dnia 10 sierpnia zatrzymał się w zatoce Tosa wyspy Shikoku (Xicoco). Mały statek potrzebował wciąż świeżych zapasów wody, będąc miotany wichrami i niepogodą, jak mała krucha łupina. Załoga posiadała znaczny zapas broni ówczesnej i amunicji.

Był to pierwszy okręt polski od stworzenia świata na tych wodach!

Dnia 11 sierpnia Beniowski opuścił zatokę Tosa i po paru dniach zatrzymał się przy wyspie Takasima. Dnia 15 sierpnia stanął u wyspy Usmay Ligon, w archipelagu Liquerio albo Liu-Kiu (Riu-Kiu). Zabawiwszy tam kilka dni, wyruszył w kierunku Formozy.

Romantyczne przygody tego niezwykłego człowieka, opisane w jego pamiętnikach, przetłumaczono na wszystkie języki europejskie. (Pierwsze wydanie wyszło po angielsku p. t. „Memoires and trancis of Mauritius Augustus count de Benyowski” w r. 1789. W 1790 roku wyszły tłumaczenia francuskie i niemieckie. Po polsku pamiętniki wydano w 1806 roku w Warszawie). Wielu uczonych europejczyków stworzyło całą liczną literaturę o jego podróży i pobycie w Japonii.

Badania ich wyjaśniły zagadkowe nazwy portów, podane w pamiętnikach i ustanowiły faktycznie trzy prawdziwe nazwy miejscowości, w których zatrzymywał się Beniowski ze swą drużyną.

Pierwszym portem Tosa, nazwanym przez Beniowskiego na wyspie Shikoku, według hr. Telekiego, uczonego węgierskiego, jest to miasto Kochi prowincji Tosa (Kuni) pod 33° 33' północnej szerokości.

Dруга nazwa, figurująca u Beniowskiego, jako wyspa Takasima, według Telekiego brzmi Tanegashima. Trzecią nazwą bezspornie są wyspy Riu-Kiu czyli Liouerio. Reszta nazw miejscowości, wymienionych w pamiętnikach Beniowskiego, dotychczas jest zaśiadką niewyjaśnioną.

Według źródeł japońskich tymczasem, znajdujących się w Bibliotece Muzeum Cesarskiego w Tokio, w dziele „Okamoto Rinnosuke” Beniowski zatrzymał się po raz pierwszy u brzegów Japonii w Kuni (prowincja Awa), po raz drugi na wyspie Oshima i poraz trzeci na wyspach Riu-Kiu.

W tych miejscowościach, które należy uważać za najbardziej prawdziwe, wymienionych w kronikach japońskich, zawiązał się pierwszy węzeł naszej politycznej przyjaźni z Japonią, który w latach ostatnich wzmocnił się szczerą sympatją. Japończycy z natury swej są ogromnie ostrożni i podejrzliwi w stosunku do białej rasy. Nie dziw więc, że Takamoto

Rin-no-suke tak pisze z początku o Beniowskim:

„Faktycznie on (Beniowski) był szpiegiem, pragnącym poznać Japonię, przyjętym gościnnie i miłościwie przez nasze władze. Pozostawił kilka listów w sprawach politycznych natury sekretnej”.

W aktach i dokumentach z tego czasu w Tokio, pozostały listy Beniowskiego do „daimio” i „shoguna”, w których Beniowski, wyrażając swą głęboką wdzięczność za gościnność i przychylnie przyjęcie, ostrzega japończyków przed zachłannością Moskwy. Pisze o moskiewskiej potędze, że zbliżając się do granic Japoonji, zdobywa sąsiednie kraje na zachodzie i północy, że ufortyfikowała się na wyspach Kurylskich i zaopatrzyła się w działa, pociski i wojsko przeciw Japonji.

Ostrzeżenia Beniowskiego nie pozostały bez skutku. Mszcząc się za rozbiór Polski i chcąc szkodzić Jej wrogowi, ten wielki patryjota, ostrzegając Japonję przed zakusami Rosji, dopiął zamierzonego celu. Bowiem kto wie, jakiby obrót wzięły sprawy polityczne na Dalekim Wschodzie, i czy północny niedźwiedz nie sięgnąłby potworną łapą i nie zagarnął cudnych wysp Jamato (Bramy Gór), gdyby japończycy nie wzmożli swej ostrożności w stosunku do niebezpiecznego sąsiada. Japonja bowiem, od czasu pobytu Beniowskiego, poczęła pilnie uważać na poczynania Moskwy na Dalekim Wschodzie, stosując środki ostrożności i ochronę zbrojną północnych wysp, a każdą wizytę Rosji u swych brzegów przyjmowała wrogo, tłumacząc ją zamiarami zaborczemi, lub szpiegostwem. Że się przysłużył

do tego Beniowski, wyraźnie mówią japońskie źródła historyczne. Stwierdza to również uczony rosyjski („Japonja i Rosja” 1908 r., Nowakowski). powtarzając:

„Zemsta Beniowskiego w znacznym stopniu popsuła stosunki pomiędzy Rosją i Japonją, budząc u japończyków do rosjan wielką nieufność i podejrzliwość, które pozostały na zawsze, spotęgowane napadami zbójcekiemi kozaków i grabieżami kupców na Sachalinie i wyspach Kurylskich”.

Tak to jeszcze w końcu XVIII stulecia wielki konfederat zawiązał świądomie pierwszy węzeł przyjaźni pomiędzy narodami Orła Białego i Wschodzącego Słońca.

WACŁAW WIENCZ. PIOTROWSKI

1922 r. pisane w Tokio.

NA PEŁNYM OCEANIE

W nocy opuściliśmy Los Palmas, stolicę Wysp Kanaryjskich; dziś rano obudziłem się już na pełnym Oceanie. Właściwie to od chwili przebycia cieśniny Gibraltarskiej kołyszą nas fale Atlantyku, ale dotychczas nie oddalaliśmy się zbyt od brzegów Afryki. Od dziś natomiast przecinamy Ocean ukosem w poprzek, zmierzając ku kontynentowi południowoamerykańskiemu. Przez siedem dni nie ujrzymy lądu, przez siedem dni będziemy zawieszani na błonie Oceanu pomiędzy niebem, a odmetami wód, bezpieczni w nawie „Saturnji”.

Ocean! Ma w sobie coś tajemniczego ten wyraz, coś pociągającego i coś przerażającego trwoga zarazem.

Rano przy śniadaniu, „commissario”, siedzący przy naszym stole, z powagą powiedział: A więc jesteśmy już na pełnym Oceanie!

Wszystcyśmy to doskonale wiedzieli, a przecież słowa te wywołały w nas jakiś niesamowity nastrój. Na chwilę zcichły rozmowy i osiadło na twarzach dziwne skupienie.

Ocean! Przecież ogrom jego — to abstrakcja, to globus, to mapa geograficzna, lecz nie wrażenie plastyczne. Cóż się widzi? Horyzont nie większy jak na morzu! Woda? Taka sama gorzko-słona, przelewająca się gamą kolorów podobnych.

Fala? Gra, pieni się, zapada, jednakowo jak tu, tak i tam...

Gdzież więc różnica, gdzież atrybuty Majestatu?

Burza!

Burza dopiero obławia ogrom Oceanu, jego utajoną moc! Burza, — potęga królewskiego gniewu, szal rozpętanego żywiołu!

Niestety o tej porze roku, w tej części Atlantyku burz nie bywa, lub niezmiernie rzadko. Nie danem więc mi było widzieć Ocean w całym majestacie.

Mogłem tylko obserwować go w mozo- le jego „życia codziennego”.

W tem niczem prawie się nie różni od morza. Jedyną dostrzeżalną różnicą — to barwa. Morze mieni się refleksami, zawartymi w skali kolorów niebiesko-zielonych, natomiast Ocean, zdala od brzegów, gra gamą kolorów zimnych, wpadających w czerń, gdy się patrzy na wodę orostopadłe zgóry. Wówczas i piana, rozprowadzona cieniutką, wzorzystą war-

stwą po powierzchni, z białego przechodzi w ton brunatny. Widok ten przejmując dziwną grozą, wyraźnie się odczuwa lęk niezgłębionej toni.

Życie oceanu, ruch fal, gra kolorów wydają się początkowo dziwnie jednostajnymi i monotonnymi. Trzeba się jednak im bacznie przyrzeć, starając się do- cieć tajemnic kolorystyki i konstrukcji obrazu morskiego. Wówczas doznaje się wprost rewelacji, przekonywując się jak jest on niesłychanie urozmaicony i skomplikowany.

W krajobrazie lądowym mamy do czynienia wyłącznie z barwą obiektów, o walorach i natężeniu niezmiennem przy danem świetle.

Na morzu zupełnie co innego. Tutaj takiej barwy niema, są tylko blaski, połyski, odbłyski; dopiero cień daje właściwą barwę, ale światłocien znow ją rozprasza, komplikuje jakimiś niezwykle niewiadomo skąd odbitemi refleksami. A przy-

tem nieustanny ruch, o logice nieuchwytniej. Niepodobna uświadomić sobie formu- ły, rozwiązującej zagadnienie harmonji czynników, składających się na obraz morza t. j. koloru i rysunku fal.

Znajdują się one w ściślejszej zależności od głębokości wód w danem miejscu, położenia słońca i chmur, stopnia zachmurzenia oraz od kierunku i siły wiatru.

Gdy niebo czyste i słońce świeci, morze się pali i skrzy mirjadami blasków.

Rano płynię od horyzontu szeroko rozlaną lawą roztopione jasne złoto. Drga w oślepiających ogniach, usiane miljonami świecących topazów.

A na zachodniej stronie — płynne srebro połyskuje bielą żywej łuski.

W południe od morza bije żar, a w po- świcie pełnej nieuchwytnych, szarawo- niebieskich refleksów, migocą gęsto roz- siane, iskrzące djamenty.

Gdy słońce chyli się ku zachodowi, znow morze gore płomieniami złota, ale



Morze polskie. Piaski nadbrzeżne pod Dębami.

Fot. J. Stopczyk.

już w tonach ciemniejszych o rdzawych odbłaskach.

I nie podobna dostrzec barwy morza, idzie od niego luna odbijanych promieni słonecznych.

Chyba, żeby stanąć przy burcie i pa-trzeć pionowo wdół. I byle nie w połud-nie, bo wówczas powierzchnia wody mie-ni się blaskami i odbłyskami. Lecz rano lub przed wieczorem.

Dziób okrętu pruje pierś Oeanu, odwa-lając po obu stronach uciekające ukosem skiby spienionych fal. Gdy staną one gar-bem przeciw słońcu, głębia ich ma cienie czarnych szafirów, a wyżej podnosi się indygo, rozbryzgujące się białą grzywą.

A po stronie, gdzie kadłub okrętu rzu-ca na wodę cień, burzy się czysta, jaskra-wa ultramaryna i tylko, gdy uderzy w nią od spodu jasny obłok bąbelków, — zastężyła lodowa tafla rozjaśnia się mato-wym, czarniawym bławatem.

I wyłącznie skala kolorów granatowo-błękitnych; i tylko gdy się promień sło-neczny przebieje przez wyrzucony wysoko wgórze, cienki grzbiet fali, zagra wówczas na nim przez chwilę zielenią szmaragdu i rozprysnie się natychmiast w białym pyle grzebienia.

Gdy płyną dniem po niebie obłoki, ra-no i pod wieczór odbijają się w wodzie przesytnym, jasno-złotym blaskiem, nakrapianym delikatnym fioletem ame-tystu.

W środku dnia obłok rzuca na wodę ciemne pasmo sinawego cienia.

Słońce daje morzu koloryt; rysunek daje mu wiatr.

Gdy się wiatr wzmacnia i dmie silnie, fa-la się dopiero zaczyna kołysać i długi czas upłynie, zanim się dostosuje do po-tęgi wiatru. A potem odwrotnie, wiatr

slabnie, a fala długo jeszcze się bałwani przy cichej pogodzie.

Na początku idzie mała fala. Niebo w chmurach. Morze w ciemnych brunatno-sinych tonach, roi się białymi puszystymi kitami. Wygląda, niby nieskończenie wielkie, kwitnące kartoflisko, o wybuja-łej naci, po którym wiatr faluje, kołysząc białymi kiśćmi gęsto rozsianych kwiatów.

Wiatr przybiera na sile, fala rośnie. Poruszają się bezładnie płynne jej gar-by, to unosząc się wgórze, to się zapada-jąc wdół.

Jak w jakimś niesamowitym kontre-dansie, zbiegają się dwa bałwani, łączą ostrym grzbietem, wspinają w górę i roz-pryskują na czubie białą grzywą, targaną podrywem wiatru; zaraz potem opada płynny kopiec — bałwani się rozbiegają na boki, a w szerokim płaskim dole roz-pływa się wzorzystym deseniem biała ko-ronka piany, i długo jeszcze się kołysze na wodzie, zanim zniknie.

Wiatr dmie ostro. Krople wody siekają twarz cienkim strumem.

Niezdarne poruszają się ciężkim, mia-rowym ruchem ogromne zwały wody. Po-wierzchnia ich marszczy się drobną łuską fal; wiatr — zdmuchuje biały pył z grze-bieni i to w górę podrywa, to z suchym szelestem niesie nisko nad powierzchnią wody, niby ziarnisty, syпки śnieg podczas zadyмки.

Pewnego poranku miałem chwilę wiel-kiej radości. Wyjrząwszy na pokład do-strzegłem nasuwającą się w naszym kie-runku ciężką, ciemno-siną chmurę.

— Będzie burza! Cóż za wspaniałe widowisko z wysokości piętnastu metrów z mostku kapitała!

Biegnę nań i zajmuję wygodny punkt obserwacyjny.

Morze pokryła ołowiana szarość, a pod nisko nawisłem sklepieniem chmury, zciemniało na gęste indygo, ostrą czarną linią odcinając widnokrąg.

Chmura wciąż groźnie się zbliżała, szybko rosnać wszędy i wwyż.

Jednocześnie ruszyła naprzód i czar-no-siną linią horyzontu. Za nią zamaja-czyła we mgle jaśniejsza smuga w różo-wawej pomroce. Niby za bojową zasłoną obronną, zamigotały w niej wśród zgiełku i zawieruchy, wśród kurzawy bitewnej, jakieś fantastyczne kształty, jakieś w ordynku następujące, rozszalałe bestje.

Wiatr cisnął się raz i drugi, i, wśród szumu, trzasków, świstów i wycia, naparł całą mocą.

Atak zwartych, upiornych szeregów na-cierał nieprzezwyciężony dalek.

Tymczasem chmura rozpełzła się sze-roko po niebie, rzędząc i blaknąc z każ-dą chwilą. Za nią błędnąć poczęły czarne cienie na wzburzonej fali.

Powoli spowiła widnokrąg matowa sza-rość, zacierając granicę nieba i wód.

Lunał deszcz.

Walące do ataku rozjuszony potwory, zmalały, zamieniając się w tańczące w jakiejś obłądnej sarabandzie fale.

Wiatr zelżał.

Daleko na tyłach wzburzonego morza błysnęła jasna, srebrzysta smuga, i powo-li zaczęła się wydłużać i posuwać na-przód: słońce ognistą miotłą oczyszcza widnokrąg.

Widowisko się skończyło rozczarowa-niem. Z zapowiadającej się przepysznej feerji Władca Mórz i Oceanów raczył ła-skawie pokazać zaledwie prolog.

Buenos-Aires, w grudniu 1927 r.

STANISŁAW ODYNICZ

Z PAMIĘTNIKA ANGIELSKIEGO EMIGRANTA

Dziś, w epoce coraz to nowych rekor-dów, uzyskiwanych w szybkości statków morskich, w epoce potężnych motorow-ców i parowców turbinowych, coraz bar-dziej giną w mgle zapomnienia te, nie tak dawne czasy, kiedy dalekie wyprawy za-

morskie odbywano na żaglowcach, na skrzydłach wiatrów pomyślnych, lub też w ciężkim znoju, w walce z wiatrami prze-ciwnymi.

Nie od rzeczy będzie zatem przypom-nieć te czasy czytelnikowi w XX stuleciu.

Mamy przed sobą dziennik, pisany na po-kładzie żaglowca „Cornwall”, który w połowie ubiegłego stulecia wiozł 84 pasażerów-emigrantów z Anglii do Nowej Zelandji. Te suche, lakoniczne, zapiski czyta się z coraz bardziej rosnącym zain-teresowaniem. Bo też jest to echo błędzącej pod białymi żaglami po morzach i oceanach poezji, oraz hymn czynu człowie-ka, który burze i morze dla siebie ujarz-mił i który w wiecznej pogoni za lepszym jutrem rzuca strony ojczyzny i idzie w szeroki świat, tworząc życie nowe.

Poznajmy te trudy i ciężkie znoje, ja-kie towarzyszyły jeszcze niedawno każdej dalszej wyprawie na morze.

REDAKCJA

Lista oficerów barku „Cornwall”: kapitan William Dawson; 1-y oficer John Brine; 2-gi of. William Witham; 3-ci of. James Gentell, lekarz John Roy i kape-lan Josiah Twigger.

Załoga: 20 marynarzy i 3-ch stewar-dów. Razem 29 ludzi.

Pasażerów w kajutach I kl. 48; w dru-giej 36. Ogółem 113 ludzi.

15 sierpnia 1851 r. Około godz. 1-ej min. 30 podniesiono kotwicę. Thomson był naszym pilotem i skierował statek na Deal. Wszyscy na okręcie byli podnie-ceni. O 2-iej po południu zarzucono kotwicę w Ramsgate, z powodu przeciwnego wiatru i prądu.

16 sierpnia. O 2-iej po południu podnie-siono kotwicę. Znow ogarnął wszystkich niepokój, jak za pierwszym razem. Nasz kapelan, który całą noc przedyżurował w kajucie na łóżku, niespodzianie wyskoczył



Fot. J. Stopczyk

Morze polskie. Wybrzeże pod Ostrowem w pobliżu Jastrzębiej Góry.

z kajuty, jak warjat, krzycząc, że kapitan i pasażerowie chcą go zamordować. Chciał się rzucić za burtę i wpływ dobiegnąć brzegu, przyczem zagroził, że o ile mu kto zechce przeszkodzić, to go zastrzeli. Lekarzowi, z pomocą innych z trudem udało się go sprowadzić do kajuty i tam unieszkodliwić. Powstała myśl wysadzenia go w Portsmouth, lecz kapitan nie chciał tracić czasu, śpiesząc się do Nowej Zelandji. O 9-ej wieczorem przeszliśmy Deal; pilot zjechał na ląd.

17 sierpnia. Pierwsza niedziela. Posuwamy się powoli naprzód, z powodu bardzo niespokojnego morza. Wszyscy pasażerowie pochorowali się. Nasza paczka bardzo cierpi, z wyjątkiem mnie i Johna Canninga. My oboj czujemy się dobrze.

18 sierpnia (poniedziałek). Zaczęłam odczuwać strach na myśl, że ta podróż może się przeciągnąć do 6 miesięcy. Życie człowieka i tak jest krótkie, po co ja się właściwie udałam w tę podróż i tak niedorzecznie opuściłam dom. Podczas śniadania, siedziałem w towarzystwie 36 kobiet i dzieci. Miałem wrażenie, że moi biedniacy przynajmniej od dwóch tygodni się nie myli. Z obrzydzeniem opuściłem ich jaknajśpieszniej, uciążąc się na pokład w stronę kajut I-ej klasy zupełnie odseparowanych od pasażerów II-ej klasy. Nie dziwię się temu bo pasażerowie II-ej klasy byli zaniedbani i brudni. O 1-ej po południu poszliśmy na obiad, składający się z zupy i solonej wieprzowiny. Pośród jedzących panował zgłęb, przypominający londyńskie garkuchnie. Tylko podczas herbaty mogłem jeszcze razem z nimi przebywać. Istne piekło pływające.

19 sierpnia. Statek posuwa się powoli. Nasz kapelan przyszedł do siebie, zaczął zbierać słuchaczy, którym wygłaszał swoje kazania i nauki. Na 113 osób zebrał tylko 10-u słuchaczy.

20 sierpnia. Nic godnego do zanotowania, z wyjątkiem opisu jak się spędza czas na emigranckim statku. Po śniadaniu zwykle trochę się boksują, grają w karty, piła lub ida na rułę i tam śpiewają. John Canning jako posiadający ładny głos, sprawuje rolę dyrygenta. Ja przeważnie palę cały dzień nie łącząc się z nikim, ponieważ nie znalazłem jeszcze sympatycznego dla siebie towarzysza podróży. Z tego powodu mam opinię odłułka. Udać, że jestem zajęty własnymi myślami.

21 sierpnia. Pogoda dzisiaj przeliczna, prawie nie posuneliśmy się naprzód. Cały dzień przeleżałem w łóżku, pocieszając się czytaniem.

22 sierpnia. Dzisiaj około 1-ej po południu przeszedł obok statek „Oglie”, idący z emigrantami z Port Phillip. Rozmawialiśmy za pomocą sygnałów. Pogoda stale kiepska.

23 sierpnia. Płyne obok nas masa delinów. Próbowano którego złowić za pomocą harpunu ale bez sukcesu. Stale silnie kołysze statkiem.

24 sierpnia. Dzisiaj mieliśmy dobrą zu-

pę i doskonale piecyste. Wiatr pomyślny, idziemy z szybkością 7-u węzłów na godzinę. Nie mogę nic powiedzieć o naszym kapitanie nie rozmawiałem jeszcze z nim. Druga niedziela na statku. Według marynarzy, niedziela na morzu nie różni się niczem od powszedniego dnia. Kołysze statkiem coraz więcej, nie sposób spacerować po pokładzie. Staram się ruszać, jak marynarze, ale to się niebardzo udaje.

25 sierpnia. Wiatr ciągle silny, ale długość podróży zależna jest od siły wiatru. Jeszcze nie wybrałem sobie towarzysza, z wyjątkiem 1-go oficera, który jest dla mnie bardzo grzeczny. Często towarzyszę mu podczas wieczornej jego wachty.

