

# MORZE

## ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 11.

Warszawa, listopad 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. Działecia lat—A. Ułtroski; 2. Ś. p. Prof. Ludwik Stępczyński—St. Lenczner; 3. Światowa flota handlowa w dniu 30 VI 1928—S. Kozłowski; 4. Żegluga na Wiele i jej potrzeby—Tadeusz Molizowski; 5. Korytara, czy wypa?—Dr. W. Rosiński; 6. Akademy nad morzem—Zdzisław Sorkowski; 7. Na jedną noc (z głosu prasy niemieckiej o budowie Gdyni)—T. M.; 8. Z Gdyni do Afryki na „Nimnie”—Lej. St. Dycyński; 9. Bogata Kronika i Dział Oświaty L. M. i R. — PIONIER KOLONIALNY; 9. W rocznicę—K. Głuchowski; 10. Postępowanie zamieszkania kolonizacji Anglii—Fr. Lyp; 11. Dwa dni wśród trędowatych nad Amazonką—Dr. Aleksander Frey; 12. Przegląd Kolejoślup—Dr. Jan Rozwadowski; 13. Kronika Związku.

45 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE

## DZIESIĘĆ LAT

W dziesięć lat po założeniu „Bandery Polskiej”, stowarzyszenia, z którego urosła z czasem Liga Morska i Rzeczna, odbył się pierwszy Walny Zjazd Delegatów tej instytucji. Zjazd ten poprzedził długi okres przygotowawczy, okres łamania się, kruszenia dawnych form organizacyjnych, kruszenia, nieporozumienia, nieporozumienia, nieporozumienia. Ale właśnie ten okres znamionuje też olbrzymi rozrost naszej organizacji i podniesienie tempa jej pracy.

Jechaliśmy do Katowic z radością, że nareszcie zrealizowany zostaje główny cel wysiłków byłego Zarządu Centralnego — przebudowanie Ligi na związek ogólnopolski, ale też każdy delegat jechał tam i z pewnym niepokojem. Nie wiedzieliśmy, jak wygląda to, co obrazowały nam mniej lub więcej dokładnie okólniki, niektóre artykuły „Morza”, fragmenty przemówień pewnych przedstawicieli organizacji, sprawozdania i listy. Wszak wszystko to było papierem, słowem. Jaka rzeczywistość przez nie przelęgła? — pytał każdy. A ponadto nie znaliśmy się zupełnie. Kto są ci nasi członkowie? Kto to Zarząd i Rada? Kto są ci nasi przedstawiciele? Jak myślą? Jak robią? Czy psychiczne ich nastawienie odpowiada naszemu? I te wątpliwości miał niemal każdy z nas, jadąc do Katowic.

Pierwszy dzień, jego pierwsze godziny, cechowała atmosfera oczekiwania, Plenum, uroczyste powitanie. Sama liczba uczestników zjazdu już zaimponowała wszystkim. Udział w nim P. Ministra Przemysłu i Handlu, Wojewody Śląskiego, przedstawiciela Kierownictwa Marynarki Wojennej i szeregu poważnych instytucji, wykazał dobitnie znaczenie, jakie nam przypisują zzewnątrz. Ale nie powiedziało to jeszcze nic o naszej wartości wewnętrznej.

Po południu pierwszego dnia podjęty atoli prace komisje. I tu lody pękły. Pokazało się, że jesteśmy przesiąknięci jednym duchem — głębokim umiłowaniem idei morskiej, które jest mocniejsze nad wszystko. Pokazało się dalej, że z wszystkich stron Polski przybyli ludzie o wysokim poziomie intelektualnym, o mocno skryształizowanym kościec ideowym, że największe pozornie sprzeczności stapiają się w ogniu dyskusji i dają całość — wykładnik wspólny, wszystkim odpowiadający. Drugiego już dnia byliśmy przyjaciółmi, stanowiliśmy jedną rodzinę. Odnaleźliśmy wspólny język. Wymiana zdań szła z błyskawiczną szybkością. Uchwały zapadały zawsze imponującą większością głosów. Najważniejsze z nich, jak zmiana statutu i szereg innych, uzyskały jednomyślność. Serdeczna, długotrwała

owacja dla P. Ministra Kwiatkowskiego, stała się niejako stwierdzeniem, że Jego to zjazd, a z nim i cała Liga uważa za swojego przewodnika ideowego i naczelnego pioniera swych prac.

Skrystalizowaliśmy się, powtarzamy, staliśmy się jedną rodzinną zwartą, zespoloną, jedną zdążającą drogą. I to jest bodaj najważniejszą zdobyczą pierwszego zjazdu — to jest bowiem duchem organizacji. A niech nam będzie wolno zaznaczyć w tem miejscu, że osiągnęliśmy tę zdobyczę między innymi dzięki stałemu wydawaniu własnego organu, który czytali wszyscy członkowie, który podtrzymywał w okresie najcięższym naszego istnienia, spójnię pomiędzy nimi.

Uchwaliliśmy statut. A w ten sposób duch został ubrany w ciało. Statut nasz jest dość elastyczny i dość ramowy. Jako taki nie będzie on krępował naszego życia organizacyjnego. Ale znalazło się w nim doświadczenie całej naszej dziesięcioletniej przeszłości, doświadczenie bogate. Dla niektórych dzielnic, w których organizacja Ligi postąpiła znacznie, brak w nim jeszcze zapewne rozbudowy pojęcia okręgów — zyskujemy jednak prawo rozwijania ich za pomocą regulaminów i wprowadzenia ewentualnie niektórych uzupełnień w przyszłości na podstawie dalszego doświadczenia.

Nie chcemy i nie będziemy ukrywać braków zjazdu. Przedewszystkiem był on zakrótki. Starczyło czasu jedynie na załatwienie prac organizacyjnych — brakło go już na wszechstronne przetrwanie wytycznych. Komisje morska i śródlądowa przyszły z gotowym, doskonale opracowanym materiałem. Komisja kolonialna dała szereg rezolucyj sprecyzowanych i jasnych — innym komisjom wskutek braku czasu i należytego przygotowania sprawy nie udało się osiągnąć równie dobrych rezultatów. Stąd pewna chaotyczność materiału, który też przekazano przyszłej radzie do rozpatrzenia i ewentual-

nego załatwienia. Tłumaczy to zbyt krótki czas na przygotowanie, brak doświadczenia — ale nie wyłącznie. Najważniejszym powodem tych stron słabych z jednej strony był fakt, że nie znaleźliśmy się poprostu, a wskutek tego nie umieliśmy należycie podzielić pracę — z drugiej zaś, że statut, dotąd obowiązujący, nie dawał prawa udziału w zjeździe ani członkom zarządu, ani członkom rady, to jest tym, którzy z natury rzeczy powinni byli objąć referaty w komisjach i na plenum. Do Katowic z dwoma wyjątkami pojechali tylko ci, co mieli mandaty. Stąd wynikała kolosalna trudność w obsadzeniu komisji refe-

rentami. Zdając sobie obecnie sprawę z niedociągnięć zjazdu, możemy poprawić je w przyszłości i poprawić wysiłkiem nie tylko władz centralnych, ale całości organizacji Ligi Morskiej i Rzecznej, bo jesteśmy już dziś całością, bo zdobyliśmy na pierwszym zjeździe w Katowicach możliwość jednoczenia wysiłków i wolę po temu.

I to było istotnem i trwałem uczczeniem dziesięciolecia Ligi Morskiej i Rzecznej.

Z takim dorobkiem stajemy, by uczcić dziesięciolecie Niepodległości Ojczyzny.

A. UZIEMBŁO

## Ś. P. PROF. LUDOMIR ŚLEPOWRON-SAWICKI

Urodzony 14 września 1884 r. w Wiedniu, tam też uczęszczał do gimnazjum i uniwersytetu. Uzyskawszy doskonale wykształcenie geograficzne, obdarzony dobrym zdrowiem i zdolnością niezwykle szybkiej orientacji, posiadając umysł syntetyczny, oraz wielkie zamiłowanie do badania ziemi, wniósł przez to poważne podstawy do swych prac geograficznych. Wychowanie w środowisku niemieckim przysporzyło mu też pewne cechy dodatnie, przedewszystkiem niezwykłą w Polsce pracowitość.

Jednostki wybitne cechuje zazwyczaj wczesna twórczość naukowa, tak też było ze ś. p. Ludomirem Sawickim, który uzyskał doktorat już w 22 roku życia. Od roku 1908 zaczyna się pojawiać ogromna ilość prac naukowych Sawickiego, drukowanych w języku polskim, niemieckim, a częściowo i w innych, wskazująca, że ten dwudziestokilkuletni młodzieniec miał już za sobą tysiące kilometrów wycieczek pieszych, odbytych w kraju i zagranicą. Zlebyśmy sądzili, mówiąc, że Sawicki chodził — on latał miesiącami całymi po zboczach i szczytach karpaccich, nocie używając nie tyle na wypoczynek, ile na notowanie obserwacji dziennych. Prздептаł całe Karpaty zarówno wschodnie, jak zachodnie, śledząc historję ich powstania i myśł nowopowstających wtedy metod geograficznych amerykańskich. Podróżował po Francji, Włoszech, Dalmacji, wzbogacając naukę polską szeregiem rozpraw geograficznych o różnych okolicach lub zagadnieniach tamtych krajów.

Przeniósłszy się w r. 1909 do Krakowa, Sawicki rozszerza zakres swych badań zarówno terytorjalnie, jak rzeczowo. Rozpoczyna studja nad jeziorami tatrzańskimi. Obladowany nie tylko zwykłym bagażem turysty, ale jeszcze instrumentami, oraz łódką składaną, przenosi to wszystko przez niedostępne przełęcz, sypaną częstokroć pod złomami skalnymi. Równocześnie bada rozmieszczenie ludności i życie pasterskie górali karpac-

kich, a prace te później kontynuują jego uczniowie.

Ze względu na stosunki polityczne, ówczesni geografowie galicyjscy pomijali Królestwo w swych badaniach



przełamać Sawicki. Pierwsza jego wycieczka zakończyła się aresztowaniem na górze Chęcińskiej, w kilka godzin po przybyciu do Królestwa, ale nie zraziło go to. Za pośrednictwem Towarzystwa Krajoznawczego organizuje badania jezior na Kujawach.

Rozwój pracy i powodzenie naukoterenowych. Ten stan rzeczy usiłuje we zmarłego posuwać się wielkimi krokami naprzód. W r. 1910 zostaje docentem na Uniwersytecie Krakowskim, i przez szereg lat z natury tego stanowiska, wykłada bezpłatnie, zarabując jednocześnie lekcjami w szko-

lach, przy całym ogromie prac i rozjazdów.

Jednak dla tego, niepospolitemi talentami obdarzonego człowieka, Europa staje się zbyt ciasna, a powodzenie naukowe zbyt łatwe. Powstaje wtedy projekt wyprawy do Abisynji, a poszukiwania przygotowawcze opublikowane zostają w r. 1913 w książce p. t.: „Studja nad Abisynją”.

W czasie wojny też nie marnuje czasu. Powołany do austriackiej komisji krajoznawczej, działającej na terenie wojennego general-gubernatorstwa Lubelskiego, pod jej egidą zbiera materiały do geografji kraju, opublikowane później w szeregu rozpraw.

W r. 1916 powołany zostaje na katedrę geografji w Uniwersytecie Jagiellońskim. W następnym roku współdziała w założeniu Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Warszawie, a w parę lat później organizuje oddział tego Towarzystwa w Krakowie, wyposażając go w organ miejscowy p. t.: „Wiadomości Geograficzne”, wydawany przeważnie własnym sumpsem. Staraniem jego wychodzą w Krakowie szeregi książek geograficznych, zarówno popularnych, jak ściśle naukowych. Mając zawsze na pierwszym planie działalność czystą naukę, znajduje jednak czas na pracę popularyzacyjną. Prowadzi wakacyjne kursy nauczycielskie, opracowuje szereg podręczników i map, koroną czego jest piękny „Atlas geograficzny”, opracowany wspólnie z Ś. Korbczcz. Nawet w tegorocznym „Morzu” znajdują czytelnicy artykuł jego pióra.

Z pośród licznych poczynąć organizacyjnych, najważniejszym chyba dziełem, jakie pozostawił po sobie zmarły, jest Instytut geograficzny Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pozostanie on na długo jako pomnik działalności swego twórcy, stanowiący podstawę do prac geograficznych, zarówno naukowych, jak organizacyjnych. W dzisiejszym głodzie lokalowym, zdołał Sawicki uzyskać od władz wojskowych gmach zwany arsenałem Władysława IV-go, a co jeszcze trudniejsze — zdobyć fun-

duże na jego restaurację i przystosowanie do właściwych potrzeb.

Równocześnie skupia przy sobie liczny personel naukowy, gromadę uczniów, reszta studentów, przez co wytwarza poważne środowisko geograficzne, oddziaływujące daleko poza uniwersytet. Wyrazem doniosłości tego ośrodka był zjazd koleżeński geografów szkoły krakowskiej, odbyty w lutym b. r. Mówiąc o działalności organizacyjnej Sawickiego, niepodobna pominąć odbytego w roku ubiegłym zjazdu słowiańskich geografów, którego On, sekretarz generalny, był duszą i motorem. Zarówno inicjatywę, jak powodzenie wielkiej podróży kongresowej, zawdzięczamy talentom organizacyjnym i nadzwyczajnej sprawności pracy zmarłego.

Oczywiście prace organizacyjne i administracyjne wykonywał z pomocą współpracowników, ale jakże nielicznych! Ożeniony z koleżanką z ławy uniwersyteckiej, zyskał w swej Małżonce równą sobie pracowitością i oddaniem się sprawie pomocnicę. Jedyny asystent wielkiego zakładu, dr. W. Ormicki, nie szczędził też wysiłków, aby popierać dzieło swego profesora. Cała praca życia ześrodkowuje się w bezinteresownej służbie idei geograficznej, nawet dochody osobiste, w miarę możliwości szły na potrzeby Instytutu lub wydawnictw.

