

80
Cena 50 gr.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ



PAŹDZIERNIK

ZESZYT 10.

17 zł. 60 gr. za 13 Książek i trzy miesięczniki ilustrowane Kwartalnie.

Reymont, Makuszyński, Daniłowski, Strug, Perzyński, Ossendowski, Ligocki, Nowaczyński, Winawer, Lagerlof, Ibanez, Benett, Conan-Doyle, Bourget, London, Loti i w. in.

oto nazwiska pierwszorzędných autorów polskich i obcych, których najlepsze dzieła co tydzień znajdziecie w jedynein najbardziej popularnein wydawnictwie tygodniowein jakiem jest

„Biblijoteka Dzieł Wyborowych“

„Z Całego Świata“

CO TYDZIEŃ

książka pierwszorzędnego autora polskiego, lub zagranicznego w estetycznej oprawie płóciennej

W najbliższych tygodniach ukazą się:

J. LONDON „Miłość życia“.	WŁ. PERZYŃSKI „Kawalerskie mieszkanie męża“.	R. BOYLESVE „Wspomnienia z ogrodu, który przestał istnieć“.	P. BOURGET „Sens śmierci“.
J. SOSNKOWSKI „Auto, ty i ja“.	ST. PRZYBYSZEWSKI „Czarna magja“.	J. KESSEL „Zaloga“.	G. ANET „Arjadna“.
ST. WASYLEWSKI „Pani Walewska“ i „Orlątko“.	A. OSSENDOWSKI „Orlica“.	D. GARNETT „Niezwyczajna historia“.	FR. de MIOMANDRE „Przygoda Teresy Bauchamps“.
J. Kaden-Bandrowski „Powoje“.	ST. KIEDRZYŃSKI „Uśmiech szatana“.	M. B. LEPECKI „Na cmentarzyskach Indjan“.	G. DANIŁOWSKI „Ida płacze“.
			R. VOSS „Księżna de Plaisance“.

oraz utwory K. Makuszyńskiego, Br. Winawera, St. Krzywoszewskiego i wielu innych.

KWARTALNIE otrzymuje prenumerator **TRZYNAŚCIE** oprawnych w płótno książek oraz **TRZY** miesięczniki za cenę 22 zł. z przesyłką pocztową 24 zł.

lub **TRZYNAŚCIE** nieoprawnych książek oraz **TRZY** miesięczniki za cenę 17 zł. 60 gr. — z przesyłką pocztową 19 zł. 60 gr.

Prenumeratę opłacać można w 2-ch ratach: 1-szą przy zamówieniu, 2-gą w miesiąc potem.

CO MIESIĄC

otrzymuje każdy prenumerator, jako dodatek ilustrowany miesięcznik:

„Z CAŁEGO ŚWIATA“

zawierający w każdym numerze, bogato ilustrowanym, szereg nowel i artykułów, z dziedziny polskiego i zagranicznego życia, z zakresu podróży, historii kultury, techniki, wynalazków, beletrystyki, humoru, mody i rozrywek amysłowych.

Administracja: Warszawa, Sienkiewicza 12. — **Redakcja:** Warszawa, Mazowiecka 10.
Filja Lwów: Zimorowicza 5.

Filje redakcyjne zagranicą: Paryż, Avenue Montaigne 74, Londyn, Portland Place 47.

KONTO P. K. O. 4460.

17 zł. 60 gr. za 13 Książek i trzy miesięczniki ilustrowane Kwartalnie.

K 342/88/49

GEBETHNER I WOLFF

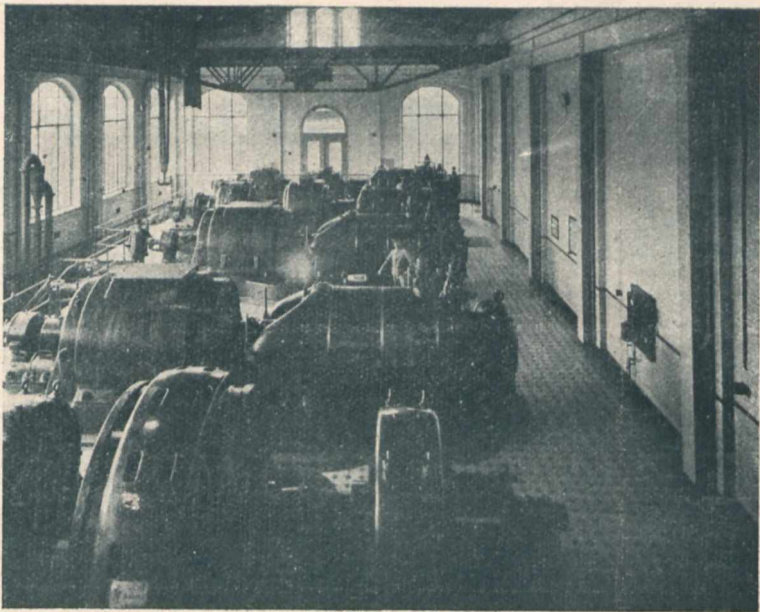
KSIĘGARNIA NAKŁADOWA

WARSZAWA, ZGODA 12

POLECAJĄ NASTĘPUJĄCE NOWOŚCI:

- | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| BARTKIEWICZ Z. Polityka w lesie, Wybór nowel | 7. 50 | NATANSON WŁ. i ZAKRZEWSKI K. Nauka fizyki. Podr. przezn. do użytku uczniów klas wyższ. szk. śred. Tom. III | 10. — |
| BOY-ŻELEŃSKI. Flirt z Melpomeną. Wieczór piąty | 6. 50 | Tom. III zesz. II | 4. — |
| DĘBICKI Z. Wł. St. Reymont-Lauréat Nobla. Z portretem Wł. St. Reymonta | 1. — | ORKAN WŁ. Listy ze wsi. Tom I. | 4. 50 |
| GIDE K. Pierwsze wiadomości z ekonomji politycznej. Z upoważnienia autora i wydawcy przełożył St. Posner | 3. — | REYMONT WŁ. W głębiach. Nowele (Pisma, t. XIX) | 5. 50 |
| GRĄBCZEWSKI B. W pustyniach Raskemu i Tybetu. Z 82 ilustracjami, portretem autora i mapą (Podróże Gen. Grąbczewskiego tom III) | 15. — | „ Na krawędzi. Nowele. (Pisma tom XX) | 5. 50 |
| HAJOTA. Z dalekich lądów. Nowele i opowiadania | 6. 50 | ROUX A. Le livre de la France pour les classes supérieures des lycées. Avec 20 gravures. Avec la collaboration de K. Mellerowicz | 5. — |
| HERMAN O'DONOGHUE K. The castle of imagination. Ze słownikiem | 3. — | SŁONIMSKI A. Pod zwrotnikami. Dziennik okrętowy | 4. — |
| ŁADA JAN. W zaklętym zamczysku. Powieść z lat dawnych. Tomów 2 | 12. — | SMOLEŃSKI W. Studja historyczne. | 12. 50 |
| MAKARCZYK J. Przez Palestynę i Syryję. Szkice z podróży | 3. — | SURZYŃSKI M. Streszczony wykład polifonji i form muzycznych. | 1. — |
| | | TOKARZ W. Sprzysiężenie Wysokiego i Noc listopadowa. Z 44 ryc. i 3 planami | 10. — |
| | | UJEJSKI J. O cenę absolutu. Rzecz o Hoene-Wrońskim. | 7. 50 |
| | | WITKOWSKA-REUTT Z. Pielgrzym. (Legenda Ossjaku) | 6. — |

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH



ELEKTROWNIA MIEJSKA W POZNANIU

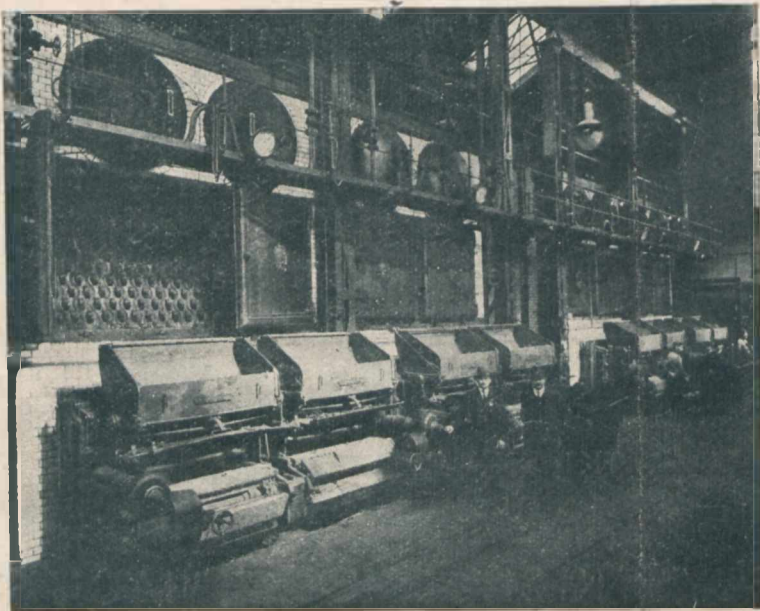
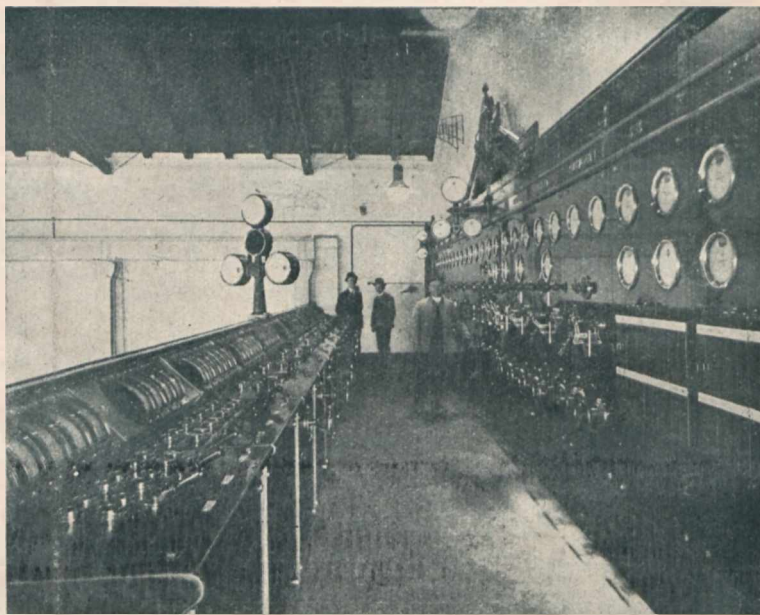
Elektrownia Miejska została założona w 1903 r. Centrala leży nad rzeką Wartą i posiada własną bocznice kolejową.

Energię elektryczną wytwarza się za pomocą turbin parowych. Kotłownia posiada 4 kotły wodnorurkowe Babcock-Wilcox na 15 atm., każdy o powierzchni 420 m², z przegrzewaczem pary do 350 °C, z rusztem ruchomym, z podgrzewaczem wody syst. „Green”. Obecnie są w montażu 2 dalsze kotły na 15 atm., o powierzchni po 425 m² (z przegrzewaczami pary i z rusztami ruchomymi) typu kombinowanego syst. „Stierle”, wyrobu „F. A. H. Cegielski”, przy czym 1 z kotłów jest zaopatrzony w podgrzewacz wody, rów-

niez krajowego wyrobu, a 2-gi w podgrzewacz powietrza syst. „Ljungström”.

Do zasilania kotłów wodą z kondensacji służą 2 pompy parowe tłokowe, 1 pompa parowa turbinowa i znajdująca się w montażu, 1 pompa odśrodkowa elektryczna.

Maszynownia obejmuje 4 turbogeneratory ogólnej mocy 15,000 koni, z tych 2 po 6,000 kM (3,000 obr.) i 2 po 1,500 kM (1,500 obr.). Wytwarzają one prąd trójfazowy o 6,000 woltów i 50-ciu okresach, który w znacznej części przetwarzany jest w centrali i w jednej podstacji w zespołach synchronicznych na prąd stały dla oświetlenia (220 woltów) i dla celów przemysłowych (440 woltów). W centrali znajduje się również bateria akumulatorowa o pojemności 2,400 amperogodzin. Oddzielna przetwornica w centrali służy do zasilania tramwajów



prądem stałym 580 woltów. Część potrzebnego prądu dostarcza się tramwajom w formie prądu trójfazowego 6,000 woltów, przetwarzanego w tym przedsiębiorstwie na prąd stały 580 woltów za pomocą prostownika rtęciowego. Część miasta jest zasilana prądem trójfazowym za pomocą transformatorów na 6,000/380/220 woltów; przebudowa sieci prądu stałego na prąd trójfazowy w środkowej części miasta jest obecnie w toku. Poza tem Elektrownia wysyła energję poza miasto pod napięciem 6,000 i 20,000 woltów (ogółem 24 km.).

Z końcem roku 1924 było przyłączonych do sieci 9,269 odbiorów, przy ogólnej mocy odbiorników 13.718 kilowatów, w 2005 silników elektrycznych na ogółem 9,831 koni.

W roku 1924 wytworzono 12,929,082 kilowatogodzin; największe obciążenie wynosiło 5,050 kilowatów.

crus 2595/1925/10

Cena numeru 50 gr.

MORZE

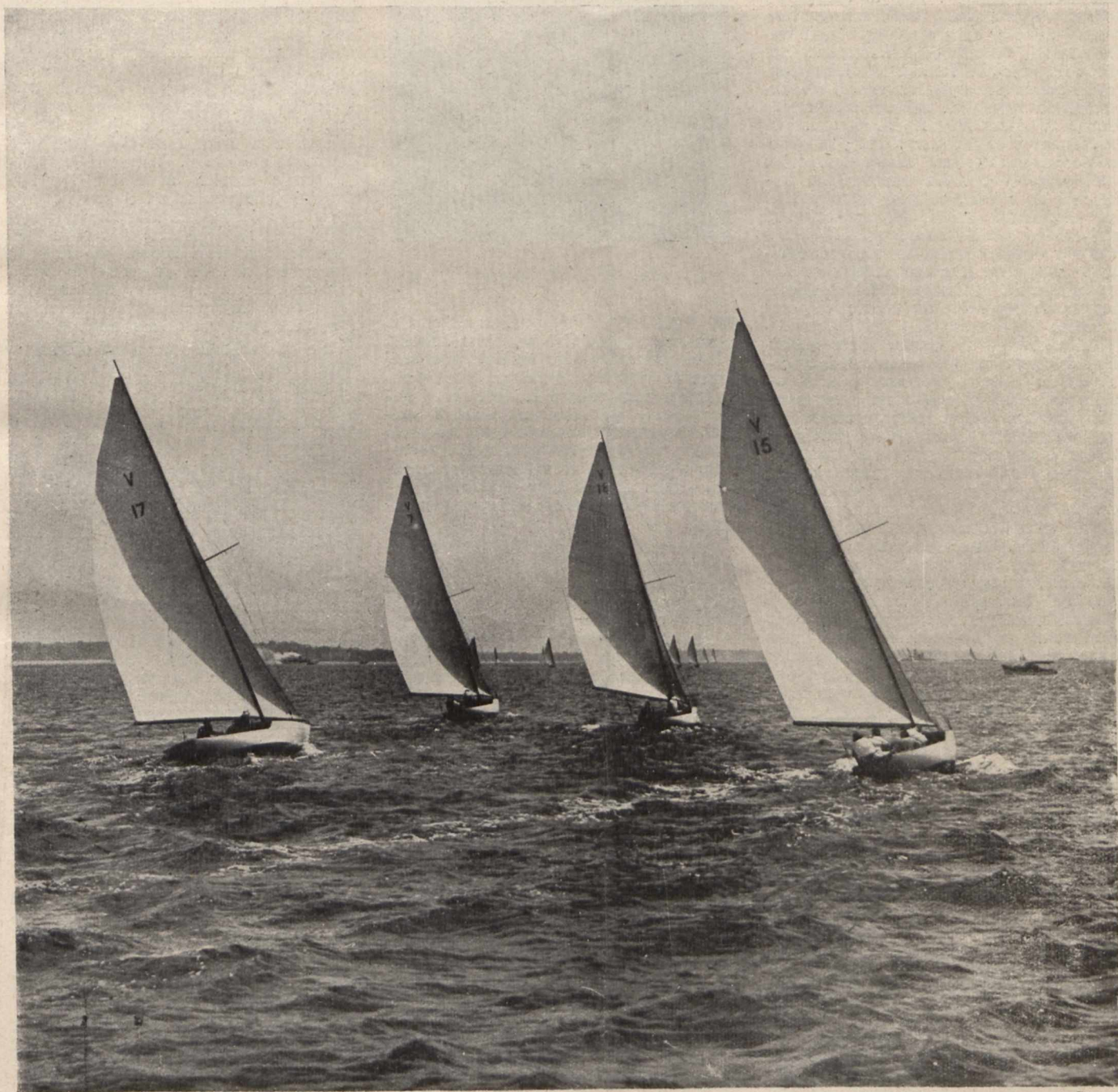
ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr 10.

Warszawa, październik 1925 r.

Rok II.

KOMITET REDAKCYJNY STANOWIĄ: HUGON PISTEL I KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃ (jako naczelni kierownicy) oraz ANTONI ALFKSANDROWICZ (sport wodny), PIOTR BOMAS (sprawy portowe), JERZY ŁĄTKIEWICZ I WIKTOR WOJNICZ (marynarka wojenna), RADOŚLAW KRZEWIŃSKI (rybactwo), STANISŁAW KRUSZYŃSKI (dział oficjalny L. M. i R.), FELIKS ROSTKOWSKI (marynarka handlowa), JERZY B. RYCHLIŃSKI, ALEKSANDER RYLKE (drogi wodne śródlądowe i technika morska). Adres redakcji i administracji: ul. Elektoralna 7. (gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Warszawa. Administracja czynna w dni powszednie od g. 12 do 2 popoł., tel. 15-63. Konto czekowe w P. K. O. Nr. 9747, redakcja czynna w piątki od 6 do 7 popoł., tel. 15-63; prywatny telefon redaktora 13-39. Okładkę do niniejszego numeru zdołł TADEUSZ GRONOWSKI.



REGATY.

W. World Photos.

(JOSEPH CONRAD) KORZENIOWSKI.