26 sierpnia. Fale coraz większe. Znajdujemy się w zatoce Biskajskiej. Statek silnie kołysze i za każdym nachyleniem woda dostaje się na pokład.

27 sierpnia. Teraz statek biegnie z szybkością 9-u węzłów na godzinę. Mała pociecha, bo to donioło zatoka Biskajska, nieznaczna cząstka drogi, która mamy przebyć. Zauważyłem że im szybciej statek biegnie, tem wszyscy nabierają więcej otuchy.

28 sierpnia. Stale teraz mamy silny wiatr, od wczorajszego południa przeszliśmy 187 mil. Przy zmianie kursu statek zaczął kilować. Jeden Bóg tylko wie, jak długo będzie trwało to kilowanie, mam go już dosyć, chociaż osobiście nie odczuwam przykrości morskiej choroby.

29 sierpnia. Mamy dobry wiatr. Od wczoraj przebiegliśmy 175 mil.

30 sierpnia. Dzisiaj rano zdechły dwie owce. Na pokładzie znajdują się dwa konie, które bardzo cierpią, nie mogą ustać z powodu chwiania się statku. Wieczorem jednak kapitan zaproponował tańce na pokładzie. Ponieważ była sobota, marynarze otrzymali połwóiną porcję rumu o 8-ej wieczór. Wychylono za zdrowie żon i za wszystkich nieobecnych przyjaciół. Do tego drugiego toastu i ja się przyłączyłem ponieważ nie zostawiłem ani narzeczonej, ani żony.

31 sierpnia. Bardzo słaby wiatr. Jedna świnka wyskoczyła za burtę a druga dzisiaj rano zdechła. Trzecia niedziela na statku.

1 września. Powietrze stało się coraz cieplejsze. W kajutach robi się gorąco, o spaniu tam niema mowy a wiec na noc układamy się na pokładzie. Otrzymaliśmy wiatr NO wiatr passatowy, który ma doprowadzić nas do Równika. Cały wieczór tańczono i śpiewano.

2 września. Zbudzono nas bardzo wcześnie z powodu mycia pokładu przez marynarzy. Robi się bardzo gorąco. Rozsiano pogłoskę że zaidziemy do Rio de Janeiro po wodę. Idziemy z szybkością 9 i pół węzła na godzinę a była nawet chwila żeśmy szli 11 węzłów. Taka szybkość godna jest podkreślenia.

3 września. Okrzyk „świnka wyleciała za burtę”. Dzisiaj rano podczas modlitwy, wwała się fala i rozpedziła wszystkich modlących się. Pokład pełen wody.

4 września. Dzisiaj zerwało z miejsca skrzynię z elem, którą zostałem uderzony. Wypadek ten przysporzył mi przyjaciół więcej, niż miałem ich na początku. Pies, ładny ponter, jadący jako pasażer, dzisiaj zdechł. Pies ten kosztował 10 £, przejazd jego 7 £ 10 s., wyżywienie 2 £. Razem strata wyniosła 20 £. Szkoda wielka dla biednego emigranta. Nie notuję codziennie szerokości i długości geograficznej, bo to by was nudziło, lecz podaję, że dzisiaj znajdujemy się w szerokości 22 stopnie 7 minut N. A więc przeszliśmy już Zwrotnik Raka.

5 września. Przeszedł silny szkwał z ulewny deszczem. Och, wy na lądzie nigdy tego nie zrozumiecie, co to znaczy! Uzupełniliśmy zapasy świeżej wody na dłuższy czas. Widziliśmy masę ryb, lecz nie udało się żadnej złowić. Wiatr się zwiększył, więc musieliśmy zaryfować marsle statek skacze okropnie. Kobiety i dzieci podniosły krzyk, myśląc, że statek ginie. Pierwszy raz od opuszczenia Anglii idziemy pod zaryfowanymi dolnymi żaglami.

6 września. Wiatr się zmniejszył. Postawiono wszystkie żagle. Wiatr silny, jednak nie jest to sztorm. Pan Bóg zresztą wie. Mówią, że to nie sztorm. Nigdy nie byłem na morzu podczas sztormu muszę się zgodzić, że to tylko silny wiatr. Ponieważ posiadamy sporo słodkiej wody, wydano zarządzenie by pasażerowie zajęli się praniem swej bielizny na pokładzie. Teraz olinowanie statku oblepione było bielizną, co mu dawało wygląd jakiejś pralni, a nie statku morskiego.

7 września. Czwarta niedziela w morzu. Straszne gorąco więcej zdaje się dopiekać niż wiatr. Noc nie przynosi żadnej ulgi, naodwrot jest jeszcze duszniej. Człowiek z przyjemnością wlażyby do wody. W nocy cały pokład był zajęty przez śpiących. Marynarze podczas pracy niejednego dobrze przydeptali. O północy zawiął słaby wiatr od wschodu.

8 września. Dzisiaj rano zostaliśmy zbudzeni przez deszcz. Bardzo duszno i gorąco. Już prawie dwa tygodnie, jak idziemy, mając nieregularne wiatry. Spotykamy sporo statków, idących w kierunku odwrotnym do naszego kursu t. j. do domu. Żałuję bardzo, że nie jestem na jednym z nich. Dziś jakże gorzko żałuję że opuściłem moją starą Anglię dla tej Ziemi Obiecanej. Przypuszczam że moje myśli są takie same jak myśli przynajmniej części towarzyszy niedoli. Odseparowany od pasażerów I-ej kl., a nie chcąc się łączyć z pasażerami II-ej kl., czułem się nieszczęśliwy. Kapitan jeszcze ani razu nie rozmawiał ze mną.

9 września. Nasz kapelan dwa razy dziennie odprawia modły. Ilość słuchaczy wzrosła do 15-u (on sam, klerk, nauczyciel szkolny, a reszta dzieci).

(D. c. n.)

Według „Sea Breezes”.

Tłom. z ang. T. STECKI



DWULECIE RADJOFONJI POLSKIEJ

W niedługim czasie minie drugi rok od chwili, gdy radjofonja polska weszła do wielkiej światowej rodziny radjowej, dysponując jedynie tylko małą mocą stacją nadawczą, która w dzisiejszym stanie postępu techniki radjofonicznej mogłaby raczej już być zaliczona do stacyj przestarzałego typu. Mimo tak krótkiego czasu dorobek radjofonji polskiej przedstawia się obecnie imponująco. Po pokonaniu całego szeregu trudności przedewszystkiem natury finansowej radjofonja polska stoi dziś pod każdym względem wśród pierwszych państw Europy. Polska posiada dzisiaj 5 stacyj nadawczych, z tych kilka najnowszego systemu, skonstruowanych z uwzględnieniem wszystkich ulepszeń, stosowanych w konstrukcji aparatury nadawczej przez olbrzymie światowe zakłady radjotechniczne angielskie i amerykańskie.

5 polskich stacyj nadawczych w Warszawie, Katowicach, Wilnie, Poznaniu i Krakowie — to część dopiero wielkiego planu rozbudowy sieci polskich stacyj nadawczych, który wykonywany jest, trzeba przyznać, w szybkim tempie. Obecnie, jak się dowiadujemy ze sfer miarodajnych, przyjdzie kolej na budowę i uruchomienie stacji nadawczej we Lwowie, która obsługiwać będzie całą południowo-wchodnią część Polski.

Mimo usilnych starań kierownictwa towarzystwa „Polskie Radjo”, zdążających do wybudowania jaknajwiększej ilości stacyj, zainteresowanie dla radjo w Polsce jest jeszcze stosunkowo słabe, jeżeli się zważy, że przy 5 stacjach Polska posiada obecnie zaledwie 130 tysięcy radjostuchaczy zarejestrowanych, nie licząc, oczywiście, t. zw. radjopajęczarzy, t. j. tych, którzy z radja korzystają bezprawnie, a których ostatnio, dzięki intensywnej akcji organów kontrolnych i władz policyjnych, jest coraz mniej.

Plan rozbudowy polskiej sieci sta-

cyj nadawczych przewiduje wybudowanie 12 radjostacyj rozmieszczonych w ten sposób, aby pokrywały one zasięgiem detektorowym przynajmniej 75% obszaru całego kraju. Ma to olbrzymie znaczenie, o ile chodzi o wzmożenie zainteresowania się radjem jaknajwiększej ilości ludzi, gdyż dzie-



P. Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, słucha audycji radjowej przy aparacie wzorowym, skonstruowanym przez p. Mieczysława Kielpińskiego z „Polskiego Radja”.

ki temu 75% ludności polskiej mogłoby korzystać z radja za pośrednictwem tanich aparatów detektorowych, które obecnie stają się już coraz dostępniejsze dla biednych nawet sfer społeczeństwa.

Czytelników naszych zapewne interesować będzie kwestja, czy kierownictwo radjofonji polskiej w planie rozbudowy sieci wzięło także pod uwa-

gę i nasze wybrzeże, i czy w przyszłości wzniesione zostaną anteny polskiej stacji nadawczej nad polskiem morzem? Stacja ta musiałaby się przeciwstawić niemieckiej radjostacji w Królewcu oraz stacji gdańskiej, których zasięg obejmuje całkowicie nasze wybrzeże. Stacja taka stanie prawdopodobnie w Pucku, jako miejscu najbardziej odpowiedniemu temu celowi. Praca jej w dziedzinie kulturalno-społecznej byłaby bardzo owocna i trafiłaby na podatną glebę przywiązane do ziemi ojczystej ludu kaszubskiego, który wszystkimi siłami pragnie się wyostać z pod resztek wpływów niemieckich, a specjalnie w tym wypadku uchroniłoby się naszych rybaków przed szkodliwą bądź co bądź propagandą proniemiecką, wysyłąną od czasu do czasu na tereny polskie na falach stacyj w Królewcu i Gdańsku.

Wkońcu, podkreślić musimy coraz to większe znaczenie i wpływ, jaki potrafiła sobie zdobyć w krótkim okresie swego istnienia radjofonja polska na terenie międzynarodowym. Zagraniczne pisma fachowe, jako też radjostuchacze obcy, oraz polacy, przebywający stale zagranicą, przysyłają do dyrekcji „Polskiego Radja” dziesiątki listów, w których donoszą, że stacje polskie, a zwłaszcza stacja katowicka jest doskonale słyszana w całej Europie, a nawet w części Afryki i Azji, zaś programy polskie w niczem nie ustępują najlepszym programom stacyj zagranicznych. Jak wielkie ma to znaczenie dla propagandy polskości na terenie międzynarodowym, nie trzeba tego podkreślać.

Patrząc na szybki i wspaniały rozwój radjofonji polskiej w tak krótkim czasie należy życzyć jej kierownikom, aby szeroki ich plan został rychło zrealizowany, a polskie stacje nadawcze w dalszym ciągu pełniły swą odpowiedzialną służbę dla dobra Państwa i społeczeństwa i słały Imię Polski daleko poza jej granicami.

x.

Z DZIENNICZKA „VEGI”

(Dokończenie)

7 września pogoda zmieniła się zasadniczo. Wiatr od zachodu (W lub WSW), pochmurno barometr spadł. Rozpoczął się okres zachodnich wiatrów. Pod wieczór wiatr przeszedł więcej ku południowi (SSW). O g. 5^{1/2} wiecz. z b. lekkim wiatrem wyruszyłem z Ujścia nad Piana (Peenemünde), chcąc dotrzeć do Rugji. Po zachodzie słońca wiatr wzmógł się, od zachodu sunęły szybko po niebie małe poszarpane obłoczki, dalej podniosła się czarna chmura. Następnie powiał silny wicher zachodni. Zawróciłem „Vege” ku małej wysepce Ruden i stanąłem pod jej osłoną około g. 8^{1/2} wiecz. w małym porcie dla łodzi przy stacji pilotów (10’).

Był to zachodni kres mojej wycieczki. Gdyby wschodnie wiatry utrzymały się jeszcze ze 2 dni — byłbym był dotarł do Danii, a tam już pomiędzy wyspami

możnaby było i przy zachodnich wiatrach żeglować dalej. Ale trudno — kiedy po dłuższym wyżu barometrycznym i wschodnich wiatrach nadszedł niż i wiatry zachodnie — nie można było liczyć na rychłą zmianę.

Czas było pomyśleć o powrocie.

10 września o g. 9^{3/4} rano przeszedłem przy pomocy wiosła wzdłuż wschodniego brzegu wysepki nieco dalej ku południowi, rozwinąłem żagle, zrobiłem z „Vege” zdjęcie fotograficzne na tle wysepki i o g. 10 m. 40 ruszyłem ku Świnoujściu z południowo zachodnim (SW) dość silnym wiatrem. O g. 7 wiecz. stanąłem w małym porcie Osternothafen przy wejściu do przepływu Świni (Swine) (25,3’).

13 września o g. 8 rano przy silnym zachodnim (WSW) wietrze, odjazd w stronę Szczecina. W kanale Świni (Swi-

ne) nadbrzeżne lasy często zasłaniają wiatr.

O g. 1-szej pędzony silnym wiatrem wychodzę na otwarty Zalew Szczeciński.

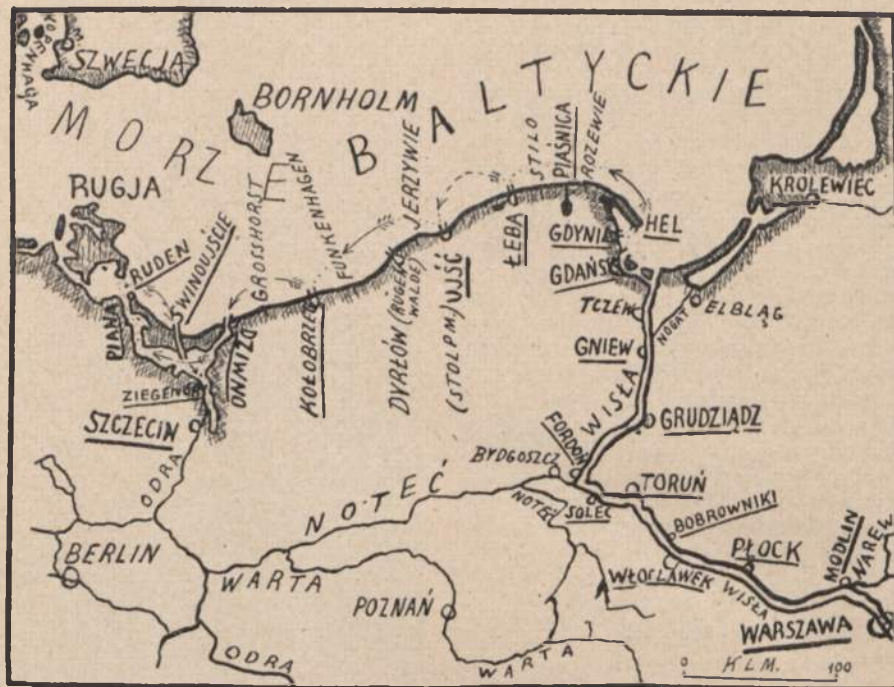
O g. 2 po poł. maszt nie wytrzymał naporu wiatru i łamie się tuż nad pokładem. Zakładam dulki i wiosła, wyciągam ze skrzynki i kładę na dno łódki miecz, rozrabując siekierą włókna drzewne, przytrzymujące jeszcze leżący na wodzie złamany maszt. poczem wyciągam z wody maszt i żagiel i zwinąwszy układam w łódce z lewej strony — dolny koniec pod ławeczkę, a górny sterczy z tyłu poza sterem. Opasuję się na wszelki wypadek pasem korkowym. Zaczynam wiosłować. Staram się utrzymać „Vege” ^{3/4} od fali na kursie w kierunku małej błotnistej wysepki Leitholmu w rozszerzonej delcie Odry. Łódź pozosta-

wiona sama sobie, o ile by przedtem nie zalały jej chlapiące dość obficie grzywiaste fale, byłaby w końcu zniesiona przez wiatr na daleki odsłonięty południowo-wschodni brzeg zalewu i zalana. Widzę jednak, że samo wiosłowanie nie wystarcza. Do Leitholmu pozostaje jeszcze około 6 (11 klm.). Łódka skacząc na falach posuwa się bardzo powoli, a fale i wiatr stopniowo spychają ją na lewo od prostej linii kursu, wytkniętej przez szereg bakanów i wiech. Trzeba koniecznie zwiększyć szybkość. Masztu złamanego postawić nie mogę, bo: 1) nie mogę wyciągnąć pozostałego w dziurze pokładu kawałka masztu, osadzonego b. ciasno. Nie ma go za co uchwyć. Wybijać go od dołu to długa robota — musiałbym odśrubować listwy, przytrzymujące fartuch, który zakrywał przednią część łodzi, wyciągnąć ztamtąd wszystkie poukładane graty, otworzyć drzwiczki zabudowania, wleźć pod przedni pokład, następnie przepiłować osadzony tam kawałek masztu i górną jego część wybić od dołu obuchem siekiery. 2) Oprócz tego dolny koniec złamanego masztu musiałbym dopasować do rozmiaru dziury w pokładzie i gniazda na dnie łodzi; przy pomocy hebla możnaby to prędko wykonać (miałem już kiedyś podobny wypadek na Wiśle), ale hebel mój jeszcze podczas zimowania „Vegi” w budynku klubowym zabrał jakiś pocziwiec, zapewne przez pomyłkę, uważając za swój; były wprawdzie na nim wysmarowane czarną farbą jak wół wielkie litery VEGA; widocznie jednak biedak nie umiał czytać. Dopasować maszt siekierą było znacznie trudniej. Potrzebny na to wszystko przynajmniej z godzinę czasu, a na tak długo nie mogłem pozostawić „Vegi” samej sobie wobec dość dużych i krótkich fal zalewu. Wszystko to wykonałem dopiero nazajutrz w Ziegenortie. Narazie zastosowałem prostszy sposób. Mianowicie złamane wiosło, którego używałem zwykle do wiosłowania z tyłu, oparłem u dołu z podwielżonej (lewej) strony o skrzynkę mieczową. Górny jego koniec umocowałem sznurem (fok—fałem) do dulki — to niby wanty. Górny róg małego trójkątnego żagielka (foka) umocowałem do wierzchołka tego wiosła. W ten sposób mały żagiel zaczął trochę pracować i zwiększył nieco szybkość łodzi, popychanej nadal przy pomocy wiosel.

Około g. 4 po poł. zauważyłem, że holownik prowadzący dużą lichtugę w kierunku Szczecina zbacza z wytkniętego farwatu w moją stronę. Był to „Theus” z lichtugą „Altona” z Hamburga. Gdy statek podprowadził lichtugę bokiem tuż do „Vegi”, rzuciłem linę, która



„Vega” w Ziegenort. Widać fok, założony na wiosło, po złamaniu się masztu. U góry kpt. Prószyński.



Mapka podróży „Vegi” kpt. Prószyńskiego.

pochwycono na lichtudze i umocowano na rufie. Niemcy pytają mnie, czy nie zechcę przejść na pokład lichtugi, nie zrobiłem jednak tego, czemu zawdzięczam ocalenie mojej „Vegi”. Korzystam ze sposobności i trzymając lewą ręką ster, prawą wyczerpuję wodę z dna łódki. Wtem moja lina, gruba blisko na pół ręki, ale bardzo stara i zbutwiała, urywa się. Zostają. Z lichtugi dają znaki na holownik. Bardzo nie lubię zawracać ludziom głowy. Siadam do wiosel i żegluję dalej. Około g. 10 wiecz. staję w małym porcie Ziegenort (18,5) pod osłoną zachodniego brzegu rozszerzonej delty Odry. Ubranie i obuwie mam zupełnie przemoczone przez chlapiące obficie fale; koc do spania i namiot, zwinięte pod przednim pokładem, oraz zapasowe ubranie i bielizna w walizce pod fartuchem również mokre. Nawet do kupionego w Swinemünde kompasu nacięło pod szkło wody. Na szczęście ocalał aparat fotograficzny i klisze, schowane w skrzynce z narzędziami, wsuniętej pod tylny pokład. Nie mając się w co przebrać i czem nakryć muszę szukać noclegu na lądzie, pierwszy raz od chwili wyjazdu z Warszawy.

14 września cały prawie dzień deszcz leje. Zrobiłem gruntowny porządek. Dopasowałem siekierą złamany maszt, skrócony teraz o pół metra. Mogę podnieść żagiel, ale znacznie niżej, buma tuż nad pokładem. Małego żagielka nie można naciągnąć — za nisko. Przed wieczorem wyruszasz w stronę Szczecina, ale wiatr nieszczęśliwy, zachodzi z prawej strony, przytem zapada noc bardzo ciemna i mglista, deszcz mży, trudno rozeznąć drogę w prawdziwym labiryncie kanałów i szuwarów delty. Zawracam do Ziegenortu, stawiam namiot i nocuję na „Vedze” z uczuciem prawdziwego zadowolenia, że po jednej nocy, spędzonej na lądzie w hotelu znów zasypiam u siebie w domu.

15 września 8 g. rano odjazd. Wiatr północno-zachodni (NW), następnie w ciągu dnia cichnie i przechodzi ku południowi. Wiosłuję. O g. 10 wieczorem staję w Szczecinie przy bulwarze pod mostem Baumbrücke (około 14'). Naza-

jutrz rano przechodzę do przystani łodzi przewoźniczych na Unterwiek.

Woda w Szczecinie prawie stojąca, podobnie jak w Gdańsku.

24 września załadowałem „Vege” przy pomocy windy parowej na pokład próżnego parowca „Siegmund”, idącego po ładunek do Gdańska. W drodze z Unterwiek na parowiec (około 5 klm.) zgubiłem prawą dulkę.

25 września o g. 6 rano „Siegmund” odszedł ze Szczecina, nazajutrz 26-go o g. 6 rano wszedł pomiędzy mola Neufahrwasser.