Osobną kartę w życiu Sawickiego stanowią wyprawy naukowe, one to miały być osią życia lat najbliższych, one też śmierć mu przyniosły. W roku 1923, łącznie z W. Gorczyńskim, udaje się do Siamu. Z plecakiem na ramionach, przebywa tam sam jeden dzięki ostępy, w których nie pozostała noga Europejczyka. Po licznych przygodach, wraca szczęśliwie, choć w warunkach oplakanych do kraju. W roku 1925, korzystając z okazji kongresu geograficznego w Egipcie, zamierza nareszcie skutecznie od lat wymarzoną podróż do Abisynji. Zwiedzwszy Erytreję, wraca od wrót obiecanego kraju. Nawet nadludzkie wysiłki niezdolne są opanować trudów podróży, odbywanej przez pojedynczego człowieka, w dodatku słabo wykwapowanego. Pamiętam pożegnanie na kanale Suezkim z tym nieustraszonym podróżnikiem, który, mierząc siły na zamiary, udawał się w głąb czarnego lądu z plecakiem na ramionach i walizką w ręku. I tam wychodzi szczęśliwie z różnych opresyj.

Wreszcie ten wytrwały piechur dochodzi do przeświadczenia, że nie wszędzie można podróżować piechotą i zaopatruje się w specjalny samochód, skonstruowany do bezdroży, o urządzeniu wewnętrznym, jako pracownia i mieszkanie. W r. 1926 odbywa nim próbną podróż badawczą po

województwach wschodnich, w r. 1927 bada w taki sposób Azję Mniejszą. Wreszcie w ciągu trzech miesięcy lata ubiegłego podróżuje swym „Orbisem” po Bałkanach, gdzie najprzód nabawia się malarji, a później zatrzymuje sznycłem. Jednak wódz nie pozwala sobie chorować, wykonywując zakreślony program, wraca 27 września do Krakowa, a 3 października umiera jako ofiara wytrwałości i obowiązku.

Tempo życia Sawickiego było szalone, wykorzystanie czasu doprowadzone do maximum ludzkiej możliwości. Normalny dzień pracy w Krakowie zaczynał o godzinie 6 rano. Notowanie obserwacji piśmem zabierało zbyt wiele czasu, więc stenografował. Aby nie zatrzymywać toku spraw, w kraju podróżował z maszyną do pisania, redagował, robił korekty.

Pomimo to wszystko, materiały z podróży lat ostatnich przeważnie nie zostały opracowane. Leżało to zresztą w rozsądnym planie życia. Jeździć póki sił starczy, a opracowywać potem, gdy nie starczy zdrowia na trudy podróży. Słupy los zrzucił inaczej, z pełni sił i zdrowia, w ciągu dwóch tygodni, przeniósł się najnie spodziewaniej dla siebie i wszystkich co go znali, w sferę zaświatów.

Kto mieczem wojuje, ten od miecza ginie.

ST. LENCEWICZ

#### PIĘKNO NASZYCH WÓD.



Jezero Trockie.

# ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA W DNIU 30.VI.1928<sup>1)</sup>

Nowe wydanie Lloyd's Register Book, jak zwykle zawiera wyczerpujące dane, dotyczące wszystkich statków morskich świata ponad 100 ton brutto, i uwzględniła również żelazne i stalowe statki floty Wielkich Jezior w Ameryce Północnej.

Ogółem sprawozdanie obejmuje 32.800 parowców, st. motorowych i st. żaglowych.

W treści sprawozdania znajdujemy wiele danych o dużej wartości praktycznej, szczególnie ważnych dla sfer żeglugowych. Są tam literowe sygnały wywoławcze wszystkich statków morskich, wykazy stoczni okrętowych i zakładów bu-

dowy maszyn morskich, telegraficzne i pocztowe adresy wszystkich firm mających łącznie ze sprawami żeglugi morskiej, szczegóły dotyczące suchych i pływających doków, portów, przystani etc., dokładny tonaż DW i pojemność poszczególnych st. parowych i motorowych, listę statków tankowych, listę właścicieli i armatorów z nazwami i tonażem posiadanych przez nich jednostek pływających.

Poza tem książka zawiera szereg b. cennych i ciekawych tablic statystycznych, z których kilka poniżej zamieszczamy.

o 862.000 t. wyniósł niecałe 4,6% w stosunku do tonażu posiadanego w r. 1914, podczas gdy tenże wzrost pozostałych innych krajów wyniósł 71%.

Pomimo powiększenia się od czerwca 1923 r. o 1.228.000 t., tonaż Niemiec jest jeszcze nadal niższy od tonażu przedwojennego o 1.397.000 ton.

Dla porównania zmian, jakie zaszły w stosunku procentowym tonażu różnych krajów do tonażu światowego w ciągu ostatnich 14 lat, podajemy poniższą tabelę:

	1914	1928
Stany Zj. Am. Półn.	9,4	21,0
Japonia	3,8	6,4
Niemcy	11,3	5,7
Włochy	3,1	5,1
Francja	4,2	5,0
Norwegia	4,3	4,5
Holandja	3,2	4,3
W. Brytania z Irlandją	41,6	30,3

## ŻAGLOWCE.

Redukcja, jaka nastąpiła w tonażu żaglowców od r. 1914, wynosi 2.180.000 br. t. Obecny stosunek procentowy żaglowców do całkowitego tonażu światowego wynosi 2,7%, gdy w r. 1916 — 8% i w r. 1902 — 22%.

Przeszło połowa (930.577 t.) istniejących żaglowców należy do Stanów Zj. A. P. Z innych krajów W. Brytania z Irlandją posiadają 121.000 t., Kanada 98.000 t., Francja 89.000 t. i Włochy 80.000 t.

Do tonażu żaglowców statystyka zalicza również wszystkie barki, lichterki oraz inne statki, nieposiadające własnych maszyn napędowych; — jeśli statki te wyłączymy, to tonaż rzeczywistych żaglowców spadnie przeszło o połowę i wyniesie G — — — 22,10 posiadz — Morze 02 sie tylko 1.029.000 t., z których 369.000 (35,8%) należy do Stanów Zj. i tylko 18.400 t. do W. Brytanji z Irlandją.

## WIELKOŚĆ I WIEK STATKÓW PAROWYCH I MOTOROWYCH.

W roku sprawozdawczym zanotowano znaczny przyrost ilości statków parowych i motorowych, liczących ponad 4.000 ton.

W r. 1914 statków tych było 3.608, obecnie zaś ilość ich dosięgła 6.165, z czego przeszło połowa st. posiada tonaż poniżej 1000 br. t., a 407 jednostek liczy powyżej 10.000 t. (w tym 51 st. o 20.000 t. i więcej). Z wymienionych 407 st. 232 pływają pod banderą brytyjską.

Statków motorowych z tonażu 4000 t. i więcej liczone 614. Z podród nich 95 jednostek posiadało pojemność 8000 — 10.000 t. i 39 — 10.000 t. i więcej o łącznej poj. 573.105 t.

Tablica, która dzieli statki według ich wieku i wielkości, wykazuje 3.159 statków, liczących poniżej 5 lat z tonażem, wynoszącym 15% całego tonażu statków parowych i motorowych.

Statki 25-letnie i starsze liczą 7.771 jednostek, lecz tonaż ich jest stosunkowo niewielki, gdyż wynosi zaledwie 15,4% całości.

Z 958 statków o 6.000 t. i więcej, 233 zostały zbudowane w ciągu ostatniego pięciolecia.

## TYP MASZYN.

W dziedzinie zastosowania turbin parowych oraz motorów spalinowych nastąpił dalszy rozwój. Obecnie liczymy 1.418 parowców o 9.682.063 t. wyposażonych w turbiny parowe i 2.933 statki (włączając w to statki z motorami pomocniczymi) o tonażu 5.432.302 t. wyposażonych w mo-

## TONAŻ ŚWIATOWY (BRUTTO) W DN. 30.VI.1928 R.

Właściciel	1 9 2 8			1 9 2 7		
	Parowe i motor.	Żaglowe	Razem	Parowe i motor.	Żaglowe	Razem
	(w t o n a c h b r u t t o)					
Wielka Brytania z Irlandją . . .	19.754.001	121.349	19.875.350	19.179.029	129.993	19.309.022
Inne kraje . . . . .	45.405.412	1.673.897	47.079.309	44.088.273	1.795.615	45.883.888
R a z e m . . . . .	65.159.413	1.795.246	66.954.659	63.267.302	2.925.608	65.192.910

Powyższa tablica wykazuje, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż statków parowych i motorowych wzrósł o 1.892.111 ton (jest to największy przyrost roczny po czerwcu 1912 r.), tonaż zaś żaglowców zmalał o 130.362 t. Wzrost netto wynosi zatem 1.761.749 t. Dla porównania podajemy, że przyrost w poprzednim okresie rocznym wynosił tylko 408.540 t.

Do krajów wykazujących największy

przyrost należą: Wielka Brytania z Irlandją i Niemcy, gdzie przyrost wyniósł odpowiednio 566.328 i 414.205 ton.

Natomiast zmalał tonaż francuski oraz włoski o 125.515 i 54.566 ton.

Porównanie tonażu st. st. parowych i motorowych w czerwcu 1914 r. i w czerwcu 1928 r. daje obraz następujący:

K R A J	1914	1928	Różnica
W. Brytania z Irlandją . . . . .	18.892.000	19.754.000	+ 862.000
Dominja brytyjskie . . . . .	1.632.000	2.750.000	+ 1.118.000
Dania . . . . .	770.000	1.042.000	+ 272.000
Francja . . . . .	1.922.000	3.256.000	+ 1.334.000
Niemcy . . . . .	5.135.000	3.738.000	- 1.397.000
Grecja . . . . .	821.000	1.188.000	+ 367.000
Holandja . . . . .	1.472.000	2.809.000	+ 1.337.000
Włochy . . . . .	1.430.000	3.349.000	+ 1.919.000
Japonia . . . . .	1.708.000	4.140.000	+ 2.432.000
Norwegia . . . . .	1.957.000	2.954.000	+ 997.000
Hiszpanja . . . . .	884.000	1.138.000	+ 254.000
Szwecja . . . . .	1.015.000	1.412.000	+ 397.000
Stany Zjednoczone (Morze) . . . . .	2.027.000	11.154.000	+ 9.127.000
Stany Zjednoczone (Wielkie Jeziora) . . . . .	2.260.000	2.454.000	+ 194.000
Inne kraje . . . . .	3.497.000	4.021.000	+ 524.000
Ogółem . . . . .	45.404.000	65.159.000	+19.755.000

Przyrost netto za okres 14-letni wynosi 19.755.000 ton, co stanowi 43,5% tonażu przedwojennego. Dla porównania podajemy, że podczas poprzedniego 14-letniego okresu, 1900—1914 r., czysty przyrost wyniósł 23.034.519 t., czyli 103% w stosunku do tonażu parowego z r. 1900.

Jeśli będziemy rozpatrywali krótsze okresy czasu, to stwierdzimy, że podczas pięciolecia 1909—1914 r. światowy przyrost tonażu (8.931.000 t.) stanowił 24,5% tonażu z r. 1909, podczas, gdy pięciolecie

1923 — 1928 dało (2.824.000 t.) ca 4,5% w stosunku do stanu z r. 1923, wykazując średni roczny przyrost nieosiągający nawet 1%.

W porównaniu z r. 1914 największym przyrostem wykazały się Stany Zjednoczone A. P. (9,3 milj. ton) i Japonia (2,4 milj. t.). Poza tem wzrost o przeszło milion ton wykazały cztery kraje, a mianowicie: Włochy — 1.919.000 t., Holandia — 1.337.000 t., Francja — 1.334.000 t. i Dominja brytyjskie — 1.118.000 t., podczas gdy znaczniejsze zmniejszenie się tonażu nastąpiło w Norwegji — o 997.000 t.

Wzrost tonażu W. Brytanji z Irlandją

<sup>1)</sup> Sprawozdanie za poprzedni rok — patrz Nr. 11 „Morza” z r. 1927.

tory spalinowe, — w porównaniu do 130.000 ton i 220.000 t. z r. 1914.

Pozatem zestawienie wykazuje, że podczas, gdy w ciągu ostatnich 12 miesięcy tonaż parowców z łokowami maszynami parowymi wzrósł tylko o ca. 280.000 t., tonaż st. motorowych wzrósł o 1.161.000 t., tonaż zaś statków turbiniowych o 453.000 t. Przyrost statków motorowych w ciągu ostatnich pięciu lat wyraża się cyfrą przeszło 3 $\frac{1}{2}$  milj. ton.

Ciekawe jest porównanie stosunku procentowego tonażu motorowego do parowego niektórych krajów. Podczas, gdy całkowity światowy tonaż motorowy wynosi tylko 9,1% tonażu parowego (w W. Bryt. z Irlandją 8,4%), stosunek ten w krajach skandynawskich jest daleko wyższy, a mianowicie: w Danji — 37,9%, Szwecji — 34,83% i Norwegji — 33,87%. Następnie z kolei idą Niemcy z 14,7%, Japonia z 3,9% i St. Zjedn. z 3,7%.

Blizsza analiza typu obecnie stosowanych maszyn morskich wykazuje użycie na 58 statkach o tonażu 662.951 t. (statki te są wliczone do poprzednio wymienionych st. turbinowych) kombinacji turbin parowych z maszynami łokowymi.

Jako inny szczegół notujemy, że 53 st. o tonażu 187.371 t. posiadały elektryczną energję napędową, dostarczaną przez generatory, poruszane przy pomocy turbin parowych lub motorów spalinowych. Z tych st. 41 jednostek o 134.339 t. należało do St. Zjedn. A. P.

Z pośród 29.387 st. parowych i motorowych, zarejestrowanych w Lloyd's Register Book, 3.439 posiadało po 2 śruby napędowe, a 119 — trzy lub cztery śruby.

Co do stosowania palenisk kotłowych to 3.745 parowców o 19.053.014 t. posiadało paleniska do paliwa płynnego, z czego do W. Brytanji i Irlandji należało 824 st. o 5.329.350 t. i do Stanów Zj. A. P. — 1.818 st. o 8.892.942 t.

Niżej zamieszczona tabela daje obraz zastosowania węgla i paliwa płynnego obecnie i w r. 1914.