Richard Curle w obszernej pracy biograficznej p. t. „Joseph Conrad's study“ (Londyn 1914), korzystając z informacji samego autora, taki podaje życiorys, którego w żadnym źródle polskim niepodobna znaleźć. „Teodor Józef Konrad Korzeniowski urodził się na Ukrainie dnia 6 grudnia 1857 roku“ (zapewne w Łuczyńcu na Podolu, gdzie Apollo Korzeniowski zarządzał majątkiem Melanii z Uruskich Sobańskiej, matki jego przyjaciela, Aleksandra Sobańskiego). „W roku 1861 wywieziony został do Warszawy przez rodziców, którzy się tam udali. Ojciec, zamieszany w sprawy powstańcze, wygnany został do Wołody, a żona i syn podążyli za nim. W roku 1865 matka Conrada umarła, a ojciec wysłał dziecko do wuja (Tomasza Bobrowskiego), o którym świetny pisarz wspomina w „Some Reminiscences“. Był to szczęśliwy okres dzieciństwa (w Kazimierówce, której życie z całą plastyką odmalowane zostało w „Pamiętnikach“ T. Bobrowskiego). „W roku 1868 ojciec Conrada uwolniony został z zesłania i podążył do Krakowa, zabierając syna ze sobą. W roku 1870 Apollo Korzeniowski umarł w Krakowie“. Tutaj biografa angielskiego wyręcza sam autor, dając opis śmierci ojca. We wspomnieniu wycieczki do Polski, odbytej w roku 1914 p. t. „Poland revisited“, drukowanym najprzód w „Daily News“ (1914), a następnie umieszczonym w zbiorze ogólnym „Notes on Life and Letters by Joseph Conrad“ (London 1921) znajdujemy szczególności które tu podaję w przekładzie:

„Kraków — to miasto, gdzie spędziłem z ojcem ostatnie ośm miesięcy jego życia. Tam, w tym starym królewskim i akademickim grodzie, przestałem być dzieckiem i przedzierzgałem się w młodzieńca, zawarłem przyjazne związki, powziąłem pierwsze uwielbienia, myśli i oburzenia tego wieku. Wśród tych historycznych murów zacząłem rozumieć istotę spraw, kształtowałem swe uczucia, gromadziłem obfitość wspomnień i zapas wrażeń, z których pomocą przedsięwziąłem gwałtowne zerwanie, rzucając się w byt zgoła niezależny“ (str. 195).

Przybywszy do Krakowa w lecie 1914 roku, po czterdziestu latach niebytności, autor w towarzystwie swego starszego syna późno w nocy, natychmiast po przyjeździe wychodzi na miasto. Stary gród, opustoszały o tej porze, zalany jest światłem księżyca. Same nogi niosą przychodnia w wąskie zaułki, znane z lat dzieciństwa. Tam oto, w trzecim domu od bramy Florjańskiej wstępował na schody szkoły początkowej, tam kroczył z książkami pod pachą. Suną wspomnienia:

„Było to w ciągu miesięcy zimowych 1868 roku. Co dnia o godzinie ósmej rano, w pogodę czy śnieżycę kroczyłem wzdłuż ulicy Florjańskiej. Te moją pierwszą szkołę bardzo słabo pamiętam. Jeden z moich współcierpiętników owoczesnych w tejże uczelni jest dziś wysoce cenionym wydawcą dokumentów historycznych. Co do mnie, nie martwiłem się zbytnio z racji rozmaitych niedomagań mej szkoły. Byłem raczej obojętnym wobec wynikających stamtąd kłopotów. Miałem wówczas własnego czerwia, przegryzającego me

wnętrze. Codziennie wieczorem, o godzinie siódmej, opuściwszy ulicę Florjańską, kierowałem swe kroki w stronę starego i ciężkiego domu w zacisznej, ciąsnej ulicy, po drugiej stronie i w znacznej już odległości od Marjackiego Pla-



(JOSEPH CONRAD) KORZENIOWSKI.

cu. Tam, w duży, pustym salonie z ciężkimi gżemsami i wysokim sufitem, wśród maleńkiej oazy światła, rzuconej przez dwie świece w pustym mroku, zasiadałem przy małym stoliku, ażeby zamęczać się odrabianiem zadań i nazać atramentem. Dookoła było mnóstwo książek, leżących na konsolach, na stolach, a nawet na ziemi, gdyż nie mieliśmy czasu na ich uprzątnięcie. Czytałem! I czegoż to nie wchłonałem wówczas“.

Opuuszczając liczne, a niezmiernie charakterystyczne uwagi i wyznania autora, rozrzucone w wymienionym artykule, należy wrócić do głównej linii życiorysu, uwidocznionej w pracy Richarda Curle'a. Powiada on, iż po śmierci ojca mały sierota uczęszczał w Krakowie do gimnazjum świętej Anny w ciągu lat czterech, czyli do roku 1874. Pozostawał wówczas pod opieką przewodnika, który nań dość głęboko oddziaływał, a według zaświadczenia w „Some Reminiscences“, był człowiekiem wybitnej wartości. Kierownik ów był przeciwnikiem stanowczej decyzji wychowawca poświęcenia się służbie marynarskiej, staczał z nim dyskusje, lecz przekonawszy się, że postanowienie młodzieńca jest niezłomne, zaniechał sprzeciwu. „Joseph Conrad“, — mówi Richard Curle, — „wychowany w kraju bez pobrzeża morskiego, nie umiejąc języka angielskiego, (aczkolwiek czytał sporo co znamienitszych utworów literackich angielskich w przekładzie swego ojca) postanowił nieodwołalnie, iż musi być angielskim marynarzem na statku hadlowym. Od tej myśli nic go odwieść nie mogło. W roku 1874 wyruszył ku morzu. Marsylla stała się jego „jumping-off-ground“. W ciągu

trzech lat pływał na rozmaitych statkach po morzu Śródziemnym, doznając wielorakich przygód; dwukrotnie był w Indjach. Dopiero w roku 1878 po raz pierwszy wylądował w porcie Lowestoft i stanął na ziemi angielskiej. Do tego czasu nie władał językiem angielskim, chociaż uczył się tego języka, gdzie tylko mógł, nawet od budowniczych statków i cieśli, umiejących nieco po francusku. W ciągu pięciu miesięcy służył na pokładzie pobręznego statku „The Skimmer of the Sea“, który krał między portem Lowestoft i Newcastle. W październiku 1878 roku przystał do załogi statku „Duke of Sutherland“, płynącego do Australii, jako zwyczajny majtek. Wszyscy marynarze tego parowca byli Anglikami, z wyjątkiem Josepha Conrada, jednego Norwega, dwu Amerykanów i murzyna Kitts'a, zwanego James Wait, którego imię w dwanaście lat później nosić będzie murzyn z załogi „Narcissus“. W ciągu dwudziestu lat, to znaczy do roku 1894, gdy ostatecznie na wybrzeża powrócił, życie Josepha Conrada było normalną karierą angielskiego marynarza. W roku 1879 jest on już second mate, a w roku 1884 przyjmuje poddaństwo angielskie, naturalizuje się i otrzymuje stopień Master in the English Merchant Service. W roku 1890 jechał na Ukrainę do wuja Tadeusza Bobrowskiego, a w roku 1894, roku śmierci tego krewnego, udał się tam powtórnie. Po powrocie na ląd i ożenieniu się z Angielką, mieszka pod Londynem, zajęty pracami literackimi i wychowywaniem dwu synów.

Po opuszczeniu morza na zawsze w roku 1894, „Master“, który w ciągu okrągłych dwudziestu lat kołysał się na fali, nie wiedział, co ma począć ze sobą na lądzie. Miał napisaną dawniej, bo jeszcze w roku 1889 powieść p. t. „Almayer's Folly“. Posłał tedy ów utwór na ręce Edwarda Garnett'a. Po kilku miesiącach wyczekiwania rzecz została przyjęta do druku. I oto, wraz z ogłoszeniem tego utworu w roku 1895, na targowisku literackim angielskim zjawiał się nowy pisarz, który zajął wkrótce jedno z najwybitniejszych stanowisk. Ukazują się tedy kolejno „An Outcast of the Islands“ (w r. 1896), sprawa, poprzedzająca właściwie „Almayera“, gdyż dokonywuje się na wiele lat przed tamtą historią w tejże okolicy nad rzeką Pantai i wśród tej samej czeredy osób. Wkrótce potem, w roku 1898 wyszedł sławny „The Nigger of the Narcissus“, oraz w tymże roku zbiór nowel p. t. „Tales of Unrest“, zawierający następujące utwory: „Karain“, „The Idiots“, „An Outpost of Progress“, „The Return“ i „The Lagoon“. W roku 1900 wyszedł „Lord Jim“, w roku 1902 zbiór p. t. „Youth“, zawierający trzy nowele: „Youth“, „Heart of Darkness“ i „The End of the Tether“. W roku 1903 ukazał się świetny utwór p. t. „Nostromo“, zbiór nowel p. t. „Typhoon“, złożony z utworów — „Typhoon“, „Amy Foster“, „Falk“ i „To-morrow“, oraz „Romance“, pisany do spółki z Ford Huefferem. Potem następują „The Secret Agent“ (1907), „A set of six“ (1908), złożone ze sześciu nowel — „Gaspar Ruiz“, „The Informer“, „The Brute“, „An Anarchist“, „The Duel“, „Il Conde“, w roku 1911 „Under Western Eyes“, w

roku 1912 „Twixt Land and Sea“, zawierające nowele — „A Smile of Fortune“, „The Secret Sharer“ i „Freya of the Seven Islands“, wreszcie w r. 1914 powieść p. t. „Chance“. W czasie wojny wyszły niesłychanie poczytne utwory: „Victory“, „Shadow Line“, „The Arrow of Gold“ i „Rescue“. Poza tę kolekcję beletrystyczną ukazały się nadto dwa zbiory niejako autobiograficzne: w roku 1906 „The Mirror of the Sea“, a w roku 1912 „Some Reminiscences“, wreszcie w roku 1921 zbiór artykułów, wspomnień i ocen p. t. „Notes on Life and Letters“.

Ktokolwiek pragnie zapoznać się z twórczością tego pisarza, winien, według mnie, zacząć od „The Mirror of the Sea“. Jest to w istocie Zwierciadło morza, podobne w swej dokładności, w niezrównanej precyzji odtworzenia wszystkiego, co na morzu postrzec się daje, do lustra, umieszczonego na dnie tuby periskopu łodzi podwodnej. Joseph Conrad nadewszystko kocha statek, ów doskonały produkt cywilizacji, wymysł i dzieło pracowitego człowieka, który na nieobeszłym oceanie i wśród najstraszliwszej burzy, gdy niszcząca moc żywiołów przechodzi wszystko, co o nicz wyrzeczy można, założy sobie, iakgdyby bezpieczny dom i spokojnie nad przepaścią zasypia... Joseph Conrad nie inaczej nazywa ocean, tylko słowem — wróg — the Foe. Marynarz „krzyżuje z tym wrogiem miecz“ w bohaterskim sam na sam spotkaniu. Zapomocą niezrównanych, przepysnie trafnych określeń pisarz bada charakter swego wroga, mierzy i oddaje siłę jego potęg, czyli wicherów, których rozmaite rodzaje, a raczej osobistości — personalities — klasyfikuje szczegółowo. Nacnie widzimy, jak jedne z tych podmuchów kędyś w okręgach przyładka Dobrej Nadziei, kędyś w okręgach samotnych Oceanu Indyjskiego, kędyś w stronach wyspy Świętej Heleny, osaczają wędrowny statek, niczem myśliwcy, spuszcający ze smyczy szarcchimury, — ścigają go w szale, wzbudzając do głębi pienisty ocean. Inne — wypadają z ciszy tak niespodziewanie, chyżo i nagle, iż statek zmagą się i miota, przewala z boku na bok, lub wylatuje jedną połową swoją w powietrze, a drugą zanurza się w przepaść wodną. Połowa załogi pływa, a druga zawisa w przestworze. Z niewymownem zainteresowaniem czytamy opowieść o cichych i pogodnych nocach na wodach wysp Azorskich podczas „babiego lata“... Czynny marynarz nie mógł się kontemplacyjnie zachwycać pięknnością morza, — nią tylko samą. Czyhające niebezpieczeństwo straciłoby było wnet zamarczenie i zaślepienie w żywiole. Ale nadchodziły chwile wielkich niebezpieczeństw, momenty grozy i przetrwania, kiedy dusza otchłania swęj potęgi obejmowała morze we władzę. I wtedy słowo

dosięgało najwyższej granicy swojej. Marynarz stał się głosięciem niedostępnego dla innych piękna żywiołu w furji. Krytyka angielska nie waha się zestawić tych kart jego książki ze stronnicami Milтона w „Raju utraconym“. W rozdziale p. t. „Initiation“ Joseph Conrad mówi o oceanie samym w sobie, o „nieskazitelnym“: „Wszystkie zapalczywe pasje młodości rodu ludzkiego, żądza walki i głód sławy, lęknie nie przygód i pragnienie niebezpieczeństw, pospolu z wielką ponętą, jaką w sobie kryje tajemnica, rozległe sny o władzy i panowaniu przesuują się, niczem widział w zwierciadle odbite poprzez tajemnicze oblicze morza“...

Jak sny przechodziły przed oczyma warsztaty starych cywilizacji — Indje, Chiny, Egipt, Arabia — wielkie kontynenty i wyspy, pełne dzikich szczepów, o włosach wysmarowanych nawozem i gliną. Przesuwali się przed jego oczyma czarni ludzie i żółci, a wszędzie wyrzucał się przed oczyma ów szczep biały, który swe panowanie, swój cywilizacyjny despotyzm szerzył wciąż i niepostrzeżenie, gdziekolwiek można było władzę rozpostrzeć: Gibraltar, Malta, Suez, Malakka, Indje, Nowa-Zelandja, Australja, Afryka. Wyobraźnia napelniała się zjawiskami po brzezi, kipiła od nadmiaru wiadomości, od przeładowania faktami, od przepychu obrazów, wspomnień, figur, typów, barw, świetnych postaci, lakonicznych słów, w których zawarte leży przekonanie olbrzymich i długotrwałych niebezpieczeństw, — albo, ujęte w świetny dowcip, w którym twię sytuacje niezmiernie skomplikowane. Nadto — w długich służbach prostego majtka, a przychodnia z głębi najbardziej lądowego zaświecia, podczas slot i burz nasuwały się przed oczy figury przepotężne, rzeźbione przez wichry, jak ów Singleton, Craig, zwany „Belfast“, murzyn Wait, Donkin, jak Captain Mac-Whirr, stary Francuz na statku Patna, Falk-Norweg, bracia Jacobus i mnóstwo innych. Oczy przybysza wpięły się w te figury, wchłaniały każdy ich ruch, gest i słowo. Przyszła z czasem chęć odtworzenia tego wielorakiego przepychu rzeczy i spraw widzianych. Tak zaczęły powstawać owe świetne książki, które dziś należą już do dorobku cywilizacji. Lecz ubliżylibyśmy temu pisarzowi, twierząc, iż jego dzieła są tylko wspomnieniami podróżnika i obrazami malarza osobliwych na kuli ziemskiej ty powi wydarzeń. W wypadku „Lorda Jima“ mamy rzucane przed oczy zagadnienie bohaterstwa i tchórzostwa, graniczącego z lotrostwem, które się tlu-cze zarówno po lądzie, jak po Morzu Czerwonym i Indyjskich Zatokach. Ręka niezrównanego rzeźbiarza postawione są figury tak plastycznie, iż można je porównać z pewnemi typani Tolstoja i Sienkiewicza. Ów kapitan statku, Fran-

cz, pijanica i walkoń, który spełnił czyn najbezwzględniejszego bohaterstwa, a gdy mu to przed oczy wynoszą, śmieje się kulak, powiada, że przecie takie rzeczy robi się z tchórzostwa — jakaż to niezrównana postać! W powieści p. t. „Nostromo“, (przez wisko Włocha, przybysza do rzezyzospolitej południowo-amerykańskiej Costaguana), — mamy olbrzymie mrowisko, gdzie się przesuują obrazy gromodzenia niezmiernych bogactw, szaleją najbardziej rozkielznane pasje, uwidoczniła jest chciwość, oszukująca w sposób najbardziej podstępny, czyste zamysły patrioty, przewala się łście zawierzące okrucieństwo, działają instynkty najpodlejsze i pracują najszlachetniejsze pobudki marzycieli. Mamy tam typy przepyszne, jak owego milczącego fanatyka (Goulda, dyktatora Ribieri, młodego dziennikarza Decouda, a przedewszystkiem samego „Nostromo“, — które stawią to dzieło w rzędzie pierwszorzędnych kreacji artystycznych.

Opowieść, w której główne światło skierowane jest na postać Włocha Nostromo, wskutek wciągnięcia w akcję szeregu figur świetnie narysowanych, przemienia się ostatecznie na historję nietylko awantur i zaburzeń w jakiejś nieścinnie Sulaco, czy w południowo-amerykańskich kopalniach srebra San Tomé, lecz na dzieje rewolucji wogóle. Innemi przeprowadzone środkami i inne malują strony kuli ziemskiej, dzieło to staje obok „The Revolt of Islam“ Percy Byshe Shelley'a

Niewątpliwie najwspanialszemi kreacjami Josepha Conrada są jego epeje morskie — rzecz o murzynie z „Narcyza“ i burza morska, wyrażone w Tajfunie. Wichry, o których czytaliśmy w „The Mirror of the Sea“, tutaj pokazane są w ich rozpętaniu. Gdy przewalał fal poprzez pokład „Narcyza“ zniatają męzną załogę okrętu, jak śmiecie, i uci-skają w drugi koniec tej arki zbiorowisko rąk, nóg, głów, kadłubów, gdy okręt trzeszczy, a cały jego takiel szarpie się i skręca, jak kupa łachmanów, mamy li-zyczne jasnowidzenie istoty zjawiska. W Tajfunie patrzymy na człowieka, kapitana Mac-Whirr i rozumiemy, iż marynarz krzyżuje miecz z wrogiem. Gdy odziany w skórną kapicę, ni to w hełm wikingów, w skórną kostjum i buty długie po pachwiny, walczy w ciągu dwudziestu godzin, ażeby uratować życie nietylko swoje, lecz tłumy kulisów i załogi, mamy wydobytą z niewiadomości wizję oczywistą, czem jest morze. Czem jest morze w jego gro-zie i w jego piękności powie-dział Anglikom, odwiecznym żeglarzom i wycięzcom morza, dopiero ten ze wschodu przychodzi. Sami to przyznają, iż najdobitniej, najplastyczniej przedstawił im w ich mowie to, na co patrząc przez stulecia, nie mieli wyrazu o takiej doskonałości i sile.

(JOSEPH CONRAD) KORZENIOWSKI:

DUSZA PRZECIWNIKA*).