Gdańskie władze celne robiły mi trudności z wyładowaniem „Vegi” i dopiero nazajutrz po długim łażeniu od Annasza do Kajfasza mogłem spuścić swoją łódź z okrętu na wodę.

Muszę tutaj poświęcić parę słów gorącego podziękowania p. Emilowi R. Retzlaff'owi, właścicielowi parowca „Siegmund”, oraz kapitanowi, oficerom i załodze. Przewieziono „Vege” zupełnie bezpłatnie. Oficerowie w żaden sposób nie pozwolili mi mieszkać na łodzi; dostałem wolną kajutę 3-go oficera, całkowite utrzymanie w kajut-kompanji i pomoc w wykonaniu niezbędnych reparacji.

W Gdańsku dzięki uprzejmości zarządzającego Hakiem Polskim p. Fr. Foszera i bocmana miejscowego otrzymałem nowy maszt.

10 października od g. 9 rano do g. 4 po poł. przechodzę pod żaglami Martwą Wisłą z Gdańska do szluzu Einlage. O g. 5½ wiecz. wyruszasz w drogę w górę Wisły, uczepiony za ostatnią z 7-miu berlinek, holowanych przez statek „Józef ks. Poniatowski” Warsz. Zjedn. T-wa Transp. i Żeglugi.

13 października o g. 11½ rano zatrzymuję się w Grudziądzu.

14 października o g. 11 rano ruszasz w dalszą drogę, uczepiony do lewego boku holownika „Stanisław Konarski”, przed kołem.

18 października około południa w pobliżu 696 kilometra pod Bobrownikami porzucam „Konarskiego”, który manewruje z berlinkami na przemiele. Silny wiatr od zachodu (WSW). Powyżej Bo-

brownik na zakręcie nurtu wiatr i prąd znosi „Vege” pomiędzy mielizny. Muszę wyciągać łódkę, brodząc w wodzie po kolana. Tymczasem „Konarski” przechodzi w górę po drugiej stronie. Płynę dalej częściowo pod żaglami, częściowo na pych. We Włocławku staję po północy u boku „Konarskiego”.

19 października pod wieczór ruszam dalej za „Konarskim”, który przepłynąwszy z 5 kilometrów staje na nocleg.

20 października o g. 5 rano wyruszam pod żaglami z silnym południowo-zachodnim (SW) wiatrem. O g. 4 po poł. staję w Płocku u przystani (pustej już) P. T. W. w pobliżu 633 kilometra (brzeg prawy).

21 października odjazd z Płocka. O g. 10¹/₂ rano przepływam pod mostem, w południe jestem na zakręcie pod Borowiczkami (627 klm., brzeg prawy). Tu mam dość trudną przeprawę pod wiatr na pych. Pod wieczór staję na nocleg powyżej 620 klm. pod Kępą Troszyńską. Cisza.

22 października od rana gęsta mgła, cisza, namiot pokryty białym szronem. O g. 9 rano rozjaśnia się, ruszam na pych prawym brzegiem pomiędzy mieliznami. Powyżej wsi Wykwa trafiam na mieliznę, przez którą muszę „Vege” przepychać, brodząc w wodzie. Powyżej 614 klm. (brzeg prawy) natrafiam na przemiał tak płytki, że żadną siłą nie mogę łodzi przeciągnąć, widząc nurt zaledwie o kilkanaście metrów przed sobą. Tymczasem w oddali z dołu rzeki ukazuje się „Konarski”. Żeby wyjść na nurt muszę cofnąć się ze 2—3 kilometry w dół tą samą drogą między brzegiem i mieliznami. Na przemiale, przez który uprzednio „Vege” przeciągnąłem, łódka utknęła i brak mi sił, żeby ją przepchać w dół. Tymczasem holownik coraz bliżej. Nareszcie spycham dziób „Vege” z przykossy na głęboką wodę, dalej ani rusz. Podważam tył łodzi wiosłem puchowem. Złamało się. Wkońcu nadludzkiem wprost

wysiłkiem udaje mi się zepchnąć łódź na głębiej. Jestem chwilowo zupełnie wyczępany, trudno mi oddech złapać. Wiatr z góry. Żeby zdążyć wypłynąć w porę na nurt i ucześcić się za pociąganiem muszę natychmiast podnieść żagiel. Coś zaczyna się. Rzucam się do przodu, pociągam fał. Żagiel przelatuje na lewo i zrzuca mnie do wody. Gramolę się



„Vega” w Warszawie po powrocie z Bałtyku.

z powrotem na łódź. Przedewszystkiem wyjmuję z kieszonki zegarek, żeby nie zdążył przemoknąć. Jeszcze raz muszę przeciągnąć „Vege”, brodząc w wodzie. Żegluję dalej, wreszcie czepiam się ostatniej berlinki za „Konarskim”. Nocleg u Kępy Kościelnej (607 klm.).

23 października o południu stajemy nieco wyżej mostu pod Wyszogrodem pomiędzy prawym brzegiem a dużą wyspą. Przemiał. Lichtowanie berlinek. 595 kilometr.

24 października silny wiatr południowo-zachodni (SW). O g. 6 rano ruszam pod żaglami. Miejscami duża fala, dziób „Vege” zupełnie nurkuje, woda przelewa się przodem aż po skrzynkę mieczową.

Teraz fartuch umocowany szczelnie listwami do waszburta na przedniej części łodzi oddaje nieocenione usługi. Bez niego nie mógłbym żeglować. Zalałoby. Szybkość łodzi chwilami dosięga do 6 klm. na godzinę (+ prąd), naogół jednak tylko 4. Pod Zakroczymiem mam znowu trudny zakręt do przebycia ostro pod wiatr, muszę pomagać wiosłem. Wreszcie znowu wypływam na dobrą drogę, mijam szybko 551 kilometr i wpływam do Narwi. O g. 4—5 wiecz. staję w porcie na Narwi pod Modlinem przy bazie Marynarki Wojennej, gdzie nocuję (lewy brzeg Narwi, poniżej mostu kolejowego).

25 października g. 8³/₄ rano odjazd z Modlina. Wiatr zachodni (W). Pod wieczór wiatr cichnie. Pych. Później silny południowo-zachodni (SW) z deszczem. Po północy zatrzymuję się pod Pelcowizną przy nowobudowanej tamie poprzecznej. Dalej ani rusz. Silny zakręt, przeciwny wiatr i gwałtowny prąd. Pomimo wysiłków jazda dalej jest zupełnie niemożliwa. Stawiam mokry namiot i spędzam ostatnią noc na „Vedze”.

26 października, 8 g. rano. Próbuje jechać na pych, później pod żaglem—niemożliwe. 10 g. rano czepiam się krypy ze zwirem holowanej przez statek „Gdańsk” Górnickiego i przed południem jestem powyżej mostu kolejowego. Stawiam żagle, puszczam się berlinki i około 12¹/₄ w południe staję u przystani K. W. W., powyżej 512 kilometra. Koniec trzymiesięcznej podróży.

Naogół przebyłem na „Vedze” zgóra 1¹/₂ tysiąca kilometrów (naturalnie zupełnie nie licząc w to drogi powrotnej ze Szczecina do Gdańska, odbytej na pokładzie parowca).

KONRAD PRÓSZYŃSKI
kapitan marynarki handlowej

Warszawa, listopad 1927.

PRONIKA

GDYNIA — PORT I MIASTO.

W Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyło się posiedzenie stałej komisji międzyministerjalnej dla spraw rozwoju portu i m. Gdyni. Na posiedzeniu tem omówiono szereg aktualnych spraw zarówno dla portu jak i dla miasta.

Uchwalono na pięć lat projekt inwestycji dla miasta Gdyni. Projekt ten przewiduje najpilniejsze inwestycje, — kanalizację wodociągi i budowę około 16 km. ulic. Kwestja finansowania tych inwestycji również jest pomyślnie załatwiona. W planie regulacji miasta Gdyni jest w opracowaniu projekt planu strefowego, wzorowany na planie miast zagranicznych. Miasto Gdynia ma być podzielone na 5 stref budowlanych.

Rada Miejska ma otrzymać w najbliższym czasie 1 200.000 zł. na roboty inwestycyjne. Budżet na rozbudowę przewiduje na najbliższe pięciolecie sumę 15-u milionów złotych.

Wielkie znaczenie dla portu ma budowa kolei Bydgoszcz-Gdynia i związana z tem sprawa zdolności przepustowej kolei.

Wnioskując z dotychczasowego tempa

budowy portu, przypuszczać można, że budowa pierwszej serii portu zostanie skończona o rok wcześniej, niż przewidziano, to jest w 1929 r. Żeby port gdyński mógł być należyście wykorzystany, musi kolej zabezpieczyć odpowiednią zdolność przepustową. Według danych Ministerstwa Przemysłu i Handlu, obrót portu gdyńskiego w 1930 r. wynosić będzie miesięcznie około 810 tysięcy ton. Wobec tego termin wykończenia kolei Bydgoszcz-Gdynia przewidziany na r. 1930 — uważać należy za opóźniony, dlatego też komisja uchwaliła rezolucję, w której podnosi konieczność przyspieszenia budowy tej kolei oraz zwiększenia zdolności przepustowej całej linii Śląsk-Bałtyk.

Podniesiono również sprawę budowy cegieli w Gdyni, która wobec wzmoczonego ruchu budowlanego jest sprawą pierwszorzędnej wagi.

STOCZNIA W GDYNI.

Założone w r. ub. warsztaty mechaniczne pod firmą „Nauta” z dniem 1 stycznia zostały przemianowane na „Stocznia Gdynska”. Warsztaty te mają już za sobą szereg pomyślnie wykonanych remon-

tów, zarówno na statkach obcych, jak i polskich. Obecnie remontuje się parowiec pasażerski przybrzeżnej żeglugi „Zagłoba”, który ma być wykończony na 1 kwietnia.

„Stocznia Gdynska” ma zamiar przystąpić w krótkim czasie do budowy w basenie wewnętrznym doku pływającego na 3.000 ton nośności.

RUCH PORTOWY W GDYNI W STYCZNIU 1928.

W omawianym miesiącu przybyło do Gdyni 61 statków morskich o pojemności 49.207 netto ton rej., przywożąc 2.793 tony ładunku i 5 pasażerów. Wyszło 66 statków o 49.912 netto ton rejestrowych. Wywieziono węgla eksportow. 99.869 ton, węgla paliwnego (na użytek statków) 4.702. cementu 1000 ton i pasażerów 305.

Na wejściu było: 3 statki duńskie, 1 fiński, 2 francuskie, 4 łotewskie, 10 niemieckich, 5 norweskich, 6 polskich i 28 szwedzkich.

Na wyjściu: 5 duńskich, 1 fiński, 2 francuskie, 4 łotewskie, 12 niemieckich, 5 norweskich, 7 polskich i 30 szwedzkich.

W przywozie było: 1500 ton tomasyny, 714 t. saletry, 560 t. ryżu i 19 t. drobnicy. W wywozie poza węglem, który był przeznaczony do: Danji (25.651 t.), Holandji (3.145 t.), Litwy (2.210 t.), Łotwy (4.862 t.), Norwegji (17.120 t.) i Szwecji (43.980 t.) — eksportowano 1000 ton cementu do Ameryki Połudn.

KOLEJOWA AGENCJA CELNA W GDYNI.

Jak informuje Urząd Marynarki Handlowej w Gdyni, w dniu 1-go lutego b. r. została otwarta na stacji kolejowej w Gdyni kolejowa agencja celna, która się mieści narazie w nieczynnych obecnie letnich kasach stacji.

Istnienie tej agencji jest bardzo na czasie, ponieważ, w związku z uruchomieniem magazynu, został umożliwiony import do Gdyni, wymagający, ze względu na rodzaj importowanych towarów, przechowywania ich w krytych pomieszczeniach. Otwarcie agencji kolejowo-celnej przyczyni się niewątpliwie do ułatwienia wymaganych czynności celnych i ożywienia importu.

P. B.

PODNIESIENIE DRAGI.

Holenderska droga „Normaliseering”, która zatonała przy wejściu do portu wojennego w Gdyni, została podniesiona przy pomocy dwóch ratowniczych lichtug niemieckich. Po odholowaniu na mieliznę drogę następnie odstawiono dla naprawy do Gdańska.

NOWY HOLOWNIK.

Do pomocy holownikowi „Ursus”, który obecnie już nie może dać sobie rady w pracy został zakupiony ze stoczni gdańskiej nowy holownik „Tur”.

ROBOTY POGŁĘBIARSKIE.

W drugiej połowie stycznia wznowiono pogłębianie portu w Gdyni przy pomocy dragi Nr. XIII i „Gauda”. Roboty prowadzą się przy magazynie oraz w kanale wejściowym, którego szerokość i głębokość jest jeszcze niewystarczająca. Kanał wkrótce otrzymać ma „nabieżniki” dla ułatwienia wjazdu.

NOWA INSTYTUCJA PAŃSTWOWA W GDYNI.

Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego przeniesiono do Gdyni z Gdańska, gdzie mieścił się dotychczas z konieczności. Do kompetencji Wydziału Morskiego P. I. M. w Gdyni należy, między innymi, dawanie ostrzeżeń morskich z zakresu bezpieczeństwa żeglugi. W tym celu wydział wydaje stale mapy synoptyczne, zawierające prognozę meteorologiczną oraz wiadomości o stanie lodów na Bałtyku. Działalność wydziału morskiego spotyka się z uznaniem zagranicznych sfer żeglarskich; ostatnio kapitan szwedzkiego okrętu nadesłał pismo, w którym podkreśla wysoką wartość ostrzeżeń wydziału, stojącego na czele innych tego rodzaju placówek na Bałtyku.

O MIESZKANIA I SCHRONISKA NA WYBRZEŻU.

W sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbyło się posiedzenie Sekcji Zagospodarowania Wybrzeża Ligi Morskiej i Rzecznej. Omawiane były sprawy mieszkań dla letników i schronisk nad morzem.

Postanowiono przeprowadzić ankietę w sprawie ilości, jakości i cen mieszkań

nad morzem, oraz uchwalono przystąpić do budowy sześciu schronisk nad morzem, między innymi w Gdyni, Helu, Jastarni-Borze, Rozewiu i Żarnowcu. Schroniska będą narazie wznoszone systemem barakowym. Projekty i kosztorysy ich będą rozpatrzone na następnym posiedzeniu Sekcji dn. 30 lutego.

Sekcja wybrała pozatem prezydium, na którego czele staną inż. Niedzielski.

EGZAMINY NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW PRZY SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE.

W dniach 7 i 8 lutego odbyły się przy Szkole Morskiej w Tczewie egzaminy dla zawodowych marynarzy na prawo samodzielnego kierowania mniejszymi statkami i maszynami morskimi.

Do egzaminów stanęło 11 słuchaczy kursu przygotowawczego, z których dyplomy otrzymało 10, w tym 7 szyprów i 3 maszynistów okrętowych. Teoretyczny egzamin odbył się w Tczewie, praktyczny zaś — w Gdyni.

STO TYSIĘCY ŻŁOTYCH DLA RYBAKÓW W BANKU ROLNYM.

Warszawskie Two Rybackie uzyskało kredyt w wysokości stu tysięcy złotych w Państwowym Banku Rolnym na pożyczki indywidualne dla rybaków, trudniących się połowem ryb rzecznych i jeziorowych. Pożyczki będą udzielane członkom Tow. Rybackiego na weksle.

Dzieli się one na obrotowe z terminem spłaty do 6 miesięcy i inwestycyjne, spłacane w ciągu półtora roku.

Bliższych informacji udziela Towarzystwo Rybackie, ul. Puławska 83, tel. 404-20.

NIESZCZĘŚLIWY WYPADEK STAR- SZEGO OFICERA S/S „TCZEW”.

W czasie przyjmowania w Londynie na rz. Tamizie węgla bunkrowego, spadł do jamy węglowej starszy oficer statku „Tczew”, Leon Rusiecki, odnosząc ciężkie obrażenia ciała.

Stan rannego, umieszczonego w jednym z najlepszych szpitali Londynu, początkowo bardzo groźny, według ostatnich depech — nieco polepszył się.

WYRATOWANIE KUTRA RYBACKIEGO WRAZ Z ZAŁOGĄ PRZEZ TORPE- DOWIEC „KUJAWIAK”.

Torpedowiec „Kujawiak” wyratował w miesiącu ubiegłym i przyprowadził do portu w Gdyni jeden z gdańskich kutrów rybackich. Załoga kutra chciała ocalić swe sieci przed burzą, lecz sama się znalazła w potrzebie i kuter byłby zatonał, gdyby nie skuteczna pomoc torpedowca.

WIOSENNE BURZE NA BAŁTYKU JUŻ SIĘ ROZPOCZĘŁY.

Miesiące wiosenne i jesienne należą na Bałtyku do bardzo burzliwych. Z tego powodu statkom, opuszczającym porty, zabrania się przyjmować ładunku pokładowego, lub ogranicza się jego ilość do minimum. Jest to zrozumiałe i celowe zarządzenie, gdyż podczas silnej burzy ładunek może być łatwo stracony, powodując pozatem poważne niebezpieczeństwa dla samego statku, już to z powodu namoknięcia (drzewo) i przeniesienia się środka ciężkości statku ku górze, a co zatem idzie zmniejszenie stateczności okrętu, lub też przez uszkodzenia, jakie może spowodować ładunek pokładowy na skutek obluźnienia się mocujących go

wiązań (wypadek ze statkiem „Wista” jesienią 1926 r.).

Panująca w dniach 8 — 10 lutego burza spowodowała na polskim wybrzeżu pewne straty, wyracając parę chat rybackich i zrywając dachy. W porcie gdańskim burza większych strat nie przyniosła. Natomiast na pełnym morzu, koło wybrzeża polskiego został wyrzucony na mieliznę w odległości 250 metrów od brzegu włoski parowiec „Maria Teresa”, którego na skutek silnej fali nie udało się ściągnąć, chociaż pracowały przy tem 1 polski torpedowiec, hol. „Ursus” i 2 holowniki gdańskie.

PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „LWÓW” PODCZAS LETNIEJ KAM- PANJI 1928 R.

Statek szkolny „Lwów”, zaproszony przez rumuńskie koła morskie do Constanzy (morze Czarne) opuści w pierwszych dniach maja Gdynię i uda się z ładunkiem cementu do jednego z portów m. Śródziemnego. Po oddaniu ładunku statek zajdzie do Konstantynopola i do Constanzy. W powrotnej drodze „Lwów” zabierze nową partję ładunku w jednym z portów północno-afrykańskich, poczem skieruje się do kraju. Do Gdyni przybędzie prawdopodobnie w pierwszej połowie października.

LINJA DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Johnson-Line” włączyło ostatnio do swej linii, obsługującej porty Bałtyku i porty Ameryki Południowej — Gdynię Statki będą zawijały do Gdyni (lub Gdańska) raz na miesiąc. Ogłoszony rozkład przewiduje:

Polska — Brazylja — Argentyna: (ładuje w Gdyni)

M/s „Kronprins Gustav Adolf” (6550 ton) — 29.III. 1928.

M/s „Pedro Christophersen” (6550 ton) — 20.IV. 1928.

M/s „Pacific” (6550 ton) — 29.V. 1928.

Do portów: Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires i innych, o ile będzie zgłoszona odpowiednia ilość towarów.

Argentyna — Brazylja — Polska z przeznaczeniem dla Gdańska lub Gdyni ładują:

w Buenos Aires:
M/s „Pedro Christophersen” 13 lutego 1928 r.

M/s „Pacific” 15 marca 1928 r.

w Santos:
M/s „Kronprins Gustav Adolf” 7 lutego 1928 r.

M/s „Pedro Christophersen” 8 marca 1928 r.

M/s „Pacific” 9 kwietnia 1928 r.

w Rio de Janeiro:
M/s „Kronprins Gustav Adolf” 10 lutego 1928 r.

M/s „Pedro Christophersen” 11 marca 1928 r.

M/s „Pacific” 12 kwietnia 1928 r.

Towarzystwo zastrzega sobie ewentualne zmiany. Bliższych informacji odnośnie stawek frachtowych etc. udziela Warszawskie Two Transportowe Sp. z o. p. w Gdańsku, Hundegasse Nr. 117.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.I DO 20.II 1928 R.

W okresie od 20 stycznia do 20 lutego r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s. „Poznań” dnia 20.I znajdował

się w drodze z Calais do Gdańska z ładunkiem złomu żelaznego. Do Gdańska przybył 21.I. Po wylądowaniu przywiezionego z Calais złomu, przyjął pełny ładunek węgla do Rouen. Z ładunkiem tym wyszedł z Gdańska na morze dnia 3.II. Do Rouen przybył dnia 9.II. Po wylądowaniu przywiezionego z Polski węgla odplłynął dnia 10.II próżny z Rouen do Rotterdamu po ładunek koksu z przeznaczeniem do Kopenhagi. Do Rotterdamu przybył dnia 13.II. Z ładunkiem koksu odplłynął dnia 14.II do Kopenhagi, dokąd przybył dnia 17.II. Dnia 20.II kończył wylądunek przywiezionego koksu w porcie kopenhaskim.

S/s. „Wilno” w dniu 20.I znajdował się w Gdańsku, gdzie ładował kopalniaki, przeznaczone do Anglii. Z ładunkiem tym odplłynął z Gdańska do Sunderland dnia 26.I. Do Sunderland przybył dnia 31.I. Po wylądowaniu kopalniaków dnia 8.II wyszedł z Sunderland do Kopenhagi z ładunkiem węgla. Do Kopenhagi przybył dnia 11.II. Dnia 14.II odplłynął próżny z Kopenhagi do Gdańska dokąd przybył dnia 15.II. W dniu 16.II rozpoczął naładunek 500 ton cukru do Genui, przy czym ładunek statku zostanie uzupełniony w Szczecinie. Dnia 18.II odplłynął z Gdańska do Szczecina, dokąd przybył 20.II rano i rozpoczął ładowanie dalszych 2.200 ton cukru z przeznaczeniem do Genui. Dnia 20.II znajdował się w Szczecinie.