Źródło energii napędowej	1914	1928
	Procent całkowitego tonażu brutto	Procent całkowitego tonażu brutto
Węgiel . . . . .	88.84	60.75
Paliwo płynne (kotły parowe) . . . . .	2.65	28.46
Paliwo płynne (motory o spalaniu wewnętrznym) . . . . .	0.45	8.11
Żaglowce i lichterki morskie . . . . .	8.06	2.68
	100.0	100.0

Z powyższych danych widzimy, że na węgiel pracuje obecnie mniej niż 61% tonażu handlowego, podczas, gdy w r. 1914 procent ten wynosił prawie 89. Należy tu jednak uwzględnić fakt, że płynne paliwo nie zawsze jest stosowane na statkach, posiadających odpowiednio paleniska, a to z tego powodu, że urządzenia dla opalania ropą mogą być z łatwością zastąpione przez zwykłe paleniska, co też zazwyczaj się obserwuje w wypadkach, gdy o ropę trudno lub cena jej jest zbyt wygórowana.

#### TYP STATKÓW.

Statków, liczących ponad 1.000 ton zarejestrowano 1.167 o 6.544.263 t., z czego 377 jednostek o 2.101.869 t. należało do

W. Brytanji i Irlandji a 383 jedn. o 2.375.121 t. do Stanów Zj. A. P.

Statków tankowych poniżej 1000 t. pojemności liczone na 75.765 t.

Tonaż trawlerów i innych statków rybackich wynosił 838.072 t., tonaż holowników i st. ratowniczych — 359.309 t., statków rzecznych, portowych, municypalnych, barek, pogłębiarek, promów i t. p. — 790.954 t.

Jakkolwiek morskie statki kołowe są obecnie budowane w małej ilości, to jed-

nak tonaż ich wynosi pokazną liczbę 355.162 ton.

#### WIĘKSZE STATKI OCEANICZNE.

Jeżeli z floty statków handlowych wyliczymy:

- a) statki Wielkich Jezior Am. Półn.,
- b) " drewniane,
- c) " poniżej 5.000 ton brutto oraz
- d) " starsze nad lat 25, to pozostały tonaż pozwoli nam zorientować się w przybliżonej wartości flot ważniejszych krajów morskich świata.

K R A J	Całkowity tonaż parowy i motorowy		Tonaż oceaniczny	
	Ton. posiadany	% w ton. światow.	Ton. posiadany	% w ton. światow.
W. Brytanja i Irlandja . . . . .	19.754.001	30.32	9.697.716	38.10
Stany Zjednoczone . . . . .	13.702.825	21.03	5.473.408	21.50
Niemcy . . . . .	3.738.067	5.74	1.841.679	7.24
Włochy . . . . .	3.348.732	5.14	1.572.908	6.18
Holandja . . . . .	2.809.375	4.31	1.538.160	6.04
Japonja . . . . .	4.139.815	6.35	1.527.729	6.00
Francja . . . . .	3.255.832	5.00	1.452.491	5.71
Norwegja . . . . .	2.953.944	4.53	482.063	1.89
Inne kraje . . . . .	11.456.822	17.58	1.866.146	7.34
<b>Całkowity tonaż światowy . . . . .</b>	<b>65.159.413</b>	<b>100.00</b>	<b>25.452.300</b>	<b>100.00</b>

Powyższa tablica wykazuje, że gdy np. stosunek całej floty brytyjskiej do floty światowej wyraża się 30,32%, to stosunek ten w odniesieniu do większych statków oceanicznych wzrasta do 38,10%.

Znaczne różnice pod tym względem wykazują również Holandia i Niemcy, pierwsza — 4,31% i 6,04%, druga — 5,74% i 7,24%. Inaczej ma się rzecz w Norwegji, gdzie różnica ta jest ujemna, bowiem gdy stosunek floty norweskiej do światowej stanowi 4,53%, to stosunek do floty statków oceanicznych spada do 1,89%.

#### PARĘ DAT Z OSTATNIEGO 34-LECIA.

Inna tablica obrazuje rozwój i zmiany w ilości różnego typu statków za ostatnie 34 lata.

Z tablicy tej widzimy, że w r. 1894 brutto tonaż parowców wynosił 16.066.000 ton, żaglowców zaś około 9.150.000. Od tego czasu tonaż parowców wzrósł o przeszło 49 milj. ton, podczas, gdy tonaż żaglowców zmalał o przeszło 7.350.000 t.

Tonaż żaglowców, zarejestrowanych w W. Brytanji i Irlandji, który w r. 1894 wynosił 2.700.000 t. br., spadł obecnie do 121.349 t., a tonaż żaglowców Norwegji — z 1.366.000 do 14.263 t.

Wzrost tonażu parowców i st. motorowych w W. Brytanji z Irlandją wyniósł prawie 10,5 milj. ton.

Najbardziej intensywny rozwój zaobserwowano w Japonji, której tonaż parowy od r. 1894 powiększył się prawie dwudziestokrotnie.

Co do innych krajów, to obecny tonaż parowy Włoch w stosunku do r. 1894 wzrósł przeszło 10-krotnie, Holandji — 9-krotnie, Norwegji — blisko 7 $\frac{1}{2}$  razy, Szwecji — 6-krotnie i Danji — 5 $\frac{1}{2}$  razy.

#### TONAŻ UTRACONY I ROZEBRANY.

Analiza tablicy wykazujących straty poniesione w tonażu statków parowych i motorowych z powodu rozebrania lub wypadków morskich, dla niektórych okresów daje obraz b. znacznych wahań.

I tak np. w ostatnim pięcioleciu stwierdzono znaczne zmniejszenie się

strat morskich w porównaniu do tychże z pięciolecia przedwojennego. Średni roczny procent tonażu parowców, utraconych w latach 1923—27, wynosi tylko 0,71, podczas, gdy w latach 1909 — 1913 sięgał 1,17.

Dane dla parowców rozebranych wykazują z roku na rok b. duże różnice. Gdy w latach 1905 — 09 minimum wynosiło 120.000 t., maximum zaś 251.900 t., — w okresie 1910 — 14 r. odpowiednio liczby wahały się pomiędzy 87.737 t. a 245.891 t. W latach 1915 — 20 tonaż rozebranego prawie nie obserwujemy, gdyż średnia roczna sięga zaledwie 10.000 t. — i wreszcie po r. 1920 notujemy b. duże ilości tego tonażu.

Blizsze dane dla tonażu utraconego i wycofanego w latach ostatnich przedstawiają się, jak poniżej:

W r. 1921 —	77.500 t.
1922 —	315.000 t.
1923 —	963.000 t.
1924 —	1.174.000 t.
1925 —	653.000 t.
1926 —	799.000 t.
1927 —	403.000 t.

S. KOSKO



Z pobytu prezesa Banku Gospodarstwa Krajowego gen. Góreckiego w Gdyni. Gen. Górecki zwiedza port i jego urządzenie.

## ŻEGLUGA NA WIŚLE I JEJ POTRZEBY

Dziesięć lat mija od chwili, gdy Polska stała się wolną i niepodległą. Przez ten okres czasu na wszystkich polach gospodarstwa krajowego widzimy postępy. Rozwija się przemysł, wzmacnia się handel; rośnie w społeczeństwie zrozumienie posiadanego dostępu do morza. Rząd z podziwu godną energią buduje port w Gdyni, stwarza handlową flotę polską i konsekwentnie rozwija program morski, utrwalając stan posiadania Polski na morzu i otwierając dla handlu zamorskiego i przedsiębiorczości polskiej szerokie, bo światowe pole ekspansji.

Gdy widzimy te wysiłki, jakie są czynione w kierunku naszego stanu posiadania na morzu, tembardziej jest dla nas niezrozumiałe, dlaczego nasze źródłowe drogi wodne, a szczególnie największa nasza arterja komunikacyjna Wisła pozostaje w pierwotnym stanie.

Przecież we wszystkich krajach Europy Zachodniej przy rozbudowie środków komunikacyjnych w pierwszej linii regulowano rzeki i budowano kanały, ażeby zapewnić dla rozwoju przemysłu i handlu tani przewóz wodny.

Przykładem służyć mogą Niemcy i Francja, które, posiadając gęstą sieć kolejową, równocześnie mają świetnie uregulowane drogi wodne, zapewniające żegludzie minimalne głębokości przemiałów od 1 mtr. do 1,5 m., w zależności od charakteru rzeki, względnie kanału i ich wielkości. Żegluga mając takie zapewnienie minimalnej głębokości na przemiałach, może się normalnie rozwijać i dlatego w Niemczech widzimy potężną flotyllę śródlądową, która zapewnia tani przewóz i stanowi prawdziwą dźwignię dla przemysłu i handlu.

Jakże daleko jesteśmy od naszych sąsiadów. Nasze naturalne drogi wodne są tylko w małej części uregulowane, w stopniu niedostatecznym dla rozwoju żeglugi i to tylko na terenach b. zaboru pruskiego i austriackiego, natomiast główna część naszych dróg wodnych, a więc Wisła w jej środkowym i częściowo górnym biegu, Bug i Narew pozostają w stanie zupełnie przedpotopowym.

Wisła tworzy sobie każdorazowo nowe łożyska, rozbija się w szeregu miejsc na kilka ramion, rwąc coraz bardziej brzegi i przyczyniając rokrocznie milionowe szkody przybrzeżnej ludności, której osiedla są po kilka razy z miejsca na miejsce przemieszczane. Znaną są przecież coroczne powodzie i wylewy Wisły, liczne są wiejskie i osiedla, których pola i łąki zagarnia Wisła, tworząc sobie na nich nowe łożyska. To są szkody bezpośrednie, które Wisła przyczynia okolicznym mieszkańcom, ale równocześnie jaką wielką szkodą jest dla gospodarstwa krajowego, że ta naturalna droga wodna, licząca około 1.000 kilometrów, jest dla żeglugi tylko w małym stopniu wykorzystana.

Kraj nasz posiadający zbyt małą ilość dróg kolejowych i bardzo nieliczne uregulowane drogi wodne, nie może w należyтым stopniu z tej wspinać się, bo przez naturę stworzonej drogi wodnej, jaką jest Wisła, korzystać. Cały szereg miast, miasteczek i osiedli wzdłuż wybrzeży Wisły położonych i wreszcie poważne centrum handlowe, jakie stanowi dzisiaj stolica państwa Warszawa, w małym tylko stopniu z taniego transportu wodnego korzystają, gdyż transport ten, aczkolwiek znacznie tańszy od kolejowego (od 25 do 50%) nie jest jednak dostatecznie regularny i pewny z powodu częstego wahanja się poziomu wody na nieuregulowanej Wiśle.

Praca żeglugi na Wiśle jest utrudniona nie tylko zmiennością stanów wody i surlu, ale równocześnie brakiem robót doraźnych, które przynajmniej w pewnym stopniu mogłyby żegludzie gwarantować to minimalne zagłębienie, jakie dla normalnego rozwoju jej jest potrzebne. W pierwszej linii oczywiście mamy na myśli bagrowanie rzeki. Prace bagrownicze wykonywane na Wiśle, na odcinku Warszawa — Modliń w 1926 i 1927 roku, traktowane jako próbné, dały zupełnie dobre wyniki i wykazały, że przy sprzyjającej organizacji bagrowania niewielkimi stosunkowo środkami udało się podczas niskiego stanu wody utrzymać głębokość przemiałów tego odcinka na 1 mtr. i wyżej, gdy natomiast w tym samym czasie niżej położone przemiały, gdzie robót tych nie wykonywano, miały głębokość 0.70—0.80 mtr.

Z danych inż. Wojtkiewicza, który jest znanym specjalistą robót bagrowniczych, widzimy, że stosunkowo niewielkim kosztem, bo jak podaje inż. Wojtkiewicz w swojej pracy „Wisła—Bałtyk” kosztem 4 tysięcy złotych od kilometra rzeki, wydanych na eksploatację bagrów, można by na całym dystansie Wisły od Warszawy do Gdańska, utrzymać najniższą głębokość przemiałów w wysokości 1 mtr. i wyżej przy niskich stanach wody.

Gdyby nawet koszty bagrowania wyniosły podwójną sumę, to i tak korzyści utrzymania tej głębokości na tym odcinku rzeki wróciłyby się kilkakrotnie w postaci zmniejszenia się kosztów transportu i szybkiego jego rozwoju. Niestety posiadana przez nas na dolnej Wiśle (Warszawa — Gdańsk) ilość bagrów jest niedostateczna dla wykonania robót w tych rozmiarach. Konieczny jest jednorazowy większy nakład na zakup przynajmniej dwóch — trzech większych jednostek, dla odcinka Warszawa — Gdańsk, t. j. tej części Wisły, na której całą nawigację trwa regularna żegluga bez przerwy, nawet przy tak niskim stanie wody, jaki był w tym roku.

Równoległe z potrzebą bagrowania idzie kwestja oczyszczania nurtu z kamieni i raf, które od niepamiętnych czasów leżą sobie w nurcie rzeki i ha-

mują żegluge, zamiast służyć do budowania tam, ochraniać brzegów, a więc do pomagania w jej rozwoju. Poza tem przy zwiększającym się ruchu żeglugowym ważne znaczenie ma należyte zorganizowanie sygnalizacji dzienna, a na odcinkach, gdzie żegluga może pracować w dzień i w nocy (np. na dystansie Gdańsk — Warszawa) również i sygnalizacja nocna.

Wszystkie te czynności, związane z zapewnieniem normalnej pracy żegludze, a więc bagrowanie, oczyszczanie rzeki z kamieni, sygnalizacja i nadzór nad pracą i porządkiem w żegludze nawet na części Wisły Warszawa — Gdańsk, która posiada największą frekwencję żeglugową, pozostawiają bardzo dużo do życzenia.

Przyczyną się do tego nie tylko ni dostateczność środków, asygnowanych przez rząd, lecz również wadliwy podział administracyjny, decentralizujący nadzór i pieczę nad żegluga nawet na tak ożywionym pod względem ruchu statków i berlinek odcinku, jak dystans Warszawa — Gdańsk.

Przynajmniej ta część Wisły, która ma już regularne linje żeglugi towarowo-pasażerskiej winna byłaby być skoncentrowana pod względem nadzoru i pracy nad żegluga, w co wchodzi czynności takie, jak bagrowanie rzeki, wytyczenie nurtu etc. etc. w rękach jednej jednostki administracyjnej, która istotnie mogłaby sprzyścić prowadzić wszystkie te czynności, które nie są regulacją rzeki, a które jednak dla rozwoju żeglugi mają niezwykle doniosłe znaczenie, o ile są wykonywane szybko i sprawnie.