Nikt z dotychczas żyjących ludzi nie mógł, zdaje mi się, twierdzić szczerze, że widział na morzu taki wyraz młodości, jaki przybiera na wiosnę budząca się ziemia. Ale są tacy, co, patrząc na ocean ze zrozumieniem i kłiwością, po-

*) Jest to ostatnia nowela, jaką napisał przed śmiercią swą Korzeniowski.

trafią dojrzeć w nim odbicie tak dawnej starości, że aż niepamiętne czasy zdają wychylać się z mułu, znajdującego się na dnie oceanu.

Jeżeli chcecie znać wiek ziemi, patrzcie na morze, gdy szaleje. Jego ogrom upaja, fale, w których wiatr ryje głębokie brzozy, wielkie grzebienie

wzburzonej fali, unoszone, jak splełtane kędzioły starego olbrzyma, wszystko to nadaje morzu wygląd bezgranicznego wieku, jak gdyby powstał był przed stworzeniem świata.

Marząc o dniach przeszłości, po przebytych doświadczeniach, instynkt człowieka pierwotnego, usiłujący, czy

to przez trwogę, czy też czułość uosabiać siły przyrody, budzi się w sercu człowieka, niestety już zbyt ucywilizowanego, aby odczuć w sobie obecność tego instynktu nawet wtedy, gdy jest jeszcze dzieckiem. Zdawałoby się, że znamy już wszystkie burze, jak swych osobistych nieprzyjaciół, a przecież mylimy się i płacemy je między sobą tem uczuciem rozrzewnienia, jakim zwracamy się do przeszłości.

Burze mają swoją indywidualność i naogół, zresztą, niema w tem nic dziwnego, bo burze są to właściwie przeciwnicy, których podstępny trzeba ubiec, gwałtowność przezwyciężyć i z którymi, mimo to, trzeba żyć poufale we dnie i w nocy. Mówi to człowiek, wyrosły wśród masztów i żagli, ten, dla którego morze nie jest tylko elementem, po którym można żeglować, lecz jest najbliższym towarzyszem życia. Długie miesiące podróży, rosące coraz bardziej poczucie samotności, ścisła bezpośrednia zależność od sił, które dziś przyjaźne, jutro stają się wrogie, nie zmieniając nic w swej naturze, lecz wprost skutkiem rozwoju swej potęgi, budzą uczucie braterstwa, jakiego marynarze nowoczesni, najbardziej żyjący z morzem, nie są już w stanie odczuwać. A zresztą, dzisiejsze wasze statki nowoczesne, poruszane parą, mają inne troski, niż uchylania się przed wiatrem i dostosowywanie się do morza. Statek dzisiejszy wytrzymuje potężne ataki morza, zмага się z niem, jednakże idzie naprzód; jest to bitwa naukowa, nie zaś, jak dawniej, walka bezpośrednia. Między człowiekiem a morzem stanęły maszyny, stal, ogień, para. Flota nowoczesna eksploatuje morze, uważając je jedynie jako drogę. Statek dzisiejszy nie jest już igraszką fal. Można powiedzieć, że każda jego podróż, to pochód tryumfalny. A jednak? Czy nie jest tryumfem bardziej subtelnym i więcej ludzkim, być właśnie igraszką fal i dotrzeć do celu?

Człowiek, żyjący w danym okresie czasu, jest zawsze bardzo współczesny. Czy za trzysta lat marynarze pozostaną tacy, jak dzisiaj, trudno przewidzieć. Co będą czuli przyszli marynarze na widok rycin w naszych romansach morskich, albo starych powieściach, trudno odgadnąć. Ale marynarz z wczorajszej generacji, którego żagłowiec pobudzał do ukochania przygód, na jakie bywał narzany, nie może patrzeć bez uczucia zdumienia, kłiwego sztyrswa, zazdrości i podziwu na krępe, dziwaczne kształty parowców.

Nie; marynarze za trzysta lat nie będą ani szydzić, ani też czuć rozrzewnienia lub podziwu. Będą spoglądać na fotografie naszych żagłowców, już prawie wyginionych, okiem zinnem, przenikliwym i obojętnym. Nasze statki już nie będą dla nich przodkami szanownymi i godnymi; będą zaledwie zwykłymi typami dawnej floty, która rolę swą spełniła i odeszła. Przyszły marynarz, bez względu na to, na jakim statku będzie pływał, nie będzie naszym potomkiem, będzie tylko obcym nam następcą.

Wpływ statku, zbudowanego bądź-cobądź przez człowieka jest taki, że przez ten wpływ morze przybiera dlań zupełnie inną postać.

Przypominam sobie, że widziałem pewnego dnia, jak dowódca, właściwie był on tylko starszym oficerem, ale przez kurtuazję nazywałem go kapitanem—pięknego okrętu zakutego w żelazo i stal, potrząsał z oburzeniem głową, na widok prześlicznego małego dwu-

masztowca. Stateczek płynął wprost na nas. Był to delikatny, mały statek, czysty i zalotny, zgrabny, nadzwyczaj dobrze utrzymany — i owego pogodnego wieczoru, na tle morza, zdawał się uosabiać komfort i elegancję.

Było to w okolicy przyładka — przyładka, to znaczy, naturalnie, przyładka Dobrej Nadziei, przyładka burzliwego, jak go nazwał jego odkrywca portugalski. I bądź to, że nie należy wymawiać słowa „burza” na morzu, które obfituje w burze, bądź, że ludzie wahają się przyznać do swych dobrych nadziei, stał się Przyładkiem bezimiennym, krótko mówiąc, Przyładkiem. Co do drugiego wielkiego przyładka świata, rzecz dość dziwna u nas, że ledwie od czasu do czasu ktoś nazwie go przyładkiem. Zwykle mówi się: „Podróż poza Horn”, „żeglowałyśmy ponad Horn”, ale rzadko mówi się „przyładek Horn” i zresztą słusznie, bo przyładek Horn jest raczej wyspą, niż przyładkiem.

Trzeci przyładek, burzliwej części ziemi Leeuwin, nosi zazwyczaj całkowitą nazwę, jako leżący pociechy dla swej drugorzędnej godności. To są przyładki, które przewodzą burzom.

Mały dwumasztowiec zatem, minął już Przyładek. Być może, przybywał z Port-Elisabeth, a może z East-London. Minęło już wiele lat od tego czasu, ale przypominam sobie dokładnie, jak kapitan okrętu kiwał głową i mówił pogardliwie: „Co za myśl, puszczać się na morze, na podobnej łupinie?”

Kapitan ten, był to człowiek, który życie całe spędził na pokładach wielkich okrętów i rozmiary statku, na którym jechał, składały się na jego pojęcie o morzu. Okręt, na którym się znajdował, był, według ówczesnej miary bezwzględnie, duży. Być może, jednocześnie myślał o rozmiarach swej kabiny albo bezwiednie, widzianny stateczek nasuwał mu na myśl łupinę orzecha, kołysząc się na rozszalałym morzu.

Nie pytałem go o to, ale dla mnie, naówczas młodego porucznika — kapitan tego ładnego, małego dwumasztowca, siedzący na pokładzie, okrakiem, na składanym stołku, z brodą, opartą na splecionych dłoniach, wydawał się młodym królem wśród otaczających go ludzi. Minęliśmy go na odległość głosu, aleśmy go nie pozdrawiali; mogliśmy gołem okiem czytać wzajemnie nasze nazwy.

W kilka lat później, mógłbym mu może powiedzieć, że człowiek, który spędził wiele lat na pokładzie dużych okrętów, odczułby jednak szczególny urok, w przebywaniu na takim małym stateczku. Możliwie, że kapitan dużego okrętu nie zrozumiałby mnie zupełnie. Odpowiedziałby mi: „Ja lubię tylko duże okręty”, jak rzekł mi inny kapitan w odpowiedzi, gdy chwalił obrotność małych statków żaglowych. Taki pogląd nie wynikał jedynie z zamilowania do dużych rozmiarów, ani ze specjalnego zaszczytu dowódcy okrętu o wielkim tonażu, nie — był to poprostu wstret i wzgarda, które zresztą podkreślił jeszcze silniej mówiąc mi: „Tak, tam ma pan przynajmniej wszelkie szanse, że przy najmniejszej niepogodzie wyrzuci pana od razu z postania”.

Nie wiem, być może. Przypominam sobie kilka nocy w mem życiu i to na dużym okręcie (największym z wówczas istniejących), gdzie tylko dlatego nie było się „wyrzuconym z postania”, że nie próbowało się nawet wejść na nie. Byliśmy zanadto wyczerpani, zbyt obojętni, by sobie zadawać tyle trudu. Nie

mielibyśmy poprostu tyle sił, by wyciągnąć materace na zalaną podłogę, by się na nich ułożyć. Zresztą nie możnaby się było tam nawet utrzymać, ani znaleźć sekundy odpoczynku, w jakiegokolwiek pozycji.

A przecież dla człowieka, którego dusza nie jest niewolnicą suchego ładu, stanowi wielką radość widok małego statku, trzymającego się dzielnie na morzu, w czasie burzy i walczącego z nią.

Między innymi przypominam sobie trzy dni na pokładzie małej barki, o pojemności 400 ton, gdzieś pomiędzy wyspami 8-go Pawła i Amsterdamem, a Cap Otway u wybrzeży Australji. Było to trzy dni ucieczki przed burzą potężną i długą. Chmury były szare a morze zielone. Bezwatpienia była to wielka burza, ale, jak się na morzu mawia „można było obrócić”. Pod dwoma dolnymi żaglami grot-masztu i jednym przednim, barka zdawała się walczyć o szybkość z morzem. Doganiające nas fale były tak długie i potężne, że prawie nie było z pomiędzy nich widać żagli. Grzebień fal, jakieś uroczyście i ryzujące, nadbiegały z tyłu, przesuwając się z wściekłym bluzgiem piany ponad poziomem wyższego pokładu, przemykały się naprzód z gwizdem i rykiem, a statek nasz mały, wbity dziobem w wirującą pianę, mknął głęboką bruzdą wodną, skalistą, jak głęboka dolina, między dwoma wierchołkami fal, które zakrywały horyzont z przodu i z tyłu.

Zuchwałstwo tego małego statku, jego zwinność, niezwykle zalety pływackie i ta odwaga i wytrzymałość wywierały taki urok, że nie mogłem oderwać się od tego cudnego obrazu walki, jaka toczyła się w ciągu tych niezapomnianych trzech dni burzy. Pomocnik mój, młodszy oficer, również, jak ja, zachwycony, nazwał tę walkę z burzą „znakomitym wyścigiem”.

Są też takie burze, których wspomnienie, wracając później, przynosi z sobą surową powagę tego wspomnienia, a które podobne jest do wspomnienia szlachetnych rysów cudzoziemca, z którym przypadek kazał skrzyżować ostrze, w lojalnym, honorowym spotkaniu, a którego już się nigdy później nie widziało.

W tym sensie mają również i burze swoje „oblicza”. To nasze własne uczucia przypominają je nam i nie ma dwóch burz jednakowych, które nadałyby jednaki charakter naszym wrażeniom.

Są burze, które przyczepiają się do wspomnień, jak nędza nieustająca; inne, przypominają się nam gwałtownie i dziwnie, jak gule, owe upiory z baśni arabskich, które wysysają całą energję, inne przybierają przepych i ogrom katastrofy; bywają burze, które są tylko godnemi wzgardy wspomnieniami, niby jakieś psy wściekle, uczepione w agoni do naszej żywotności; inne mają powagę jasnowidzenia, wreszcie jedne lub dwie, jawią się zasłonięte i tajemnicze, brzemienne zagadką i groźbą. Każda z burz jednak, posiada jakiś punkt charakterystyczny tak, że wrażenie zależy nieraz od jednego momentu.

Tak oto pewnego poranku o godzinie czwartej rano, wstępując na mostek kapitański, wśród ryku burzy, wśród zmagania się żywiołów czarnych i białych, odczułem naraz z całą jasnością, że statek nasz nie utrzyma się dłużej nad godzinę, na morzu tak gwałtownie rozszalałem.

Ciekawy jestem, co się działo z ludźmi, którzy w milczeniu (nie dosłyszawszy samego siebie) podzielali wówczas

LINJA KOLEJOWA GÓRNY ŚLĄSK-GDYNIA.

do przekonania. Pozostać przy życiu jedynie po to, aby zanotować tylko wrażenie, jakiego doznałem, to doprawdy los niezbyt godny zazdrości; faktem jest jednak, że właśnie w tem wspomnieniu streszcza się, przez swą intensywność, pamięć o tych dniach i pamięć o tej strasznej burzy. Znajdowaliśmy się wówczas w bezpośrednim sąsiedztwie Kerguelen (z powodów, które nie zasługują na bliższe określenie) i dziś jeszcze, kiedy otworzę atlas i oglądam te mikroskopijne punkciki, na mapie oceanu australijskiego, widzę wściekłe oblicze tej burzy, jak gdyby to ona wyrysowane było na mapie.

Inna burza przypomniała mi się w sposób szczególny, jako pewien milczący człowiek. Nie wiem właściwie dlaczego milczący, bo jednakże i wtedy nie brakło okropnego ryku i grzmotów. Burza ta spadła na statek jak „pampero“, który, jak wiadomo jest wiatrem najbardziej nieoczekiwanym. Zanim zdążyliśmy się zorientować w tem, co zaszło, całe ożaglowanie zniknęło; żagle, które były zwinięte, wiatr rozwiązał, sznury trzepotały się na wietrze, a morze świstało i gwizdało przeraźliwie. Wiatr wyl z ogromną siłą; statek przechylił się na bok tak, że połowa żagli była zanurzona w wodzie, a druga połowa rozpaczliwie czepiała się wszystkiego, co wpadło pod rękę, u tego kraju okrętu, u którego zaskoczył ich wiatr. Nie mówię już o tem, jak krzyczeli, była to kropla w tym chaosie dźwięków — a jednak cały charakter tej burzy zawarł się dla mnie w pewnym małym człowieku, który niczem się nie wyróżniał. Był to mały, bladej czołowieczek, z gołą głową i nieruchomą twarzą.

Kapitan Jones — nazwijmy go Jones — dowódca okrętu był zaskoczony tą burzą. Na pierwszy znak tego nieoczekiwanego ataku morza i wietru, wydał zaledwie dwa rozkazy i zapadł w jakieś rozpamiętywanie popełnionego błędu. Uczyniliśmy wszystko, co należało, w miarę możliwości. Statek trzymał się dobrze. Rozumie się, że trzeba było sporo czasu i wiele wyczerpującego wysiłku, aby opanować ruchy statku; mimo to, wśród ciągłej pracy, zamieszania i biegania, nie przestawaliśmy ani na chwilę odczuwać obecności małego, milczącego człowieka, stojącego nieruchomo na mostku kapitańskim, ponurego, którego od czasu do czasu zakrywały fale ulewy. Gdy nareszcie, wraz z innymi oficerami, mogłem udać się na wzniesienie, na pomoście, mały człowiek pozbył się naraz swego osłupienia i krzyknął nam: „Uważajcie na pompy“, po czem zginął nam z oczu. Co się tyczy statku, to, chociaż pogrążony był w najciemniejszą noc, jaką zachowałem w pamięci, nie zginął. Prawdę powiedziawszy, nie przypuszczam, abyśmy wówczas w istocie byli narażeni na poważne niebezpieczeństwo; ale mała ta sprawa wynikła zbyt nagle i nieoczekiwanie i przypłacić mogła niejednego o szaleństwo, a jednak wspomnienie, jakie mi z niej pozostało, to wielki spokój milczenia.

Ostatecznie, podmuch wiatru, nawet o potężnym brzmieniu, jest tylko dźwiękiem nicartykułowanym. Dopiero człowiek w słowach, rzuconych przypadkiem, tłumaczy żywiołową namiętność swego przeciwnika.

W ten sposób zachowałem w pamięci wspomnienie innej jeszcze burzy, na którą składało się nieprzerwane, głębokie, huczliwe ryczenie morza, sele-

dynowe światło księżycy i — jedno zdanie wypowiedziane przez człowieka.

Było to w pobliżu tego Przylądka, któremu nigdy nie daje się nazwy tak, jak Przylądkowi Dobrej Nadziei. Było to w pobliżu Hornu. Nie budzi takiego wrażenia rozpetanej dzikości, jak burza podzwrotnikowa, przy świetle księżycy. Okręt, pochylony dziobem naprzód, jakby pozdrowiał wielkie fosforyzujące fale, ociekał wodą od pomostu, aż do obsady masztów; jedyny żagiel odcinał się, czarny, jakby zrobiony z dżutu, na złowrogim błękitnie przestworza.

Byłem jeszcze młody wówczas i drżałem z zimna i zmęczenia, w gumowym płaszczu, który przepuszczał wodę. Poczuliśmy potrzebę zbliżenia się do jakiejś ludzkiej istoty i, opuszczając mostek kapitański, poszedłem do jednego ze starszych marynarzy, (człowieka, którego nie lubiłem) w miejsce dość suche, bo woda sięgała nam tylko do kolan.

Ponad naszymi głowami, razporaz przewalały się chmury wiatru, czyniąc huk, podobny wybuchom armatnim, co usprawiedliwia wyrażenie marynarzy: „Dmie, jakby strzelał z armaty“. I właśnie z powodu tej potrzeby towarzysstwa, jaką odczułem wówczas, powiedziałem, a właściwie krzyknąłem do stojącego obok mnie człowieka:

— Dmie porządnie.

Odpowiedział mi:

— Tak! Gdyby wiatr był jeszcze trochę silniejszy, niejedno tam na górze urwałoby się. Dopóki się jeszcze trzyma, to dobrze, ale gdy liny zaczynają puszczać — to już źle!

Podjęcie trwogi w tym głosie marynarza, nieublagana prawda słów, usłyszanych przed wieloma laty, z ust człowieka, którego przecież nie lubiłem, nadały w mem wspomnieniu osobliwy charakter tej burzy, wycisnęły na niej swe piętno.

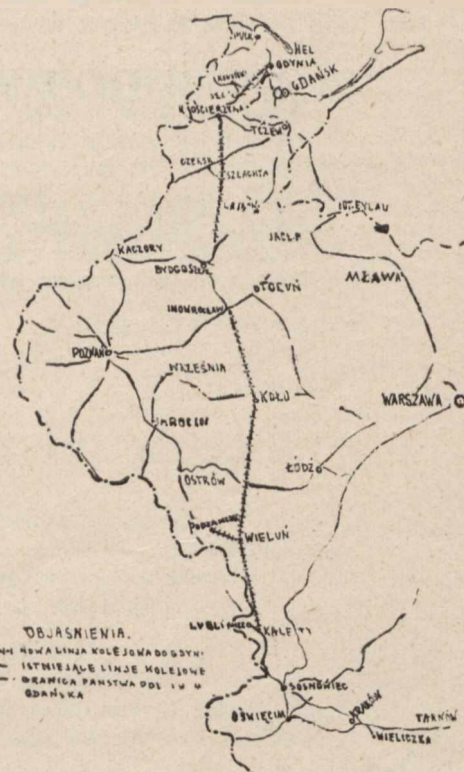
Spojrzenie, podchwycone ukradkiem w oczach towarzysza, szept, zamieniony cichym głosem w izbie strażniczej, w której ludzie tulą się bezwiednie do siebie, czyjś jęk przeciągły, któremu towarzyszy rzut oka ku niebu, zasnutemu chmurami, westchnienie duszy umęczonej, ruch zniechęcenia, wszystko to wciela się w burzę.