S/s. „K r a k ó w” dnia 20.I znajdował się w drodze z Gdańska do Stockholmu, wioząc ładunek węgla. Do Stockholmu przybył dnia 21.I. Dnia 27.I odplłynął próżny ze Stockholmu do Gdyni, dokąd przybył dnia 29.I. Dnia 6.II wyszedł z nowym ładunkiem węgla z Gdyni do Norrköping. Do Norrköping zawiązał dnia 8.II. Dnia 15.II odplłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 17.II. Zaraz po przybyciu rozpoczął naładunek węgla do Stockholmu. Z ładunkiem tym odplłynął z Gdyni dnia 20.II.

S/s. „Katowice” dnia 20.I znajdował się w Norrköping i wylądowywał przywieziony z Gdyni węgiel. Dnia 24.I odplłynął próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył dnia 26.I. Dnia 31.I odplłynął z Gdyni do Norrköping z nowym ładunkiem węgla. Dnia 1.II przybył do Norrköping. Po wylądowaniu przywiezionego węgla wyszedł próżny do Gdyni dnia 10.II. Dnia 13.II odplłynął z Gdyni jeszcze raz do Norrköping z ładunkiem węgla polskiego. Do Norrköping przybył dnia 15.II. Dnia 20.II odplłynął próżny z Norrköping z powrotem do Gdyni.

S/s. „Toruń” dnia 20.I przybył do Stockholmu z ładunkiem węgla z Gdyni. Dnia 26.I odplłynął próżny ze Stockholmu do Gdyni, dokąd przybył dnia 28.I. Dnia 3.II odplłynął z nowym ładunkiem węgla z Gdyni do Stockholmu. Dnia 10.II odplłynął próżny ze Stockholmu do Gdańska, dokąd przybył dnia 12.II. Dnia 16.II odplłynął z Gdańska znowu do Stockholmu z ładunkiem węgla. Do Stockholmu przybył dnia 18.II. Dnia 20.II znajdował się w Stockholmie.

S/s. „W a r t a” znajdował się dnia 20.I w Catanii, gdzie wylądowywał przywieziony z Anglii węgiel. Dnia 26.I odplłynął próżny z Catanii do Sfaxu po ładunek fosfatów, przeznaczonych do Gdańska. Do Sfaxu przybył dnia 28.I. Następnego dnia odplłynął do portu Bône, po dodatkowe ładunek 250 ton tytoniu do Gdańska. Dnia 2.II odplłynął z Bône do portu Oran w celu dalszego skompletowania ładunku trawą morską, przeznaczoną dla Gdańska. Do Oran przybył 7.II. Tegoż samego dnia odplłynął, zabrawszy ładunek

trawy morskiej, z Oran do Nemours po dalszy ładunek tej trawy. Do Nemours przybył dnia 8.II. Tegoż dnia wyruszył w drogę powrotną do Gdańska. Po drodze dnia 11.II wstąpił do Casablanca w Marokko, gdzie załadował dodatkowe 300 ton trawy morskiej, przeznaczonej do Gdańska. Dnia 13.II wyruszył ostatecznie w drogę powrotną do Polski. Dnia 20.II znajdował się na morzu w drodze z Afryki do Gdańska.

S/s. „T c z e w” dnia 20.I ładował w porcie Lowestoft śledzie z przeznaczeniem do Libawy i do Gdańska. Dnia 23.I wyszedł z Lowestoft na morze. Do Libawy przybył dnia 26.I. Po wylądowaniu 1.036 beczek śledzi, z resztą ładunku (4.104 beczki) odplłynął dnia 30.I do Gdańska, dokąd przybył dnia 31.I. Dnia 11.II odplłynął z Gdańska do Rotterdamu z ładunkiem 100 ton zboża i 220 fath. drzewa. Do Rotterdamu przybył dnia 16.II. Dnia 20.II znajdował się w Antwerpii, dokąd przybył z Rotterdamu po ładunek tomasówki do Gdańska.

STUDENCI-OKRETOWCY W GDANSKU.

Rzecz dziwna jak na terenie wrogim kwitnie i coraz szerszy zakres działania rozwija „Koło Studentów Polaków Techniki Okrętowej przy Politechnice Gdańskiej”. Zdawaćby się mogło, że na tak niewdzięcznym polu i w prawdziwie szarym, codziennym zmaganiu się z nieprzewidzianymi trudnościami, nie wybiję się na czołowe stanowisko Koło, mające zaszczytne hasła i zadania do spełnienia.

Zarówno przy założeniu Koła w roku 1924-ym, jak i przez cały czas jego działalności, myślą przewodnią wszystkich członków była i jest silna wiara w jasną i dobrą przyszłość Polski na morzu.

Z tą wiarą gorącą wnieśli założyciele „Koła” prawdziwe umiłowanie morza, w szczególności morza polskiego.

Koło liczy obecnie 25 członków studentów z wydziału budowy okrętów i budowy maszyn okrętowych; posiada własną bibliotekę — zbiór książek fachowych prenumeruje krajowe i zagraniczne czasopisma, traktujące o zagadnieniach morza, jako też pisma i broszury propagandowe. Zyskując coraz większe zaufanie wśród miejscowego polskiego społeczeństwa, Koło staje na wysokości swego zadania, stwarzając wspólnie zdrowe myśli i rozważając tak bardzo ważne dla nas problemy polskiego morza i polskiej marynarki.

Z cyklu referatów wygłoszonych przez członków Koła na zebraniach naukowych w obecności znanych i cenionych osobistości, porusza się takie tematy jak „Nasza przyszłość w Polsce jako inżynierów techniki okrętowej”, „Port gdański”, „Stocznia w Gdyni”, „Polska a morze Czarne” i t. p., nic więc dziwnego, że czerpiąc najświeższe dane na miejscu ze źródeł prawdziwych i po dłuższym przedyskutowaniu wyżej wymienionych tematów, stwarza się logiczny i realny pogląd na przyszłość Polski na morzu.

Jako jedyne Koło Okrętowe w Polsce rozumie ono doniosłość swej egzystencji i dąży wszelkimi siłami, aby w niedalekiej przyszłości dać Ojczyźnie to, czego najbardziej potrzebuje: wykwalifikowanego, najlepiej znającego swój fach, inżyniera techniki okrętowej”.

BIBLIOTEKA MORSKA W GDANSKU.

Wychodząc z założenia, że na wybrzeżu polskim dotychczas niema żadnej biblioteki z zakresu techniki okrętowej, i mając na względzie dobro spraw morskich w Polsce, Zarząd Koła Studentów

Polaków Techniki Okrętowej w Gdańsku oddaje do użytku wszystkich zainteresowanych bibliotekę fachową Koła.

Wynikiem szeregu lat Koło doszło do posiadania niewiele więcej kompletnego zbioru dzieł fachowych z zakresu okrętownictwa (głównie w języku niemieckim), na który składają się 250 tomów, czasopisma i broszury.

Biblioteka mieści się w Domu Akademickim we Wrzeszczu i załatwia interesantów w poniedziałki, środy i soboty od godz. 1.30 do 2.30 w południe.

BAL MORSKI W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Tegoroczny „bal Morski”, urządzony w dniu 14 lutego r. b. przez oddział Ligii Morskiej i Rzeczej w Królewskiej Hucie, wyróżnił się bezsprzecznie zśród tego rodzaju imprez, nie tylko w obecnym karnawale. Bal ten, będący już poniekąd tradycją, nie sprawił zawodu ogólnym oczekiwaniom, lecz wywarł na obecnych bardzo miłe wrażenie, dzięki temu, właśnie, iż cały wysiłek komitetu balowego szedł w tym kierunku, by odbiec od przeciętnego szablonu, a stworzyć coś, coby odpowiadało samej nazwie. I tak też było. Sala taneczna udekorowana była nader pomysłowo. Tkwił w tej dekoracji pewien symbol. Po bokach sali, niby słoneczna, gwarna plaża, a w środku ożywiona falami tańczących par, zatoka morska. Na scenie, jakby na wyniosłym, skalnym brzegu, orkiestra marynarzy, na błękitnym tle dalekiego „wielkiego morza”. Całość pod białymi żaglami potężnego statku.

Dobra sława, jaką zdołali już sobie wyrobić wszelkie zresztą imprezy Oddziału Ligii Morskiej i Rzeczej w Królewskiej Hucie spowodowała też liczny napływ gości, którzy bawili się ochoczo do białego rana.

OKRĘT JAKO STACJA LOTNICZA NA ATLANTYKU.

Czasopismo „*Werft, Reederei, Hafen*” donosi, że istnieje zamiar zakotwiczenia wielkiego statku na Atlantyku, na linii, łączącej południową Szkocję z Newfoundlandem, w miejscu położonym nad „Wzgórzem Faradaya”.

Statek ma posiadać silny, gładki pokład o długości 345 metr. i szerokości 53 metr. Pokład ten służyć będzie do planowania i startowania aeroplanów, mających utrzymywać komunikację między Europą i Ameryką. W razie potrzeby będą stosowane przy startowaniu katalpuly. Samoloty będą mogły również planować na wodzie, skąd będą podnoszone na pokład przy pomocy odpowiednich dźwignów.

Pod pokładem zostaną rozmieszczone hangary, warsztaty reparacyjne, aeroplany zapasowe, motory, poszczególne części samolotów, duża stacja radio, światła kierunkowe (orientacyjne) oraz szpital.

Osobne zagadnienie stanowi sposób ustawienia statku na kotwicy przy głębokości, która w wybranym miejscu wynosi średnio 1300 metrów. Użycie łańcucha kotwicznego jest tu niemożliwe, wobec czego zdecydowano się użyć grubej liny stalowej o średnicy 12,7 cm. i długości pięciokrotnej w stosunku do głębokości, czyli około 6.500 metrów!

Pomijając szereg trudności natury technicznej, jakie się już nasuwają, należy wyrazić powątpiewanie, czy statek ten w ciągu najbliższych lat będzie się opłacał pod względem finansowym.



Nad polskim morzem. Wydma w Jastarni na Helu.

SPRZEDAŻ CARSKICH YACHTÓW.

Rząd sowiecki postanowił sprzedać prywatne yachty b. rodziny carskiej: „Standart”, „Aleksandra”, „Nawa”, „Gwiazda Polarna” i inne. Cena wymienionych yachtów została określona na 2,5 do 3,5 milionów rubli złotych.

GŁOS FRANCUSKI O POLSKIEJ SILE ZBROJNEJ.

W wojskowym organie francuskim „Armée, Marine, Colonies” ukazał się ostatnio artykuł, który warto wynotować. Autorem artykułu jest były minister, obecnie członek parlamentarnej komisji spraw zagranicznych i poseł z departamentu Alpes-Maritimes, p. Jean Ossola. Tytuł artykułu: „Polska czynnikiem pokoju we Wschodniej Europie”.

Nawiązując do wizyty marszałka Franchet d'Esperay w Polsce, p. Ossola podaje informacje, dotyczące naszej siły zbrojnej, przyczem podkreśla, że „armia polska nie jest armią dla celu podbojów, lecz tylko koniecznym narzędziem obrony”. Stwierdziwszy, że to narzędzie jest coraz świetniejsze i stanowi jedną z najpoważniejszych istotnych gwarancji pokoju na świecie, oświadcza raz jeszcze z naciskiem, że „siła zbrojna polska taka, jaka jest obecnie, nie stanowi żadnego militarystycznego luksusu, lecz jedynie wyobraża minimum tego, co jest niezbędne dla ochrony kraju o 30 milionach mieszkańców i bez granic naturalnych”.

Artykuł p. Ossoli wyróżnia się, jako doskonałe przedstawienie dla czytelników zachodniej Europy, wartości naszej armji. Przedstawienie to, nawskroś obiektywne i rzeczowe, uwadnia całą słuszność konkluzji artykułu o sile zbrojnej Polski, jako o instrumencie obrony własnej i obrony pokoju już znakomitym, lecz wymagającym niustającej dalszej intensywnej pracy nad podtrzymaniem i doskonaleniem.

CORAZ WIĘCEJ MOTOROWCÓW.

A. C. Hardy, wydawca „Motorship” w New-Yorku, podkreśla w swym rocznym raporcie o postępie w dziedzinie konstrukcji motorowców, fakt, że w roku 1927 zbudowany tonaż przekroczył o 700 000 ton brutto tonaż statków z parową siłą popędową. Ogółem zbudowano 1.589.000 ton motorowców, podczas gdy statków innego typu tylko 1.485.000 ton.

W roku 1914 najsilniejszym motorowcem był m/s „Annam”, należący do East Asiatic Co, o sile 2600 HP. W roku 1927 na liście motorowców znajdują się takie statki, jak wielki pasażerski m/s „Augustus”, posiadający cztery dwustronnie działające motory Diesel'a, każdy po 7.000 HP.

Analizując statystykę tonażu motorowego, można wyciągnąć pewne pouczające wnioski. Wielka Brytania, która w za-

łożeniu ze względu na swe olbrzymie bogactwa węgla nie jest zwolenniczką motorowców, posiada i pracuje z niemniej jak z 49% w tonażem motorowców. Z tych 49% prawie 20% należy do armatora Lord Kysant, właściciela „Royal Mail Steam Packet Co”, i zarządzającego prawie trzymilionowym tonażem, który w szybkim tempie przystosowuje się do konstrukcji Diesel'a.

34% światowego tonażu motorowców posiadają państwa skandynawskie. Procentowo zajmują one drugie miejsce po tonażu angielskim, zatrudnionym w transporcie zboża z La Platy do Europy, artykułów żywnościowych z zachodniego brzegu S. Z. na daleki Wschód i kawy brazylijskiej do San-Francisco.

Ogółem około 71% skandynawskiego tonażu motorowego jest na usługach dzikiej żeglugi (tramp work). Jeśli weźmiemy pod uwagę, że państwa skandynawskie zajmują drugie miejsce pod względem tonażu motorowego, to musimy wątpić, czy twierdzenie, ustalone w ostatnich latach, iż ze zjawieniem się motorowca „tramp-ship” (dziki statek) zniknie, jest całkowicie słuszne. Różnica polega na tem, że dawniej statek uprawiał żeglugę dziką przybrzeżną, tramp motorowy natomiast, co dotyczy szczególnie skandynawskich, pracuje na podstawie długoterminowych „charterów”.

FLOTY HANDLOWE PAŃSTW PÓŁNOCNYCH.

Zestawienie cyfrowe flot handlowych czterech północnych krajów europejskich, — Norwegji, Szwecji, Danji i Finlandji, wykazuje, że również i w 1927 roku Norwegja posiadała flotę większą, niż pozostałe trzy państwa razem.

Ciekawe porównanie daje umieszczona poniżej tabela, opracowana przez „Det Norske Veritas” (tabela obejmuje tylko statki powyżej 100 ton brutto).

	Statki parowe i motorowe		Statki żaglowe	
	Ilość	tonaż br. rej.	Ilość	br. ton rej.
Norwegja	1766	2.840.741	1790	2.855.034
Szwecja	1229	1.343.287	1394	1.379.692
Danja	637	1.009.190	737	1.036.101
Finlandja	228	182.479	359	252.415

Jak widać z powyższego, żaglowce we wszystkich tych krajach odgrywają jeszcze b. znaczną rolę, gdyż zarówno pod względem ilości, jak i ogólnego tonażu, przewyższają flotę statków parowych i motorowych.

MARYNARKA HANDLOWA NA LITWIE.

Niemieckie czasopismo żeglugowe „Hansa” (Nr. 5 z 1928 r.) pisze: „Projekt stworzenia litewskiej floty handlowej powinien obecnie przyjąć kształty realne, gdyż jak donosi półurzędowa „Lietuva” znajduje się już w stadium organizacji „Pierwsze T-wo Litewskiej Floty Handlowej”. Towarzystwo to jest obecnie w poszukiwaniu litewskiego kapitału. Gdzie w tym zupełnie biednym i w dodatku pozostawionym samemu sobie pod względem gospodarczym kraju znajdują się potrzebne T-wu kapitały, pismo „Lietuva” przemilcza”.



Gdynia. Pochmurny dzień nad Bałtykiem.

STAN HOLENDERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Na 1 grudnia 1927 r. flota handl. Holandji liczyła 825 statków o 2.523.637 br. ton. rej., w porównaniu do 788 st. o 2.470.683 br. ton rej. z dnia 1 grudnia 1926 i 748 st. o 2.445.599 br. ton rej. z dnia 1 grudnia 1925 r.

DOCHODY PORTU W ANTWERPJI.

Sprawozdanie Zarządu portu Antwerpii za r. 1927 wykazuje czysty dochód w wysokości 15.263.690 franków. Lwia część z tego przypada na wynajem elewatorów, który przyniósł 8.232.410 fr. Na drugim miejscu stoi dochód z wynajmu holowników, co przyniosło 5.961.070 fr.

Port w Antwerpii posiada 7 suchych doków, 19 elewatorów zbożowych i 12 pływających żorawi.

AWARJA BELGIJSKIEGO STATKU SZKOLNEGO.

Szkolny bark belgijski „L'Avenir” wyrzucił się na mieliznę na wybrzeżu Florydy i został odholowany do Key West, wobec czego można uważać statek za uratowany.

KSIĄŻKI I PISMA NADEŚLANE

Ukazała się w druku, jako pierwszy tom wydawnictw Państwowego Instytutu Eksportowego, praca p. D-ra Mieczysława Lilienthala pod tytułem: „Ubezpieczenia kredytów eksportowych”. Temat ten, omawiający jeden z poważnych nowożytnych środków popierania eksportu w wojennej Europie, na tle wzmagającej się konkurencji w handlu zagranicznym, stanowi dziś przedmiot żywej dyskusji na polu międzynarodowym. Treść pracy powyższej stanowi omówienie funkcji gospodarczej, przedmiotu i zakresu ubezpieczeń kredytu oraz obecnego stanu rozwoju istniejących instytucji w Anglii, Niemczech, Austrii, Belgji, Danji, Holandji, Francji i Włoszech. Pracę powyższą zamyka rozdział, poświęcony kwestji tej w Polsce w związku z prowadzonemi przez Państwowy Instytut Eksportowy pracami nad utworzeniem analogicznych urządzeń w kraju, dostosowanych do miejscowych warunków, przez projektowane powołanie do życia Polskiego Towarzystwa Ubezpieczeń Kredytu.

ZARŁADY RZEMIEŚLNICZO - WYCHOWAWCZE

POD WEZWANIEM ŚW. JÓZEFA

w NOWEM MIEŚCIE nad Pilicą

ODDZIAŁ:

w BIAŁYMSTOKU, Słonimska 14

566 - III

DZIAŁ OFICJALNY L. M. i R.

Z CENTRALNEGO ZARZĄDU.

W roku bieżącym Liga Morska i Rzeczna obchodzić będzie dziesięciolecie swego istnienia. Ku upamiętnieniu tego faktu Zarząd poczynił starania, aby w listopadzie b. r. zorganizować w Warszawie wielką wystawę p. n. „Morze w malarstwie polskim”. Obok tego istnieje projekt urządzenia wystawy wędrownej, poświęconej zagadnieniom morskim. Wystawia powyższa miałaby za zadanie zilustrowanie prac Polski na morzu i zaznajomiłaby szersze społeczeństwo z programem prac, zakrojonych na bliższy i dalszy okres.

Centrala od dłuższego czasu prowadzi energiczną akcję propagandową. W tym celu rozpisane zostały listy do wszystkich p. p. wojewodów, starostów, oraz urzędów gminnych z propozycją przystąpienia na członka Ligi. Cały szereg samorządów zadeklarowało swój udział w pracach Ligi. Drużyny harcerskie, szkoły a nawet poszczególne klasy coraz liczniej zapisują się zbiorowo do Ligi Morskiej i Rzecznej. Dzięki staraniom Centrali Ligi w najbliższym czasie będą wygłoszone odczyty propagandowe oraz komunikaty przez radio.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCYJ L. M. i R.

Sekcja zagospodarowania wybrzeża zdecydowała przystąpić do pobudowania szeregu schronisk Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdyni, Helu, Jastarni i Hallerowie.

Wystawa Morska. W związku z projektem Centrali w sprawie urządzenia wystawy p. t. „Morze w malarstwie polskim”, dnia 27 stycznia 1928 r. w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i

Handlu odbyło się wspólne posiedzenie Zarządów Ligi Morskiej i Rzecznej, oraz Warszawskiego Towarzystwa Artystycznego celem omówienia wystawy „Morze w malarstwie polskim”.

Wystawa ma się składać z trzech części: 1) Wystawa i konkurs marynistów polskich. 2) Wystawa obrazów dawniej wykonanych i historycznych morskich. 3) Wystawa fotografii morskiej. Wystawa ma być zorganizowana na listopad r. b. Protektorat nad imprezą objął p. Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego Dobrucki, przeznaczając trzy zapomogi jednorazowe dla artystów malarzy, pragnących się udać nad morze w celach artystycznych. Przewidywane są i innego rodzaju ułatwienia. Na posiedzeniu zdecydowano zaprosić do Komitetu Honorowego Wystawy, szereg wybitnych osobistości. Nadto wyłoniono sekcję wystawy retrospektywnej, fotograficzną i gospodarczą.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

ODDZIAŁ L. M. i R. W ŁODZI. Oddział w dn. 7 stycznia b. r. zorganizował bal maskowy, w którym udział wzięła elita łódzkiego towarzystwa. Dochód z balu został przeznaczony na rzecz budowy schroniska na Helu. Zarząd Oddziału składa najserdeczniejsze podziękowanie p. Wojewodzie i Jego Małżonce, za objęcie protektoratu, oraz wszystkim p. p. Gospodyniom, a w szczególności p. Generalowej Arctowej, która objęła przewodnictwo Komitetu Pań.

W miesiącu czarwcu projektuje Oddział zorganizowanie większej wycieczki na wybrzeże.