Dzisiejszy stan rzeczy, łączący czynności regulacji rzeki, względnie konserwacji budowli rzecznych z równoczesnym nadzorem i pieczę nad żegluga, nie daje dobrych wyników, czego dowodem są ciągle skargi przedsiębiorstw żeglugowych na istniejący stan rzeczy.

Czynnik rządowe nie doceniają znaczenia Wisły, jako drogi wodnej. Te 300 lub 400.000 ton towarów i około 1 miliona pasażerów, które według przybliżonej statystyki przewozi się Wisłą w czasie nawigacji i to w znacznej części na linii Warszawa — Gdańsk, nie mogą imponować, gdyż w stosunku do ogólnego obrotu towarowego Polski są znikome.

Jednak zapomina się o tem, że tę ilość ładunku i pasażerów żegluga przewozi znacznie taniej od kolei (25—50%) na rzecze w znacznej swojej części nie regularnej, walcząc z niskimi stanami wody, podczas których ładuje tylko na 0.70 — 0.80 mtr. to jest wyzyskuje tylko 1/3 część nośności statku. Zapomina się również o tem, że gdyby żegluga miała zapewnioną stałą głębokość minimalną na 1 — 1.20 metra, to mogłaby przewozić i regularniej i taniej. Dzisiejsze frachty rzeczne uległyby jeszcze dal-



Statek szkolny marynarki wojennej „Iskra”, który zderzył się w dniu 14.X podczas mgły w Kanale Angielskim z norweskim parowcem „Grey County”. Jak wiadomo z depesz „Iskra” poniosła poważne uszkodzenia, wypadku z ludźmi nie było.

szemu obniżeniu, na czym zyskałoby oczywiście gospodarstwo narodowe.

Żegluga w tym stanie, w jakim jest obecnie na Wiśle, posiada 90% parowego taboru rzeczno-żeglownego w wieku ponad 30 — 35 lat; znaczna część parostatków była już przed kilkunastu laty wybrakowana z rzek niemieckich, gdzie już eksploatacyjnie statki te z powodu dużego zużycia węgla zupełnie się nie opłacały.

U nas na Wiśle one pracują, zużywając od 1.3 do 1.5 kłgr. węgla na 1 J. H. P. i godzinę pracy, gdy nowe statki z nowoczesnymi maszynami palą tylko 0.8 kłgr. na godzinę i 1 J. H. P.

Statki te oczywiście nie tylko zużywają dużo węgla, ale równocześnie remotny ich i utrzymanie w stanie zdolnym do ruchu kosztują niewspółmiernie dużo, w porównaniu ze statkami, które jeszcze nie przekroczyły swego wieku prekluzyjnego.

To jest także jedna z przyczyn, iż transport wodny wykonywany przeważnie starym, mocno użytym taborem, nie może osiągnąć tej taniości, jaką mógłby zapewnić tabor nowoczesny, odpowiednio do warunków żeglugowych Wisły dostosowany.

Państwo i w tym kierunku dotąd niewiele zrobiło. Żegluga rzeczna jest

pozostawiona sama sobie i nietylko żadnej pomocy nie otrzymuje, ale nawet nie może korzystać z taniego kredytu niskoprocentowanego na odbudowę swego taboru, gdyż kredyt taki narazie nie istnieje.

Taki stan rzeczy nie powinien trwać nadal. Czas stracony dla rozwoju żeglugi rzecznej powinien być teraz powetowany.

Wisła powinna być nietylko symbolem łączności ziem polskich z Bał-

tykiem — Wisła powinna naprawdę odegrać tę rolę w naszym życiu gospodarczym, jaką natura jej przeznaczyła.

Wszelkie możliwości taniego przewozu Wisłą powinny być wyzyskane. Odpowiednio pogłębiąca rzeka winna łączyć nas z morzem.

Nasza flota śródlądowa winna stanowić przedłużenie działalności naszej floty morskiej.

TADEUSZ MALISZEWSKI

## KORYTARZ, CZY WYSPA?

Znana jest nam, polakom, dokładnie naganka, jaką nacjonalści niemieccy prowadzą, o ile chodzi o wszystko, co polskie, a w szczególności o ile chodzi o nasze granice zachodnie.

Czyciele imperjalizmu Fryderyków i Bismarcków w Niemczech nie mogą się do dziś dnia pogodzić z tem, że na świecie zapanowała zasada, iż naród, zdolny do samodzielnego bytowania, powinien być wolny.

Hakatyści niemieccy ciągle marzą o odwecie, ciągle roją sny o odbudowie niemieckiego imperjalizmu i militarizmu.

Dość spojrzeć na szpalty dzienników i czasopism niemieckich nacjonalistów — aby w lot się zorientować, do czego działalność ich zmierza. Idei pokoju i współpracy zgodnej ludów nie znajdziemy tam.

Jednakowoż, należy oddać sprawiedliwość — nie wszyscy niemiecy myślą na wzór butnej hakaty.

Oto np. ostatnio na zebraniu niemieckiego Związku Katolickiego w Szczecinie, który odbył się w końcu października r. b., poseł centrowy do Reichstagu dr. Krone, wygłosił długą mowę na temat stosunków polsko-niemieckich. W mowie tej p. Krone oświadczył między innymi: „Mówimy zawsze o „korytarzu” polskim. Czy mamy prawo tak mówić? Czy nie należałoby także rozważyć, jak sprawa ta ujmowana jest przez stronę przeciwną? Miałem sposobność wejść w kontakt z pewnym polakiem, przeprowadzić z nim rozmowę o stosunkach granicznych między Polską a Niemcami, w szczególności o Prusach Wschodnich. Nie istniał dla

tego człowieka żaden „Korytarz polski”, natomiast istniały dla niego Prusy Wschodnie, jako wyspa. Musimy być przygotowani — mówił dalej poseł Krone — do ujmowania naszych stosunków z Polską również ze stanowiska takiego, jakie zajął mój interlokutor, i okazać zrozumienie dla tego stanowiska”.

Trzeciwy ten głos nie jest odosobniony. Szeręg szczerych demokratów i ludzi uczciwych w Niemczech rozumie, że Pomorze polskie, to w istocie nie żaden korytarz, lub jakaś sztuczna kombinacja polityczna, lecz że jest to kraj rdzennie polski, zamieszkały przez przynajmniej 90% Polaków i że dlatego kraj ten, jako polski nawskroś, do Polski należeć powinien.

Nie będziemy tutaj nawet starali się polemizować z niemieckimi imperjal-

istami. Po co bowiem wywać otwarte drzwi. Każdy rozsądny człowiek zdaje sobie doskonale sprawę z tego, że wstawianie dzisiaj w ludzi jakowejś „niesprawiedliwości”, jaka rzekomo spotkać miała Niemcy z powodu odebrania im tego, co niesłusznie dzierżyli — jest absurdem.

W interesie poszanowania świętej zasady samostanowienia narodów o sobie, a co za tem idzie w interesie powszechnego pokoju — powinna ludzkość dawać należyta odprawę wszelkiemu imperjalizmowi, z jakiegokolwiek by on strony się przejawiał. Szczególniej ostrzeżająco powinno się oddziaływać na niepożytecznych nacjonalistów niemieckich.

Pan Moltke w swoich pamiętnikach z wojny światowej może sobie na papierze grozić „generalnym” odwetem, ale

nie powinno się w Niemczech dopuszczać do tego, aby majaczenia różnych nieodpowiedzialnych jednostek i grup — niezdrów zresztą dla samego Narodu Niemieckiego — w czyn wcielały bojówki stahlhelmowe.

Ataki, jakie pewne odłamy niemieckie prowadzą przeciw Polsce, nie mają nic wspólnego z etyką i sumieniem między-narodowym, są prosto przejawami zaborczości i dążnością do odwetu pewnych elementów niemieckich.

Dlatego, aby zapanowały między ludźmi stosunki normalne, a między Polską i Niemcami w szczególności, potrzebne jest, aby zdrowa część Narodu Niemieckiego potępiła zgodnie, tak jak to uczynił ostatnio poseł Dr. Krone, niepożyteczne wystąpienia swych nacjonalistycznych mąciwodów.

Dr. W. ROSIŃSKI

## AKADEMICY NAD MORZEM

Liczni goście, zjeżdżający w letnich miesiącach nad polskie morze, spotykali często w różnych punktach wybrzeża grupy młodzieży, która swą wesołością i beztroską ożywiła każdą przejażdżkę, czy wycieczkę morską, a swym niefrasobliwym humorem i niezwykłymi pomysłami zadziwiała wszystkich nadmorskich przybyszów. We wszystkich imprezach brała udział, wszędzie jej było pełno.

Wiadome było, że są to studenci, mieszkańcy kolonii akademickiej, którzy zjeżdżali co roku „z wielkim fanonem” nad polskie morze, aby tu i siebie zabawić i cały brzeg rozweselić, a ku swemu i innych pożytkowi wiele wesołych „kawałów” poczynić.

Nietylko jednak o zabawie myśleli studenci. Prócz zabaw i wycieczek poważnie pracowali oni wśród miejscowej ludności, przyczyniając się bardzo wydatnie do coraz ściślejszego wiązania jej z Macierzą i spajania polskiego wybrzeża coraz mocniejszymi więzami z ojczystym krajem.

Aby jednak studenci polscy dojść mogli do tego, aby tę rolę spełniać, stworzyć sobie musieli wprzód nad polskim morzem stałe asylyum, wywalczyć możność przebywania na polskim wybrzeżu.

Historja osiedlenia się studentów nad morzem jest równie krótka, jak prosta.

W r. 1920 powstał na Uniwersytecie warszawskim Komitet dla wysyłania akademików-wojskowych nad morze.



Obiad w baraku akademickim w Gdyni.

Na czele zarządu stanął p. I. H. Modzelewski, który z zapałem wziął się do tworzenia pierwszej kolonii akademickiej. Na państwowym terenie, w Gdyni, zmontowane zostały blaszane baraki i oddane do użytku młodzieży przez władze wojskowe, które zapłaciły się wkrótce kilkudziesięciu akademikami.

Gdynia — wówczas jeszcze zwy-

czajna wioska rybacka, jak żadna miejscowość nadawała się na miejsce wypoczynkowe dla ludzi, zmęczonych pracą, wyczerpanych trudami wojennymi. Czyste powietrze, morze i piasek, oderwanie się od gwaru wielkiego miasta — wszystko to stworzyło dla studentów świetne warunki zupełnego wypoczynku.

Ludność miejscowa, jak i przyjezd-



Baraki kolonii akademickiej w Gdyni.

ni letnicy, przyjęli kolonję studencką niezmiernie życzliwie. Dla Kaszubów byli to ludzie, którzy zawsze chętnie z nimi rozmawiali i dzielili ich drobne troski, dla letników świetny materiał, wesoły, a beztroski zawsze chętny do urządzania różnego rodzaju imprez czy zabaw. W krótkim też czasie zyskali sobie akademicy nad morzem pełne prawa obywatelstwa.

W r. 1923 kolonję zajęła się Rada naczelna do spraw pomocy młodzieży akademickiej, przez co ostatecznie ugruntowane zostały jej podstawy materialne. Dysponując ponad 200 miejscami, dawała kolonja gdynska rokrocznie w letnich miesiącach odpoczynek około 700 studentom. Rekordowo niskie ceny (3.80 zł. dziennie za wszystko!) sprawiały, że w sezonie wakacyjnym nie było tam nigdy wolnego łóżka.

Wraz z rozwojem i rozbudową Gdyni, która z wioski rybackiej przemie-

niać się poczęła w wielkie miasto portowe, kolonja traciła nieco zaczęła na wartości jako miejsce wypoczynkowe. Coraz większy zaś napływ kandydatów na kolonje letnie, aktualną uczynił sprawę stworzenia na wybrzeżu polskim drugiej placówki wypoczyn-



Sypialnia.



kowej. W r. 1924, dzięki usilnym staraniom ówczesnego sekretarza Rady nac. do spraw pomocy ml. akad., p. L. Robowskiego, postanowiono zakupić teren pod budowę kolonii w Tupadłach koło Jastrzębiej Góry, miejscowości, posiadającej świetne warunki klimatyczne i zdrowotne.

Wkrótce wzniesiony został na zakupionym terenie pawilon mieszkalny na 100 osób i w r. 1927 nowa kolonia oddana została do użytku młodzieży.

W r. b. przebywało już w obu koloniach około 800 studentów, nie licząc ponad 400 osób z wycieczek, które korzystały z gościnności akademików.

To zrobili akademicy nad polskim morzem dla siebie.

A więc założyli sobie z niczego prawie dwie kolonie, dali możność corocznie kilkuset kolegom miłego, beztroskiego spędzenia lata, nabrania sił i zdrowia do czekającej ich pracy, poznania pięknego wybrzeża polskiego.

Co jednak zrobili oni dla samego wybrzeża?

Działalność akademików w tym kierunku polegała przede wszystkim na akcji uświadamiającej, prowadzonej wśród kaszubów. Już przy zakładaniu kolonii zarówno w Gdyni, jak w Tupadłach, jako zasadę brano współzycie z miejscową ludnością, zyskanie sobie jej zaufania, przyciągnięcie jej do siebie. Kaszubi naogół nieufni i skryci niełatwo dali się przekonać. Dużo zachodu kosztowało utwierdzenie ich w mniemaniu, że przyjeżdżający na letnie miesiące studen-



Wesoły wianek studencki na plaży.

ci chcą być ich przyjaciółmi, chcą podzielać ich troski.

Powoli sączone w dusze kaszubów przeświadczenie, że są równie dobrymi Polakami, jak ci wszyscy przyjezdni, rychło już wydało rezultaty. Interesować się zaczęli nieznanym sobie dotąd krajem, rozpytywać o miasta, fabryki i osiedla polskie. Te nieznaczące, swobodne, często z nudów prowadzone rozmowy akademików z kaszubami z pewnością wiele zrobiły w kierunku ich uświadczenia.

Akademicy nasi pozatem potrafili również ludność miejscową zainteresować materialnie, dać jej możność zarobku, podnieść wydajność jej pracy. Przy budowie kolonii w Tupadłach, wznoszonej rękoma miejscowych kaszubów zadzierzgnięte zostały pewne węzły, które przerodziły się z czasem we współpracę akademików z kaszubami. Z braku lepszego zajęcia, w chwilach wolnych, studenci pomagali rybakom w pracy, dawali im pomysły ulepszeń w ich prymitywnych przyboraх rybackich, projektowali nieznanym im urządzenia.