Oliwkowy odcień chmur huraganu przedstawia widok szczególnie przerażający. Postrzępione, czarne, jak atrament, chmury, które pędzi wiatr północno-zachodni, przyprowadzają o zawrót głowy swą gwałtowną szybkością.

Czarna, nisko wiszące chmury zakrywają przed nami horyzont, że świat wydaje się być więzieniem, w którym nie ma odpoczynku, ani dla duszy, ani dla ciała.

Bywają podmuchy wiatru białe, bywają i czarne, fale burzliwe i uderzenia wietru niespodziewane, które przychodzą nieoczekiwanie, chociaż nie na niebie nie zwiastuje ich przybycia. A i to wiedzieć trzeba, że niema dwóch wiatrów podobnych do siebie. Podmuchy wiatru na morzu bywają nieskończenie zmienne — i pomijając straszną i tajemniczą skargę, jaką się słyszy czasem w rykach cyklonu — pomijając ten dźwięk niezapomniany, jaki, zda się, wydaje torturowana dusza wszechświata. Ludzkie to głosy wyciskają swe piętno na charakterze burzy.

Tłom. ST. OLGIERD.



Dla połączenia portu Gdyni z centrum Polski, Ministerstwo Kolei Żelaznych zaprojektowało i rozpoczęło budowę nowej linii, która omijając terytorium Wolnego M. Gdańska, nie byłaby dłuższa od obecnej, przechodzącej przez terytorium gdańskie. W tym celu jeszcze w r. 1920 została wybudowana linja na odcinku Kokoszki — Gdynia, która nie osiągnęła jednak w pełni pożądanego rezultatu, gdyż jest o 75 klm. dłuższa, jeśli wziąć za punkt początkowy Bydgoszcz. Nowobudująca się linja Bydgoszcz — Gdynia będzie biegła w kierunku Bydgoszcz — Szlachta (77 klm.), Szlachta — Kościerzyna (44 klm.), Kościerzyna — Sławków (23 klm.), Sławków — Ossowo (29 klm.), Ossowo — Gdynia (23 klm.), razem 196 klm., czyli o 15 klm. dłuższa od linii Bydgoszcz — Gdynia. Nieznaczna ta różnica nie będzie, oczywiście, wywierała wpływu na taryfy kolejowe. Projektowana linja daje bardzo dogodnie połączenie Gdyni ze Śląskiem i otrzymuje się magistrala Kalety — Herby — Wieluń — Inowrocław — Bydgoszcz — Gdynia, łącznej długości około 585 klm. Budowa linii Bydgoszcz — Gdynia, ze względu na oszczędnościowych, będzie prowadzona stopniowo, wykorzystując chwilowo istniejące połączenie. W roku bieżącym będzie ukończona budowa południowej części linii Czernik — Liniewo i rozpoczęta budowa linii od stacji Bak do Kościerzyny. W roku 1926 zost nie ukończona linja Kościerzyna — Sławków — Ossowo i połączona z linją Kokoszki — Gdynia. Otwarcie ruchu na całej linii Bydgoszcz — Gdynia zamierzone jest w roku 1928.

Na Górnym Śląsku prowadzi się od lipca r. b. budowa linii Kalety — Wieluń — Podzamcze, długości około 112 km. Nowa ta linia uniezależni nas od korzystania z terenów niemieckich, łącząc bezpośrednio Górny Śląsk z Po-

morzem. Ukończenie robót i oddanie tej linii do eksploatacji przewiduje się w roku 1926.

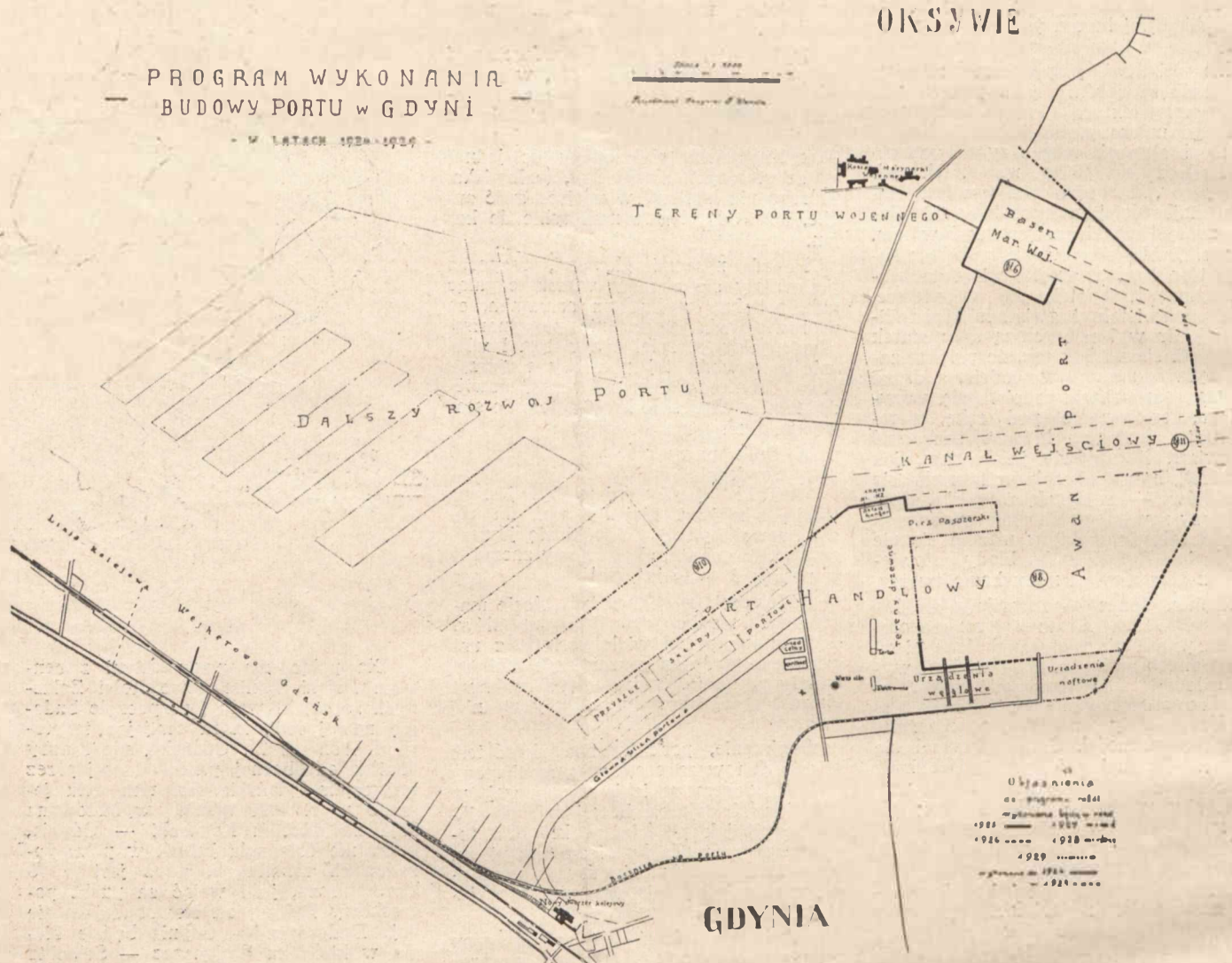
Jeśli do tego czasu zostanie ukończona budowa portu w Gdyni, niewątpliwie linia ta będzie najgłówniejszą arterją

komunikacyjną i odegra wielką rolę w rozwoju naszego przemysłu i handlu, szczególnie dla wywozu węgla śląskiego przez Bałtyk.

Inż. WISZNICKI.

GDYNIA

PLAN BUDOWY PORTU W LATACH NAJBLIŻSZYCH



Umowa o budowę portu z konsorcjum francusko - polskim obejmuje budowę awanportu z basenem o głębokości 8 m. i basenem wewnętrznym o głębokości 10 m. Awanport ma 150 ha powierzchni, a basen wewnętrzny 42 ha. Nabrzeże port będzie posiadało 4.215 m., a zdolność jego przewozowa ma wynosić 2.500.000 ton.

Już dziś widać, że eksport polski naszymu portowi postawi znacznie wyższe wymagania. Dzięki specjalnym urządzeniom ładunkowym uda się wydajność portu zwiększyć na razie, nie uciekając się do budowy dalszych nabrzeży. W r. 1925 będzie gotowych 380 m zdolnych do eksploatacji.

Zapoczątkowana budowa magazynu i dwóch kranów pozwoli na rozpoczęcie normalnej eksploatacji z wiosną 1926 r. Na wiosnę będzie mogła się rozpocząć eksploatacja dwóch kranów-mostów na masowy eksport węgla z wydajnością 100.000 ton miesięcznie.

W r. 1926 większa część awanportu będzie skończona tak, że port

nasz będzie już niezależny od wszelkiej pogody i fali morskiej. W 1926 roku, jak plan pokazuje, skończonych będzie dalszych 88 m. b. na głębokości 10 m. w basenie wewnętrznym i 146 m. na głębokości 8 m. w awanporcie. Prócz tego 710 m. mola awanportu. W 1927 r. zakończy się budowa 700 m. w basenie wewnętrznym i 540 m. mola w awanporcie. Port naftowy może powstać w r. 1928, elewator zbożowy w szczycie basenu wewnętrznego w r. 1929.

Eksploatacja basenu zewnętrznego jako portu drzewnego może się rozpocząć dopiero w r. 1930, dzięki temu, że nabrzeża dopiero w r. 1930 będą skończone.

Port naftowy ma powstać w awanporcie (patrz plan). Budowę basenu dla marynarki wojennej również rozpoczęto w r. b. W tym roku budowa będzie tak daleko zaawansowana, że da już możliwość statkom wojennym w zimie 1925 r. wybrać Gdynię jako postój zimowy, budowa koszar też już da-

leko jest posunięta. Co do urządzeń na port rybacki, dotąd nie zapadło jeszcze żadne postanowienie. Dzięki już dwukrotnej interwencji sama budowa portu uległa przyspieszeniu. Przez umowę dodatkową przyspieszono budowę o jeden rok, pierwotnie budowa miała trwać do końca 1930 r., obecnie do końca 1929 r. W roku bieżącym budowa nabrzeży w awanporcie ma być również przyspieszona, aby jak najwcześniej umożliwić masowy transport węgla. Dotąd z Gdyni wyszły dwa statki z węglem, dwa dalsze są zapowiedziane.

Ostatnio zajęto się bardzo energicznie ulepszeniami kolejowymi na stacji Gdynia i jeszcze w tym roku przystąpi się do budowy dalszych połączeń kolejowych na terenie portowym. Jedynie budowa miasta - Gdyni stosunkowo nie bardzo szybko posuwa się naprzód, ale na to wpływają ogólne trudności gospodarcze w kraju, i zbyt wygórowane żądania tamtejszych właścicieli gruntów.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI.

BURZA NA MORZU

...Wtem reja trzasła. Huk poszedł od przodu.
Do gromowego podobny rozkazu.
Sternik zbladł, skręcił śruby, co miał siły,
Zachwiał się okręt i bieg wziął pochyły.

A już i niebo spuściło się nisko,
Ciężkie chmurami, i męt po niem chodził,
Rwąc na październie to szare plachcisko,
Którym się od nas dzień biały przegrodził.
Chwyciłem masztu, bo stać było ślizko,
A wtem mnie bałwan jeden tak ugodził,
Jak chłop, gdyć nogi podbije kłonicą,
I uciekł, cały siny błyskawicą.

Jakże nie rykną wichry! Jak po niebie
Nie naczna trzaskać z okrutnym grzechotem!
Jak się nie porwą, nie wpadną na siebie,
Jak się nie cisną o morze pokotem!
To koń takiego dołu nie wygrzebie,
Kiedy to jeźdnik uwiąże pod płotem,
Jak one wodę skopały kopytem,
W błyski kowanem, a w gromy podbitem.

Nie tak się w sobie rozszum, rozchwieje
Bór, gdy się sośnie zamiota od burzy,
I nie tak rola zorana czernieje,
I nie tak żyto pokwiatem się kurzy,
Jako więc morze pod oną zawieje.
Wał na wał pędzi, dogania go, nurzy,
Zatapia, ryczy, jako byk do stada,
Zrywa się, leci, i w otchłań przepada.

Huknęły teraz niebieskie harmaty,
Które sam Michał Archanioł nabija.
Mrok upadł gęsty, i tylko się szaty
Jego czerwoność skroś chmury przebija.
Pękły nad światem ogniste granaty,
Świszcza, żadłami kręca, jako żmija...
Lecą do morza pobite czerepy,
A strugi deszczu tak wała, jak cepy.

Do samej nocy gonily nas sine
Oczy błyskawic i grzmot lajał z warkiem.
Aż my się w wichrów wcisnąwszy szczelinę
Przebili z tuczy. Tak skrzydłem ptak szparkiem
Pruje na ukos powietrzną głębinę
I przed nawałnic uchodzi poswarkiem.
Lecz piorun jeden dognał nas, wypalił,
I sążeń drzazgi od masztu odwalił.

Zaraz też, jakby na to tylko czekał,
Jął się wichr ciszyć i składać po sobie
Zjeżone grzywy. A grzmot, tak uciekał,
Jak gończy z troka, gdy w kniei przeskrobie.
Raz, drugi, trzeci, skroś mroków zaszczekał,
Zacichł, znów drogę oszczeknął na globie,
Aż ciszej, dalej, z ostatnim skowytom
Schował się w niebie chmurami nakrytem.

MARJA KONOPNICKA.

NASZE MORZE.

Na ołowianem niebiosów sklepieniu
Kłębią się czarnych chmur ohydne strzępy,
A brzeg pobladły w strachu i cierpieniu
Rwa groźne fale, jak ofiarę sępy...

Wicher zawodzi, wyje prosto w serce.
Fala dogania falę i czub jej nagina...
Gdzieś w oddali, w zwątpienia straszliwej rozterce
To ginie, to się wznosi łódź — wąża lupina...

Zda się: wszystkie szatany dziś wściekłość ponosi,
Od huku kontury brzegów kolebią się wkoło...
O ileż, ileż w chwili tej śmierci ofiar kosi?...

Ja jednak nie drzę z trwogi, o mój wielki Boże!
Z dumą, z czołem wzniesionem spoglądam wesoło,
Boć to huczy to nasze, nasze — polskie — morze!...

EDMUND ZNATOWICZ.

ŚWIATOWA MARYNARKA WOJENNO-MORSKA.

I. WYNIKI KONFERENCJI WASZYNGTOŃSKIEJ.

Przy rozpatrywaniu sił zbrojnych na morzu głównych mocarstw, należy zwrócić specjalną uwagę na rezultaty konferencji waszyngtońskiej. Zasada, zawartego w lutym 1922 roku traktatu „o ograniczeniu zbrojeń“, polega na następującem:

1) Floty linjowe państw sprzymierzonych nie mogą przewyższać: dla Anglii — 525.000 ton, St. Zjedn. Am. — 525.000 ton, Japonji — 315.000 ton, Francji — 175.000 ton, Włoch — 175.000 ton. Cyfry te odpowiadały mniejwięcej stanowi flot wspomnianych państw w chwili podpisywania traktatu. Wszystkie okręty, które wówczas były w budowie (dotyczyło to tylko St. Zj. i Japonji), i szereg okrętów linjowych starszego typu, stosownie do tego ograniczenia został zniszczony lub oddany na szmelc. Rozpoczynanie budowy nowych linjowych okrętów dozwolone jest nie wcześniej, niż po 10 latach, i to tylko dla zastą-

pienia starych, mających co najmniej 20 lat.

2) Ogólny tonaż okrętów — baz awjacyjnych (matki hydroplanowe) winien wynosić dla Anglii i St. Zjedn. po 135.000 ton, dla Japonji—81.000 ton, dla Francji i Włoch po 60.000 ton.

3) Nie ustanowiono żadnych ograniczeń dla ogólnego tonażu pomocniczych wojennych okrętów — lekkich krążowników, torpedowców, łodzi podwodnych i t. p.

4) Wzbroniono sprzedawać i oddawać wojenne okręty innym państwom dla celów wojennych (jednak budować na zamówienie obcego państwa wolno).

5) Dla przyszłego budownictwa ustanowiono maksimum pojemności: dla okrętów linjowych — 35.000 ton, dla baz awjacyjnych — 27.000 ton, dla lekkich krążowników — 10.000 ton.

6) Ograniczono kaliber artylerji okrętowej, do 16" (406 mm) dla okrętów li-

njowych, do 8" (200 mm) dla pomocniczych okrętów wojennych i do 6" (150 mm) dla handlowych statków, uzbrojonych przeciw podwodnym łodziom.

7) Specjalnemi postanowieniami, ujętymi w osobnym protokole, zostaje ograniczona możność prowadzenia wojny podwodnej w stosunku do handlu morskiego; ograniczenia te są tego rodzaju, że przy zastosowaniu ich, podwodna łódź, która chce zaatakować statek handlowy, musi uprzednio go zatrzymać, załogę statku zabrać, a później dopiero zatopić. W tymże rozdziale znajdujemy i postanowienia o zakazie używania gazów trujących.

8) Ustanowiono specjalny wojenny stan na Oceanie Spokojnym, dzięki któremu wszystkie morskie bazy i fortyfikacje na wyspach, należących do stron zawierających traktat, podlegają pozostawieniu w tym stanie, w jakim się znajdowały w trakcie konferencji. Wyjątek stano-

wią: dla St. Zjedn. — wyspy Hawajskie i wyspy, znajdujące się w pobliżu wybrzeża Ameryki, prócz wysp Aleutskich; dla Anglii — wybrzeże Kanady, Nowej Zelandji i Australji z jej posiadłościami; dla Japonji — wyspy, stanowiące de facto terytorjum samego państwa.