ODDZIAŁ L. M. i R. W CHORZOWIE. Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej w Chorzowie zorganizował Akademię, którą zajął dyrektor Państwowej Fabryki związków Azotowych p. Stattler, poczem przemówił p. inż. E. Fryczkowski prezes miejscowego Oddziału L. M. i R.

Prelegent wyjaśnił znaczenie morza dla Polski, podkreślając, że Śląsk jest tą sprawą specjalnie zainteresowany. Już obecnie idzie ze Śląska 500 000 ton węgla miesięcznie przez Gdańsk i Gdynię. Jest to $\frac{1}{3}$ część węgla tu wydobywanego. Inne dzielnice Polski również muszą mieć drogi do morza. Dość wspomnieć że Polska wysyła w świat przeszło 1000 wagonów drzewa dziennie.

Prelegent podkreślił, że każdy Polak, musi być członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej, ażeby spółdziałać w tworzeniu funduszy potrzebnych dla rozwoju naszych spraw morskich.

Po przemówieniu zebrani przyjęli następującą rezolucję:

„My obywatele Śląska uważamy wolny dostęp do morza za konieczność życiową. Będziemy dążyli, ażeby produkty pracy naszej, węgiel i żelazo ładowano w polskich portach i na polskie okręty, dlatego, że tego wymaga byt nasz i naszych dzieci. Wobec zakusów zaborczych sąsiadów na Śląsk, Poznańskie i Pomorze oświadczamy, iż gotowiśmy w potrzebie przelać krew w obronie naszej Ojczyzny”.

Następnie Tow. gimn. „Sokół” i Tow. śpiew. „Gwiazda” wykonały bardzo udane poisy. Uroczystość zakończyła ochotcza zabawa taneczna.

Oddział przy Państwowej Fabryce Związków Azotowych w Chorzowie, jest najliczniejszym Oddziałem Ligi na tere-



Grupa marynarzy, b. powstańców górnośląskich, członków Ligi Morskiej i Rzecznej na Śląsku.

nie Rzeczypospolitej; liczył w dniu 1-go stycznia 1928 r. 2201 członków, w chwili obecnej ilość członków znacznie się zwiększyła.

ODDZIAŁ L. M. i R. W KATOWICACH zorganizował gwiazdkę dla załogi statku „S. s. Katowice”. Jak komunikuje nam kapitan statku p. Tadeusz Bramiński, uroczystość gwiazdkową obchodzono na pełnym morzu.

ODDZIAŁ L. M. i R. W MAŁEJ-DABRÓWCE powstał stosunkowo niedawno, bo dnia 6 listopada 1927 r. Obecnie Oddział liczy 52 członków. Zarząd Oddziału L. M. i R. postanowił zorganizować sekcję młodzieży, oraz starać się o urządzenie wycieczek nad morze.

Do Zarządu Oddziału Ligi Morskiej i Rzecznej w Małej-Dabrówce należą p. p.: Teodor Staszek — prezes, Augustyn Bartela — wiceprezes, Paweł Skrzypiec — sekretarz, Paweł Żogała — z. sekretarza, Herman Staszek — skarbnik; p. p.: Józefa Mikosza, oraz Wilhelm Szewczyk, członkowie Zarządu. Do Komisji Rewizyjnej powołano p. p.: Józefa Chromika i Alojzego Majnuka.

ODDZIAŁY L. M. i R. W JASTARNI I KUŹNICY nadesłały do Centrali modele przyborów, stosowanych przy połowach

na wybrzeżu naszym, umożliwiając w ten sposób zapoczątkowanie działu kaszubskiego w Muzeum Etnograficznym w Warszawie.

ODDZIAŁ L. M. i R. W GWOŹDZCU.

Dnia 11-go lutego b. r. odbył się w Gwoźdźcu w sali Szkoły 7-kl. Powsz. uroczysty wieczór ku uczczeniu ósmej rocznicy objęcia przez Państwo Polskie morza. W udekorowanej sali zgromadzili się członkowie Oddziału. O godzinie 7.30 wiecz. wstąpił na mównicę sekretarz Oddziału, dyr. szkoły p. Władysław Świtalski, który uprzejmie zebrał w przebiegu uroczystości w dniu 10 lutego 1920 roku nad naszym Morzem i w stolicy Państwa. Następnie zestawiał cyfrowo stan naszej marynarki i ruch floty handlowej w ubiegłym roku, wreszcie wezwał obecnych do szerzenia hasła „Ligi M. i Rz.” wśród szerokich warstw społeczeństwa. Z kolei chór uczniów szkolnych odśpiewał piękne pieśni. Na zakończenie wyświetlił sekr. Oddziału p. Świtalski szereg obrazów „z morza”, udzielając odpowiednich wyjaśnień. Prześroczła wypożyczyła Oddziałowi Centrala. Całość „Wieczoru” utrzymana była w tonie niezwykle poważnym i wykazała, że obecni na obchodzie członkowie Oddziału zdają sobie dokładnie sprawę z ważności zagadnień morskich.

ZWIĄZEK PIONIERÓW KOLONJALNYCH

NOWA SEKCJA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

W dniu 6 lutego b. r. w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbyło się zebranie organizacyjne „Związku pionierów kolonialnych”.

Na zebranie przybyło osób 34, a mianowicie: p. p. Bator Bolesław, Chmielewski Jerzy, Cybulski Teodor, Dzieduszycki Aleksander, Gąsiorowski Stanisław, Głuchowski Kazimierz, Haczyński Szczesny, Huss Edmund, Huttowrowicz Aleksander, prof. Jaczewski Tadeusz, Janowski Edmund, dr. Jarosławski Mieczysław, Kosko Stanisław, Krzywicki Ludomir, Krzyżanowski Edmund, prof. Lenczewicz Stanisław, Lubliner Stefan, Malessa Franciszek, Magier Antoni, Pawłowicz Bohdan, Przybyszewski Seweryn, dr. Rozwadowski Jan, pułk. Syrokomla-Syrokomski Jerzy, dr. Szawleski Mieczysław, Tetzlaff Henryk, Uziembło Adam, Zajączkowski A., dr. Zaleski Józef, Zaniewicki Zbigniew, Ziemięcki Andrzej, Ziętkiewicz Ignacy, Zwoliński Antoni, Zwoliński Fr.

Nadto jakkolwiek nie mogli przybyć na zebranie z powodu chwilowych przeszkód, zgłosili swój udział w Związku p. p.: Anusz Władysław, Bartodziejski Mieczysław, dr. Bogacki Kamil, Dębicki Zdzisław, Fularski Mieczysław, Gwiżdż Feliks, Kowalski Bronisław, Kozłowski Mieczysław, Kożuchowski M., Kurnatowski Eryk, Nowicki Gabryel, Nowakowski Jerzy, dr. Orłowicz Mieczysław, Peche Czesław, Piłsudski Rowmund, Roszkowski Mieczysław, Rzyński Kazimierz, prof. Stolzman Jan, dr. Szerer Mieczysław, Tomaszewicz Leopold, Zigmund Marjan.

Zebranie zagał p. Głuchowski, w przemówieniu wstępnym podkreślając znamienne na dzisiejsze czasy objaw, że na sali zebrało się około 40 osób, że poza tym około 15 osób zgłosiło pisemnie swój akces, tak, że z liczby 60 zaproszonych, olbrzymi procent odpowiedział na apel inicjatorów.

Powód tego jest jasny.

Polska albo rozwiąże kwestję swej ekspansji zamorskiej i zdobędzie dla nadmiaru swej ludności nowe bogate tereny, a wtedy szybkim krokiem pójdzie ku mocarstwowemu stanowisku, albo da się zadusić w ciasnych swych granicach, śląc setki tysięcy ludzi rocznie na wystugę dla obcych, nieraz wrogich narodów.

Idzie tu o ogromne cyfry. Mamy roczną emigrację, wahającą się około cyfry dwustu tysięcy ludzi, mamy już około siedmiu milionów ludzi, mieszkających stale poza Polską. I czy te masy są należycie wykorzystane dla jutra narodu? Nie. Niecałe dwa miliony boerów i angiolków w Unji Południowo-Afrykańskiej odgrywa dziś poważną rolę w życiu międzynarodowym, nieraz nawet na terenie Ligi decydując o sprawach, Polskę obchodzących. — a nasze miliony emigrantów służą jako mierzwa pod wzrost i rozwój innych.

I wobec tego zamiast iść z programem i odważnie, śmiało dążyć, jak to czynią będący w takiej samej sytuacji Niemcy i Włosi, do zdobycia dla nas terenów dla ekspansji ludzkiej — zadawaliśmy się łatanina bez planu i jasnej drogi.

A przecież teren dla ekspansji, to konieczność, to nasze prawo do życia i rozwoju.

To przeświadczenie kazało grono osób, które od lat na polu spraw emigracyjnych pracują, podnieść inicjatywę powołania do życia organizacji, któraby podjęła aktywną pracę, nawet walkę o tereny ekspansji dla narodu polskiego. To jedyny cel nowej organizacji Związku Pionierów Kolonialnych.

Cel ten realizować zamierzają organizatorzy następującymi drogami:

Przedewszystkiem przez propagandę wśród społeczeństwa idei, której służy Związek, by zaprządz do pracy cały naród.

Przez wprowadzenie do polityki emigracyjnej momentu aktywnego, a przede wszystkim wytyczenie programu tejże polityki.

Przez akcję bezpośrednią narazie na tym terenie, który z dzisiejszych ośrodków wychodzących jest najbliższy ideału nowego społeczeństwa polskiego, t. j. na terenie Parany. Akcję prowadzić zamierza tam Związek przez skupianie elementu polskiego, przez organizowanie go we wszystkich kierunkach, przez przygotowywanie na tym terenie odpowiednich urzędników i działaczy dla przyszłej roboty kolonialnej.

Nakoniec przez przygotowanie i oprowadzenie odpowiedniego terenu dla jaknajbardziej samostnej akcji kolonialnej.

Inicjatorzy wierzą, że ich inicjatywa zostanie podjęta przez wszystkich oddanych sprawie wielkości narodu, że w narodzie, który wydał wielkich konwinstadorów w służbie obcej: Beniowskiego, Arciszewskiego, Strzeleckiego, który równocześnie z Niemcami czynił na terenie Afryki kroki samodzielnie w osobie Rogozińskiego, że naród, który ma tak świetny, wprost nieporównany materiał pionierski jak chłop polski, nie ustanie w pracy, aż ideał wypisany na sztandarze nowej organizacji zrealizuje.

Formy organizacyjne Związku przedstawił p. Ziemięcki. Zamiast tworzyć nowe towarzystwo lub rozbić stare, inicjatorzy (Bator Bolesław, Głuchowski Kazimierz, Gąsiorowski Stanisław, Jarosławski Mieczysław, Malessa St., Pawłowicz Bohdan, Rozwadowski Jan, Tetzlaff Henryk i Ziemięcki Andrzej), wysunęli projekt działania w formie sekcji Ligi Morskiej i Rzecznej, której działalność się przez to rozszerza a Związek otrzymuje gotowy aparat. Na posiedzeniu Zarządu Ligi reprezentanci inicjatorów pp. Głuchowski i Tetzlaff przeprowadzili ugodę, której mocą, poddając się statutowi Ligi, Związek zastrzegł sobie autonomię, co do dysponowania swemi funduszami, przyjmowania członków i własnego wewnętrznego regulaminu. Nadto ugodą zapewnił Związkowi miejsce w wydziale Ligi p. t. „Morze”.

Dla ułatwienia prac Związku postanowiono utworzyć 4 podsekcje: organizacyjną, propagandową, parańską oraz studjów i badań terenów.

W dyskusji, wywołanej treścią referatów, zabierali głos pp.: Szawleski, Huss, prof. Lenczewicz, Przybyszewski i Jaczewski. Przemówienia te, zgadzając się z treścią referatów, miały charakter informacyjny.

Pan Głuchowski postawił wniosek aby zebrani uważali się za organizatorów Związku.

Wniosek przyjęto jednogłośnie.

Przystąpiono do wyborów władz Związku. P. Malessa zaproponował następującą listę:

Prezes — p. Głuchowski Kazimierz, Viceprezes — p. Kulczycki Ludwik, Sekretarz — p. Ziemięcki Andrzej, Zastępca sekretarza — p. Rozwadowski Jan, Skarbnik — dr. Józef Zaleski, redaktor (kierownik podsekcji prop.) — p. Jarosławski, kierownik podsekcji parańskiej — p. Anusz W. Mieczysław.

Listę powyższą przyjęto jednogłośnie.

Następnie zabrał głos dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej p. Adam Uziembło, który w serdecznych słowach powitał Związek na terenie Ligi, zapewniając imieniem Ligi jaknajdalsze poparcie, opiekę i ułatwienia.



IDŹMY ZA MORZA!

„Narody, które nie kolonizują, przeznaczone są na wymarcie, a przynajmniej na wstąpienie do grona najmniej licznych i najmniejszych na kuli ziemskiej”.

PAUL LEROY BEAULIEU

Jeszcze parę lat temu trzeba było Polakom udowodniać, że Niepodległość jest rzeczą stokroć czy milionokroć ważniejszą, niż rynki wschodnie, że jest to skarb narodowy największy, że podstawa to i fundament pod wszystkie inne zdobycze.

Dziś już mamy poza sobą okres walk o Niepodległość narodu, okres bohaterskich bojów o jego wolność, w których brał udział szeroki ogół. Nikomu w Polsce już dziś nie trzeba tłumaczyć, że Niepodległość jest nam potrzebna, nikt też by jej dobrowolnie nie oddał.

Kiedyśmy zyskali dostęp do morza, tę jedyną, nieskrępowaną, naprawdę wolną drogę w świat szeroki, drobna zaledwie częśćka społeczeństwa rozumiała, jak ważny atut polityczny, jak silną gwarancję wolności, jak doniosły argument gospodarczy posiadliśmy. Spotykało się ludzi na wysokich stanowiskach, którzy nie wierzyli w nasze poczynania na morzu, którzy nawet liczyli się z tem, że dostęp do morza mogą nam odebrać znowu Niemcy. I oto upłynęło zaledwie lat kilka a widzimy jak szybko wypływamy na oceany, jak rośnie nasz własny port, Gdynia, jak z miesiąca na miesiąc mnoży się nasza flota handlowa, jak nasza bandera do coraz dalszych obcych lądów dociera.

Objawy to pocieszające.

Rośnie w nas z dniem każdym poczucie siły, niezależności i dumy narodowej. Krzepnie z roku na rok idea potężnej Ojczyzny.

Idziemy coraz pewniejszym krokiem ku Polsce Mocarstwowej.

I oto na tej drodze staje przed nami problem ekspansji zamorskiej, problem zapewnienia naszemu narodowi terenów dla rozwoju nieskrępowanego, dla stworzenia drugiej, nowej Polski—problem kolonialny.

Zagadnienie to dla nas inaczej się przedstawia, niż dla innych państw, które politykę kolonialną prowadziły i prowadzą. Nie idzie tu o zachłannością kierowany imperjalizm jednych, nie jest to zagadnienie tylko gospodarcze, jak dla Holandji czy Belgji.

Jest to kwestja, która ma w sobie Hamletowskie „być albo nie być”, sprawa, od której zależy, czy będziemy wielkim narodem, mocarstwem państwem, czy zadusimy się w naszych dzisiejszych ciasnych granicach, jest to czyn, który musimy urzeczywistnić, bo zmusza nas do tego poprostu nasze prawo do życia.

I to tembardziej, że sytuacja jest w tej dziedzinie, wprost powiem,—tragiczna.

Mamy już w tej chwili na wychodźstwie zamorskiem 5 milionów ludzi, emigrację kontynentalną szacuje się na milion osób. Cyfry to olbrzymie, stanowią bowiem blisko piątą część całej masy, mówiącej po polsku! Rokrocznie dzięki stosunkom gospodarczym i populacyjnym wyjeżdża z Polski ponad 150.000 ludzi. A niepokojące te cyfry oświetla jeszcze jaskrawo fakt, że nie mamy żadnego programu, co z tym

materiałem ludzkim robić. To też musimy uprzytomnić sobie twardo, że te miliony, mieszkające już dziś poza Polską, przepadną dla Niej zupełnie, wzmacniając ponadto wrogie nam nieraz społeczeństwa, stając się mierzwą dla nowych narodów, pomagając innym do ostatecznego rozparcelowania globu ziemskiego bez naszego w tem udziału, jeżeli nie potrafimy z tych mas wydobyć bodaj pewnych sił dla rozbudowy naszego mocarstwowego stanowiska, opierając w ten sposób na naszym istniejącym już poza morzami stanie posiadania nasze zabiegi o rolę czynnika wszechświatowego.

I dalej; Czyż można zostawić nadal własnemu losowi owe setki tysięcy co rok idących w świat szeroki?!
Nie!

I tu powód, tu źródło konieczności szerokiej, śmiałej, męskiej akcji, któraby w myśl jasno opracowanego planu, po linii zdecydowanej poszła ku zdobyciu dla państwa, względnie dla narodu polskiego możliwie największego terenu dla ekspansji, terenu na którym moglibyśmy pod hasłem nowej, czy „drugiej” Polski stworzyć nowe, kolonjalne społeczeństwo polskie. Tylko w ramach takiej placówki kolonjalnej można będzie skupić rozsianych już po świecie Polaków, tylko tu kierować będzie można tych wszystkich, którym w Polsce zbyt ciasno.

I to jest jedyny cel Związku Pionierów Kolonjalnych.

Cel wielki.

Bez wątpienia znajdują się w Polsce ludzie, zwłaszcza ludzie „poważni” i „trzeźwi”, którzy powiedzą, że jest to cel nierealny, że jest to marzenie grona ludzi nieżyciowych, że jest to mrzonka. Ale nas to nie zraża. Wszak mrzonką była jeszcze nie tak dawno niepodległość Polski, a dziś mrzonka ta przyoblekła się w ciało. Wszak marzeniem był dostęp do morza, a dziś z dnia na dzień stajemy coraz bardziej krzepką stopą nad Bałtykiem, naprawiając błędy Ojców!

Kiedy w okresie konferencji pokojowej znaleźli się ludzie, składający naszej delegacji memorjały z żądaniem tytułem spadku po Niemcach części ich kolonji, na które przecież dawny zabór pruski równieżłożył pieniądze i za które przelewał krew—ludzie „poważni” uważali ich za warjatów, a memorjały poszły do kosza. Dziś przedświadczenie, że do odpowiedniej części parcelowanego globu mamy prawo, stało się już własnością nie tylko marzycieli, studentów i podróżników, ale poważnych uczonych i polityków.

Wierzmy, że jutro przyniesie realizację i tej „mrzonki”.

Przyniesić musi.

Z podniesionem czołem staje do walki i do pracy Związek Pionierów Kolonjalnych. Ni ogrom zadania, ni trudy i przeciwności go nie odstraszą, bo świadom jest o jak wielką dla Polski idzie rzecz.

A otuchy, wiary i zapału dodaje Związkowi przeświadczenie, że nasze prawo do terenów pod ekspansję udowodniliśmy naszymi uzdolnieniami pionierskimi. Udowodnił to chłop polski, jedyny w swoim rodzaju pionier—niedościgniony, nieporównany pionier, który równie dzielnie z puszciami mroźnej Kanady dał sobie radę, jak bory słonecznej Parany podbić potrafił, który zaludnił tak samo łąwą Wisconsinu rozłogi, jak skwarne obszary Missiones w Argentynie. Ten chłop, co z Piastowym uporem o szmat ziemi własnej walczyć potrafi, co we wszystkich niemal szerokościach geograficznych, we wszystkich klimatach, we wszystkich krajach i we wszystkich częściach świata zdał egzamin swej pionierskiej mocy.

Udowodnił to polski robotnik i rzemieślnik, który na fundamencie swego potu i trudu wznosił po wszystkich łądach gmachy dobrobytu.

Udowodnili to nasi wielcy żeglarze i awanturnicy, którzy, niestety, w obcej służbie, pod obcą banderą nowe podbijali tereny. Czyż bowiem zapomnieć możemy o Janie z Kolna, Krzysztofie Arciszewskim, Maurycym Beniowskim, Strzeleckim, czy Trepce i tylu innych?

Udowodnili to nasi uczeni, którzy, sztandarem wiedzy okryci, drogę podboju ducha polskiego znaczyli po całym świecie. A imion ich przecież legion cały! Od mroźnych tajg Sybiru po skwarne pustynie afrykańskie bezlesia, od bezbrzeży lodowatych mórz biegunowych rejonów po peruwiańskich, czy chilijskich szczytów skały—wszędzie złotymi głoskami ryte są ich imiona.

Drogę za morza mamy utorowaną przez wiedzę naszych uczonych, przez fantazji i męstwa pełne czyny naszych awanturników, przez potężny i krwawy wysiłek naszego pracownika, przez niespożyty hart naszego kolonisty.

Na tę drogę, oświetloną promieniami sławy, okrytą purpurą trudu polskiego wstępuje Związek Pionierów Kolonjalnych. Tą drogą pójdzie do zwycięstwa swej idei.

Za morza więc!

Warszawa w lutym.

K. GŁUCHOWSKI

SIŁA DUCHA POLSKIEGO

Emigracja, kolonizacja, morze — są to trzy hasła, które mogą i powinny stać się probierzem tężyzny ducha i hartu fizycznego dla Polaków!

Widziałem naszych rodaków na różnych szerokościach geograficznych, w warunkach nieraz nader ciężkich, gdy przedstawiciele innych narodów w walce upadali. Polacy jednak potrafili wszystko przetrwać, znieść wszelkie trudy i pokonać wszelkie przeszkody.

Emigracja masowa w Stan. Zjednoczonych, Brazylii i Argentynie czy Kanadzie, dorywcza, personalna w Australji, Peru czy Chile, dowiodła tego, bo Polacy przy roli się utrzymali i szybko swoje tereny uprawne zwiększyli.

Spotykałem Polaków w tropikalnej Afryce Zachodniej, w Maroku, Algierji i na Saharze, gdzie się czuli na siłach do intensywnej i systematycznej pracy. Na wodach morza Berynga i na północnym Pacyfiku Polacy, jako przemyślni żeglarze, wyróżniali się wytrzymałością i sumiennością.