Niedługo też miejscowi rybacy odbudowywać zaczęli swe chaty, zakładać wędzarnie, kupować łodzie. Wzajemian za pomoc w pracy rybackiej pomagali kaszubi akademikom przy urządzaniu kolonii i zaopatrywaniu jej w żywność.

Ta działalność akademików na wybrzeżu polskim nie pozostała bez wyniku. Przedewszystkiem zyskali oni sobie życzliwość i sympatię kaszubów, którzy, widząc w tych przyjezdnych studentach swych przyjaciół i doradców, sympatię tę przeleli na innych przybyszów i silniej poczuli się związani z krajem. Następnie, nabierając przeświadczenia, że tam w głębi kraju ten skrawek polskiego wybrzeża uważany jest za wielki skarb, i ceniący bardziej, niż inne dzielnice, zaczęli go cenić więcej we własnych oczach. Wreszcie zrozumieli, że dobrobyt ich ściśle jest związany z Polską, od której przez tyle lat byli oderwani.

ZDZISŁAW SACHNOWSKI



Kolonia akademicka w Tupadłach koło Jastrzębiej Góry.

## NA JEDNĄ NUTĘ

Z GŁOSÓW PRASY NIEMIECKIEJ O BUDOWIE GDYNI

Polska polityka morska, przejawiająca się głównie w wysiłkach zagospodarowania własnego wybrzeża, wywołuje wciąż jeszcze w opinii niemieckiej tylko zawistną krytykę i niskie insynuacje o imperializm.

Niedawno „Berliner Börsen Zeitung”, przedstawiając budowę portu w Gdyni,

mówiła o niej, jako o przedsięwzięciu gospodarczo niczem nieuzasadnionem, a podjętem jedynie w celach politycznych. Mianowicie Polaka, po wielu bezskutecznych próbach polonizacji Gdańska, pragnie obecnie przy pomocy Gdyni-miecza i Tczewa-sztyletu zgniebić gospodarczo Gdańsk, odciągając od tego portu cały

obrót morski, po to, by następnie uczynić go powolnym dla swych planów politycznych.

Polskie twierdzenie, że budowa nowego portu w Gdyni jest konieczna z tego względu, iż Gdańsk nie może podostać polskiemu importowi i eksportowi, zbija się tem, że Gdańsk ma na ogólną sumę

28.000 m. naturalnych wybrzeży, jedynie 6.100 m. przystosowanych do celów portowych, Polska winna więc w pierwszym rzędzie rozbudować urządzenia w Gdańsku, a nie tworzyć sztucznie nowy port w Gdyni. Artykuł kończy się opinią, że po wyczerpaniu się pożyczki, powoli zacznie zwracać się do polskiego społeczeństwa i wówczas zrozumie się w Polsce, jak dalece budowa tego portu działała na szkodę własnych interesów.

Zupełnie podobnie przedstawiał powody budowania portu w Gdyni dr. Bicknerich w nacjonalistycznym dzienniku „Ostdeutsche Morgenpost”, szczególnie silny nacisk kładąc na rzekome niewypełnienie ze strony polskiej swych zobowiązań, a to zobowiązania się Polski w roku 1921 do pełnej eksploatacji portu gdańskiego w wypadku budowy innego portu na Bałtyku. Rozwój Gdyni określony przez samego autora, jako „wprost zdumiewający”, ilustruje tabelką, obejmującą niemieckie porty bałtyckie wraz z Gdańskiem i Gdynią i ich obrót w latach 1926 i 1927, wskazując, że już obecnie Gdynia osiąga poziom średnio portu bałtyckiego. Rozwój ten — zdaniem autora — nie jest jednakowoż naturalny, ale jest wynikiem silnego poparcia rządowego i rujnującej konkurencji, jaką uprawia polskie węglowe górnictwo na północnych rynkach w walce z węglem angielskim. Podnosząc następnie znane niemieckie argumenty, iż Gdynia nie posiada naturalnych warunków, uważa, że celowość budowy portu musi być zakwestjonowana tem więcej, iż wydatki związane z budową portu i wynoszące według samego kosztorysu 46—51 milionów złotych w złocie, stanowią dla tak „biednego w kapital kraju”, jakim jest Polska, nadzwyczaj wielką kwotę.

Ostatnio znów w związku z dyskusją nad paktem Kelloga, zamieściła prasa niemiecka cały szereg artykułów alarmujących na temat wzrostu polskiego niebezpieczeństwa i to właśnie w związku z budową portu w Gdyni.

W oczach prasy niemieckiej, ten najbardziej zamierzany zakątek wybrzeża Bałtyku za czasów niemieckich, stał się obecnie ni mniej, ni więcej, jak... punktem, leżącym w skrzyżowaniu się myśli paktu Kelloga, gdwz... z problemem Gdańsk—Gdynia łączy się kwestja korytarzowa, a z tem kwestja niemieckiej przyszłości, a w końcu tak aktualna kwestja, jak pokój światowy... Gdańsk jest punktem centralnym ataku, walki cichej, zawziętej, przeprowadzanej wszelkimi środkami przeciw mocarstwowemu stanowisku Niemiec („Dresdner Anzeiger” z 1.8). Albo „Deutsche Zeitung” z 7.8 pisze: „Polska znów jest w ofensywie... wśród żądy posiadania i lęku rodzi się polskie niebezpieczeństwo, niebezpieczeństwem jedynie dlatego, iż my nie chcemy się z niem zetknąć... Czołg o papie-



Wjeście do kanału portowego w Gdyni.

rowych czołgach, który przecież przetacza się ponad naszymi okopami, gdyż sami je przysypujemy... wysypane molo (aufgeschüttete Mole) w Gdyni poczyna wyrastać na niebezpieczeństwo dla Gdańska i jego życia gospodarczego, a to dlatego, iż Rzeczka kwestję Gdańska traktuje wyłącznie pod punktem widzenia „wspólnoty kulturalnej” i t. d. i t. d.

W związku zaś z pobytem prezesa Banku Gosp. Kraj., gen. Góreckiego, w Gdańsku i jego odczytem, rzekomo na temat, jak Gdańsk rozkwita pod wpływem polskim, stwierdza się w prasie niemieckiej, co następuje: Rozkwit Gdańska jest papierowym rozkwitem, sztucznym produktem. Wziąć należy pod uwagę, że wzrost ruchu portowego ma w połowie swe źródło w sztucznym podniesieniu eksportu węgla polskiego, wypartego polską polityką taryfową ze swego naturalnego portu Szczecina, a w drugiej połowie jest rezultatem „rabunkowej” gospodarki, uprawianej w polskich lasach. Jedno i drugie jest z punktu widzenia gospodarczego czemś przemijającym—„tak, jak długo zapas starczy”. („Dresdner Anzeiger” Nr. 357).

Imputując zaś polskiemu czynnikom, jakoby wysuwały roszczenia do posiadania Gdańska na tej podstawie, iż zawdzięcza on swój rozwój wyłącznie Polsce, autor wysuwa taką analogję: Gdańsk, Hamburg i Antwerpja, to porty, których wzmożenie ruchu uzależnione jest od rozwoju zaplecza, leżącego na obszarze innego państwa. Nawet Londyn odnosi korzyści z dobrobytu kontynentu, niezależ-

nie od sytuacji w samej Anglii. Czy znalazł się już kiedy jednak taki „dureń” (Narr) polityczny, któryby z tego tytułu wysuwał żądanie zajęcia Londynu... „Panu Góreckiemu nie wydawaloby się to zbyt trudnem”...

Z samem twierdzeniem, że Gdańsk rozwija się obecnie pod wpływem Polski, autor rozprawia się łatwo. Porównując cyfry obrotu z lat przedwojennych 2 milionów ton w stosunku do obecnych 7 milionów, i analizując obecny eksport, uważa, że na masowych artykułach Gdańsk nie zarabia, a więc „jakby ich nie było”; skreśla zatem ze spokojnem sumieniem po kolei: węgiel, drzewo, cement, aż otrzymuje w końcu cyfrę 400.000 ton i wtedy przeciwstawia ją sumie eksportu z roku 1913, wyrażającej się kwotą 900.000 ton. Oczywiście — minus w stosunku do dawnych czasów. Mało—bowiem wówczas to był „własny handel, pożywny handel”. W ten sam sposób załatwia się autor i z importem, skreślając rudę żelazną, stal i nawozy sztuczne. Uzyskana suma 748.000 ton importu (po skreśleniu 752.000 ton) znów jest mniejsza od sumy 1.200.000 ton importu z lat przedwojennych. — Twierdzenie więc Góreckiego i jego rodaków, wielu utrzymujących podobnie, należy zatem określić, jako kłamstwa propagandowe (Propagandalügen) — pisze tym samym „wykwintnym” stylem.

Na samym końcu zaś „moral” i niemieckie credo: „Obecnie buduje Polska tuż obok port w Gdyni, co prawda obcydliwie (?) (ganz schenslich). Gdy budowę ukończą, to obrót spadnie o połowę.



Kutry rybackie na redzie Gdyni.



Molo pasażerskie w Gdyni.

Pan Górecki utrzymuje, że to nie jest konkurencja. Jest nią jednak, Polska chce Gdańsk wygłodzić. Już wybudowano w Tczewie port węglowy. Czy się jednak te niezmiernie wydatki będą opłacały gospodarczo? Połose jest to narazie obojętne. Nie chodzi tutaj przecież o jakiś efekt gospodarczy, ale raczej o zniszczenie ostatniej rezerwy niemieckiej kultury i niemieckiej sztuki, na bezprawnie zaanektowanej przez Polskę części obszaru niemieckiej kultury nad Bałtykiem. Po to, by utrwalić po wieki podział Nie-

mieć. Czy pakt Kelloga może utrzymać takie obciążenie?"

Gdańsk „traci na czysto” na polskim eksporcie i imporcie. Skierowanie zaś jednak części nadmiaru tych niezyskowych artykułów do Gdyni, to niechybny głód i zagłada Gdańska. Więc i tak źle, i tak niedobrze.

T. M.  
Wszystkie te żale, zawożenia i narzekania prasy niemieckiej, połączone z iście germańską uwalnością słowa, jeszcze raz winny całego polskiemu społeczeństwu dowiedzieć, jak ważną i jak celową

pracę na swoim wybrzeżu morskiem Polskę prowadzi. Osłabić tempo tej pracy nie wolno, a tembardziej ustoić w niej choćby na moment.

Echa twardej uderzeń katarów, bijących na polskiem wybrzeżu słupy naszego władania morzem, rozjeżdżą się po całej Europie, po całej kuli ziemskiej, i ugruntują mocniej, niż wszelkie układy i umowy, nasz stan posiadania nad Bałtykiem.

Niemcy to rozumieją i stąd cała krzyżacko-obladna urzawa. Przep. Red.

## Z GDYNI DO AFRYKI NA „NIEMNIE”

W czerwcowym numerze „Morza” opisywałem, jakśmy to 5 maja wyruszyli z Gdyni na statku „Niemen” do Afryki, wioząc 5.000 ton węgla Polskich Kopalń Skarbowych do portu Bône dla kolei algierskich. Opis tej pięknej, dwutygodniowej podróży morskiej został przerwany w momencie, gdyśmy po spokojnym, bez przygód, żeglowaniu na wodach Bałtyku weszli do kanału Kilońskiego.

Jeśli jazda po Bałtyku ładząco przypominała wędrowkę po stawie, bo aż tak dalece nasze polskie morze było w tym czasie spokojne, jeżeli kanał Kiloński nie dawał innych wrażeń, niż podróż rzeką — to jakże inaczej poczuliśmy się od rana 8-go maja, zaraz po wyjściu z kanału, na morzu Północnym.

Sztorm! Siła wiatru 9—10 stopni (maksimum 12 stopni oznacza orkan), fala ogromna. Statek zatacza się, jak pijany, pokłady ładunkowe przedni i tylny stale pod wodą. Ołowiane, niskie chmury, deszcz, zimno.

W kajucie wszystko się rusza, rzeczy latają, jak żywe, ani chodzić, ani siedzieć, najlepiej leżeć w ciepłej, głębokiej koi. Ale spać też nie sposób — zbyt kołysze. Przez okna, co chwila zalwane wodą okienka mej kajuty widać wysoki przód statku, nurzający się ciężko w oszalałych falach, które wyglądają jak strome, zielono-szkliste góry.

„Niemen” drży od uderzeń — chwilami, po obaleniu się większej góry wodnej, niby zmęczony przypada ciężko do fal — potem powoli dźwiga swój ostry dziób z odmetów, aż skrzypi od wysiłku. A jednak wciąż walczy, wciąż orze ciężkie, straszliwie rozkołysane morze.

Długie dwa dni trwa burza, dopiero 9 maja wieczorem jest trochę spokojniej, weszliśmy bowiem pod osłonę brzegów Anglii. Żle było przez te dni, woda trafiała nawet do wnętrza statku i trzeba ją było wyczerpywać. Fale potłukły grubo, na 15—20 m/m. szkła w okrągłych

oknach-iluminatorach i poczyniły trochę innych drobniejszych szkód.

— Cóż słychać, panie poruczniku? — interpeluję gdzieś podczas burzy drugiego oficera, p. Nowaka — ogólnego naszego ulubieńca.



Na mostku kapitańskim „Niemna”.  
Stoją od lewej: por. Nowak, inż. Dyczakowski, dyr. Wejers.

— Wszystko dobrze, pogoda się poprawia, statek jest „ślubny”. — To słowo „ślubny” oznacza u porucznika wysoka pochwałę, — możemy więc wędrować bez trwogi.

Kanał Pas de Calais, La Manche przechodzimy bez przygód. Wciąż zimno i chmurno, więc wszelkie płaszczki i swetry „w robocie” — jednak można trochę spacerować po pokładzie, a to już dobrze. Pewną atrakcją jest spotkanie kilku wielkich statków, między innymi widzimy zdaleka wspomniany „New-York” Hamburgsko-Amerykańskiej linii — statek, mający przeszło 40.000 ton, a więc blisko dziewięć razy większy od naszego.

Powoli La Manche się rozszerza; plynęliśmy kilka godzin wzdłuż zlekką widocznych brzegów wyspy Wight, znanego miejsca kąpielowego Anglii.