9) Termin wygaśnięcia traktatu określono na dzień 31.XII 1936 r. Jeżeli na 2 lata przed tym terminem żadne z mocarstw, które podpisały traktat, nie zgłosi chęci wypowiedzenia go, traktat automatycznie obowiązuje nadal. Przy pewnych niedogodnych warunkach, np. podczas wojny, każde państwo po uprzedzeniu państw, związanych traktatem, ma prawo uchylić się od wykonania traktatu.

W opublikowanych w r. 1921 przed konferencją w t. zw. „tezach konferencji“, ś. p. prezydent St. Zjedn. Harding, obiecał, że konferencja doprowadzi do minimum wydatki wojennomorskie, do najzupełniejszego zaniku współzawodnictwa państw w budowie okrętów, wprowadzi równowagę ogólną i w ten sposób uchylili wszystkie niebezpieczeństwa ogólnego pokoju.

Około trzech lat minęło od tego czasu. Konferencja dawno już zakończyła swe prace i uczestniczące w niej mocarstwa morskie ratyfikowały traktat waszyngtoński. Ale w jaki sposób jest on wykonywany? Okazuje się, że St. Zjedn. budują 3 lek. krąż. (8 w projekcie), 9 łodzi podwodnych i 2 awiomatki, Japonja — 8 lekkich krążowników (6 w projekcie), 22 torpedowców (21 w projekcie), 18 podw. łodzi (16 w projekcie) i 2 matki hydroplanowe, Francja — 3 lek. krążowników (6 w projekcie), 18 torpedowców (39 w projekcie), 21 łodzi podwodnych (39 w projekcie) i 1 awiomatkę, Anglja 2 okręty linjowe i 14 lek. krążowników (7 w projekcie) i Włochy 11 torpedowców (4 w projekcie), 2 lek. krążowników i 10 łodzi podwodnych. (W zestawieniu tem nie uwidoczniwszy okrętów, zbudowanych w czasie od konferencji do chwili niedalekiej przeszłości).

Okazuje się, że faktycznie współzawodnictwo w budowie wcale kosztownych okrętów ustalo, lecz program lekkiego budownictwa doszedł do rozmiarów niebywałych. Zamiast okrętów linjowych prawie że bez zastrzeżeń i ograniczeń budowane są krążowniki i łodzie podwodne.

Równowagi sił nie uzyskano. Wygrały koniec końców dzięki traktatowi Waszyngtońskiemu tylko Anglja i Japonja. Anglja otrzymała możność przy minimalnych wydatkach utrzymania nadal swej przewagi na morzu, Japonja zaś — wzmocnienia swego stanowiska na Oceanie Wielkim. St. Zjedn. mimo doskonałej floty, po ustanowieniu status quo dla baz i fortyfikacyj na Oceanie Spokojnym straciły wszelką możność wtrącania się do wypadków na Dalekim Wschodzie, w rynkach którego bardzo jest zainteresowany kapital i przemysł amerykański. Dlatego zmuszone jako inicjator do ratyfikowania traktatu najpierw Stany Zjedn. w ciągu 1922 — 1923 r. starały się najrozmaitszemi sposobami zerwać porozumienie ewent. zmienić je na swoją korzyść.

Prasa amerykańska aż do chwili ratyfikacji traktatu przez Francję udzieliła dużo miejsca temu zagadnieniu, dowodząc i przyznając słuszność Francji w niechęci zatwierdzenia umowy. Gdy

wahania Francji stały się najzupełniej przejrzyste Japonja zaproponowała ograniczenie traktatu tylko w stosunku do St. Zjedn., Anglii i siebie. W odpowiedzi na to Stany Zjedn. oficjalnie zakomunikowały, że przystąpią do wykonania traktatu Waszyngtońskiego tylko po jego ratyfikacji przez pięć państw (t. j. i Francję), dając tym sposobem do zrozumienia, że na propozycję Japonji się nie godzą. Mimo to jest jasnym, że St. Zjednoczonym najzupełniej jest obojętnym, czy Francja ograniczy swoją flotę, czy nie. Odmowa Francji odnośnie ratyfikacji umowy, mogłaby posłużyć Ameryce jako precedens do zerwania niedogodnego porozumienia.

Co się tyczy Francji, to niezadowolona ze swego stanowiska mocarstwa morskiego drugorzędne, której uprawienia zostały ustalone tem sanicem przez traktat, a faktycznie niezadowolona z zakazu wojny podwodnej przeciwko flocie handlowej i z pozwolenia zbrojenia statków handlowych (jedno i drugie na korzyść Anglii i kontr Francji), ratyfikuje traktat z pewnemi zastrzeżeniami i to tylko dzięki pewnym warunkom politycznym.

W ten sposób różne interesy państw morskich faktycznie nie zostały uzgodnione i równowagi nie otrzymano; wątpliwa trwałość umowy Waszyngtońskiej jest zbyt jasną. Oprócz tego, nawet z formalnej strony, dzięki art. 22, umowę tę da się łatwo rozwiązać przez wystąpienie podczas wojny jednego mocarstwa, tem samym daniem wolnej ręki innym.

Postanowienia o wojnie podwodnej i o gazach trujących wydzielono w osobną umowę, co do których artykuł ten nie stosuje się, lecz mogą być one głównym czynnikiem wypowiedzenia umowy waszyngtońskiej.

Kwintesencja rozbrojenia waszyngtońskiego może być scharakteryzowana jednym słowem — oszczędność. Każda zbyteczna tona pojemności okrętu zwiększa koszt jego budowy i dlatego ekonomicznie jest ograniczyć pojemność poszczególnych okrętów pewnemi granicami; to samo dotyczy i kalibru artylerji, jej ilość etc. i nie też dziwnego, że konferencja ta ku takim postanowieniom doszła bez większych trudności.

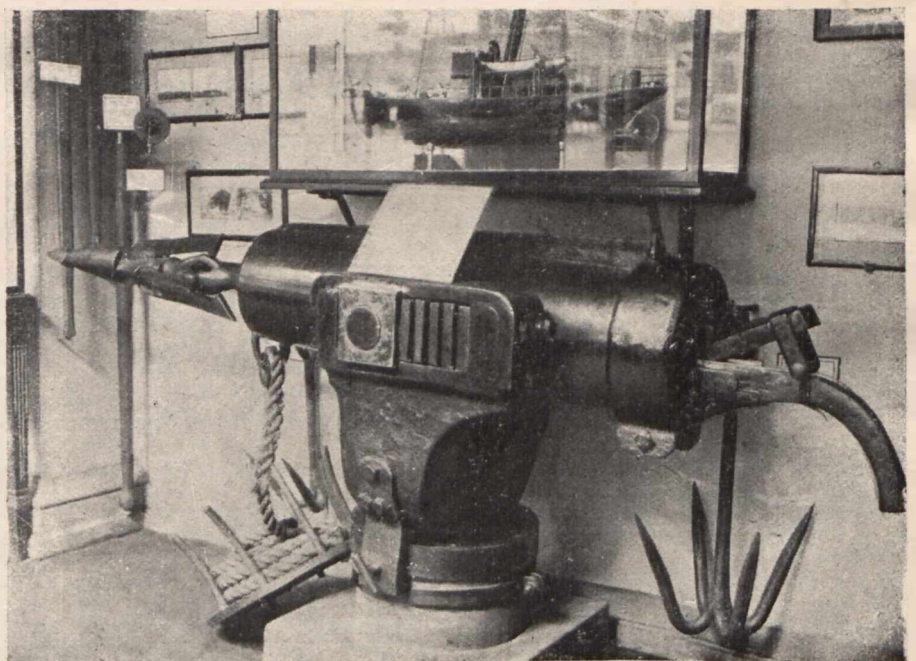
Omawiane tu ograniczenia pojemności i kalibru artylerji muszą nader wydatnie zaważyć w przyszłym budownictwie. Tak np. na cały czas trwania traktatu, nie przedstawia się możność budowania krążownika linjowego, gdyż odpowiadającej obecnym zapotrzebowaniom artylerji, panczer — podwodny, przeciwminowy i przeciwaeroplanowy, przy kolosalnej wadze maszyn, potrzebnych dla dania krążownikowi linjowemu jego szybkości (32—33 węzłów) nie można będzie umieścić w ramach 35 tysięcy ton. Pozostaje budować tylko okręty linjowe, posiadające artylerję tegoż kalibru, lecz w ilości większej, silniejszy panczer, tę samą ochronę podwodną i przeciwaeroplanową, lecz z szybkością tylko 22—23 węzłów. Wobec ograniczenia pojemności lekkich krążowników do 10.000 ton, zamiast zwykłych 5 — 7.000 ton, pojemność wybudowanych lekkich krążowników wzrośnie do wymaganych granic, co już ma miejsce w Japonji.

W ten sposób szlachetne intencje ś. p. prezydenta Hardinga nie wydały oczekiwanych wyników; nikogo nie rozbroiły, żadnych zbrojeń nie ograniczyły, wojennej równowagi nie ustaliły i możliwości przyszłej wojny nie zapobiegły. (d. c. n.)

KONSTANTY RAKUSA

SUSZCZEWSKI

Z MUZEÓW MORSKICH.



Armata używana do polowania z okrętów na wieloryby, obecnie jest tylko jedną z osobliwości morskiego muzeum w Berlinie.

STATKI MOTOROWE NA LINII MORSKIEJ GDAŃSK—GDYNIA—MORZE ŚRÓDZIEMNE

W związku z akcją stworzenia żeglugi morskiej z inicjatywy Banku Gospodarstwa Krajowego ukazały się w „Morzu” dwa artykuły pod tytułem: „Jakie statki są pożądane dla polskich linii okrętowych, motorowe czy parowe” — p. Klejnota - Turskiego i „W sprawie statków dla polskiej żeglugi morskiej” p. T. Steckiego.

Autorzy artykułów omawiają ujemne strony statków motorowych na projektowanej linii morskiej Gdańsk — Morze Śródziemne i dowodzą, że na tej linii statek parowy pracować będzie korzystniej od statku motorowego.

Ponieważ wybór odpowiednich statków jest dla każdego towarzystwa morskiego decyzją ważną, szczególnie jeżeli się rozchodzi o zorganizowanie linii regularnej, przeto fachowa rozprawa na ten temat jest bardzo pożądana, o ile opiera się albo na własnym doświadczeniu albo niezbitych dowodach.

Wychodząc jednak z założenia, że w dziedzinie żeglugi morskiej nie posiadamy własnego gruntownego doświadczenia, sądzę, że w tym wypadku nie należy grzeszyć miłością własną, lecz lepiej jest w tak ważnej sprawie, jak wybór odpowiednich statków dla „Polskiej żeglugi morskiej”, zasięgnąć opinii fachowych działaczy zagranicznych, którzy kierują wielkimi towarzystwami i posiadają od szeregu lat statki motorowe, bo cała nasza wiedza specjalnie o statkach motorowych pochodzi z czytania odnośnych pism i podręczników fachowych, albo, co gorzej, z własnych nieczem nieuzasadnionych poglądów, na których przy ostatecznej decyzji nie można polegać.

Autor pierwszego artykułu pisze, że, ponieważ zakres żeglugi leży wewnątrz obszaru najkorzystniejszych na świecie warunków dla żeglugi parowej, najtańszego węgla, przeto wynika z tego, że żegluga z Gdyni do portów Morza Śródziemnego odbywać się będzie korzystniej przy pomocy parowców w porównaniu do żeglugi motorowej.

Następnie, że statki motorowe są praktyczniejsze od statków parowych jedynie w żegludze dalekiej, t. j. tam, gdzie niema wcale węgla kamiennego.

Twierdzenia te nie wytrzymują krytyki przy głębszym ujęciu całej sprawy, bo przy wyborze statków dla pełnej linii wchodzi jeszcze inne, bardzo ważne przyczyny w rachubę, jak obszar najtańszego węgla, czego najlepszym dowodem jest polityka morska Anglii i Niemiec, które posiadają największą produkcję węgla, a które, pomimo tego, przechodzą prawie na wyłączną budowę statków motorowych.

Należy przeprowadzić próbę, powiedzmy, 10-cio letnią, biorąc statek parowy o zupełnie tej samej szybkości i możliwości ładunkowej, aby się przekonać nie o początkowym, lecz o końcowym bilansie.

Wymieniam niektóre szczegóły: przecały czas eksploatacji przeciętna szybkość statku motorowego będzie cokolwiek większa; statek motorowy zaoszczędzi znaczną ilość czasu na przejeżdżanie paliwa; zużycie statku będzie mniejsze, możliwość ładunkowa większa; wszelkie możliwe ryzyka strajków w kopalniach węgla będą wykluczone i t. d.

Wszystkie te zalety napozór drobne tworzą w całości bardzo poważne ko-

rzyści, bo zmniejszają dla posiadacza deficyt bilansowy, nadto dają i tę korzyść, że posiadacz motorowego statku ma widoki oszczędnej i spokojnej eksploatacji statku i nie jest narażony na nieprzewidziane wypadki.

Twierdzenie autora, że statki motorowe są skuteczniejsze jedynie w żegludze dalekiej, nie odpowiada obecnie rzeczywistości, bo w ostatnich dwóch latach budowane są statki motorowe rozmaitej wielkości od 400 do 30.000 ton pojemności dla linii kabotażowych i linii transoceanicznych, ponieważ budowa statków motorowych nie jest chwilowym kaprysem lub próbą budowania maszyn niezupełnie wypróbowanych, ale rezultatem 14-to-letniej pracy eksperymentalnej, wykazującej wyższość ekonomiczną statku motorowego o rozmaitych rozmiarach nad statkiem parowym.

Obecnie technika budowy motorowych maszyn i doświadczenia z nimi na tyle poszły naprzód, że nie rozchodzi się więcej o pytanie, do jakiej wielkości statki motorowe są bardziej ekonomiczne, niż statki parowe, tylko czy towarzystwo okrętowe posiada przy zamawianiu statków tyle płynnego kapitału, aby mogło budować nieco droższe statki motorowe. Jest rzeczą naturalną, że na zakup statków motorowych przed wojną mogły sobie pozwolić tylko towarzystwa najzamożniejsze, które, idąc z postępem techniki, ryzykowały odpowiednie kapitały na wypróbowanie niezupełnie pewnych silników motorowych.

Ponieważ towarzystwa te utrzymywały przeważnie żeglugę na dłuższych liniach okrętowych, przeto i zamówione przez nie statki były odpowiednio wielkie.

Ostatnie sprawozdanie Lloyds Register wykazuje rekord procentowy statków motorowych, będących w ruchu i w budowie i ich pojemność: Z końcem roku 1923 wynosiła ilość statków motorowych 35% tonażu światowego, z końcem roku 1924 52%, obecnie przewyższa 60% tonażu światowego, i to w okresie tak poważnej deruty, jaką przeżywa żegluga.

W budowie jest:

w Anglii	320.137 ton Gros
w innych krajach	603.601 „ „
razem	923.738 ton Gros

Największy rekord w budowie statków motorowych wykazują chwilowo Niemcy, gdzie ilość tonażu, będącego w budowie, wynosi 274.000 ton gross (94 statków).

Jeżeli te statki motorowe, będące obecnie w budowie, będą oddane do użytku, wtedy nastąpi niezawodnie wycofanie z ruchu wszystkich statków parowych na liniach, gdzie do konkurencji staną statki motorowe, które będą bezkonkurencyjnie dominować.

I tak rok 1923 i 1924 wykazuje zdumiewający wynik, że, pomimo unieruchomienia setek tysięcy ton tonażu leżącego bez użytku w portach całego świata, który nic zarobić nie mógł, ani jeden statek motorowy nie został wycofany z ruchu.

Przeciwnie, im więcej statków parowych musiano wycofywać z ruchu,

tem więcej na tych liniach ukazywało się statków motorowych.

Jako dalszy dowód sukcesu statku motorowego w żegludze przytaczam w streszczeniu mowę jednego z najwybitniejszych działaczy w marynarce angielskiej pani Conradi, dyrektora t-wa żeglugi morskiej „The Royal Mail Steam Packet Comp.”, którą wygłosił w maju przy otwarciu Walnego Zgromadzenia w Londynie.

Pan Conradi powiedział, co następuje:

„Jest to 86 rok istnienia t-wa od założenia go reskryptem królewskim, a 23 rok mojego działania jako dyrektora zarządzającego.

„Publiczność zwracała dotychczas za mało uwagi na korzyści statku motorowego.

„Angielscy konstruktorzy maszyn okrętowych rozpoczęli budowę maszyn motorowych krótko przed wojną. Od tego czasu nastąpił stały postęp w udoskonaleniu maszyn motorowych rozmaitych typów dostosowanych do każdej wielkości statków u nas i na kontynencie.

„Sądzę, że nikt mi nie zaprzeczy, jeżeli oświadczę, że każdy praktyczny posiadacz statku, który w danej chwili obznajmiony jest z najlepszym typem maszyny parowej i maszyny motorowej, przyjmując, iż przeciętna cena węgla i oleju jest stałą i że różnica ceny między statkiem motorowym i parowym nie jest zanadto wygórowaną, musi przyjść do przekonania, że statek parowy nie jest w stanie konkurować z punktu widzenia ruchu ekonomicznego ze statkiem motorowym, wyposażonym w najlepsze silniki olejne.

Autor innego artykułu pisze, że wybór typu statku powinien zależeć przede wszystkim od tego, do czego statek ten ma służyć, i dochodzi na podstawie przeprowadzonej kalkulacji statku parowego o 3.000 ton d. W. i tej samej wielkości statku motorowego do rezultatu, że statek parowy na linii Gdańsk — Morze Śródziemne, zabierający z Gdańska do Anglii drzewo, z Anglii do morza Śródziemnego węgiel, a z powrotem general cargo, jest rentowniejszy od statku motorowego.

Przy kalkulacji bierze autor cenę oleju motorowego po 124 złotych, a cenę węgla po 25 złotych, i kalkuluje, że kalkuluje nie odpowiada rzeczywistości, bo jest przeprowadzona na niekorzyść statku motorowego, ponieważ cena oleju motorowego jest za wysoka a cena węgla za niska.

Porównanie rentowności między statkiem motorowym a statkiem parowym na linii Gdańsk — Morze Śródziemne na podstawie przeprowadzonej kalkulacji przez autora nie nadaje się z tego powodu do bliższej dyskusji, ponieważ organizacja projektowanej linii t-wa „Polska żegluga morska” nie zamierza przewozić na linii Gdańsk — Morze Śródziemne masowego towaru, jak drzewo i węgiel, który to przewóz należy w żegludze do bardzo nierentownego i do którego używa się zresztą tanich statków o szerokich ładowniach i zwykłej maszynie parowej, ale nie statków o pierwszorzędnej wartości, jakimi są statki motorowe.

Zresztą przewóz węgla angielskiego do Morza Śródziemnego nie może być zadaniem projektowanej linii morskiej.