W syberyjskiej tajdze na kopalniach złota, gdzie robotnicy rosyjscy i tubylcy szybko marnieli pod wpływem zabójczych warunków pracy, klimatu

i alkoholu, Polacy tworzyli zwartą grupę, dochodzącą do znacznego nieraz dobrobytu.

Polacy inteligencji i żołnierze piątej syberyjskiej dywizji dowiedli mocy swego organizmu i siły ducha, a szereg Polaków, przebywających na Syberji, odbył przymusowe podróże, które nawet dobrze uposażonym w środki materialne badaczom udawały się z wielkim nakładem wysiłku fizycznego.

Nasi rodacy, uchodzący z ogarniętej komunistycznym szaleństwem Rosji i Syberji, przeszli całą Azję środkową, północny Tybet, Afganistan, Indje, Persję, Chiny i do Ojczyzny po latach niebezpiecznej, męczeńskiej wędrówki dotarli, zachowawszy zdrowe ciało i zdrowy duch.

Floty niemiecka i amerykańska, gdyby zechciały, mogłyby wymienić nazwiska bohaterskich marynarzy, w których żyłach płynęła krew lechicka.

Dość przypomnieć sobie bitwę morską przy wyspach Falklandzkich i pływanki łodzi podwodnych amerykańskich, aby dać tego dowody.

Nawet w środowisku, zupełnie obcem rasowo, jak na przykład, w Chinach, Japonji, wśród Berberów z Tel-

lu algierskiego — Polacy potrafili założyć swoje warsztaty pracy i zasłużyć na szacunek ogółu tubylczego.

Historja francuskiej legji cudzoziemskiej mogłaby dać sporo materiału, oświetlającego Polaków z punktu widzenia ich wytrzymałości i siły ducha.

Dzieje walk kolonialnych w Północnej i Południowej Ameryce oraz w Afryce nie obeszły się bez udziału Polaków. Imiona Kościuszki, Arciszewskiego, który na głowę rozbił znakomitego, starego, generała hiszpańskiego Don Louiza de Rojas y Borjas i włoskiego konkwistadora, hrabiego de Bagnuolo; imiona duńskiego komandora Trepki i innych — świadczą o tem ymownie.

A iluz nieznanych z imienia, szarych, szeregowych bohaterów polskich krew swoją lało i wysiłek mięśni i ducha kładło pod obcymi sztandarami?

Teraz, gdy nad naszą ziemią powiewa rodzinna flaga, gdy wszyscy możemy na tej ziemi, lub dla niej siły swoje wyczerpać, nie przejmują nas już lękiem, ale starczą za program, te trzy słowa: emigracja, kolonizacja i morze.

F. A. OSSENDOWSKI

NA PIĄTĄ ROCZNICĘ ŚMIERCI TADEUSZA CHROSTOWSKIEGO

W roku bieżącym, 4 kwietnia upłyne pięć lat od chwili, gdy na zachodzie Parany, w dalekich lasach między Catanduvas a Foz do Iguassu stanął niepozorny krzyż „cedrowy” na przydrożnym grobie Tadeusza Chrostowskiego. Na ziemi prawie niezaludnionej, do której nie dotarł jeszcze polski osadnik parański, wyrosła samotna mogiła polskiego przyrodnika, jakby symbol, że myśl badawcza wybiega daleko poza obszar, na którym krzewi się życie codzienne.

Nie mam zamiaru pisać tu wspomnienia pośmiertnego o Chrostowskim, ani przypominać dziejów jego wypraw przyrodniczych; gdzieindziej była już mowa o tych sprawach, a jeśli nie są one u nas dostatecznie znane, to głównie dlatego, że nie były one otaczane rozgłosem. Teraz pragnąłbym zwrócić uwagę na coś innego, na pewne myśli przewodnie i dążenia, które cechowały poczynania zmarłego, a nie były zależne od tych czy innych okoliczności jego życia, będąc niejako odzwierciedleniem w jego osobie pewnej iskry, przejawiającej się tu i owdzie, może nawet dość często w ludziach.

Jeżeli prawdą jest, że wiedza to potęga i to potęga w materialnym znaczeniu przedewszystkiem, że bez nauki nie byłoby postępu techniki, jeżeli znów z innej strony należy skonstatować fakt, że w obecnych czasach trafiają się ludzie, którzy usiłują przystosowywać naukę do celów utylitarnych, to jednak trzeba stwierdzić, że

tylko pełen rozmachu romantyzm badawczy pcha naprzód naukę i rozszerza widnokręgi ducha ludzkiego. A ma-



Ś. p. Tadeusz Chrostowski, zmarły w czasie wyprawy naukowej w głąb Brazylii.

to gdzie można znaleźć tylu ludzi, owianych tym romantyzmem, co wśród badaczy-podróżników. Szereg nazwisk wieje się poprzez historję, nazwisk lu-

dzi, którzy szli szukać odpowiedzi na różne pytania, wyruszyli na wątych żaglowcach za oceany, na upały podzwrotnikowe i zabójcze działanie obcego klimatu. Szereg ten dochodzi do czasów dzisiejszych i nie urywa się.

Nie należy sobie wyobrażać, że iskra romantyzmu badawczego zapala się tylko w wykształconych umysłach. Gdy polska wyprawa zoologiczna, kierowana przez Chrostowskiego wyruszała rzeką Ivahy na zachód, ku Paranie, wśród prostych kabokli leśnych znaleźli się ludzie, którzy za bardzo nędzną zapłatę ruszyli ochoczo jako wioślarze wdół nieznannej i tajemniczej, legendami okrytej rzeki. Ciekawi byli, co jest tam dalej, dokąd dąży ta potężna wstęga wodna, jak wygląda owe Matto Grosso, które, jak opowiadają bywalcy, rozpościera się gdzieś tam za górami pokrytymi gęstwiną lasów. Ta chęć poznania nieznanego silniejsza była w owych dzielnych ludziach, niż obawa przed zamianą łatwego bytowania w rodzinnym osiedlu na niepewną wędrówkę po lasach, niż wszelkie kalkulacje zarobkowe. Cóż dopiero, gdy taki pierwotny, podświadomy romantyzm, pędzący człowieka w świat zespoli się z badawczym stosunkiem do nieznanego. Wówczas osiąga się szczyt rozmachu życia.

Powiedział w swoim czasie Chrostowski w swej „Paranie”, we wspomnieniach z dwóch pierwszych swoich wypraw do Brazylii, że przypisuje

swej pracy przyrodniczej i podróżniczej „znaczenie łącznika między tymi, co już odeszli, i tymi, co przyjsć mają”. I rzeczywiście, dwie pierwsze jego wyprawy, przed samą wojną światową odbyte, były ostatniem ogniwem w szeregu, znacznym, jeśli uwzględnimy tylko samą Amerykę Południową, nazwiskami Domeyki, Warszewicza, Jelskiego, Sztolcmana, szeregu, który biegł poprzez czasy ciężkie dla nauki polskiej. Z nastaniem czasów nowych wyprowadził Chrostowski z niepodległej już Polski pierwszą wyprawę naukową w szeroki świat; sam nie wrócił, lecz zadanie swe, jak je rozumiał, zadanie łącznika spełnił do końca.

Inne jeszcze znaczenie miały wyprawy Chrostowskiego do południowej Brazylii. Terenem ich pracy naukowej były obszary ogarnięte lub ogarniane przez polskie osadnictwo. Obok polskiego kolonisty stanęła tam do pracy polska myśl badawcza. Dziś już szereg prac naukowych, dotyczących przyrody Parany należy do dorobku nauki polskiej.

Nie chodziło zresztą Chrostowskiemu specjalnie o Parane, nie zaliczał nawet sam siebie do t. zw. parańczyków. Uważał, że polskiej twórczości naukowej nie wolno zakreślać granic terytorjalnych. To też ci, o których pisał, że przyjsć mają, a na których czas już dzisiaj, mają cały świat przed sobą.

Po rozmaitych wahaniach i próbach przerwie niewątpliwie ekspansja polska, wszystko jedno jaka, byle nie tak bezplanowa, jak dawne wychodźstwo, ciasne mury domowego podwórka i ruszy w świat. Wyprawy naukowe muszą przytem odegrać i będą niewątpliwie odgrywały pierwszorzędną rolę. Na parę rzeczy trzeba by tu jednak zwrócić uwagę. Przedewszystkiem odrzucić wszelką modną dziś w tej dziedzinie u nas a rozdmuchaną błagę, dać pokój imprezom, obliczonym na hałaśliwą autoreklamę nieodpowiedzial-

nym jednostek. Dalej wykorzenić rozpowszechnione nawet w świecie naukowym polskim przywiązanie do lokalności, lękliwe samoograniczenie naszej twórczości naukowej, tak jeszcze dziś częste. Wreszcie mówi się chętnie o braku pieniędzy. Pewnie, ważna to rzecz, lecz ważniejsza jest chęć dokonania czynu. Polska wyprawa zoologiczna nie posiadała, wyruszając z kraju, żadnych innych zasobów pieniężnych, prócz poborów jej kierowni-

ka w VIII st. sł. według norm krajowych; a jednak plan został wypełniony, badania przeprowadzone, materiały zebrany i przywieziony, a trwałe wyniki w postaci opracowań naukowych są dziś już częściowo ogłoszone drukiem. Rzeczy napozór niemożliwe, urągające wszelkim obliczeniom, jednak się robią, gdy się je zrobić chce. Zresztą działo się to w roku 1921, dziś byłoby pod wieloma względami łatwiej.

Dr. T. JACZEWSKI



Grupa najstarszych działaczy w Paranie.
Saporski Stencel Bodziak Flizikowski.

TEMATY KOLONJALNE.

ZADANIA SZTUKI

Horyzont widzenia sfer artystycznych Polski z roku na rok zwiększa się.

Tak by powiedział niewątpliwie ten, ktoby obserwował tylko wzmagający się rozpęd naszego życia politycznego, gospodarczego i społeczno-państwowego. Tak by nawet może powiedział ten, ktoby niezbyt krytycznie przejrzał dorobek duchowy sztuki polskiej w okresie jej życia powojennego.

A jednak w całokształcie naszych zagadnień artystycznych istnieją luki niewypełnione, przytem luki poważne, bo związane z życiem blisko sześciu milionów istnień polskich, wegetujących poza Polską, częstokroć po za jej opieką państwową, a co najmniej ważne — poza jej opieką kul-

turalną. Jest to blisko piąta część obywateli, mówiących po polsku, jest to piąta część narodu powoli, acz systematycznie, przestająca być tym narodem. To wiele!

Skoro się do tego stanu doda jeszcze słowo o potrzebach artystycznych naszych pionierów kultury duchowej, skoro się następnym słowem doda o wymogach, stawianych przez życie sztuce — już powstanie obraz jakiejś przykrej groteski — obraz podwórka otoczonego wysokim murem, na którym modeluje się na wszelki sposób dzieła sztuki według obcych, sprowadzanych ad hoc wzorów, gdzie powstaje tą drogą sztuka, posługująca się zaledwie techniką polską, przy uwzględnieniu zarówno treści jak i

ideologii obcej, czyli powstaje sztuka obca po polsku.

Wygląda to tak, jakbyśmy na oryginalny portier angielski nakleili etykietę żywiecką.

Owszem, i w tych wypadkach zostaje wykonana pewna praca, ale praca, pochodząca z najmniejszego wysiłku, praca, prowadząca do zaniku nie tylko znacznej większości mięśni narodu, ale, co ważniejsze, do całkowitego zaniku inwencji, do stężenia komórek ośrodków mózgowych twórczych i odtwórczych, do wyjałowienia artystycznego i uodpornienia zmysłów na pewne zjawiska, chociażby najbardziej swoiste, ale poza murem tego podwórka istniejące.

Do tego wniosku przyjsć musi każ-

dy, kto uświadomi sobie fakt, że przytłaczająca większość literatów, artystów, czy folklorzystów polskich nie podróżuje i nie zwiedza nawet ośrodków naszego życia na obczyźnie, a tem samem nie jest w stanie wnieść do skarbnicy ducha naszego nowych walorów, rozszerzających zakres sztuki rodzimej, czy chociażby tylko zdobywszy surowca artystycznego, zasilającego magazyn tematowy.

Lecz oto drogą zestawienia tych przesłanek powstaje mierząca w godność narodową prawda rzeczywistości: życiu naszemu brak oświelenia na drodze artystycznej — jednej z najważniejszych jego potrzeb; brak motywów, ujmujących artystycznie spontaniczny odruch emigracji, brak kolorów, uwydatniających naszą teźyznę na obcych terenach, brak poparcia naszej żywotności poza granicami kraju pędzlem malarza, czy piórem literata — brak jednego z najpoważniejszych atutów propagandy, atutu, wygrwającego częstokroć w walce narodów tereny kolonialne.

Rekapituluję: sztuka polska nie daje nic ze siebie emigracji i odwrotnie — nic prawie nie przynosi z tej emigracji społeczeństwu.

Być może nawet, że gdybyśmy o naszych wychodźcach i zajmowanych przez nich terenach nie dowiadawali się niczego z dzieł specjalnych, a pisanych przez nielicznych fachowców i ideologów¹⁾ emigracji jakoteż ze szczupłego dorobku sucho traktowanych przyczynków podróżniczych — zapomnielibyśmy o tej masie z chwilą opuszczenia przez nią portów na statkach oceanicznych, o ile nie dawałyby znać o nich płynące stamtąd dolary do porzuconych z konieczności ich zagród w Ojczyźnie.

Ale dzieła fachowe zarówno w kraju, jak i poza jego granicami, najmniej czytają sfery, z których rekrutują się wychodźcy-osiedleńcy, a niewiele do dziś jeszcze interesuje się niemi przeciętna inteligencja polska, zaś o Balcerze zapewne wśród tych warstw dziś już mało kto pamięta. Zresztą chociażby nawet coś nie coś i słyszał, ta epopeja wychodźcza nie może być już dziś ani materiałem odżywczym, ani obrazem odzwierciadlającym dzisiejszy stan rzeczy w naszych ośrodkach zamorskich — a więc propagandowym.

Życie, posuwając się naprzód, wymaga codziennej barwnej kroniki, codziennej fotografii artystycznej, że powiem dzisiejszą mową — kinematografii i radjofonizacji nieprzerwanej.

I tu literat polski, polski malarz, polski operator filmowy znajdują nie tylko wdzięczny teren dla siebie osobście, dla rozszerzenia swego światopoglądu i skali uczuciowej, ale staną się czynnikiem, stanowiącym o nie-

przerwanym sympatycznym kontakcie narodu z rzeszami jego wychodźców, wnosząc i tu i tam pierwiastki artystyczno-informacyjne i ustalając na obydwu przedzielonych oceanami terenach jednakowy rytm ducha narodowego, ducha świadomego swych celów i niezałującego poniesionych dla osiągnięcia tego celu ofiar.

Nie zapominają o doniosłem znaczeniu takiej propagandy artystycznej inne narody, a w pierwszym rzędzie takie narody, jak Francja, która nie posiada prawie wychodźstwa osadniczego, czy też Anglja, oddychająca emigracją tylko w celach polityczno-handlowych, albo i Niemcy, które lubo nie posiadają dziś oficjalnie kolonii, utrzymują na terenach dawniejszych pierwszorzędnie zorganizowane i mocne uświadomieniem wychodźtwo.

Jeżeli Vautel, Claude Farrere, Benoit, Pierre Loti i wielu, wielu innych pisarzy wzbogacają swą literaturę przeżyciami podróżniczymi, to z braku zainteresowań kulturalno-opiekuńczych nad wychodźstwem czynią to dla utrwalenia w swych społeczeństwach ustawicznego czuwania, dla podniecenia w nich i w sobie świadomości, że, pomijając potrzeby strony gospodarczo-politycznej, naród bez kolonii musiałby tłumić swe porywy artystyczne jednostajnością kolorytu własnego kontynentu, musiałby dusić się w ściśniętej atmosferze powszedniej a wyjałowionej nadużyciem szaryzmy — dla braku rozprzeżeń twórczych.

O ileż więcej mamy motywów do takiej twórczości artystycznej my — naród, wysyłający rokrocznie setki tysięcy najbardziej przedsiębiorczych obywateli za morza!

Nasze podróżnictwo tegoż pokroju, idące dotąd przeważnie samopas, a kierujące się raczej indywidualnym upodobaniem artystycznym, niż instynktem, zmierzającym w kierunku zahaczeń kolonialnych, raczej porwane obrazem, zmuszane okolicznościami, lub wreszcie schlebające bezkrytycznemu snobizmowi masy czytelniczej — musi być wreszcie wyzyskane dla idei kolonizacji, co nie przesądzi bynajmniej o upadku jego poziomu artystycznego, lecz przeciwnie — poziom ten uszlachetni uczuciem obywatelskim i da mu wartości nieprzemijające.

Polska posiada kolonistów, nie posiada jednak kolonii, poza innymi przyczynami, może i dlatego jeszcze, że życie jej wychodźców po dziś dzień rozwija się poniekąd w oderwaniu duchowym od macierzy, która i w sobie nie mogła dotąd znaleźć dosyć zrozumienia dla tej doniosłej sprawy, a może raczej tylko zrozumieniu temu nie zdążyła dotąd dać należytego wyrazu nazewnałrz. Zadaniem sztuki polskiej byłoby więc do uświadomienia tego po za innymi czynnikami się przyczynić.

Pochłanianie przez czytelnictwo polskie setki tomów literatury egzotycznej już chociażby dla samej tylko fauły i tła, upodobanie do filmów, mających za temat życie zaoceaniczne, rozpowszechnione nawet w najmłodszym pokoleniu skłonności do kolekcjonowania już nie oryginalnych płócien, ale wprost odkrytek, wycinków ilustracyjnych i t. p. przyczynków ludoznawczych — wszystko to daje gwarancję, że odpowiedni wysiłek artystyczny ze strony naszej sztuki trafi na grunt wdzięczny i przyniesie niewątpliwie realne owoce zrozumienia doniosłości budowy własnego życia kolonialnego, jako oparcia dla przetrwania na inne lądy naszej ekspansji życiowej w jaknajszerszym rozumieniu tego słowa.

Jednym też z programowych zadań „Związku Pionierów Kolonialnych” będzie współdziałanie z czynnikami powołanymi w ułatwianiu wymiany tych pierwiastków artystycznych pomiędzy Polską a jej wychodźstwem, a to celem wyrobienia zarówno w jednej jak i w drugiej stronie głębokiej świadomości, że emigranci nasi nie są materiałem ludzkim, którego Państwo musi się automatycznie i bez odszkodowania pozbywać, ale są pionierami ekspansji zamorskiej, zdążającej konsekwentnie do zajęcia śród ludów kulturalnych stanowiska, odpowiadającego jego prężności ducha w tej dziedzinie rozbudowy państwowej. Takie bowiem dopiero uświadomienie daje moralne prawo do kolonialnego utrwalania się na lądach, wymagających zabiegów cywilizacji, świata kultury z jednej strony, a mających wszelkie warunki do zespołowego rozwoju naszych mas wychodźczych i zorganizowania ich w zwarte ogniska kolonialne — z drugiej strony.

Drogi dla ułatwienia tej ekspansji stoją dziś przed nami otworem. Trzeba tylko dobrej woli społeczeństwa, rzutkiej energii pionierów, i zrozumienia ze strony sfer rządzących, że jesteśmy narodem, posiadającym niemniejsze prawo do takiego życia od innych, już oddawna w tej mierze uprawnionych narodów.

Zwycięża ten, kto o zwycięstwie swoim umie myśleć spokojnie i wytrwale.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI



¹⁾ Kazimierz Głuchowski: „Wśród pionierów polskich na Antypodach”.

WYLOT NA MORZE

Przed wojną emigracja była bezplanowym ruchem masowym, wyrwywającym zbyt głębokie szczyby w społeczeństwie polskim i osłabiającym zwartość narodową. Wówczas poznawaliśmy świat tylko z biernej konieczności—albo w kajdanach politycznych, albo zepchnięci na spód okrętów w pogoni za lepszym chlebem. Dzisiaj, w ramach państwowości własnej, w miejsce poprzedniej bierności, możemy prowadzić czynną politykę emigracyjną.

Analiza struktury społecznej Polski prowadzi do wniosku, że emigracja jest zjawiskiem niemożliwym do usunięcia z widowni gospodarczej. Głębokie przeludnienie wsi, bezrobocie przemysłowe, silny przyrost ludnościowy, mała chłonność warsztatów dla nadmiaru ludności, zmuszają i zmuszać będą do emigracji. Probiezmem tej sytuacji jest wysokie napięcie fali emigracyjnej, porywającej przed wojną trwale lub sezonowo około 900 tysięcy osób rocznie. Z wojny wyszła Polska spauperyzowana, a dziesięciolecie niepodległości w małym jeszcze stopniu mogło uleczyć tę chorobę społeczną.

Polski materiał emigracyjny wyposażony jest w duże kwalifikacje osadnicze. Rolnik ma poczucie intensywnej gospodarki, głębokie przywiązanie do ziemi, z której niełatwo rejteruje. Robotnik posiada małe wymagania życiowe, duże poczucie obowiązku i zdolność do adaptacji, o ile na obczyźnie znajdzie bodaj

prymitywne warunki bytu. W dziale przemysłu mamy duże talenty włókiennicze, górnicze i wiertnicze. Robotnik rolny jest znakomitym pracownikiem, bez którego np. rolnictwo niemieckie, mimo niechęci społecznych, obyc się nie może. Dzisiaj, gdy cały świat cofa się ku rolnictwu, kwalifikacje robocze i osadnicze naszego rolnika nabierają coraz większego waloru. Wobec sytuacji wewnętrznej, a kwalifikacji wychodźców musimy, podobnie, jak Italia, z większą siłą występować na terenie międzynarodowym. Wprawdzie folwark światowy został już dawno rozparcelowany, lecz ciągle jest aktualną kwestją nowej parcelacji, czy dzierżawy. Obok aspiracji niemieckich i włoskich powinny się znaleźć aspiracje nasze, zwłaszcza, że weszliśmy na drogę aktywnej polityki morskiej.