W błękitnej dali morskiej hucieją kredowe, strome zbocza, przez lotnetkę widać gęste osiedla i uprawne pola, — wyspa ma ładny, górzysty zarys.

Statek miarowo kołysze się na długiej fali, i oto na piąty dzień podróży wchodzimy w ocean Atlantycki. Przepłynęliśmy już 900 mil, a pozostało nam 1.800, czyli jeszcze prawie 3.500 kilometrów, które przy dobrej pogodzie mamy nadzieję „zrobić” w ciągu 8—9 dni.

Mijamy zdaleka ostatni cypel wybrzeży angielskich, t. zw. „Lands-End”. Z przeciwległej strony, w odległości przeszło stu mil, mamy francuski przylądek L'Ouesant i port Brest, a przed nami — zatoka Biskajska — miejsce, cieszące się jaknajgorszą sławą wśród żeglarzy. Mamy nią płynąć aż do „Cap Finisterre”, cypłu Hiszpanii, co potrwa jakies 1½—2 doby, jeśli wszystko będzie dobrze. O zlej Biskajii krąży wśród załogi wiele ciekawych opowieści; tu podobno w rokueszłym statek „Norge” 4 dni walczył swoją 1.800-konną maszyną z burzą i nie posuwał się wcale naprzód.

Początek podróży przez Biskajję bardzo miły, bo pogoda piękna: słońce, cie-



„Niemen” ładuje w Gdyni polski węgiel, przeznaczony do Afryki.



Toaleta „Niemna” w drodze do Afryki.



„Niemen” uzupełnia swe zapasy węgla statekowego przy wejściu do kanału Kilońskiego.

plo, łagodna fala kołysze nas wolno, niby przyjaźnie, statek płynie szybko i jakoś lekko.

Mija nas kilka okrętów. Bardzo blisko przechodzi elegancki „Ceramic” znanego Tow. White Star Line. Zgrabny „pasazer”, szary z białą nadbudową i dużym złotym kominem, czteromasztowy, ma 20.000 ton pojemności, płynie szybko, podobno około 35 klm. na godzinę; gołem okiem widnie wielu ludzi na pokładzie.

Nadajemy przez radio depeszę: jedną do „Pata”, zawiadamiającą krewnych i znajomych, że „Niemen” wszedł w Atlantyk, — a drugą do Ministra Kwiatkowskiego, któremu „Z pełni Atlantyku przesyłamy wyrazy holdu i uznania za inicjatywę szerzenia tężyzny polskiej przez polską flotę”.



Grupa członków załogi i pasażer s/s „Niemen”.

Jednak, im dalej w ocean, tem gorzej. Złowroga Biskaja widocznie chce nas doświadczyć.

Zrywa się wiatr, morze z granatowego robi się siwe, coraz wyższe fale, jak na komendę, mkną na nas w ataku. Jesteśmy w środku zatoki na cieńszym łuku pomiędzy Cap Ouessant i Cap Finisterre, w odległości 300—350 klm. od brzoju. Głębina tu straszna. Z lękiem odczytuję na mapie w kajucie nawigacyjnej: 4670, 4900, 5060 mtr.! A więc przeszło 5 kilometrów toni jest pod nami!

Znow przez kilkanaście godzin trwa wściekły taniec.

Ocean stał się podobny do roztopionego ołowiu, rudo-grzywiaste bałwany wala z rykiem na nas z lewej burty, i kładą statek na boki. Spieniona, rozpylona woda leci wpoprzek statku. Ten rodzaj kołysania jest najbardziej przykry! Od czasu do czasu słychać jakoby ktoś grochem zasypywał statek — to spadają na pokład kaskady wody z fali, przecinanej dziobem.

Woda dochodzi aż do drugiego piętra środkowej wysokiej nadbudówki, w której się mieszczą kajuty i pokój jadalny, ale parę dni temu na morzu Północnym było jeszcze gorzej, bo fale wdzierały się na najwyższe, trzecie piętro — mostek nawigacyjny, t. j. dochodziły aż do 12 mtr. od poziomu wody.

Co chwila opadają na statek góry wody, która potem z szumem przelewa się po pokładzie i uderza, jak opętana bestja, szalująca wyjścia, o wysokie progi kabin i burty.

Tylny pokład jest stale pod wodą, tak że dostać się ze środka na rufę (tył statku) nie sposób.

Ponuro, pusto dokoła nas, noc ciemna, nigdzie ognika statku, zdaje się, że sami jesteśmy w oceanie. Nawet „sasiad” — jakiś transportowiec, który wyrwale dymił na horyzoncie przez cały dzień, płynąc w tym samym, co i my, kierunku — teraz gdzieś znikł. Podejrzewam, że zbyt daleko odchylił się w głąb oceanu, bo już dziesiąta wieczór, dawno musieliśmy zobaczyć ognie latarni morskiej na Cap Finisterre, a tu ani śladu.

Od por. Nowaka, który jeszcze napół senno po odpoczynku gramolił się po rozkołysanych stopniach na górny mostek „na wachnię” — nie się dowiedzieć nie mogę, oprócz tego, że wszystko jest, oczywiście, w „ślubnym” porządku. Ładny mi porządek: pozostawać na mostku dłużej nie sposób, zaś o spaniu też ani mowy! Wędrując przeto do kajuty radiotelegra-



Można i tak.

listy, może tam się dowiem, jakie wskazania nadają stacje radiowe, co do pogody na jutro i czy długo to pić kłopotliwa.

Spacerek ciężki, posuwać się właściwie najlepiej na czworakach, albo też, chwytając rękami to barjery, to wentylatora, to klamki, czy linki jakiej, a wciąż przystając, bo ciśnienie wiatru jest bardzo silne; wlaż wreszcie ociekającą wodą do kajuty radja i po niej jakim zasie, nieoczekiwanie, o cudzo! udaje nam się „złapać” mielada gratkę, bo Warszawę. Jakże to było rozkoszne, owo odczucie łączności z krajem, właśnie teraz, podczas burzy — może zrozumieć chyba tylko ten, który włóczył się po morskach dalekich na „trampie” (tak Amerykanie zwą transportowce-włóczęgi) — lupince zatraconej, zalwanej wciąż wodą, oderwanej od lądów, samotnej.

Cały zamieniony w słuch wchłaniał przytłumiony, a tak dobrze znajomy ładny timbre głosu speakerki warszawskiej; mówi o nadanej przed chwilą operetce, a więc koniec programu. A potem słyszę „Jeszcze Polska nie zginęła...” grane w studio warszawskim! Dziwne uczucia wywołują te dźwięki tu, w nocy, na oceanie, przy dzikim akompaniamencie hurzy!

Ale nie, to jeszcze nie koniec programu! Za chwilę wylapujemy parę fragmentów znanej rewii „Publiczność ma głos” z teatru „Morskie Oko” w Warszawie. Nasz dwulampowy „Audjon” sprawia się chwilami świetnie; na przykład, doskonale słychać piosenkę „Mary Lou”. Lecz po pewnym czasie powstają syki, gwizdy; przemówiły inne stacje; wlaży jakiś niemiec z odczytem — łączność z krajem zaczyna się rwać, wreszcie — znowu sami.

Okolo drugiej w nocy fala się nieco zmniejsza, widzimy wiele migoczących ognii: to nareszcie hiszpańskie brzozi, Cap Finisterre, koniec zleju zatoki Biskajskiej, czyli pół drogi do celu.

I tak wciąż dalej i dalej wije się nasza droga, opasując niby wstęgą półwy-



Dzielnica arabska w Tunisie, t. zw. „Kasbah”.

sep Pirenejski, skaliste brzegi Hiszpanji, Portugalji, znów Hiszpanji, by wreszcie opuścić Europę, przybliżyć się do stromych szczytów Atlasu i utknąć w afrykańskim porcie Bône — celu naszej dwutygodniowej żeglugi, nieprzerwanej w żadnym porcie, a tylko nieco zwolnionej w kanale Kilońskim.

Pragnąłbym wnieśc to wszystko trwożne i piękne, co, niesłyszane, już „było”, co jest tylko wspomnieniem, opisać głównie dla tych, którzy nie znają cudów dalekich podróży po wielkich, obcych wodach.

... Gdybyż to można było słowami odtworzyć ciepło i blaski słońca, oddać zmienne głosy fal, oddech, szum morza, określeniami barw zastąpić barwy same, siłę opisów spotęgować do granic rzeczywistości przytężyć...

Mniej więcej od 13 maja, t. j. na ósmy dzień drogi od Gdyni, kiedyśmy byli gdzieś w pobliżu hiszpańskiego portu Vigo i granicy Portugalji, zaczęło się dniać lepiej — słońko, morze spokojniejsze, horyzonty dalekie, błękitno-perłowe, a wiatrzyk lekki, pieszczotliwy.

Statek się odrazu ożywia. Ściągamy ze siebie płaszczki i swetry, „leżakujemy”, spacerujemy po suchym już pokładzie, a załoga, wolna od „wacht” otwiera wentylatory, naprawia drobne uszkodzenia po burzy i rozwiesza na rufie świeżo upraną bieliznę. Proszą o zdjęcia fotograficzne, robimy ich kilka, zadowolone z pogody beactwo dokazuje przytem, jak dzieci.

Niektóre typy, szczególnie między palaczami, wspaniałe, np. jeden wielki, suchy dryblas o zdecydowanej na wszystko buzi — wesoły zresztą i w tym zespole załogi po swojemu sympatyczny — był podobno komunistą i pływał dłuższy czas po morzu Czarnem na bolszewickim statku „Komisarz Worowski”. I oto teraz pływa na tym polskim „Niemnie” pod barwami biało-czerwonymi.

A drugi, mizerota straszliwy, jest „znajda” — bo wkradł się na statek w Gdyni gdzieś nocą, ukrył się w bunkrach węglowych i został stamtąd wywleczony „głodny i chłodny” już na pełnem morzu, gdzie go nie sposób było „wysadzić”. Twierdzi, iż jest bezrobotnym aktorem kabaretowym (?), a dlatego chce pływać, że chce jeść i że tylko takim sposobem mógł się „wynażyć” na statek: kandydatów na pływania jest w Gdyni zbyt wielu. Zrobiono z niego palacza — jedzie też dalej legalnie.

Przemity naprawdę jest bosman Kąkol: wysoki, chudy kaszub o bardzo dobrej zczerniałej od wiatrów twarzy, wielce uprzejmy; po całych dniach coś dłużej, majstruje, podciąga linki i bloki, naprawia, maluje „bo to wszystko musy dobrze iść”, jak twierdzi.

Im dalej ku Gibraltarowi, tem coraz ładniej. Dnie początkowo ciepłe, stają się teraz gorące, upalne, horyzonty jasne, dalekie, a noce gwiazdne — o temperaturze łagodnej. Napół ubrani, w kostjumach, urągających wszelkiej moralności, całe dnie spędzamy na pokładzie, by się ogrzać i opalić. A gdy zapadnie wreszcie szybki mrok i noc — człowiek odwleka spanie jak może; zańdado jest pięknie.

Na dziewiąty dzień podróży, pod wieczór, przybliżyliśmy się do brzegów Portugalji, do przylądka „San Vincent”, który musimy opłynąć. Przed zachwyconymi oczami, spragnionymi już, mimo wszelkie cuda morskie, widoku ziemi, przesuwa się bajkowo piękny obraz. Brzeg wysoki, urwisty, staje się coraz bliższy; wkrótce dzieli nas od niego zaledwie jakieś 5 km. Wysoko na stromej, czerwono-brunatnej skale sterczy dumnie latarnia morska, San Vincent. Jest ona najwidoczniej dorobiona do jakiegoś starożytnego zamku, czy klasztoru, widać bowiem kompleksy dużych, paropiętrowych budynków, szerokie mury, strome skarpy, oparte na występach skal, zwisających nad wodą. Tęże okienek tak słicznie migocą w jaskrawem



Słynny park „Jardin London” w Biskrze.



Malowniczy fragment z dzielnicy arabskiej w Algierze.

słońcu. Drżko, pomuro, ani śródła roślinności, tylko gdzieś w głębi łądy zielenią trawy. Niżej, na poziomie cudnie szafirowego morza widać grotty, fantastyczne jaskinie, wyżarte przez ocean, przed skalą, daleko w morzu sterczy wielki, samotny głaz, niby ręką olbrzyma, aż tam strącony. Dalej za przylądkiem coś niby wioska i jakieś starożytne wały forteczne, na horyzoncie wspaniałe łańcuch gór.

Ale co za ruch! Mijamy w krótkim przeciągu czasu coś z dziesięć parowców, płynących w różnych kierunkach, jeszcze bliżej łądy, niż my. „Powylazło to jak karaluchy” rzuca ktoś wesoło. Nic zresztą dziwnego, bo jesteśmy w tej chwili na wielkim trakcie morskim, pomiędzy północą a południem: Afryka, Włochami, Grecją, Indjami, Dalekiem Wschodem — iluz łądami jeszcze! Szybko, lekko, niby ślizgając się po wodzie, mijają nas duże, czteropiętrowe pasażerski motorowiec. Odczytujemy na rufie: „Cristian Hyegens” Stockholm. A więc szwed. Oficerowie twierdzą, że ma on 20.000 ton, należy do najnowszych pospiesznych statków szwedzkich i utrzymuje komunikację pomiędzy Stockholmem a Indjami. Nasz „Niemnie” zapewne słabo wygląda przy takim eleganckim, ale nic to — nadejdą prędko czasy, gdy i my, polacy, będziemy mieli takie piękne statki.

Tymczasem z kochanego „Niemna” jesteśmy też szczerze dumni, bo mocne to i pewne. Oto już trzeci tysiąc mil morskich na nim rozpoczynamy, tak jest już wypróbowany, że napewno dowiezie nas do „Czarnego Łądu” szczęśliwie.

Mijamy stację sygnałową, też bardzo podobną do twierdzy i wywiezamy na przednim maszcie nasze znaki rozpoznawcze, t. j. cztery barwy chorągiewki, oznaczające litery: „P. B. L. M.”, co według „kołu” wyjaśnia, że statek nazywa się „Niemna”, pochodzi z portu Gdynia, jest statkiem polskim. Stacja sygnalizuje na swym maszcie, że czyta, potem pod-



Typy arabskie z oazy Biskra.

ciąga wyżej swoją chorągiewkę na znak, że sygnał nasz jest zrozumiany, więc nasze „P. B. L. M.” zlatują po linie na dół, na rufie natomiast podnosimy banderę. W tej chwili przygląda się polskim barwom nietylko stacja portugalska, lecz także co najmniej pięć statków różnych narodowości.