Aby należycie rozwiązać nasz problem nawigacyjny, projektowana polska linia morska winna służyć wyłącznie dla zaspokojenia potrzeb polskiego handlu

zamorskiego, dla wymiany towarów z krajami europejskimi i dążyć do systematycznego szkolenia naszego kupiectwa w celu nawiązania bezpośrednich stosunków komercyjnych z wykluczeniem drogiego pośrednictwa, a ponieważ kraj nasz wywozi i sprowadza nie tylko drzewo lub węgiel, ale i drogie towary, ulegające przy dłuższym przewozie, lub przez częste zbyteczne przeładowania zepsuciu i drogiej manipulacji, przeto projektowana linja Gdańsk — Morze Śródziemne przewidu-

je zupełnie logicznie statki jednolitego typu o pierwszorzędnej konstrukcji, zdolne do przewozu najcenniejszych towarów, pracujące precyzyjnie i nadzwyczaj ekonomicznie, posiadające możność dalszej ekspansji, zapewniające przy przewidzianej nieodzownej ostrej konkurencji widoki powodzenia i odpowiadające godności Państwa.

Takimi statkami mogą być tylko statki motorowe.

Bank Gospodarstwa Krajowego, świadom powagi i trudności stworzenia wła-

snej floty handlowej, przystępuje do jej zrealizowania w ścisłym porozumieniu z władzami państwowymi i szerokimi sferami gospodarczymi, po bardzo gruntownych i wyczerpujących studiach fachowych i po zasięgnięciu opinii wybitnych działaczy zagranicznych, który to program zamierza po zasadniczym zaaprobowaniu go przez Rząd w najbliższym czasie zrealizować.

Komandor B. NOWOTNY.

Z DZIENNIKA OKRĘTOWEGO „WITEZIA“ W DRODZE DO SZWECJI I DANJI.

„Rzuć cumy na rufie“ padł rozkaz kapitana i „Witez“ poważnie skreślił dziobem pod wiatr, kołysząc się lekko na kotwicy. „Podnieś grot i fok“ i wkrótce białe skrzydła jachtu załopotwały na wietrze; po nowym rozkazie załoga sprawnie podnosi kotwicę i „Witez“ przechyliwszy się lekko na bok rozpoczyna swą podróż.

Bierzemy kurs S.S.O., przeprowadzeni przez motorówkę kap. portu. Przejeżdżamy obok wojennego statku „Podhalanin“, który podnosi internacjonalny sygnał TDL, t. j. życząc szczęśliwej podróży; dziękujemy w braku flag, internacjonalnego kodu flagą klubową. Wkrótce opuszcza nas obok płynąca motorówka kapitana portu i zostajemy sami. Gdynia powoli zasuwa się mgłą oddalenia, nikną brzegi i tylko białe piaski Helu świecą zdala przy zachodzącym słońcu. Fala zmienia się, zamiast krótkiej dokuczliwej w zatoce, poważne i wielkie fale otwartego morza zaczynają kołysać naszego „Witezia“. Zaczyna się andante maestoso, oddech wielkiego morza. Godzina szósta wieczór, robimy zwrot przez przez sztag i kierujemy się na Hel. Dwie godziny upływa na przygotowaniu latarni pozycyjnych i świateł, zmrok już zapada, gdy mamy narzeczcie latarnię na Helu na trawersie. Zdała pobłyskuje Jastarnia i silne światło Rozewji.

Przy brzegu, wzdłuż którego na odległość około 2 mil morskich płyniemy, ruch kutrów rybackich: jedne wyjeżdżają, inne wracają, zarzuciwszy sieci. „Witez“ dogania i przegania światła różnych statków a przy cichnacym wietrze

płyniemy długi czas obok jakiegoś żaglowca, którego czarna sylweta majaczy na ciemniejącym niebie.

Zmiana wachty: „kurs NW½W, mineliśmy Jastarnię, latarnie pozycyjne i kompasowe w porządku“, oddajemy rumpel, życzymy dobrej nocy i udajemy się do kojki w objęcia Morfeusza.

Po zmęczeniu i wrażeniach pierwszego dnia podróży, spi człek jak zabity, kołysany przez wielkie i łagodne fale otwartego morza, nagle głos: „proszę wstawać na wachtę“ wyrwa mnie ze snu.

Powoli gramolimy się na pokład. Szaro, świta, morze surowe choć spokojne, chłodnawo. Poraz pierwszy zarzucamy nowiusieńki log, o którym nic powiedzieć nie możemy, jak tylko, że jest amerykańskiego pochodzenia i dużo kosztuje: to też zawsze podejrzewaliśmy go, choć niesłusznie, nie mając pewności co do jego sprawnego funkcjonowania.

Dzień przeszedł spokojnie, przy stałym wietrze posuwaliśmy się, podziwiając szybkość „Witezia“. Dwa razy przybłąkała się jakaś mała ptaszyna zmęczona lotem i długi czas siedziała na pokładzie, nie dając się sfotografować naszemu „Smutje“. Uleciała na południe w kierunku ład. Mamy teraz czas, więc przedstawię załogę „Witezia“: Primo nasz kapitano, wytrawny i doświadczony wilk morski, kochający nasze morze, jego poezję, swobodę i wielki przestwór, prócz tego, a właściwie może dlatego wielki znawca Tatr i turystry na niebotycznych zaśnieżonych szczytach; jego pomocnik: trochę sportowiec, a więcej pedant i marudziarz:

żeglarze: inżynier B. specjalista od sprzątania najpotrzebniejszych rzeczy (demon porządku!), konsul Sz. (onże gubernator rafy skalistej na pół-zachód od wyspy Hanö i plantator pomidorów) dający gościnne występy na „Witeziu“ jako „Smutje“, t. j. karmiący naszą doczesną powłokę różnymi smakotkami.

Najskromniejszy, jednak najsolidniejsza dusza, to nasz kochany „Mikel“, inie ma czysto polskie: „Michał“, w Szwecji jednak zaawansował na Mikela. Poświęcał się za wszystkich, nawet, gdy o sen chodziło, a żaden zły duch, nie mógł go nigdy z kursu sprowadzić, gdy na sterze siedział.

Na przestworzu Bałtyku było nas zatem pięciu samotnych żeglarzy z Yacht-Klubu Polski.

22 sierpnia po zmianie nocnej wachty ujrzelśmy światła w północnej stronie, mgła trochę przeszkadzała, nie mogliśmy poznać, co to za światła. Zmieniliśmy kurs, aby bliżej podjechać, lecz błyski wkrótce znikły. Wróciliśmy na dawny kurs. Wjechaliśmy na drogę morską; pełno parowców, idących do Sztokholmu lub w przeciwnym kierunku, zbliżamy się do brzegów Szwecji.

Mineliśmy nareszcie groźne rafy Utklippan i Utlångan i kierując się na N. W. t. W. płyniemy wzdłuż południowych brzegów Szwecji, mijając Karlskronę, Roneby i wyspę Tarnö, o 5 godz. po poł. wjechaliśmy przy pięknej pogodzie do portu Karlshamn i zarzuciliśmy kotwicę.

Wkrótce zjawiał się w łódeczce jakiś dobrze wyglądający jegomość w uniformie i przedstawił się jako urzędnik cłowy. Bardzo uprzejmie wypytał i spróbował naszych zapasów (szczególnie mocnych, ze względu na prohibicję w Szwecji) oddał się znowu swoją łódeczką, kiwając się w sympatyczny sposób.

Z rozkazu kapitana portu przeholowaliśmy „Witezia“ w inne miejsce, i najspieszniej rzuciliśmy się w galę, aby zbadać, jak przystało na dzielnych żeglarzy, odkryty przez nas kraj. Trochę się zawiedliśmy, właściwie była tylko bardzo nieoczekiwana zmiana dekoracji.

Po Warszawie, z jej tysiącem taxów, gwarem i tłokiem na ulicach; ciszą i spokojem. Małe, czyściutkie domki, jakby z kartonu wycięte i akwarelą malowane, pusto, sklepy skromne, zato czystość! ale to czystość po Warszawie prawie przerażająca.

Noc przespałiśmy znakomicie, zjadłszy wspaniałą kolację, dzięki naszemu bajecznemu „Smutje“. Rano mycie; naczyń, zajęcia gospodarcze, tualeta; i dalej na ląd badać miasto, na obiad do „Saltjöbaden“. Jest to pawilon, restauracja i kawiarnia w parku nad zatoką. Park przypomina las na drodze z portu Hel do latarni. Obiad, jak wszystko w Szwecji, ma o 4 tony mniej tempera-



Na pełnem morzu

mentu, niż u nas, cicha muzyka w drugim pokoju przygrywa pianissimo jakiś sentymentalizm, a oprócz nas trochę głośniejszych polaków, cisza, jak w kościele. „Smutje“ prowokuje. W towarzystwie obok nas siedzącym, zaczyna jakaś jasnowłosa fröken się nucić wraz z muzyką, my naturalnie z kurtuazją bijemy brawo, co zostaje bardzo sympatycznie przyjęte.

Po dobrym obiedzie przechodzimy do drugiego pokoju na kawę. Muzyka odeszła. „Smutje“ siada do pianina i gra Szopena „Marzenie“, bardzo się musiało Szwedom podobać, gdyż po skończeniu następuje aplauz, zdaje się jakby kurtuazyjny rewanż za nasze uznanie pieśni szwedzkiej, śpiewanej podczas obiadu przez sąsiadkę.

Po kawie i notorycznym szwedzkim ponczu, przechadzka przez las, fotografowanie; cudowne zatoczki jakby jeziora, nawet trzcina zarosła po brzegach.

Wieczór na yachcie, projekty na drugi dzień. Cała osada, prócz mnie, jedzie koleją do Karlskrony!

24 sierpnia żegnając rano kolegów, dając im błogosławieństwo na drogę i życząc dziesięć tysięcy przyjemności i zostając na „Witeziu“, uprzyjemniając sobie czas myciem naczyń, szorowaniem pokładu, suszeniem żagli i t. p. rozrywkami żeglarskimi.

Nareszcie skończyłem. Leżę, jak sybaryta w kajucie, czytając „Sonety“ naszego kapitana, wtem głos z zewnątrz: „Wites, telegram“. Jak dobrze naoliwiona błyskawica, wyskakuję na pokład. Obok „Witezia“ stoi łódeczka, w niej panienczka, która wyciąga rączkę z telegramem. Przyjmuje, dziękuje, panna łódką odpływa. Telegram adresowany do samego kapitana, więc mimo ciekawości kładę na prawą stronę w kajucie, gdzie jest oficjalna siedziba naszego saptapy.

Wieczorem znowu krzyk z brzegu: Witeż hallo! wyglądam, aha! nasi! Podjeżdżam bakiem pod brzeg i nieuroniwszy żadnego, przewożę za dwoma narwortami na pokład.

Na wieczornej naradzie postanowiono jutro rano wyjazd. Od rana przygotowania: uzupełnianie zapasów prowiantu i świeżej wody, około 3 po poł. ruszamy, nie żegnani i nie oplakiwani.

Wiatr silny, zatem grot mocno za-



W porcie Karlshamn.

refowany i średni fok. Pół godziny przed nami wyszedł z portu parowiec osobowy, udający się do Niemiec i Anglii. Chmurno i wietrzno, wkrótce nikną zarisy portu w Karlshamnie wietrzyko zaczyna przechodzić w szkwały, z troską spoglądamy na nasz siedemnastometrowy wysoki maszt, jednak „Witeż“ godny swej nazwy, z powagą i mocą sunie naprzód, rozbijając wzburzone flukty i nie biorąc ani kropelki tej mokrej cieczy na pokład, ho! ho! jaka jazda! jaka szybkość! clyba z 10 węzłów, bo wkrótce dopędzamy ten wielki parowiec, który przed nami wyszedł z portu. Pożal się Boże! jak tam fale przez burzę i nawet przez mostki przelatują; dzięki Bogu, żeśmy na naszym „Witeziu“ a nie na tej mokrej puszczy żelaznej.

Ale krótka radość. Baczość! nadlatuje szkwał z deszczem. No! była to solidna siła, z pewnością dziewięć bali Beauforta. „Witeż“ aż jęknął, ale dzielnie torował sobie drogę wśród białej piany; zostałem przy sterze, kapitan z

inżynierem B. poczęli grot z trudem refować, mimo szalonej wichury, która miotła nam bryzgi piany i deszcz, jakby ziarnka śrutu w twarz.

Baksztaży i wanty jęczały jak struny, wszystko jednakże wytrzymało, choć „Witeż“ leżał chwilami nachylony aż do iluminatorów.

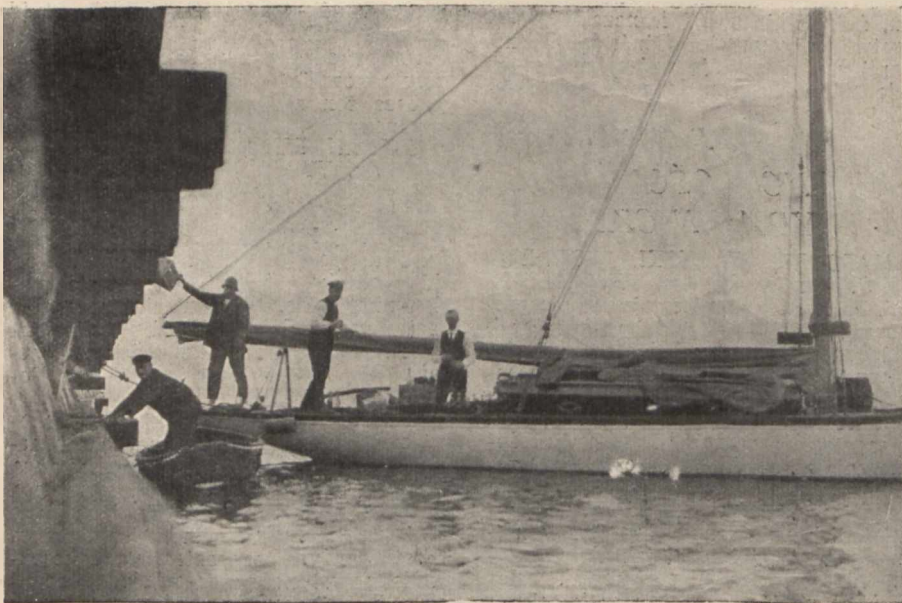
Parowiec, idący obok nas, dostał choroby św. Wita, taczal się jak pijany i chwilami niknął cały z kominami w bryzgach uderzających fal. Lecz przeszło i to. Jednak zdecydowaliśmy przy zwiększającej się jeszcze ciągle wichurze, nie narażać statku w nocy na siłę wzburzonych fluktów i zboczywszy nieco, po godzinnej walce z burzą zajeżdżać do przystani rybackiej na małej wyspce „Hanö“. Tam za poradą pilota zostaliśmy cały dzień, zwiedziliśmy latarnię morską i obszedliśmy naokoło wyspę, bardzo uprzejmie przyjęci przez pilota i latarnika, którzy nas na yachcie rewizytowali. Noc była bardzo niespokojna, mimo, że wiatr dał z drugiej strony wyspy. Ranek był trochę chmurny, lecz barometr podnosił się ciągle, więc wyruszyliśmy dalej, wychodząc z przystani w obecności prawie całej ludności wyspki. Kurs wzięliśmy S.t.W. i przy silnym wietrze, lecz coraz piękniejszej pogodzie, po kilku godzinach, ujrzelśmy północny cypel duńskiej wyspy Bornholm „Hameren“.

Drogę naszą skrzyżował parowiec „Wera“ z Bergen, którego kapitan i załoga nasz yacht i Bandere powlewaniami czapek i okrzykami witała.

Wzdłuż cudownych brzegów Bornholmu jechaliśmy przy ślicznej słonecznej pogodzie aż do 6-ej godz. wieczór wprost wejścia do portu Rönne zmieniliśmy kurs i ostrożnie przejechawszy obok nowobudującego się łamacza fal przycumowaliśmy w przystani parowców.

Następnego dnia zwiedzanie nowo odkrytego miasta: schludne, czyste i nadzwyczaj ciche miasteczko. jednak mimo małych rozmiarów, nie widać ludzi idących piechotą!

Na pięciu spotkanych, sześciu lub siedmiu jedzie na rowerach; do szkoły na rowerach, po zakupy na rowerach,



Ładowanie prowiantu.

na spacer z dwojgiem dzieci także na rowerze!

Przed każdym sklepem po 5 lub 6 rowerów; złodziei zapewne niema, policji nie widać, pakunki ze sprawkami zakupionymi przez nas odesłano do „Witezia“, znaleźliśmy je w kajucie na stole! Czystość niesłychana i prawie — że komfort w publicznych lokalach, np. na poczcie i telegrafii, a jaka uprzejmość! Tam by wysłać na studia warszawskie urzędniczki lub urzędników poczty!

29 sierpnia o 8 rano odcumowaliśmy się i wyszliśmy na morze, biorąc kierunek S.t.O. Pogoda ładna, jednak barometr spada, około 12-ej mijamy południowy cypel wyspy Bornholm Due Odde, ostateczny kurs na wybrzeże niemieckie O. S. O.

Tryb życia znowu jednakowy, wachty się zmieniają, wszystkie zdarzenia kapitanowi się donosi, log co godzinę odczytuje, lecz przy tem wszystkim już inny nastrój.

Wracamy! Trochę żalu, że ta wspaniała wycieczka się kończy, trochę radości ujrzenia domowych larów i penatów, i duma, że myśmy pierwsi ponieśli Banderę Yacht-Klubu Polski w dalekie kraje.

Lecz to są myśli, na pełnym morzu, zdala od ładu i ludzi, a gdy ujrzymy przy zbliżającym się zmierzchu światła, trzeba więc uważać, aby jak najdokładniej donieść kapitanowi: jakie światło; parowiec, czy latarnia morska, ile błysków i t. d. W nocy wiatr wzmógł się, noc ponura, fale olbrzymie, jakich jeszcze na Bałtyku nie widziałem, boom rwie się przy krzyżowej fali na swoich blokach jak wściekły, poskromiliśmy go nareszcie, przyciągając mocno szkot i podciągawszy dirki.

O dziesiątej w nocy latarnia w Stolpmünde, o dwunastej światło latarni w Stilo. Nad ranem szalone fale, lecz słaby wiatr.