Jesteśmy narodem wychowanym na nizinach, który dość długo lekceważył wyjazd na morze. Dzisiaj ulega zmianie psychika narodu. Interesujemy się coraz więcej żegluga morską, budujemy własną flotę handlową i studjujemy mapę świata dla celów naszej ekspansji ludnościowej. Myśl nasza nabiera szerszych horyzontów, budzi się większa śmiałość w poczynaniach i rośnie doświadczenie po okresie kosztownej często nauki. Mamy dwa cele przed oczyma: poszukiwanie dla licznych w Polsce reflektantów do osadnictwa zamorskiego — właściwych terenów ze stanowiska gospodarczego i politycz-

nego oraz lepsze ustosunkowanie się do już istniejących naszych osiedli zagranicą.

Głębokiej zmianie ulega nasz stosunek do wychodźstwa osiadłego zagranicą. Mamy przeszło 5 milionów wychodźców, których węzły uczuciowe z macierzą z wielu przyczyn, często od nas niezależnych, zostały silnie nadwątlone. Polskie osady, rozrzucone po całym świecie, nie tworzą w żadnym kraju, z powodu atomizacji, silnej zorganizowanej całości. Brak oświaty, mały odsetek inteligencji utrzymywał masy w inercji i zaścianowości, która dawniej hamowała asymilację, a dzisiaj po doznanych zawodach wprowadza wulgarnie wynarodowienie. Falę asymilacyjną trzeba ująć groblą, aby strumień polski, wpływający do obcych mórz, nie był martwą miazgą, lecz przeciwnie, wnosił do nowego środowiska zasoby ducha i kultury polskiej. Molekuły polskie, wchodząc do innych środowisk, muszą mieć wysokie wykszolenie, zachować sentyment wartości narodowej i stać na straży przyjaźni starej i przybranej ojczyzny, dążąc do stworzenia w tej ostatniej autonomicznych środowisk. W masach wychodźczych należy budzić poczucie siły i troskliwego opiekuńczego ramienia państwa własnego, gdyż to jest najlepszym puklerzem przeciw wynarodowieniu.

M. SZAWLESKI

PAN SZYMON Z BORU

Upalny dzień letni miał się ku schyłkowi. Ścichł już gwar cykad i wrzaski ptactwa, płoszonego po drodze. Miast żaru, który dzień cały lał się z niebios, począł „padać” typowy chłód brazylijski. „Seren¹⁾ idzie” — mruczał jeden z moich towarzyszy.

Za wzgórzami falistymi w stronie Guarapuawy zachodziło już słońce. W miarę tego, jak bryka nasza wspiniała się na szczyty wzgórz, lub z brzękiem staczała się w dół, migotało jeszcze w konarach stuletnich olbrzymów, to ginęło już zupełnie za gęstwą boru.

Konie zmęczone długą podróżą, jechaliśmy bowiem od samej Guarapuawy blisko 50 klm, niemal bez przerwy—z trudem wdzierały się po krętej drodze pod górę. Słońce załśniło raz jeszcze jeden i drugi i zapadło w fale wzgórz. Mrok począł szybko gęstnieć. W tej szerokości geograficznej w pół godziny po zachodzie słońca rozciąga się już zupełny całun nocy. To też wąsaty woźnica, a zarazem zamożny kolonista-fazender, p. Szymon K., do którego posiadłości na San Pedro zdążaliśmy, ściągnął ostro lejce i począł przynaglać kasztanki do pośpiechu, a przytem odwracając się ku nam, narzekał:

— Ach te brazylijskie porządki! Drogi nie koncertowane²⁾ od Bóg wie kiedy, to też konie sofrują³⁾, że strach.

Tymczasem wdarliśmy się na szczyt. Przed nami roztaczał się szeroki widok. W cieniu zapadającej nocy rysowały się zwały falistych wzgórz, sinym pokrytych borem, z ponad którego na horyzoncie

majaczyły tajemnicze parasole potężnych pinjorów, wznoszących, jak żydowskie świeczniki, swe rozłożone konary ku niebiosom.

Ciszę odludzia przerywał jedynie brzęk i stukot bryki i monotonne kołatanie dzwonek koni. Milczeliśmy, rozkoszując się po upalnym dniu i dokuczliwej kurzawie, która nas całą trapiła drogę, miłym chłodem, co w swe ożywcze brał nas ramiona. Gdzieś z dali doleciał ponury,

przejmujący ryk wyjca, jakby jaki kmiotek pracowity żarna po kilkakroć obrócił. Zresztą było cicho.

Przystanęliśmy na chwilę.

P. Szymon uniósł się na siedzeniu i zataczając batem tak szeroki łuk, jak ręką można było objąć, począł mówić swym potężnym basem:

— To wszystko moje. Tak panie, wszystko, jak to widać przed nami z tego wzgórza. Jest ci tego dobre tysiąc al-



Droga przez kolonję Vera Guarany.

¹⁾ „Seren^o” — mgła wieczorna, rosa, na którą brazylijanin nie wyjdzie z odkrytą głową.

²⁾ Naprawione, z portugalska.

³⁾ Cierpią, z portugalska.

krów⁴⁾). Szmata boru, że w kraju i czterech dziedziców w Płockiem tego nie ma razem. A tam w naszej Woli był człek jeno parobkiem dworskim i w czworakach zmarniałby, jak tyła innych. A teraz to wszystko moje. Naharował się człek, napracował, aż strach dziś wspominać. Toż kiedy się tu do Brazylii przed trzydziestu laty przybyło przez te morza ogromne, to jużem myślał, że mi przyjdzie na zatracenie. Za 300 rejsów dziennie robił człek w skwarze, że już się zdało potu nie stanie. Ale jakoś Bóg dał siły i przetrwało się, a teraz siedzi se człek w tym boru, jak pan.

I batem w drżącej z zadowolenia dłoni toczył w półkole po horyzoncie i dumą nabrzmiąłym głosem mrucał:

— Tysiąc alkrow, panie. Kawał boru nielada. I to wszystko moje.

Wraz z ciszą, w jaką ukołysała się już przyroda, zaduma owionęta nas wszystkich. Zaiste własnymi pazurami wydarte losowi marzenie, bór, jakiego i sam dziedzic z Woli nie miał. I to 5 tysięcy mórg polskich tego!

Zadumę przerwał znowu głos p. Szymona:

— No, ale czas pośpieszać. I tak zajdziemy po nocy. Chociaż już blisko. Tylko z góry i jesteśma w domu.

Jakoż ruszyliśmy zwawo wdół. Konie, czując kres podróży, rwały ostro tak, że p. Szymon musiał się nielada uwijać przy hamulcu, kręcąc nim jak korbą katarynki. Las rzędł. Pobok drogi, która rozszerzała się, od ściany boru odcinała się linja „portery”⁵⁾). Z turkotem przejechaliśmy mostek na strumieniu, szemrzącym po skałach, aż przed oczyma naszymi w ciemnościach zarysowały się kontury domostwa.

Przed domem z łuczywami w ręku stała gromadka ludzi, a więc: żona gospodarza, czterech jego synów i kilku sąsiadów. Synowie, jak owi Kiemlicze rozrośnięci i po kiemliczowsku w tych dzikich okolicach sobie poczynający. Jeden z nich niedawno z Polski, z hallerowskiej powrócił armji, gdzie sobie srodze w „maszynkach” upodobał, drugi tylko co z Castro z brazylijskiej został zwolniony kawalerji. Każdy zaś z nich silny był i krzepki, jak ojciec, do dębu polskiego podobny, a wyro-

⁴⁾ Alkier = 5 mórg polskich.

⁵⁾ Portera, zagroda dla bydła.



Droga przez las w pobliżu miasteczka Iraty.

sty jak młody pinjor. Koń im też najwinniejszym był towarzyszem, a Winchester najmilszą zabawką, tak, że i najodważniejsze „Walentony”⁶⁾ tych stron, ba nawet sam najwaleczniejszy Joaó da Silva wolał im z drogi ustępować.

Sąsiedzi na wieść, że przyjeżdżają gości ze „starego kraju”, ściągnęli z borów okolicznych, a siedzieli jeden od drugiego światami. Najbliższy, p. Rybka, o 7 klm tkwił od p. Szymona. Przybyli, by wieści z Polski posłuchać, pogwarzyć o tem i o owem, ducha polskiego z nowa na życie w tych ostępach zacerpnąć.

Powitanie serdeczne było, ale krótkie, gospodyni bowiem nalegała na pośpiech, prosząc do wieczery. Gderała też na męża, że tak późno do dom nadciągnął. Ruszyliśmy tedy co rychlej pod studnię dziesięć pokładów czerwonego kurzu ze skór swych zmywać, a kiedyśmy tego dokonali, zabraliśmy się żywo do obfitej

wieczery. 50 klm. bryką po leśnych drogach, działa na apetyt tak wydajnie, że o naszej przewodze przy stole nie potrzeba dużo pisać. Rosół z co najtłustszej kury oraz tęgi kawał wieprzowiny z ryżem i fizonowe „rewirado” zniknęły po koleji w naszych nienasyconych żołądkach. A po wieczery przed domostwem na ławach zasiedliśmy i, kręcąc papierosy w liściach kukurydzanki, zaczęliśmy pogwarke. Powiadaliśmy im o tej Polsce nowej, co z oparów krwawych pożogi światowej do życia powstała i o Jej Wielkim Budowniczym-Komendancie, a oni przepytawali nienasyconymi, ciągle głodni wieści wszelakich. A potem oni opowiadać poczęli. Pana Szymona głos pierwszy się odezwał:

— Z pod Płocka wychodzę. Było się fornałem we dworze. Ojciec i dziad i pradziad też byli fornałami i, jak pamiętamy, na dworskim we Woli siedzieliśmy. Swego gruntu człek nie miał i płachetka. To też cknęło się do niego. Hej! żeby tak boru choć kawał. Ale cóż? Bór był ino pański.

„Aż ci tu poczęły chodzić po wsi słuchy, że hen gdzieś ci za morzami, za wodami i górami jest taka ziemia wielgachna, Brazyleja mówili, wiadomo Brazylija, co to w niej chleb na drzewie rośnie, bór dla wszystkich jest po równi, a złota i djamentów w każdej strudze najmniejszej tyle najdzie, że każdy może nabrać dosyta. I zaczęli powiadać ludzkie, że to Ojciec Święty wygrał tę ziemię od cesarza brazylijskiego w karty i Matce Przenajświętszej, Królowej Polskiej, dla narodu naszego ofiarował, żeby biedny lud, co w Polsce gruntu ni zagonka dostać nie może, tam cały szmat boru mógł se wybrać. I tak wieść szła po wsiach, aż w ludziach wielka ochota poczęła się rodzić, by do onej Brazylii się wydostać. Zaczął się naród zbierać i po karczmach radzić, jak to i kędy do tej ziemi obiecanej droga. Ale że to biednemu narodowi wiatr zawsze w oczy, tedy i księża zaczęli tych, co namawiali naród za morza, wyklinać i panowie ze dworów stawali naprzeciw, no i urzędniki też się jęły na naród ciskać. Ale naród nic. Jak se postanowił, to już nie było sposobu. Albo tu zmarnieć, albo w świecie. To też nie poradził ni ksiądz, ni pan, ni „bury”. Ostatni grosz wysuptywali ludziska i jęli się całami



Osada biednego kolonisty na kol. Iraty.



Wodospad na Rio dos Patos. — Kolonja Prudentopolis.

gromadami przez „zieloną granicę” przebiegać do Prus i dalej do portów. Płynęło tych kup co niemiara.

„Poszliśmy i my. Ja z ojcami.

„Panie, cośma w tych Niemcach przecierpieli, co zaś na tym okręcie. Ale nic. Naród się krzepił, że to aby jeno do tej Brazylii, a tam już będzie wszystko dobrze. Ale jak my do onej krainy zajechali i w tym Ryju⁷⁾ wysiedli, to się dopiero pokazało, jak nas oszukali one gadacze. Ziemia niby była, ale gdzieś daleko, a i szakry nie były pomierzone, jakoteż porządku nie widziałeś w tym brazylijskim rządzie nijakiego. Luda zwaliło się huk, a nic nie było przysposobione na to. Te czarne niedbaluchy trzymały ci naród całemi kupami w żarze i smrodach, po marnych barakach. Febra i inne choróbska trzebiły go, kiej ogień, co przez bór idzie, dzieciśka zasiać, że to słabe i mdłe, marły jak muchy. Naród na duchu padał i myślał, aby jeno do boru, na grunt. Ale gruntu nie dawali i nie dawali. Chcieli do Parany, skąd wieść szła, że swojaków już jest gromada, ale do onej Parany puszczać nie chcieli, bo nie było ziemi pomierzonej. Tak rozłaził się naród po innych krajach, a to do „Ducha Świętego” (Espírito Santo), a „Pawła Św.” (Sao Paulo), a „Św. Katarzyny” (Sta Catharina), zaś inni jeszcze „Gęstego Boru” (Matto Grosso) próbowali. Rozpierzchali się ludziska i marnieli po tych dalekich krajach.

„Nakoniec nas też do Parany wysłali. Pod Ponta Grossa na kolonji Moema dali nam kawał boru. Pozał się Boże, co to był za „szakier”⁸⁾. Ale już odetchnęliśmy, że jest o co ręce zaczepić. No i jeli my się pracy. A że potrza było gotowego grosza dorobić, bo co było, to po onych barakach się wydało, to starzy ostali na szakrze, a jam poszedł do Ponta Grossa do pomocy cieślom, jako, że przy siekierze się nieco we dworze obuczyłem. I robiłem w skwarze na słońcu za 300 rejsów na dzień.

„No ale się człek nie dawał. Rok za rokiem szedł w tej orce i trudzie. Męczył się naród, niejaki marniał, ale kto przetrzymał, ten się zwolna dźwiگاł. A że lu-

⁷⁾ Rio de Janeiro w chłopskiej gwiazdce.

⁸⁾ Nadział gruntu na kolonji, z portu-galskiego.

du z Polski i innych krajów szło coraz więcej, to i ruch powoli się robił w tych zapadłych stronach. Po 15 latach sprzedałem szakier za jaki taki grosz i wyszedłem w lasy. I tak powoli zabrnęliśmy aż tutaj za Guarapuawę. Kiedym w te bory zawitał, swegom tu nie widział. Same jeno „dziki”⁹⁾ tu siedziały. Zaczął tak człek od 50 alkrów i zwolna się przykupywało. Ma się boru szmat nielada i pan se jestem całą gębą.

„Co się jednak przeszło, to się przeszło”.

Na ciemnym firmamencie mrugały jeno gwiazdy, jakby przytakując, gdzieś zakwilił ptaszek „Wola krwią” zwany i lekko zaszumiał potężny pinjor u domostwa.

Potem i inni jeszcze opowiadali swe dzieje, a wszystko, co mówili, świadectwo dawało prawdzie starej, jako nasz chłop ziemi głodny jest jak wilk, a na bór szczególnie lasy, jako do wszelakich ofiar jest skłonny, by go dostać, jako wreszcie

⁹⁾ „Dzikami” zwa nasi kabokli — leśnych brazyljan.

twardy jest i nieustępliwy, gdy do tego celu idzie. I poniewierkę i klimat mokry i bór srog i porządku liche przetrzyma, a ziemi zagarnia coraz więcej.

I tak szły te opowieści w ciszy nocnej. Chwile mijały szybko na serdecznej pogwarce.

Z za ściany boru wychynał puciołowaty księżyc i jakby zdziwiony zerkał na tę gromadkę poprzez konary pinjora. Opodał szemrał strumień, gdzieś w krzakach portery podzwaniały wypuszczone na paszę konie. Spokój błogi zalegał kotlinę.

Nagle ciszę głęboką przerwało żalodne, urywane wołanie. Za domem w mangueirze¹⁰⁾ na wzniesieniu stał jeden z synów gospodarza. W świetle księżycy smukła jego postać niesamowitą jakąś znaczyła się sylwetą. Z dłoni, złożonych u ust, jakby róg myśliwski zrobił i jękliwie wydobywał okrzyki. A bór cały echem donośnym rozbrzmiewał.

W kotlinie całej zawrzało. Zdało się, że każdy kierz przed chwilą senny ożył. Zewsząd dał się słyszeć rechot i kwik i ku domostwu przebiegać poczęły cienie. Stare maciory poważne i podświnki ruchliwe i młodzież miary i wzrostu wszelakiego — wszystko to w podskokach rwało ku wołającemu. A on od czasu do czasu odrywał od ust dłonie i rzucał przed siebie kaczany kukurydzy. W mangueirze zgłębki zapanował. Gryząca się i kłębiąca czereda zgłuszyła naszą rozmowę.

Pan Szymon warknął pod wąsem:

— Nie mógł też tego prędzej zrobić? Teraz dopiero po nocy zwołuje świnię!

— A nie mógł — tłomaczyła matka — bo pod wieczór dopiero wrócił z za wody, a potem chciał też trochę z gośćmi posiedzieć.

— Bo to widzi Pan — pod moim już mówił p. Szymon adresem — u nas to świnię luzem chodzą. Ktoby tam nastarczył dla nich grodziec. Po boru to hula, na owocach leśnych się wypasa, a przedewszystkiem pinjorowemi tuczy się orzechami. I tak się mnoży i żyje w dzikości. Raz tylko na dobę wieczorem do kukurydzy się je zwołuje, aby się całkiem od ludzi nie odzwyczaiły. Przeważna ich część co wieczór pod dom ściąga i na wołanie staje do jada, ale są i takie, co ich cały rok nie widać i psami je wylapujem po boru.

¹⁰⁾ Mangueira — zagroda dla świń.



Wesele śląskie na Św. Kandydzie pod Kurytybą.

Kiedy kukurydza na „rosach”¹¹⁾ dojdzie, to się całe stado przebiera i te, co mogą iść już na wypas, wpędza w rosę. Na al-kier idzie tego pewna liczba, my ta już mamy swoje rozliczenie. Jak stado rosę zje, to i gotowe. Przyjedzie zgoniec z Ponta Grossy, czy tam skądinąd, kupi wszystko i gna potem nocami do kolei. Tylko tak możemy tu z tych bezdroży naszą kukurydżę w świat odstawić. Świnie ją jedne na krzyżu wyniosą. Ot taka kaboklerska ta nasza gospodarka, ale inaczej nie poradzi”.

Ale ja tego wywodu jednym jeno słuchałem uchem, a patrząc na podwórko, o dawnych piastowskich zamyśliłem się czasach. Zdało mi się, że gdzieś w czasy „Starej Baśni” przeniesiony. Na rozległej wśród lasów polanie osiadł kmieć i boru szmat wziął w swe posiadanie. Trzebi go zwolna, kulturze oddając, i dobytku wszelakiego przymnaża i dalej pustkowie zagarnia, a ławą idąc glód swój nienasycony ziemi zaspakaja. Dziś tu za Oceanem, jak tysiące lat temu nad Warty brzegami. A zawsze równie zaborczy i mocny.

Noc już była głęboka. Jutro czekała nas dalsza włóczęga, a domowych trud codzienny, to też sąsiedzi poczuli się żegnać, by póki jeszcze jest księżyc do domu zdążyć. Aż i p. Szymon dźwignął się z ławy:

— No, pora spocząć. Pogwarzyliśmy się godnie. Zaczepiliśmy w płuca świeżego powietrza z Ojczyzny, z Polski kochanej. Daleka ona, ale sercu zawsze droga. Czemu nas stać, tem Jej z pomocą iść zawsześmy gotowi. I synów posłałam garsć pod Jej sztandary i grosza przyrzucili co nieco. A tu z dnia na dzień budujęm też Polski kawał. Ziemi tu przymnażamy i „dzików” przeganiamy coraz dalej, a swoich ściągamy do gromady.

— Moc nasza z ziemi idzie. Duch nasz z Polski jest.

— Niech żyje Polska!

Ciszę boru przerwał gromki okrzyk wszystkich obecnych. „Niech żyje!” echem stukrotnie przywłórzyły wzgórze, „Niech żyje!” odbiła ściana boru.

„Niech żyje!”

Jako że żyła zawsze i żyje i żyć będzie Polska w tych sercach prostych a zacnych, co wyrwane hen z ojczyznościami zagona tu za morzami nad nurtami Uguassu czy S. Francisco Polskę, jak umieją, budują.

Wszystko już spało dokoła, a ja się jeszcze na sutej kmieć pościeli przewracałem, długo nie mogąc skleić powiek. Spokój wszechwładnie już zapanował w kotlinie. Gdzieś za ścianą warczał pies, wietrząc jakowegoś zwierza, to znowu o węgiel domu drapały się świny, postępując.

A do mnie z uporem powracała wciąż ta sama myśl:

Nie wie zaprawdę Polska, co to za siłę ma w swym ludzie, jaka moc w tych zawziętych tkwi chłopach, ile to możnaby z nimi dokazać, jakie to kraje i ziemie przestronne po łąkach dalekich zwojowywać, bo ci takie Szymony i Bartki ni skwaru się nie boją, ni boru dzikiego, ni przyrody wrogiej, ni ludzi obcych.

A gdy zasypiał już, jeszcze mi majaczyła krępa postać p. Szymona, stojącego na wozie z bątem w rękę i brzmiały mi w uszach jego słowa:

„A to wszystko mój! Wszystko mój!”

KAZIMIERZ GŁUCHOWSKI.

Kurytyba, w lipcu 1925 r.

¹¹⁾ „Rosa”, z portugalskiego — wypalony i zasadzony zbożem las.



Miernicy polscy w lesie w Herwalu nad Rio de Tigre. — Stoją od prawej: Pien-cioch, Staszewski, Gurgacz, Kwaśniewski.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

TOWARZYSTWO POLSKIEJ STACJI BADAŃ TROPICALNYCH.