Trudno mi opisać piękno obrazu. Morze łagodne, lekko sfalowane jest ciemne, jak granat. W oddali wyrastają z wód czerwone skały, ozłoczone ostrymi promieniami zachodzącego słońca, porznięte bruzdami, nagie, wyniosłe — u dołu skał fioletowe cienie pieczar i złomów i nikła biała koronka piany. Wszystko się łapie w jaskrawe światło, a podążające w różnych kierunkach statki nadają cudnemu obrazowi ruchliwość i życie.

Oddalamy się od skał Św. Wincentego, statków coraz mniej, słońce zaszło, szybko zapada zmrok. W pobliżu wolno przesuwają się duże, czterokominowy kontrtorpedowiec, zapewne angielski, ze składu eskadry, stojącej w Gibraltarze; włóczy to się wszędzie po morzach, węższy, czegoś pilnuje, czy szuka.

Cudna, cicha noc. Bardzo daleko, jak mały punkcik, błyska światło latarni morskiej, zawieszona w mgłach nocy, mająca gdzieś ognie olbrętów. Poszum łagodny fal, cichy szmer wody o burty, miarowe kraki olicera dyżurnego na górnym mostku, czasami krótki tłumiony gwizdek, wzywający na mostek marynarza, stałe rytmiczne dygotanie maszyny; chwilami doleci skądś głos, strzęp rozmowy, łoskot węgla, wybieranego z bunkrów statku, a wszystko to niby przygaszone — szkice dźwięków.

Wolni od zajęć ludzie poszli spać — tylko wewnątrz kotłowni jak zawsze ruch, pulsuje życie.

Z maszty tajemniczo sączy się światło, na dole, na pokładzie ciemno; lekko szmerzące z boków skrzydła srebrnej fosforującej piany — dookoła cisza... Statek sunie jak senne widziadło w bezkresie wód... Jak piękny jest świat!

Do cieśniny Gibraltarskiej wpływamy rano. Słońce co chwila chowa się za chmury i w tem zmiennym świetle powstają przesłiczne kolorystyczne efekty. Woda się mieni — jest czarna, to złota, za chwilę granatowa, to znów błękitna. Wpływamy pomiędzy dwa lądy. Z lewej strony mamy gorzyste brzegi Europy; liłjowe wzgórza toną we mgłach, przez lornetkę widać jakieś domki, wreszcie osadę z dużą białą wieżą — to Tarifa, miasteczko hiszpańskie. Z prawej strony ponure skały — w oddali zaś olbrzymie łańcuchy gór bez końca — na szczytach połyskują śniegi — to brzeg afrykański, masywy gór Atlasu.

Brzegi coraz bliższe — z lewej strony wyrasta z wody samotna, potężna skała o fantastycznych zarysach, niby z jakiejś teatralnej dekoracji — sławny Gibraltar, najgroźniejsza morska twierdza świata, ostoja potężnej Anglii.

Płyniemy bliżej brzegu afrykańskiego, gdyż tu są prądy dla nas korzystne; odwrotnie zaś statki, płynące w przeciwną stronę ku oceanowi, trzymają się bliżej Gibraltaru.

Miła, druga jeszcze, a skały wybrzeża afrykańskiego mają zarysy łagodniejsze; jeden cypel daleko wystaje w morze, przez lornetkę widać prostokątną fortyfikację, jakieś budowle i wały — to twierdza hiszpańska, Ceuta. Więc sytuacja militarna jest taka: Anglii, zajmując skałę Gibraltaru (od 1704 r.) tkwią u brzegów europejskich, hiszpańskich, zaś hiszpanie z woli losu i historii ufortyfikowali brzeg afrykański — cypel Marokka — Ceuta.

Fala w cieśninie dość znaczna, gdyż prądy i wiatry są tu silne; niewysokie lecz energiczne grzywiaste balwany lecą szybko, wiatr, chmury, za chwilę znów słońce, oświetlenie nadzwyczaj zmienną, cały obraz barwny i żywy.

Silna 1600-konna maszyna „Niemna” żwawo pousuwa nas naprzód; skała Gibraltaru pokazuje nam swój przód i drugą bok, zryty fortami i galeriami, kutymi w kamieniu. Widać ogromne białe płaszczyny niby osypiska piasku, — są to ocementowane zbocza, doprowadzające deszczową słodką wodę do wielkich zbiorników; Gibraltar innej wody nie ma.

„Obiad na stole” — z żalem opuszczam pokład, przejazd bowiem przez cieśninę gibraltarską jest bardzo ciekawy, a widoki przesłiczne.

Podczas obiadu — dygresja! Do ładnego saloniku „Niemna” gdzie jadamy, wchodzi marynarz: „Panie kapitanie Gibraltaru nam coś sygnalizuje”. Przerwywamy obiad, wychodzimy na pokład i szukamy przez lornetki sygnałów, lecz ja nic nie mogę dojrzeć. Są maszty radiotelegrafu, maszty sygnałowe, wieże, ale sygnałów żadnych. A jednak okazuje się, że twierdza przed chwilą sygnalizowała optycznym telegrafem, żądając wylegitymowania się.

Więc znów wlatują na nasz przedni maszt cztery chorągiewki rozpoznawcze „P. B. L. M.” a dla zaznaczenia narodowości podnosimy też i banderę. Angliki jednak tem się nie zadawalniają, bo oto nadchodzi ich radiodepesza z zapytaniem, co to za port Gdynia, gdzie leży. Nasz telegrafista, p. Raczek, odpowiada przez radio „Gdynia to nowy port polski, położony w pobliżu Gdańska”. Twierdza sygnalizuje: „zrozumieliśmy”, opuszczamy więc nasze chorągiewki i banderę; przekontrolowani możemy dalej jechać i kończyć przerwany obiad. Nawiasem mówiąc, jeśli słowo „obiad” pochodzi od pojęcia „objadać się”, to z tem jest słabiej, gdyż dojadamy resztki zapasów z Gdyni i menu są coraz bardziej „malownicze”. Dziś w cieśninie Gibraltarskiej mamy taki obia-

dek: koniak, whisky, ser, śledź, zupa z suszonych śliwek, pięknie słony gulaz z okropnego amerykańskiego mięsa konserwowego, i chroniczna marmolada z pomarańcza.

Ale trudno, nie można grymasić, gdy się jedzie na statku towarowym, który przez dwa tygodnie nigdzie nie staje, a więc zapasów odnowić nie może.

Jakos tam dożyjemy do Bone — za to jest niewypowiedzianie, olśniewająco pięknie. Morze jest spokojne, w żarze słonecznym niby omdlałe, a woda tak mocno błękitna, że wydaje się aż nienaturalna, sztucznie zabarwiona. Lazurowa, ultramarynowa, farbka do bielizny, a nie woda! Powietrze upajające, wspaniałe, horyzonty rozległe; w oddali, niby najdelikatniejsza akwarela zarysowują się brzegi Afryki, góry Atlasu, a brzeg Europy już się rozplynął w przestrzeni. Jesteśmy na morzu Śródziemnem.

Ledwie się mówi, ledwie się myśli, od cudnego obrazu oczu oderwać nie można. Statek idzie wciąż szybko, lecz dźwięk tak lekko muska fale, iż chwilami się zdaje, że stoi.

...A gdy się patrzy na wodę u samej burty, to fale, biegające lekko na boki są jaskrawo zielone, a na nich wciąż się rodzą i młkną oczka, wysepki piany białej, jak śnieg.

Ciekawe jest zabarwienie tych wód, przez które żeglowlaliśmy. Zgruba określając, Bałtyk miał barwy perłowo-modre, morze Północne rudo-czarne, a czasami cudnie ciemno-zielone, koloru butelkowego szkła, zaś Atlantyk i morze Śródziemne — zabarwienie błękitne lub szafirowo granatowe. Oczywiście, różnice te są względne, barwa bowiem wody zależy od wielu czynników, a przede wszystkim od oświetlenia, stopnia zachmurzenia; poza tem przy zabarwieniu wód gra dużą rolę głębokość, procent soli, ilość i rodzaj drobnoustrojów, żyjących w wodzie morskiej.

Bawią nas latające ryby, wlatujące na



Dzieci arabskie w Biskrze.

chwile z toni morskiej, by wnet się w nią zapasć. Jedna spadła na pokład i zaraz usnęła; jest kształtu torpedy, długa na jakieś 30 cm, oczy ma ogromne, grzbiet granatowy, bezuszek śnieżnobiały; dwie duże przezroczyste płetwy w formie skrzydeł jaskółki są wielkości dłoni, składają się jak wachlarz i mienia się łęczowo.

Któregoś dnia krótko przed zachodem mamy ze trzy kwadransy pięknej rozrywki. Tuż przed statkiem, pod tego dziobem, mkną, płąsa, cisną się siedem, czy osiem delfinów. Wielkie ryby, chyba 1½—2 metry długie, są rozigrane, jak dzieci! To wyskakują z wody, to nękają w granatowej głębinie lub pianie u dzioba, to skaczą jedna przez drugą, to znów odwracają się do góry brzuchem, białutkim a lśniącym. Plusk przytem jest głośny, głośniejszy, niż szum talli, ryby wciąż pędzą w różnych kierunkach, żywe, zwinnie w ruchach, jak baletnicy, a szybciej jak torpedy. Słicznie to wygląda, z zainteresowaniem obserwujemy ten konkurs zreczności, wreszcie ciekawym delfinom kęsy bałki, których jednak nie łapią — może się boją. Wtem widocznie ryby dały sobie jakiś sygnał, gdyż od razu, jak na rozkaz giną wszystkie w odmetach.

Parońdowe słodkie bytowanie w lazurach Śródziemnego morza pod rozżarzonem słońcem zostaje raptownie przerwane. W nocy 17 maja, gdyśmy byli gdzieś między portami Bougie a Philippeville i obliczaliśmy sobie, że rano już będziemy w celu, raptownie zrywa się silny wiatr, który w krótkim czasie przechodzi w orkan, o sile aż 11 stopni. W rezultacie — piekielna, pełna ostrych wrażeń noc, wśród takiej burzy, jakiej jeszcze nie przeżywałem.

W dodatku jakaś nieznaną stacją radiowa ostrzega przed tak zwanym „wrakiem” pływającymi szczątkami okrętu, z którymi



Na „okręcie pustyni”. W dali widoczna oaza Biskry.

zestknięciem się jest śmiertelnie niebezpieczne. Gdzie blika się „wrak”, czy może gdzieś obok, czy o setki mil — nikt tego nie wie.

Smutny zimny ranoek po bezsennej nocy nastaje nas umęczonych w walce z rozszalałem morzem, w której „Niemen” zdaje się wyciągać ostatnie swe siły.

Wicher zwala z nóg, statek chwilami jest cały pod wodą, od paru godzin pada ulewny deszcz, o parę kroków nic nie widać; upusty wód, lejących z nieba łączą się w jedno z olbrzymimi falami.

Łoskot fal, dzikie wycie wichru, dygotanie statku wszystko to razem wytwarza

obraz chaosu, pełen grozy i dzikiej bezwzględności. Zdaje się, że przyroda cała nastaje na nas, że wszystko się sprysknie, by nas jednak unicestwić.

Jesteśmy mimo wszystko u celu, tuż przy porcie Bône, lecz dopiero po kilkugodzinnej trudnej walce udaje się nam do niego wpłynąć około pierwszej godziny po południu zamiast, jak sądziliśmy o świcie. Długie, ostrożne manewry, aż wreszcie statek przytuła się do ziemi.

Złani jesteśmy wodą, przemoknięci, dzień jest ponury i tak zimny, jak listopadowy dzień w Polsce. I to się nazywa Afryka!

Leżąc po paru godzinach już słońce, ciepło, znów gorąco, wychodzimy nareszcie na tak upragniony ląd. Z tem wychodzeniem słabo, bo nogi przyswyczone od dwóch tygodni do kołyszącego się pokładu, funkcjonują na początku nieszczerze.

Afryka! Biała, dziwne budowle, wąskie kręte uliczki, ogromne wachlarze palm, białe burnusy, smagłe zupełnie czarne twarze o typie tak odmiennym od europejskiego — oto pierwsze wrażenia. Bône nie jest specjalnie ciekawy, ale przed nami jeszcze biały Tunis, Sahara, podróż do „perły pustyni” oazy Biskry — ileż ciekawego, nieznanego!

A jednak szkoda opuszczać nasz kochany „Niemen”, żal, że te cudne dwa tygodnie morskiego życia już się skończyły.

W parę dni potem, gdym już był w Tunisie dowiedziałem się z piśm miesięcowych, że w dniach 17—18 maja nawiedził północne wybrzeża Afryki silny orkan, który wyrządził szkód blisko na 40 milionów franków. Ten to właśnie orkan przeżyliśmy na pokładzie „Niemna”, u afrykańskich brzegów.

Królewska Huta, we wrześniu 1928 r.

Inż. ST. DYCZAKOWSKI

# KRONIKA

## Z PODRÓŻY STATKU SZKOLNEGO „LWÓW”

Statek szkolny „Lwów”, który 7 września opuścił Konstantynopol, zawinął w dniu 25 września do portu w Bizercie (franc. Afryka Półn.). Celem zajęcia do portu było poddanie jednego z uczniów operacji na ślepię kieszki, co też zostało szczęśliwie dokonane w wojskowym szpitalu morskim. Pozostawiając chorego pod opieką konsulatu polskiego, „Lwów” tegoż dnia wyszedł do Algieru, gdzie stanął 3 października. Po kilkodniowym postoju, podczas którego zwiedzono port i miasto oraz uzupełniono zapasy słodkiej wody i prowiantu, statek 6 października wyruszył w dalszą podróż. Najbliższym portem, gdzie „Lwów” się zatrzyma, będzie Havre.

Powrót st. szk. „Lwów” do Gdyni nastąpi prawdopodobnie w połowie listopada.