O piątej rano Rozewja na trawersie,

już czujemy się prawie w domu; następuje Jastarnia, a o dwunastej w południe nareszcie latarnia na Helu. Wiatr przeciwny, zaczynamy lawirować w zatoce. Najwstrętniejsza Jazda z całej wycieczki! Fala krótka, yacht bębni po niej, zdaje się, że maszt przy każdym uderzeniu całą łódź przebieje, a wiatr, jak na przekór, słabnie. Nareszcie po pięciu godzinach tej martyrologii lawirowania z Helu do Gdyni przybijamy do tego samego miejsca przy moku, z którego wyjechaliśmy. Nasz wierny botsman oczekiwał już nas i przyjął cumy.

Na tem kończą się zapiski dziennika okrętowego yachtu „Witez“ Y. K. P.

Zywotność w tym roku powstałego Yacht-Klubu Polski została zadokumentowana.

Ponieśliśmy naszą polską flagę sportową przez morze. Vivat sequens!

ANTONI ALEKSANDROWICZ.

KRONIKA

Z ŻEGLUGI ŚWIATOWEJ

BELGJA. RUCH STATKÓW W ANTWERPIJ W LIPCU. REKORDOWE WYŁADOWANIE ROPAŁU PRZEZ PAROWIEC AMERYKAŃSKI „J. A. BOSTWICK“. Antwerpja jest, jak wiadomo, największym dziś portem kontynentu Europy prześcignawszy pod względem ruchu okrętów Hamburg i Rotterdam.

W lipcu roku bież. zawinęło do portu 844 statków morskich o łącznej pojemności 1.753.575 ton, w tej liczbie 14 żaglowców o pojemności 8.004 ton.

W stosunku do lipca roku 1924 wzrost wyraża się 43 statkami i różnicą łącznej pojemności wysokości 182.604 ton.

Średni tonaż zawijających okrętów wynosił w lipcu 2.078 ton.

W przeciągu siedmiu pierwszych miesięcy r. b. ruch wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o 645.199 ton pojemności okrętowej.

Co do narodowości było statków 385 angielskich, 114 niemieckich, 78 belgijskich, 71 francuskich, 45 holenderskich, 44 norweskich, 36 szwedzkich, 35 duńskich, 14 amerykańskich, 10 fińskich i t. d.

REKORD W PORCIE ANTWERPIJ. Parowiec amerykański „J. A. Bostwick“ wyładował w przystani naftowej w Antwerpji w ciągu 15½ godzin 11.660 ton ropału. Statek ten przebywał w przystani naftowej 34 godziny i w tym czasie zdażył jeszcze napompować z powrotem, jako balast, 6.000 ton wody.

PORT GDAŃSKI MA KORZYŚĆ Z WOJNY CELNEJ POLSKI Z NIEMCAMI. RUCH STATKÓW W LIPCU PRZEŚCIGNAŁ RUCH W TYM MIESIACU WE WSZYSTKICH LATACH POPRZEDNICH. Początki eksportu naszego węgla drogą morską zagranicę ożywiły nadzwyczajnie port gdański. Zawinęło 430 statków o łącznej ładowności 157.566 ton, odpłynęło zaś 425 statków o łącznej ładowności 156.044 ton. W liczbie statków, które zawinęły, było najwięcej gdańskich (148), niemie-

ckich (144), szwedzkich (37), duńskich (33), angielskich (25). Liczby te jednak nie mówią, gdyż na wielkość np. gdańskiej liczby złożyła się wielka ilość wjazdów przybrzeżnych parowców, które w tym roku kursowały wyłącznie pod banderą gdańską, o ile przypisane były do portu gdańskiego, co można uważać za wielką stratę dla naszej sprawy. Co do tonażu stały na pierwszym miejscu statki niemieckie z 50.224 ton ładowności, na drugim angielskie z 27.107 ton, dalej gdańskie 19.613 ton (w tem zsumowany tonaż statków przybrzeżnych, zawijających po kilka razy na dzień), duńskie 17.893, szwedzkie 11.468, amerykańskie 8.976, polskie 3.236 (w poprzednim miesiącu 773 tony), francuskie 3.055, włoskie 2.773, fińskie 1.824, dalej następują statki holenderskie, litewski (1), estońskie i lotewskie, o małym tonażu.

Mały udział statków francuskich w ruchu portu gdańskiego tłumaczy się tem, że wielkie statki francuskie towarzystwa Compagnie Générale Transatlantique utrzymują ożywiony ruch wyłącznie z Gdynią, do portu gdańskiego nie zawijają.

I. KLEJNOT-TURSKI

NOWOŚCI WYDAWNICZE.

MARJUSZ ZARUSKI. „SONETY MORSKIE“. WYD. II-e. WARSZAWA 1925. Zuchwałstwem jest ujmowanie rozworzonej wizji poetyckiej w formę tak skończoną, tak bezwzględną w swej zmienności, jak oktawa lub sonet. Zuchwałstwo to najwytworniejsi styliszi, areymistrze mowy związanej przypfęcili uwięzieniem w tyranii formy, niedokończeniem swych na miarę Hezioda zakrojonych poematów.

Marjusz Zaruski zna daremne wysiłki takich wyzwańców tytanów najkunsztowniejszej strofy, jak Tasso, Byron, Ariosto, zna niepowetowane kłeski, jakie poniósł skutkiem braku sił na doprowadzenie do końca „Beniowskiego“ i „Króla Duchła“... Kto? On — Ju-

lusz, mistrz nad mistrze oktawy polskiej.

Zaruski, autor „Współczesnej żeglugi morskiej“, spędził wiele dni śród mórz podzwrotnikowych i arktycznych, przez wiele dni nawarstwiały się obrazy faktów i rzeczy niezbytich, dotykanych; Zaruski, autor „Z Nadsona“, wiele dni lepił mocą swej samorzutności twórczej w jaźni swej głębokościach własne, oderwane rzeczywistości, światy. Oto nagle chwytą za pióro on-żeglarz, on-poeta, z pod pióra wybiega w całym przepychu trop, figur i niezwykłych metafor, poemat: sto nieskazitelnych, niby u Petrarce, sto strojnych we swej foremności, niby kolumnad doryckich szeregów, sto sonetów morskich, żeglarskich, polarnych.

Mimo nieustannej pogoni za tonem nowym, nasza społeczna liryka kształtuje się według bezwzględnych naleciałości materialistycznego światopoglądu: negacja i nierozumienie przyrody, ubóstwianie mechanizmów i mechanizacji, urbanizm, gorzej! nasza społeczna liryka kształtuje się według znoszonej, wyświechtanej estetyki zapomnianego dekadentyzmu: ciągle jeszcze „sztuka dla sztuki“, ciągle jeszcze „przeciwstawianie się społeczeństwu i narodowi“, ciągle jeszcze „kult chimera“, i właśnie śród tej społecznej kakofonii ćwier-tonów i pół-tonów lirycznych, śród natarczywych ech poezji, od której się dawno z odrazą odwróciło życie, „Sonety morskie“ Marjusza Zaruskiego wnoszą ton niezwykle mocny, wyrizysty, nowy.

JULJAN RUMMEL. „PAŃSTWO A MORZE“. WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W POZNANIU, 1925 R. Na treść tej nader interesującej i treściwej książki złożyły się rozdziały: Państwo a morze. O granicach Polski. Polityka Anglii i zagadnienie polsko-niemieckie. Zagadnienia gospodarczej polityki Polski. Wielka wojna na morzu i jej nauki. Miasto Gdynia. Przemówienie na Akademii Morskiej w Poznaniu.

Jest to już druga, drukiem ogłoszona o charakterze polityczno-gospodarczym praca b. dyrektora centralnego zarządu L. M. i R., a obecnie prezesa L. M. i R. w Poznaniu. Wydana w r. 1923 przez J. Rummla książka p. t. „Port w Gdyni“ znacznie się przyczyniła do powzięcia przez właściwe czynniki decyzji co do budowania portu Rzeczypospolitej nie gdzieindziej, lecz w Gdyni.

DZIAŁ OFICJALNY L. M. R.

BILANS „TYGODNIA BANDERY” KOMITETU WARSZAWSKIEGO 1925 R.

Stan Czynny:		Stan Bierny:			
Kasa	1416.61	Wierzyciele	1751.50		
P. K. O.	2867.30	Rachunki do uregulowania	10307.61		
Inwentarz	1366.43	Zysku	14673.21		
Dłużnicy	11997.86				
Przekazane centrali	9084.12				
Bilans	26732.32	Bilans	26732.32		
Debet					
Zabawy: Dolina	1175.23	Credit	Straty	Zyski	
Dynasy	5091.28	340.30	834.93	—	—
Wisła	6258.30	3967.50	1123.78	—	—
Razem	12524.81	311.95	5946.35	—	—
Koncerty lotne	1990.10				
Kolportaż: Wydawnictwa	1692.53	4619.75	7905.06	—	—
Różne	5299.48	3998.31	—	—	2008.21
Cukierki	13458.94	2209.05	—	—	—
Rekiert	—	7421.25	—	—	—
Razem	20450.95	17565.34	—	—	—
Kina	6097.88	5651.40	—	—	—
Ofiary różne	117.50	32847.04	—	—	12396.09
Za ogłoszenia					
Straty i zyski: Wydawnictwa	290.50	od Ks. Pam.	3329.—		
Kolportaż	354.76	drobne	127.—	645.26	3456.—
Razem	41826.50		56499.71	8550.32	23223.53
Zysku	14673.21	Zysku		14673.21	—
Bilans	56499.71	Bilans	56499.71	23223.53	23223.53

Przyp. red. „Tydzień Bandery” w Warszawie miał nadewszystko na celu spopularyzowanie idei morzu i to w oczekiwanych rozmiarach osiągnął. Zabawy dały straty skutkiem deszczów w dzień Bożego Ciała i podczas ostatniej niedzieli „Tyg. Bandery”. Wykazany dochód jest pokaźnym, swążywszy, że w Warszawie podczas całego „Tygodnia” nie urządzano żadnych kwest.

ZALOŻENIE ODDZIAŁU W JASTARNI NA HELU. Z inicjatywy p. Antoniego Doermana, prezesa Polskiej Dyrekcji ubezpieczeń wzajemnych, letnicy, bawiący w Jastarni, postanowili nie zakładać osobnych stowarzyszeń sympatyków wybrzeża, lecz zjednoczyć swe wysiłki w jednym kierunku i zorganizować Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej, jako wielkiej organizacji, dającej gwarancję trwałości.

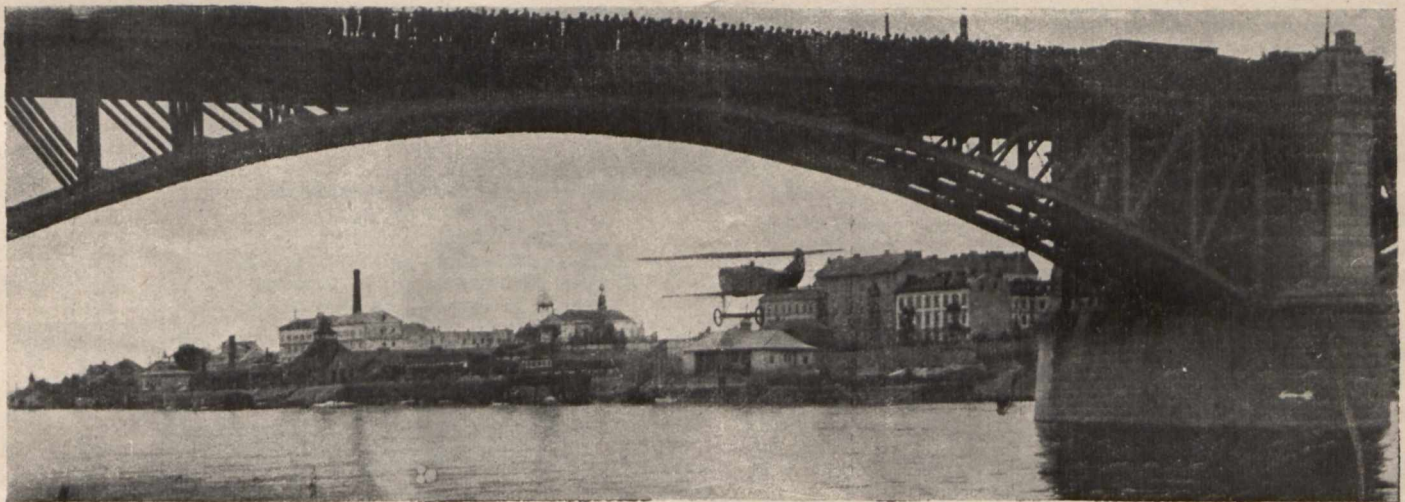
Zachęcenii przykładem letników, rybacy miejscowi przystąpili do czynnego współdziałania i w sierpniu r. b. Oddział L. M. R. w Jastarni na Helu został ostatecznie zorganizowany.

Wybrano zarząd Oddziału w składzie następującym: przewodniczący — Antoni Doerman; zastępca przew. — Alojzy Konkol; sekretarz I — Gustaw Budzyński; sekretarz II — Maciej Konkol I; zastępca sekretarza i bibliotekarz — Emilia Gajewska.

Zaznaczyć przytem należy, że żywioł miejscowy znajduje się w stałym kontakcie z inteligencją, mieszkającą w wielkich miastach i mogącą prowadzić propagandę i popierać u władz i w prasie interesy wybrzeża.



PRZETŁUSZCZONE, HYGIENICZNE,
O MIŁYM ZAPACHU — POLECA:
TOW. AKC. **FR. KARDIŃSKI** W WARSZAWIE



Polska Agencja Fot.

Święto Wisły w Warszawie: W. Prosiński przelatuje pod arkadą mostu ks. Poniałowskiego na samolocie typu Fokker.

PRASY

„SCHIFFART ZEITUNG“ Nr. 76 z dn. 8/IX r. b. PODAJE TENDENCYJNA NOTATKE o planach rządu polskiego zmonopolizowania ruchu emigracyjnego w reku duńskiego T-wa Bałtycko-Ame-

rykańskiej linii tudzież o tworzeniu niewspółmiernych warunków dla innych linii, które skutkiem tego zmuszone zostały do zawieszenia swej działalności od 30 kwietnia r. b.

Dowiadujemy się z kół miarodajnych, że rząd polski nie miał i niema zamiaru monopolizowania ruchu emigracyjnego: większość linii okrętowych nie zgodziła się w kwietniu r. b. na przyjęcie warunków rządu i tem samym

w owym czasie została zmuszona do zawieszenia przewozu emigrantów polskich za wyjątkiem Wschodnio-Azjatyckiej Kompanji i Skandynawsko-Amerykańskiej linii, które obowiązujące warunki przyjęły. Zainteresowane inne linje przyjęły w sierpniu obowiązujące warunki i przewożą wszystkich emigrantów z Polski jedynie przez porty polskie.

Ważniejsze Wiadomości z ostatniego miesiąca

Z Polski.

Oplaty portowe w Gdyni są we wszystkich pozycjach niższe od tychże opłat w Gdańsku, za wejście naprz. i wyjście statku z portu wynoszą 25% za naładowanie i wyladowanie 20% odnośnych opłat w Gdańsku. Stawki pilotowe wynoszą 20 do 25% gdańskich.

Przedsiębiorczej firmie Braci Leszczyńskich w Gdańsku rząd wydzierzał wsi tereny do budowy stoczni w Gdyni.

Zawiązane koło Opieki nad wybrzeżem (Jasturnia-Bór) nie bez słuszności domaga się przeprowadzenia linii kolejowej wzdłuż nowego wybrzeża t. j. odnogi od Wielkiej Wsi w kierunku rz. Piasnicy.

W Warszawie powstaje przedsiębiorstwo „Żegluga Wisła-Baltyk” z inicjatywy inż. Nosowicza celem transportowania węgla przy pomocy barek morskich bezpośrednio z Tczewa do portów skandynawskich.

Wynalazki i Technika.

W Ameryce północnej zbudowano samochód w formie łodzi. Samochód ten, gdy zabraknie mu pod kołami ładu, płynie po wodzie podobnie do łodzi motorowej.

W Anglii skonstruowano płaskodeną łódź wyścigową o szybkości 100 km. na godzinę. Łódź zaopatrzona w dwa motory „Liberty” każdy o sile 200 koni ma 16 mtr. długości i 3 i pół mtr. szerokości.

We Francji wzbudza sensację Yacht do przeżdek po piaszczystych wybrzeżach. Yacht ów o szerokich żaglach posiada pod masztami miast łodzi lekkie o czterech motocyklowych kołach wóś.



Polska Agencja ot.

Święto Wisły w Warszawie dn. 13 września: Admiral Jollivet w towarzystwie prezesa Sokota hr. A. Zamoyskiego w łodzi motorowej.

„AERO” LINJA LOTNICZA.

Statystyka „AERO” za czas od 23 maja do 30 września 1925.

Ilość przewiezionych pasażerów	469
„ przewiezionego bagażu	1,875,— kg.
„ przewiezionej poczty	244,143 „
Licząc pasażera wraz 15 kg. bagażu 100 kg.	48,311,—
Lotów z Poznania do Warszawy i z powrot.	153
153 lotów à 300 kilometrów	45,900,— klm.

Wszystkie loty zostały wykonane przez pilotów Spółki Akcyjnej „AERO” p. Mieczysława Witkowskiego i p. Józefa Jakubowskiego bez najmniejszego uszkodzenia samolotów.

Statystyka „AERO” za miesiąc wrzesień 1925.

Ilość przewiezionych pasażerów	129
„ przewiezionego bagażu	130,— kg.
„ przewiezionej poczty	22,145 kg.
Licząc pasażera wraz 15 kg. bagażu 100 kg.	12,990,— kg.
Lotów z Poznania do Warszawy	21
„ z Warszawy do Poznania	20
razem	41 lotów
41 lotów à 300 kilometrów	12,300 klm.
Regularność ruchu na linii Poznań-Warszawa i z powrotem wynosi za miesiąc wrzesień 1925 r.	91%

KSIĘGARNIE WYDAWNICZO-SORTYMENTOWE

ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

W WARSZAWIE (ul. Nowy-Świat 69)

WE LWOWIE (Plac Halicki 12-a)

obejmują: bogato zaopatrzone **dział wydawnictw własnych** i obcych z zakresu belletrystyki, teologii, filozofji, prawa, medycyny, wojskowości, pedagogiki, działu sportowego, literatury dla dzieci, podręczników szkolnych i t. p.