Prezes Związku Pionierów Kolonialnych zaproszony został w dn. 17 lutego b. r. na zebranie u pana prof. F. A. Os-sendowskiego, w którym oprócz gospodarza wzięły udział następujące osoby: p. p. prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, prof. J. Rosta-fiński, Minister W. T. Dobrzyński i Jan-usz Makarczyk. Dr. T. Hilarowicz zreferował sprawę powołania do życia Pol-skiej Stacji do Badań Tropikalnych. Sta-cja ta założona w jenej ze stref tropikal-nych, posiadająca niezbędny dla niej choć- by najmniejszy, ale własny obszar tery- torjalny, pozostająca w suwerenności wła- dania Państwa Polskiego, miałyby za za- danie umożliwienie polskim uczonym prze- prowadzenie badań i doświadczeń nauko- wych.

Inicjatywa powyższa poza wartością czysto naukową, posiada doniosłe znacze- nie zasadnicze, ponieważ realizowanie jej byłoby wyłomem w stosunku Polski do zagadnienia kolonialnego.

P. Prezes Głuchowski oświadczył ze- branym, że myśl powołania Stacji Badań Tropikalnych w zupełności godzi się z ce- lami Związku Pionierów Kolonialnych.

Dyskusja ujawniła zupełną zgodność poglądów co do konieczności powołania do życia tej placówki naukowej.

Inicjatorzy założenia stacji postanowili przystąpić jako członkowie do Związku Pionierów Kolonialnych i dalsze swoje działania prowadzić w porozumieniu ze Związkiem. Wyłoniono Komitet Organiza- cyjny, który zajmie się pracą w związku

z utworzeniem Stacji. W skład Komitetu weszli wszyscy zebrani. Na przewodniczą- cego Komitetu powołano p. prof. Rosta- fińskiego, na sekretarza p. J. Makarczyka.

PROF. STOLZMAN OBJĄŁ PROTEK- TORAT BADAŃ TERENOWYCH.

Na zaproszenie Zarządu Z. P. K. objął protektorat nad Sekcją Badań Tereno- wych prof. Jan Stolzman, znany uczony i zasłużony przyrodnik, kierownik Mu- zeum przyrodniczego, autor monumental- nej pracy o Peru.

WSPÓLPRACA Z TOWARZYSTWEM GEOGRAFICZNYM.

Zarząd Związku Pionierów Kolonialnych wszedł w kontakt z Zarządem Pol. T-wa Geograficznego, rozumiejąc, że współpra- ca tych dwu instytucji ma jak najdonio- ślejsze znaczenie dla akcji badań tereno- wych. Współ z T-wem Geograficznym opracuje Z. P. K. plan najbliższych eksped- ycyj terenowych.

KONTAKT Z TOWARZYSTWAMI KO- LONIZACYJNYMI.

Zarząd Z. P. K. nawiązał bliższe stosun- ki z Polskim T-wem Kolonizacyjnym w osobie Prezesa min. Targowskiego oraz z Syndykatem polsko-amerykańskim w osobie p. dyr. Roehra.

Kontakt ma na celu porozumienie, co do rozpoczęcia żywej akcji kolonizacyjnej na terenach, które Z. P. K. się interesuje.

ZAPISUJCIE SIĘ DO ZWIĄZKU
PIONIERÓW KOLONIALNYCH!

POWIAT BYDGOSKI

Powiat bydgoski o obszarze 1375 km. liczy 52.519 mieszkańców. W skład powiatu wchodzi 3 miasta: Koronowo, Sołec-Kuj. i Fordon, tudzież 123 gminy wiejskie i 44 obszary dworskie. Jest to

której dostarczają siły elektrycznej turbiny wodne o sile 2000 MK.; h) 4 młyny parowe i 21 młynów wodnych i i) 1 fabrykę farb.

Powiatowa kolejka wąskotorowa o dłu-

gie się most kolejki powiatowej o wysokości 24 mtr., położony na rzece Brdzie.

Powiat bydgoski posiada również Powiatową Kasę Oszczędności, instytucję prawa publicznego o popularnej pewności, za którą odpowiada całym majątkiem i siłą podatkową.

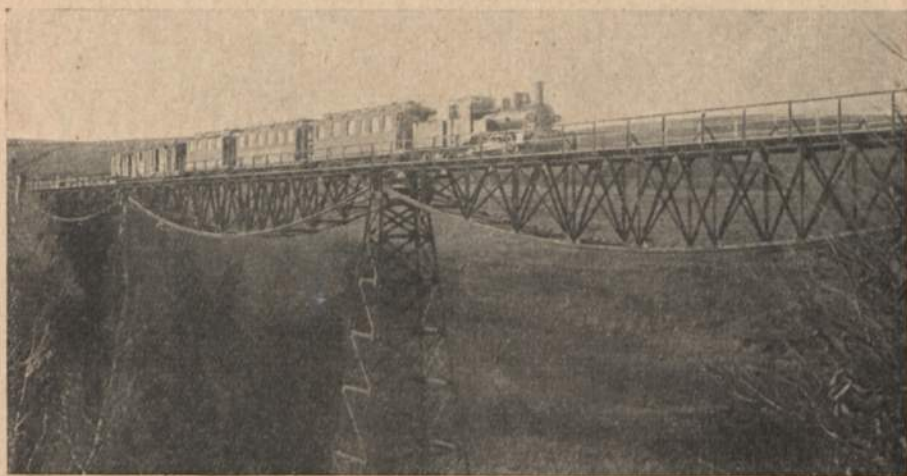
Powyższa instytucja kasowa:

a) przyjmuje depozyty i wkłady oszczędnościowe;

b) udziela kredytów gminom, firmom i osobom prywatnym;

c) przyjmuje weksle do dyskonta;

d) załatwia wszelkie sprawy wchodzące w zakres bankowości.



Most kolei powiatowej przez Brdę pod Koronowem.

jeden z największych powiatów Województwa Poznańskiego.

Bardzo wysoko rozwinięty przemysł obejmuje:

a) 20 tartaków; b) 6 cegielni; c) 12 mleczarni; d) 1 papiernię; e) 7 gorzelni; f) jeden browar; g) 1 fabrykę karbidu, dla

gości 110 km. toru łączy wszystkie niemal środowiska rolniczo-przemysłowe z miastem Bydgoszczą, umożliwiając w wysokim stopniu rozwój odnosnych przedsiębiorstw. Główne warsztaty kolejki znajdują się w mieście Koronowie. Po między Bydgoszczą, a Koronowem znaj-



Aleja brzoźowa w Motylu.

FORDON NAD WISŁĄ

W roku 1772 miasto Fordon zostało wraz z Pomorzem wcielone do Prus, zaś w roku 1920 powróciło do Macierzy.

W roku 1921 miasto powitało w swych murach, marszałka Józefa Piłsudskiego,

przemysłowych i handlowych. Pomimo dość licznych w mieście Fordonie i okolicy zakładów przemysłowych, Fordon stał miastem o charakterze wybitnie letniskowym, zachowując urok malowniczej

leżące po drugiej stronie Wisły, dokąd prowadzi najdłuższy w centralnej Europie most kolejowy i kołowy. Istnieją tu następujące przedsiębiorstwa przemysłowe: Cegielnia Parowa właśc. A. Medzeg, Fabryka Tektury i Papieru, Fabryka Papy Dachowej „Impregnacja”, Wytwórnia Win Krajowych R. K. Huebner i S-ka, Fabryka Wyrobów Wełnianych, Tartak Parowy J. Goldberger i Fabryka Obręczy oraz hurtownia wikliny właśc. Franciszek Schreiber.

Dogodna komunikacja z sąsiednią Bydgoszczą zapewnia ludności, jako też i letnikom korzystanie z całego szeregu rozrywek, co wraz ze schludnością miasta, z jego zielenią oraz balsamicznym powietrzem stwarza z Fordonu idealne letnisko.

Z drugiej też strony ta sama łatwość komunikacji oraz bezpośrednia bliskość wylotu kanałów Bydgoskich do Wisły czynią z Fordonu i jego najbliższych okolic teren, nadający się na stworzenie wielkiego ogniska przemysłowego.



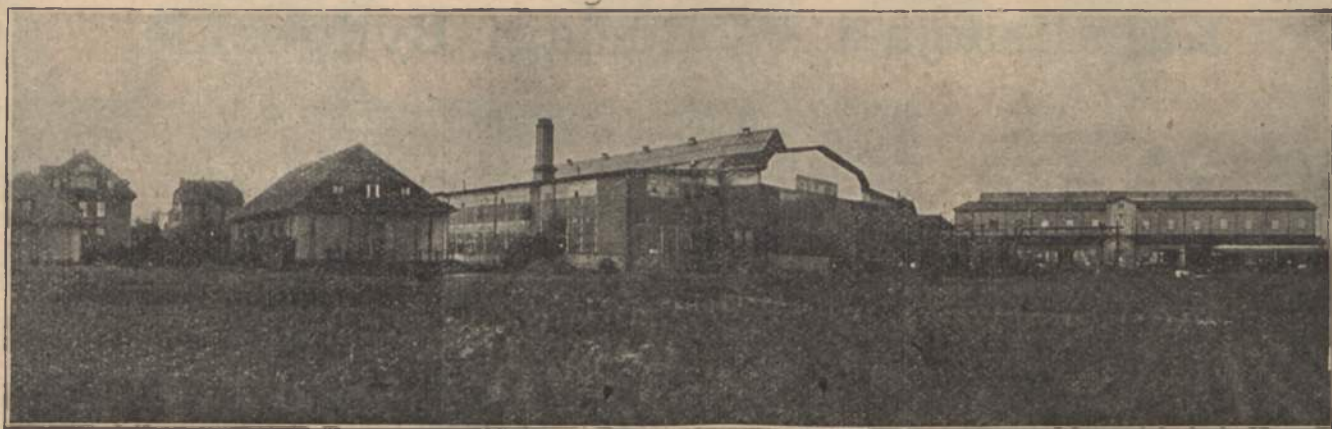
Najdłuższy w centralnej Europie most przez Wisłę pod Fordonem.

pierwszego Naczelnika Zmartwychwstałej Polski.

Rozrost miasta postępuje naprzód szybko krokami. W ostatnim roku liczba ludności wzrosła o 20%. Przyrost ludności powoduje rozwój przedsiębiorstw

miejsowości. Letnicy przybywający do Fordonu nie odczuwają zupełnie tętna życia przemysłowego w licznych fabrykach i warsztatach pracy.

Fordon leży bezpośrednio nad Wisłą, skąd roztacza się widok na Ostromecko,



BYDGOSKA FABRYKA MASZYN

„H. LOEHNERT SP. AKC.”

W BYDGOSZCZY, UL. GEN. BEMA 10

ADR. TELEGR.: LOEHNERT, BYDGOSZCZ

TEL. 460—461

b u d u j e jako specjalność, na podstawie długoletnich doświadczeń **WSZELKIE PRZEDMIOTY W ZAKRES CUKROWNICTWA WCHODZĄCE**. Nowocześnie wyposażone warsztaty kotlarskie wykonują **KOTŁY I APARATY HYDRAULICZNIENITOWANE**, j a k r ó w n i e ż **ŻELAZNE KONSTRUKCJE** obejmujące **CALKOWITE BUDYNKI, MOSTY I ZBIORNIKI, TRANSPORTOWE URZĄDZENIA** dla nairozmaitszych celów. **SPECJALNY DZIAŁ MASZYN CEMENTOWNICZYCH. TURBINY WODNE „Francisa”**. **WSZELKIEGO RODZAJU ODLEWY** według własnych i poleconych modeli.

P R Z E D S T A W I C I E L S T W A !

Warszawa

Poznań

Katowice

334—III

WIELKOPOLSKA PAPIERNIA T. A. BYDGOSZCZ-CZYŻRÓWKO.

Wielkopolska Papiernia, jakkolwiek należy do najmłodszej generacji przemysłu, a w szczególności polskiego przemysłu papierniczego, w krótkim stosunkowo czasie zdołała zająć miejsce nader poważne w tej dziedzinie produkcji krajowej, której rozwój tak bardzo jest pożądany ze względu na ogólne interesy naszego gospodarstwa narodowego.

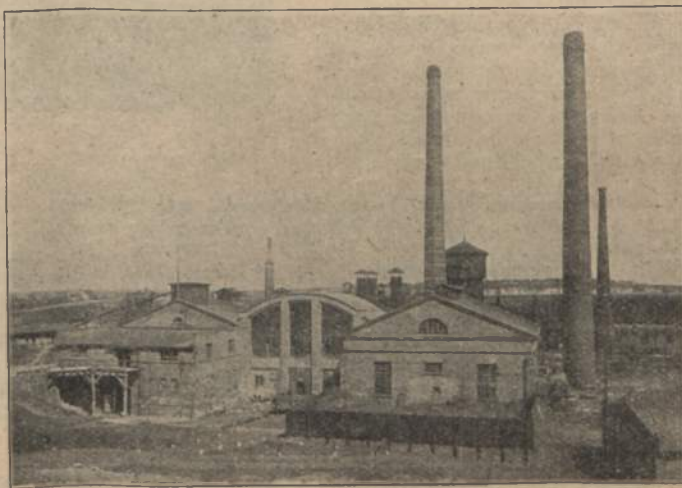
O szybkim rozwoju Wielkopolskiej Papierni świadczą wymownie cyfry produkcji za czas od powstania fabryki, która po ukonstytuowaniu się Towarzystwa 19 kwietnia 1920 roku uruchomiona została 8 stycznia 1921 roku.

Produkcja ta wyniosła: w r. 1921 — 2.000.000 klgr. w r. 1922 — 3.285.000 klgr., w r. 1923 — 2.745.000 klgr., w r. 1924 — 2.425.000 klgr., w r. 1925 — 3.320.000 klgr., w r. 1926 — 4.106.000 klgr. Produkcja w pierwszym półroczu 1927 r. po dzień 30 czerwca wyniosła 3.117.046 klgr. wartości około 1.750.000 zł.

Jak wynika z powyższego zestawienia czas inflacji z jego ciężkimi warunkami, gospodarczymi wpłynął również ujemnie na rozwój Wielkopolskiej Papierni lecz skutki tego fatalnego okresu szybko zostały naprawione i od r. 1925 widzimy stale wzrastającą produkcję, która w roku ubiegłym za jedno pierwsze półrocze przekracza dość wydatnie całą produkcję r. 1925 i wynosi około 75% całorocznej produkcji roku 1926. W parze z tym szybkim rozwojem produkcji idzie również rozwój techniczny fabryki, która w jednym ostatnim półroczu postawiła nową turbinę parową i trzecią maszynę papierniczą i wprowadziła szereg najróżniejszych innych nowoczesnych ulepszeń technicznych. Fabryka zatrudnia około 320 robotników i 40 osób personelu technicznego i biurowego.

Na ogólne urządzenia fabryki, której nieruchomości obejmują około 8.000 m² przestrzeni z kompletnym zabudowaniem fabrycznym (około 45 różnych obiektów) składają się: 3 maszyny papiernicze i dwie maszyny parowe z całkowitymi przyborami, własna szlifiernia, stacja siłowa 1500 KM. i 1200 kw. energii elektrycznej, turbina parowa, własne warsztaty, zatrudniające 40 różnych rzemieślników, bocznicą kolejową i t. d. Ponadto Towarzystwo posiada własnej ziemi 200 mórg z budynkami folwarcznymi. Ogólna wartość fabryki wynosi w przybliżeniu 400.000 dolarów.

Kie ownictwo fabryki spoczywa od samego początku w rękach p. dyr. Leona Siody. Prokurentami fabryki są pp. Antoni Mroczynski, Jan Popek, Bernard Gawrych. W skład Rady Nadzorczej wchodzi: pp. prezes Seweryn Samulski z Poznania, radca zdrowia dr. Jan Karpowski z Poznania, prezes Stanisław Krysiwicz z Poznania, dyr. fabryki dr. Adam Kręglewski z Poznania, dyr. fabryki dr. Edmund Piechocki z Poznania, dyr. banku Karol Bauer z Bydgoszczy, inż. Franciszek Sławiński z Poznania.



488—III

Kanalizacja i Wodociągi Bydgoskie.

KANALIZACJA.

Kanalizację w Bydgoszczy założono w roku 1900, t. j. równocześnie z założeniem wodociągów. Wprawdzie i przed tą datą istniała w mieście kanalizacja, ale służyła ona wyłącznie do odprowadzania wody deszczowej do rzeki. Bydgoszcz posiada ogólną kanalizację, wykonaną według systemu rozdzielczego. Do ułożenia przewodów użyto specjalnego profilu podwójnego, dla wód deszczowych i brudnych.

Obecnie sieć kanałowa posiada około 75 klm. długości, różnych rozmiarów, przeważnie rur cementowych. Miasto podzielone jest na strefy, każdą z nich obsługuje kolektor (główny kanał zbiorczy). Kolektory te łączą się na ul. Jagiellońskiej, którą prowadzi ogólny kolektor, aż na teren Gazowni Miejskiej, gdzie znajdują się: główny zbiornik i stacje pomp kanałowych; stara parowa i nowa, pędzona 150-konnym motorem Diesela. Pompy te pompują 450 m/m. rurociągiem tłocznym na odległości około 9 klm. wszystkie wody zużyte na pola irygowane o obszarze przeszło 200 ha. Pola te założone zostały dopiero w 7 lat po uruchomieniu kanalizacji w mieście, t. j. w roku 1907. Obecnie skanalizowane jest całe śródmieście, a gęściej zaludnione przedmieścia skanalizowane są w 50—70%. W miarę możliwości i potrzeby stopniowo są kanalizowane słabiej zaludnione, a bardziej od śródmieścia odległe przedmieścia.

Na polach irygowanych z rurociągu tłoczego ścieki mogą być skierowane albo do osadników i tam odszlamowane, albo bezpośrednio do rowów odprowadzających ścieki na poszczególne działki gruntu, przeznaczonego pod uprawę rolną.

Po odszlamowaniu woda rynną odpływową jest odprowadzana do rowów rozdzielczych, którymi rozchodzi się na odpowiednie działki pól.

Pola są zdrenowane drenami, ułożonymi w odległości 8—12 mt. jeden od drugiego. Dreny schodzą się w ogólną rurę kanałową, a w końcu rowami odkrytymi woda odchodzi do rzeki Brdy. Ostatnie chemiczne badania wykonane przed i po filtracji, wykazały, że pola irygowane spełniają swoje zadanie należycie.

WODOCIĄGI.

Wodociągi bydgoskie istnieją od r. 1900. Wodę pobiera się gruntową z terenów, położonych na północ od miasta, należących do leśnictwa Bocianowo.

Ujęcie wody wykonane jest zapomocą studzienek ssawnych ustawionych prostopadle do kierunku prądu wód gruntowych, ze studzienek ssawnych woda się odprowadza dwoma lewarami do studni zbiorczej. Wschodni lewar posiada 16 studzienek ssawnych przy długości (od ostatniej studzienki ssawnej do studni zbiorczej) 1543,8 mb., a zachodni lewar 18 studzienek ssawnych przy długości 1448 mb. Przewozi woda obecnie ujmuje się z pasa terenu o długości 2992 mb. przy pomocy 34 studzienek. We wschodnim lewarze studzienki są położone w odległości 100 mt. jedna od drugiej, w zachodnim w odległości 75 m. Studzienki składają się z rury koszowej miedzianej, pocynowanej o średnicy 200 m/m., przeciętnej długości 10 m. i grubości 2 m/m., rura ta posiada podłużne pionowe szpary o wysokości 6 cm. i szerokości 2 mm. w górnej swej części na długości 5 m. i w dolnej na długości 0,5 mt. rura jest pełna. Naokół tej rury jest filtr o grub. 10 cm. ze żwiru o grub. ziarna 6—5 m/m. Wewnątrz rur koszowych



Wieża ciśnien w Bydgoszczy.

Fot. Piechocki.

wych są opuszczone rury ssawne średnicy 125 m/m. miedziane, pocynowane o grubości ścianek 2,5 m/m.

Każda studzienka ssawna na rurociągu, łączącym ją z lewarem, posiada zasuwę. Rury ssawne na dolnych swych częściach posiadają klapy zwrotne.

Lewary, jak już wspomniano, doprowadzają wodę do studni zbiorczej.

Studnia zbiorcza jest wybudowana obok zakładu pomp i ma okrągłą formę o wewnętrznej średnicy 4 m. Głębokość studni jest około 13,00 mt.

Odpowietrzenie lewarów wykonuje się zapomocą eżektorów. Ze studni zbiorczej woda pompuje się do sieci wodociągowej.

Zakład pomp posiada 3 pompy nurkowe, poziome, zdwojone, podwójnie działające, każda o wydajności 225 mt³. Pompy są pędzone od gazomotorów zapomocą pasów. Dzielność każdego motoru wynosi 50 K. M. Za pomocą dwóch rurociągow o średnicy 50 m/m. woda doprowadza się do sieci miejskiej, składającej się z 63,622 mt. b. rur żeliwnych, o średnicy od 100 m/m. do 450 m/m. i posiadającej 316 zasuw, 181 hydrantów podziemnych, 304 hydrantów nadziemnych i 9 studzienek wentylowych rozbiornych. Na Wzgórzu Dąbrowskiego, w części miasta przeciwległej miejscu, gdzie się znajduje zakład pomp wodociągowych, umieszczona jest wieża wodna ze zbiornikiem o pojemności 1200 mt³, regulująca ciśnienie w sieci i rozchód wody. Ciśnienie w sieci mierzone w zakładzie pomp, wynosi 38—40 mtr. Wodę dla odbiorców oblicza się według wodomierzy. Ilość zaopatrzonych w wodę mieszkańców jest około 75.000. Woda podług badań chemicznych i bakterjologicznych jest bez zarzutu.

Dyr. Gaz., Kanal. i Wodoc.
E. Tubielewicz.