Z NOWOŚCI WYDAWNICZYCH POLECAJĄ

WYDAWNICTWA KSIĄŻEK ZAKŁADU NARODOWEGO IM. OSSOLIŃSKICH

WE LWOWIE:

DR. A. CZOŁOWSKI

MARYNARKA W POLSCE

Szkic historyczny z 23 rycinami i 3 mapami 2 40 zł.

oraz:

Chrzanowski I. Nasz hymn narodowy szkic literacki	0.36	Kraushar: Warszawa historyczna i dzisiejsza . . .	10.00
Czernowa: Antologia nowej liryki francuskiej	6.00	Kubala: Jerzy Ossoliński	3.20
Drexler I.: Odbudowa wsi i miast na ziemi naszej		Rabska Z.: Magja książki	14.00
100 rycin	2.44	Rolle: Ateny wołyńskie. Szkic z dziejów oświaty	
Kowalski: Turcja powojenna z 39 rycinami	8.00	(Wyd. 2)	6.40
Korzon: Dzieje wojen i wojskowości w Polsce wyd. 2	36.00	Sienkiewicz: Trylogja. (Nowe wydanie) 6 tomów . . .	25.00

ponadto:

SŁOWACKI J.: Dzieła wszystkie pod redakcją prof. Dr. J. Kleinera T. I, II, III i X (dalsze w druku) 64.00

KLEINER J.: Juliusz Słowacki. Dzieje twórczości T. I i II (wyd. III) 12.00

ŻĄDAĆ KATALOGÓW!

ŻĄDAĆ KATALOGÓW!

WYDZIAŁ OGŁOSZEŃ

PRZY

POLSKIEJ AGENCJI TELEGRAFICZNEJ. P. A. T.

WYKONYWA:

kampanje reklamowe we wszystkich dziennikach kraju i zagranicą, umieszcza ogłoszenia w opakowaniach Polskiego Monopolu Tytuniowego w formie ulotek i wklejanych kartek, przyjmuje reklamy świetlne do szafek depeuszowych P. A. T., zawierających najświeższe telegramy z całego świata, od godz. 18 — 24, a więc w porze kiedy nie wychodzi żaden dziennik.

WARSZAWA, MOKOTOWSKA 14.

WARSZAWA, MOKOTOWSKA 14.

ZAKŁAD WARZYWNY

ST. GRABOWSKIEGO

WARSZAWA, UL. WOLSKA 105.

KRAJOWE UBEZPIECZENIE



OGNIOWE W POZNANIU

Instytucja Publiczno — Prawna Samorządu Poznańskiego

Poznań — Plac Nowomiejski 8

Założone w r. 1804. Adres telegraficzny: Ogniove-Poznań. Telef. 2381, 5372 i 4112.

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu, zapoczątkowane za czasów polskich — założona z przymusem ubezpieczeniowym dla budynków do roku 1864.

Od roku 1892 przechodzi pod zarząd Wydziału Krajowego.

Nadzór sprawuje wojewoda, imieniem wydziału krajowego starosta krajowy, przy pomocy rady zarządzającej, złożonej z obywateli ubezpieczonych z różnych sfer.

Minister b. dzielnicy pruskiej reskryptem z dn. 20 marca 1920 r. L. dz. 987/20 I N. V. nadał „Krajowemu“ nazwę:

„KRAJOWE UBEZPIECZENIE OGNIOWE W POZNANIU“.

Że K. U. O. w Poznaniu, jako instytucja publiczno-prawna, samorządowa, nie obliczona na zyski, spełnia swe zadania należycie, świadczą: uznanie wszystkich sfer społeczeństwa, niebywały wprost rozwój i ciągły napływ nowych członków.

Zbiór składek za rok 1924 3 855.148,61 zł.

Majątek K. U. O. (fundusz rezerwowy działu ogniowego) 2.697.969,40 „

Przypuszczalny zbiór składek w r. 1925 15.000.000.— „

Krajowe Ubezpieczenie Ogniove w Poznaniu posiada 3 działy:

OGNIOWY — ŻYCIOWY — GRADOWY.

Najdogodniejsze warunki dla ubezpieczonych, którzy prócz niskiej składki ubezpieczeniowej i rządowej należytości stempowej, żadnych innych należytości nie płacą.

SUMIENNA I NATYCHMIASTOWA LIKWIDACJA SZKÓD. K. U. O. POSIADA W POZNANIU TRZY WŁASNE GMACHY, SZEROKO ROZGAŁĘZIONE STOSUNKI REASEKURACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ.

Krajowe Ubezpieczenie w Poznaniu wydaje ilustrowany tygodnik „Wiadomości Urzędowe” wraz z „Informatorem Przemysłowo-Handlowym”. (K. U. O. posiada 280,000 członków), którego numery okazowe na żądanie wysyła się darmo i oplatnie.

Prenumerata roczna 20,— zł., półroczna 10,— zł. kwartalnie 5,— zł. Adres Redakcji i Administracji: POZNAŃ, Plac Nowomiejski 8.

N A R A T Y

na bardzo
dogodnych warunkach

MANUFAKTURA, KONFEKCJA DAMSKA I MĘSKA, BIELIZNA DAMSKA I MĘSKA, GOTOWE DAMSKIE I MĘSKIE UBIORY, OBUWIE

wykonywujemy we własnych pracowniach ubiory męskie i damskie z obranego materiału podług miary

E. Z A R E M B A i S-ka

Warszawa, Miodowa 6 i Podwale.

Telefon 152-20.

Niezbędne dla eleganckiej i praktycznej kobiety jest pismo kobiece:

„ŚWIAT KOBIECY“ — ilustrowany dwutygodnik, poświęcony modzie, robotom ręcznym, higienie, pielęgnowaniu piękności, sprawom prowadzenia i urządzenia domu, p. zynosi powieści, korespondencje zagran., teatralne it.d. Udziela wszelkich porad, dostarcza krojów oraz wzorów robót ręczn. Prenumerata miesięczna zł. 3 60. Na żądanie numer okazowy wysyła bezpłatnie administracja „Świata kobiecego”: Lwów, ul. Chorążczyzny 27.

Niezbędne dla rolnika jest najpoważniejsze polskie pismo rolnicze:

„ROLNIK“ — ilustr. tygodnik, poświęcony wszelkim sprawom rolnika i hodowcę obchodzącym. Udziela cennych porad. Prenumerata kwartalna zł. 8 —, wraz z dodatkiem: „Przegląd Ogrodniczy” zł. 10 —. Numer okazowy wysyła na żądanie bezpłatnie administracja „Rolnika”: Lwów, ul. Chorążczyzny 27.

W żadnym domu kulturalnym nie może zabraknąć choćby skromnej biblioteczki. Wszelkie książki i nuty udzielane są na raty.

KSIĘGARNIA POLSKA B. Połonieckiego we Lwowie, ul. Akademicka 2-a.

Na żądanie wysyła katalogi. Własna introligatorka.

PANSTWOWY BANK ROLNY

W WARSZAWIE, ul. TRAUGUTTA № 11.

ADRES TELEGRAFICZNY „PEBROL“. Nr. RACHUNKU W P. K. O. Nr. 30-015

Kapitał Zakładowy 25.000.000 Zł.

TELEFON № 158-23, 297-12, 297-34, 297-77, 45-94.

UDZIELA DŁUGOTERMINOWYCH POŻYCZEK AMORTYZACYJNYCH W LISTACH ZASTAWNYCH NA KUPNO GRUNTU. — KUPIJE MAJĄTKI ZIEMSKIE ZA GOTÓWKĘ I ZA LISTY ZASTAWNE. — PROWADZI PARCELACJĘ NA RACHUNEK WŁASNY I KOMISOWO. — SPRZEDAJE NAWOZY SZTUCZNE (ŚREDNIEJ I DROBNEJ WŁASNOŚCI) PO CENACH FABRYCZNYCH NA DOGODNYCH WARUNKACH KREDYTOWYCH. ZA POŚREDNICTWEM SPÓŁDZIELNI KREDYTOWYCH (KASY SPÓŁDZIELCZE, BANKI LUDOWE, KASY OSZCZĘDNOŚCI, KASY GMINNE I T. P.) — UDZIELA POŻYCZEK W GOTÓWCE DROBNEJ I ŚREDNIEJ WŁASNOŚCI. — PRZYJMUJE WKŁADY NA OPROCENTOWANIE. — PROWADZI AKCJĘ POMOCY KREDYTOWEJ DLA OSADNIKÓW WOJSKOWYCH I CYWILNYCH, AKCJĘ PAŃSTWOWEJ POMOCY KREDYTOWEJ PRZY SCALANIU GRUNTÓW ORAZ ADMINISTRUJE FUNDUSZAMI NA ODBUDOWĘ WSI. — PRZYJMUJE ZLECENIA GIEŁDOWE NA KUPNO I SPRZEDAŻ PAPIERÓW PROCENTOWYCH, AKCJI ORAZ WALUT ZAGRANICZNYCH.

ZAKŁADWA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE.

ZŁOTE 8%, LISTY ZASTAWNE PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO SĄ PRZYJMOWANE PRZEZ SKARB PAŃSTWA NA PODATEK MAJĄTKOWY, PO KURSIE 80 ZA 100 OD KAŻDEGO PŁATNIKA TEGO PODATKU A WIĘC ZARÓWNO OD ROLNIKÓW, JAK I PRZEMYSŁOWCÓW, KUPCÓW, PRZEDSTAWICIELI ZAWODÓW WYWOŁONYCH I WOGÓLE OSÓB FIZYCZNYCH I PRAWNYCH.

ODDZIAŁY W POZNANIU, LWOWIE I WILNIE.

„POMOC SZKOLNA”

SP. Z OGR. ODP. — WARSZAWA.

CENTRALA: KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 38. tel. 217-16 i 191-32.

POLECA LATARNIE PROJEKCYJNE WŁASNEJ PRODUKCJI

Wielki Wybór Przezroczy. Kinematografy. Mikroskopy. Polarymetry.

KOMPLETNE URZĄDZENIA SZKOLNYCH GABINETÓW

FIZYCZNYCH, PRZYRODNICZYCH I LEKARSKICH.

Cenniki na żądanie.

Cenniki na żądanie.

8-KL. GIMNAZJUM HUMANISTYCZNE

z prawami

R. KOWALSKIEGO, WARSZAWA ŚWIĘTOKRZYSKA 27.

KANCELARJA OTWARTA OD GODZ. 3 DO GODZ. 4.

Gimnazjum przeznaczona w 1925/26 r. szkolnym na stypendja dla niezamożnych, lecz pilnych uczniów piętnaście tysięcy złotych.

Fabryka Maszyn Rolniczych
i Odlewnia Żelaza

„E. DREWITZ”

t. z o. por.

w TORUNIU

jest zaopatrzona w urządzenia do racjonalnej produkcji maszyn i budowy konstrukcji żelaznych.

Odlewnia żelaza ma dwa kopolaki, wykonywa wszelkiego rodzaju odlewy jako to: maszynowy, budowlany, ruszta, odlew utwardzony i t. p. od najdrobniejszych do 10.000 kg. w jednej sztuce.

Warsztaty mechaniczne i stolarnia zaopatrzone są w najnowsze typy obrabiarki. Wszędzie popęd elektryczny. Energię czerpie fabryka z własnej centrali wodno-elektrycznej, co pozwala skutecznie konkurować z innymi podobnymi zakładami.

Firma egzystuje przeszło 100 lat. Odlewnia założona w roku 1842. Jako specjalność firma buduje kieraty, młocarki i siewczarki.

Od roku 1920 firma przeszła w ręce polskie.

Na targach lwowskich w 1924 roku firmie został nadany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu medal złoty.

POLECAMY PO NAJNIŻSZYCH CENACH
SOLIDNIE WYKONANE:

URZĄDZENIA SZKÓŁ i BIUR
PRZYBORY SZKOLNE i BIUROWE
MEBLE ZWYKŁE i LUKSUSOWE
NADTO WYKONUJEMY WSZEL-
KIE PRACE BUDOWLANE

Oferty i kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Pomorska Fabryka Mebli
Biurowych i WYROBÓW DRZEWNYCH

B^{-cia} Kwiatkowsy i S^{-ka}

Toruń,

Grudziądzka 37, tel. 386.

GAZ JEST NAJTAŃSZYM I NAJDOGODNIEJSZYM
PALIWEM DOBY DZISIEJSZEJ

Szybko - Wygodnie - Czysto - Oszczędnie!

a zatem:

GOTUJCIE, prasujcie, ogrzewajcie pokoje i lokale GAZEM

WSZELKIE APARATY GAZOWE JAK: KUCHENKI, ŻELAZKA DO PRASO-
WANIA, PIECE DO PIECZENIA I OGRZEWANIA POKOI WYPOŻYCZA:

GAZOWNIA W TORUNIU,

ulica Kopernika № 45.

względnie nabyć można

W SKŁADNICY GAZOWNI, ul. PIEKARY № 37

Gazownia w Toruniu ul. Kopernika 45 ma do oddania:

KOKS gazowy, WODĘ AMONIAKALNĄ, SMOŁĘ pogazową, GRAFIT retortowy.

Kosztorysy na instalacje bezpłatnie.

Telefon: 11, 33, 90.

Sowarzystwie Mechaników Polskich z Ameryki

Sp. Akc.

Warszawa, ul. Marszałkowska 46.

Własne wytwórnie w Pruszkowie i Porębie

POLECA:

OBRABIARKI DO METALI i DRZEWA. NA-
RZĘDZIA PRECEZYJNE WSZELKIEGO RO-
DZAJU. KOMPLETNE URZĄDZENIA WAR-
SZTATOWE.

Tel. 106-99; 106-06; 106-13; 106-22.

Włodzimierz SZAWERNOWSKI

INŻYNIER

ROBOTY BUDOWLANE
I DOSTAWY LEŚNE

WARSZAWA

Chmielna 36 m. 4. Tel. 250-95 i 53-53.

POZNAŃ, Szewicka 9, II piętro.

H. ALTENBERG

Księgarnia Wydawnicza Lwów, Pańska 16.

JULJUSZ SŁOWACKI

Król-Duch

WYDANIE ZUPEŁNE, KOMENTOWANE

Ułożył i komentarzem opatrzył

JAN GWALBERT PAWLIKOWSKI

Brzmienie tekstów z rękopisami ustalał

MICHAŁ PAWLIKOWSKI

TOM I.: TEKSTY

(STRON XVI+604)

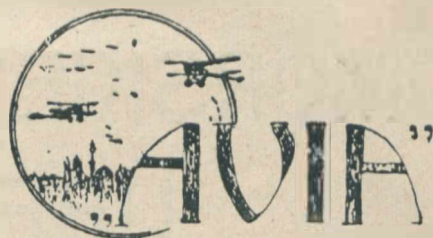
TOM II.: KOMENTARZ

(STRON XVI+292+8 TABLIC Z PODOBI-
ZNAMI AUTOGRAFÓW)

CENA egzemplarza oprawnego w dwa tomy w wytwor-
ną, pięknie złoconą (*dos orné*) okładkę płócienną: zł. 104.

Cena ośmiu zeszytów w broszurze: zł. 95.

OKŁADKI można też nabywać osobno u nakładcy, lub
w księgarniach, które przyjęły subskrypcję po cenie zł. 5
w poleconej przesyłce poczt. po cenie 6.50 za dwa tomy.



BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

INŻ. MIECZYSLAW KOŚMIŃSKI

Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście № 7.

Telefon 64-70.

ODDZIAŁY: PARYŻ, WIEN.

Adr. teleg. „AVIA”.

Jedyna w Polsce fabryka cellonu,—sprzedaż wszelkiego
rodzaju wyrobów technicznych, a zwłaszcza z zakresu
lotnictwa.

Maszyny Rolnicze, Traktory
„FORDSONA”
Parowe Młocarnie i Lokomobile
„WOLFA”

POLECA

Adolf Krauze & Co,

Sp. z ogr. odp.

Telefon 626.

Toruń—Mokre.

NIEZBĘDNY W DOMU, W BIURZE,
W PODRÓŻY
„MAŁY REMINGTON”

TRWAŁY!

LEKKI!

TANI!



T-wo „BŁOCK-BRUN” Sp. Akc.

WARSZAWA, HOTEL BRISTOL.

ODDZIAŁY W WIĘKSZYCH MIASTACH

crus. 2595/1925/10

POMORSKIE STOWARZYSZENIE UBEZPIECZEŃ

(dawniej Westpreussische Provinzial-Feuersocietät)

ZAŁOŻONE W ROKU 1785.

ul. Żeglarska 26, Gmach własny
Adres telegraficzny: „POSTOW”

„TORUN”

TELEFONY Nr. 174 i 267.
Nr. Konta czek. P.K.O. 201,439.

DLA PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI POMORZA W ORGANIZACJI
ODDZIAŁ W TCZEWIE

Rynek № 7 gmach własny (dawniej dom Biermanna)

Publiczno-Prawna Instytucja Pomorza, oparta na gwarancji finansowej Pomorskiego Związku (Samorządu) Krajowego (§ 18 statutu)

Instytucja działa nie w celach zarobkowych, lecz dla dobra publicznego na zasadzie wzajemności (§ 3 statutu)

INSTYTUCJA

przyjmuje wszelkie ubezpieczenia i doubezpieczenia ogniowe: zwykłe, budynkowe, ruchomości, przemysłowe, rolne, plony, stogi i t. p.;

daje poważne korzyści, pobierając nader niskie stawki i koszty, bez dopłat w końcu roku,

skasowała od dnia 1.1.1925 roku dodatek 25°_o,

pobierany dotychczas od wszystkich ubezpieczonych na fundusz rezerwowy;

wypłaca szybko szkody, uwzględniając położenie pogorzelca;

posiada bardzo poważne stosunki reasekuracyjne i koasekuracyjne, które stanowią solidną gwarancję ubezpieczeń;

szybko likwiduje szkody i załatwia wszelkie sprawy, gdyż zarząd znajduje się w Toruniu;

zachowuje dla obiegu pieniężnego na Pomorzu pieniądze wpłacone przez ubezpieczonych, jak również wszelkie rezerwy, które w miarę ustalania warunków ekonomicznych lokuje na hipotekach swych klientów;

zbiór składki w roku 1925 zł. 1.600.000—zł. 1.700 000, w roku zaś 1926 znacznie przewyższy cyfrę 2 (dwa) miliony złotych.

Przedpłata rocznie 5 zł, pojedynczy numer 50 gr. Cena ogłoszeń: **Okladka** 1/1 str. (II i III) zł. 400—1/1 str. (IV) zł. 450 — 1/2 zł. 250. **Normalna** 1/1 str. zł. 300—1/2 170—1/4 100—1/8 zł. 75. **Opisowe** 1/1 str. zł. 350—1/2 200—1/4 zł. 125. **Kolorowe** o 50% drożej.

Przypominamy o odnowieniu prenumeraty na II-e półroczu 1925 r. Konto administracji w P. K. O. Nr. 9747.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKTOR: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Druk. Sp. Akc. Wyd.-Drukarska „Praca”, Fr. Bogucki, Kredytowa 2/4, telef. 60-70.