## RADJOSTACJA MORSKA W PUCKU

Ministerstwo Poczt i Telegrafów zawiadomiło urzędy pocztowo-telegraficzne, że w Pucku otwarto dla korespondencji publicznej radiostację nadbrzeżną marynarki wojennej. Stacja ta utrzymuje połączenie z okrętami, znajdującymi się na wodach Bałtyku. Wszystkie telegramy

do stacji puckiej kieruje się do Gdyni, jako do centrali korespondencji nadmorskiej.

## NOWA LINJA KOLEJOWA

Budowa magistrali, łączącej Górny Śląsk z morzem postępuje naprzód. Ostatnio został wykonany i otwarty w obecności p. ministra komunikacji odcinek Czernik—Bąk—Kościerzyna.

## WYPADEK OKRĘTU SZKOLNEGO „ISKRA”

Okręt szkolny mar. woj. „Iskra”, który w drodze powrotnej z Casablanki zawinął w dniu 8 października do Cherbourga, po opuszczeniu tego portu miał w Kanale Angielskim 14.X o 6-ej rano zderzenie z norweskim parowcem „Grey County”. „Iskra” doznała poważnych uszkodzeń i odholowana została do Dovernu. Z ludźmi wypadku nie było. Po dokonaniu tymczasowej naprawy „Iskra” odpłynęła do Dunkierki.

## REGATY ŻEGLARSKIE W WARSZAWIE

Przy sprzyjającym wietrze i pięknej pogodzie odbyły się na Wiśle w dniu 7

października regaty żeglarskie Polskiego Związku Żeglarskiego, zorganizowane przez Yacht Klub Polski.

Rezultat poszczególnych biegów był następujący: W kategorii jachtów o powierzchni żagla 25 metrów kw. zwyciężył J. Grabowski na „Kubusiu Wędrowniku” (Y. K. P.); w biegu jachtów o 20 m. kw. zwyciężył A. Aleksandrowicz na „Lelum” (Y. K. P.). W kategorii jol wędrownych 15 m. kw. zwyciężyła „Jastarnia” Głowackiego (W. T. W.). W kategorii jol wycigowych o powierzchni żagla 15 m. kw. zwyciężył „Chochlik” S. Olszarskiego (Y. K. P.). W biegu jolek o powierzchni żagla 5 m. kw.: 1) „Koralik” Szymańskiego (W. K. „Wisła”), 2) „Bąk” M. Marka (Y. K. P.), 3) „Komar” inż. P. Bomasa (Y. K. P.), 4) „Mysz” Olszarskiego (Y. K. P.), 5) „Ala” Kusińskiego (W. Y. K.). W ostatniej kategorii startowało 18 jolek.

## EGZAMINY NA SZYPRÓW I MASZYNISTÓW OKRĘTOWYCH

W dniu 15 października odbyły się przy Szkole Morskiej w Tczewie egzaminy na szyprów morskich i maszynistów okrętowych.

### SZCZĄTKI FREGATY W GDYNI.

2 października podczas bagrowania portu dragą „Varsovie”, natrafiono przy wejściu do portu wewnętrznego na szczątki starego okrętu wojennego. Znalaziono 2 armaty o długości około 2 metrów, 2 kule armatnie, kotwice i drobne metalowe oraz drewniane części okrętu wojennego. Prawdopodobnie są to szczątki okrętu wojennego z 17 wieku, możliwe nawet, że z bitwy Oliwskiej.

Sprawą wydobycia szczątków zainteresował się bardzo gorąco pułkownik Gembarzewski, dyrektor muzeum wojskowego w Warszawie.

W drugiej połowie października rozpoczęto prace przy pomocy nurków marynarki wojennej dla ustalenia stanu, w jakim znajdują się szczątki okrętu.

### LIKWIDACJA TOWARZYSTWA „ŻEGLUGA WISŁA-BALTYK”.

Istniejące od r. 1926 pod powyższą nazwą przedsiębiorstwo żeglugi morskiej, które z własnego portu w Tczewie zajmowało się przewozem węgla do portów bałtyckich, z powodu trudności natury finansowej, zlikwidowało się w początkach jesieni r. b. Jedną z przyczyn likwidacji był również katastrofalny stan wody na Wiśle, który przedsiębiorstwu uniemożliwił ładowanie własnych statków w Tczewie.

Flota „Wisła-Baltyk”, składająca się z 5 holowników i 13 lichtug morskich została częściowo sprzedana zagranicę, częściowo zaś marynarce wojennej. Ostatnia nabyła holownik „Krakus” oraz lichtugi: „Asteek” — 675 ton DW, „Alek” — 675 t. DW, i „Felek” — 650 t. DW.

### SZCZECIŃSCY INŻYNIEROWIE W GDYNI.

W dniu 10 października bawiła w Gdyni wycieczka inżynierów portowych ze Szczecina. Wycieczka szczegółowo zwiedziła budujący się port handlowy.

### MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA PORTOWA I ŻEGLUGOWA.

W pierwszej połowie października zostało zarejestrowane w Gdańsku towarzystwo z ogr. odp., które organizuje w r. 1929 wystawę portową i żeglugową. Wystawa zostanie urządzona w Sopotach.

### SYNDYKAT TURYSTYCZNY.

Ostatnio zarejestrowana została w Warszawie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie „Syndykat Turystyczny”.

Dotychczas liczne stowarzyszenia propagują, krzewią i popierają turystykę, jako sport. Praca tych stowarzyszeń, to praca oświatowo-kulturalno-społeczna. Zamierzenia Syndykatu są zupełnie odmienne. Organizatorom jego chodzi o to, żeby dochodowe przedsiębiorstwo przeznaczone dla celów turystyki odpowiednio ująć i zorganizować, opierając przemysł turystyczny możliwie jaknajszerszej o rodzimy kapitał, a zyski, pochodzące z tego przemysłu zachować w kraju. Chodzi też i o to, aby skoordynować przeróżne wysiłki w tej dziedzinie i przez to stworzyć pewną celowość i planowość w pracy.

Przemysł turystyczny obejmuje przeróżne gałęzie: rozmaite organizacje i środki komunikacyjne, biura informacyjne, przemysł hotelarski, pensjonaty-letniska, uzdrowiska i t. d. i t. d.

Organizatorzy „Syndykatu Turystycznego” wpłacili w całości przewidziany w statucie kapitał zakładowy. Zgłoszeń na



Przystań Yacht Klubu Polski na Wiśle w Warszawie.

udziały było więcej, niż mieścić ich w sobie kapitał zakładowy. Wobec dalszych zgłoszeń, syndykat zamierza przystąpić do powiększenia kapitału zakładowego.

Informacji w tej sprawie udziela biuro Syndykatu Turystycznego-Al. Jerozolimskie Nr. 39 m. 32 (gm. Hotelu Polonia).

### Z MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU ASEKURACJI MORSKIEJ.

W dniu 20 września i następnym odbył się w Baden-Baden doroczny zjazd International Marine Insurance Union. Na kongresie była również reprezentowana Polska z 8 towarzystwami, z ogólnej liczby 229 reprezentowanych towarzystw. Stan asekuracji w Polsce przedstawił p. A. Słowiński, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń. P. Słowiński

oświadczył, że Rząd Polski poczynił duże wysiłki ku stworzeniu narodowej floty handlowej, która obecnie składa się z 37 statków. Jako skutek tego wpływ premii polskich asekuratorów znacznie się zwiększył. Interes okazał się wyjątkowo korzystny. Całkowity wpływ z premii w r. 1927 wyniósł zł. 2.500 000 przy wypłacanych protestach i niesieniu pomocy jedynie w 31,8% tej kwoty.

### UDOSKONALENIE SIECI TELEFONICZNEJ W GDYNI.

Ministerstwo Poczty i Telegrafów postanowiło zaprowadzić w Gdyni automatyczną sieć telefoniczną systemu Rotary. Nowa stacja automatyczna zostanie zbudowana częściowo w kraju, częściowo w Belgii.

## CHARGEURS RÉUNIS

Francuskie Towarzystwo Okrętowe

### PIERWSZA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA TOWAROWA GDYNIA-AMERYKA POŁUDNIOWA

(Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires)

#### ODJAZD Z GDYNI

Nazwy okrętów	Gdynia
S/S Krakus . . . .	9 grudnia
„ Światowid . . . .	20 stycznia 1929
„ Krakus . . . .	10 marca
„ Światowid . . . .	20 kwietnia

W sprawie transportów i frachtów morskich wszelkich informacji udzielają:

**WORMS & Cie-Warszawa, Królewska 10, tel. 102.87.**

**WORMS & Cie-Gdańsk, Langermarkt 17, tel. 210.66.**

903-79-IX-XII



## PORT W JASTARNI.

Komisja, złożona z delegatów Urzędu Morskiego i P. P. „Żegluga Polska” zwiędziła port w Jastarni i stwierdziła, że roboty czerpalne są tam już tak dalece pomyślane, że statki pasażerskie „Żegluga” mogą do Jastarni bezpiecznie i swobodnie zawijać.

## USTALENIE ZNAKÓW I SYGNAŁÓW ROZPOZNAWCZYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

Urząd Morski opracował projekt przyszłego oświetlenia dojazdów portu gdyńskiego i dostępów do niego wzdłuż wybrzeża. W sprawie tej odbyła się narada specjalnej Komisji, która po szczegółowym rozpatrzeniu projektu przyjęła znaki i sygnały dla wejść do portu. Wejść tych będzie 4, a mianowicie: 2 do awanportu, z których jedno północne dla okrętów wojennych, drugie południowe dla statków handlowych, oraz 2 wejścia do pierwszego i drugiego basenów południowych (rybacki i żegluga przybrzeżnej).

## SESJA KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ.

W dniach 5, 6 i 7 listopada odbędzie się w Warszawie kolejna sesja Komisji Terminologicznej, Sekcji Słownictwa Morskiego przy Lidze M. i R.

## PIERWSZY ŁADUNEK SOLI PRZEZ GDYNIĘ.

W drugiej połowie października opuścił Gdynię par. „Tczew” z ładunkiem 850 ton soli z Wapna pod Inowrocławiem. Transport soli przeznaczony był do Finlandji. Dotychczas wywożono sól przez Gdańsk na mniejszych żaglowcach lub w mniejszych partjach w ładunku zbiorowym parowców.

## BARAKI DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI.

Z Gdyni donoszą: Wobec braku mieszkań robotniczych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu wybudowało barak, który pomieści 300 osób. Wybudowanie tego baru w znacznym stopniu przyczyni się do zaspokojenia głodu mieszkaniowego wśród sfer robotniczych.

## Z KOMITETU FLOTY NARODOWEJ.

W dniu 11 października odbyła się w Ministerstwie Przem. i Handlu konferencja prasowa koła stołecznego Komitetu Floty Narodowej. Na konferencji między innymi byli obecni i wygłosili referaty p.



*Harcerski kurs żeglarski w Gdyni. Podniesienie bandery.*

Minister, E. Kwiatkowski, oraz Prezydent st. m. Warszawy, p. Słomiński.

W wyniku konferencji przedstawiciele prasy uchwalili intensywniej, niż dotychczas, informować ogół o naszych morskich potrzebach i poczynaniach.

## HARCERSKI KURS ŻEGLARSKI W GDYNI.

Celem przygotowania instruktorów dla powstających harcerskich drużyn żeglarskich Komenda Chorągwi Pomorskiej w Toruniu zorganizowała w r. b. trzytygodniowy kurs żeglarski w Gdyni, w czasie od 6 do 25 sierpnia. Uczestnikami kursu byli członkowie istniejących już drużyn żeglarskich oraz ci harcerze, którzy zamierzają w swoich środowiskach rozpocząć pracę żeglarską.

Najwięcej uczestników dostarczyła III drużyna żeglarska w Toruniu, którą reprezentowało na kursie 7 dżubów.



*Uczestnicy harcerskiego kursu żeglarskiego w Gdyni.*

Drużyna ta dostarczyła Kursowi również jednostek pływających, t. j. „Gryfa” (żaglowka) i „Dziwiątą Fala” (szalupa morska), na których dżubowie toruńscy przybyli Wisłą z Torunia aż do Gdyni.

Kurs, pomysłany jako kurs przysposobienia rezerw morskich, opierał się o Komendę Portu Wojennego w Gdyni, która udzieliła kursowi tak pomocy materialnej, jak i fachowej, powierzając opiekę nad Kursem p. por. Wnorowskiemu oraz przydzielając do Kursu instruktora Mar. Woj., p. bosmana St. Piątka.

Komendantem Kursu był początkowo dh. Tadeusz Cieplik z Chelmska, a następnie, od 15 sierpnia dh. Kazimierz Krukowski z Torunia, kierownik działu żeglarskiego w Komendzie Chorągwi Pomorskiej oraz inicjator i organizator Kursu.

Program zajęć obejmował wykłady pp. Oficerów Mar. Woj. z dziedziny nawigacji, organizacji współczesnej marynarki wojennej i handlowej, służby okrętowej oraz budowy i urządzenia okrętu. Główną jednak uwagę poświęcono zajęciom praktycznym, które obejmowały przede wszystkim wiosłowanie, żeglowanie, sygnalizację morską, roboty linowe oraz gruntowne poznanie zatoki gdańskiej. Najważniejszym celem Kursu było zblizenie młodzieży harc. do morza, oswowienie jej z niebezpieczeństwem i zaprawienie do walki z żywiołem, a przez to wyrobienie takich cech charakteru, jak odwaga i samodzielność.

Cele te w dużej mierze zostały osiągnięte.

Chłopcy przebyli na morzu przeciętnie po 60 godzin. Na małej rzecznej łodzi żaglowej (Gryf) wyruszyli odwrotnie na pełne morze w dzień i w nocy, w pogodę i w burzę. Odbyli pięć wypraw dwudziestokilkogodzinnych, przebywając w morzu bez przerwy dzień i noc, walcząc z burzą i mgłą, bez snu i bez ciepłej strawy. W największą burzę tego roku (dn. 23 sierpnia), podczas której pasażerski statek morski „Paul Benecke” na Helu został rzucony na molo i poniósł awarię, trzej uczestnicy kursu (wszyscy z III drużyny toruńskiej) przebyli na „Gryfie” z Gdyni do Helu, mając od połowy drogi złamany przez fale ster i pół łodzi wody.

Obecnie nastąpił okres organizacji harcerskich drużyn żeglarskich oraz teoretycznego pogłębienia wiadomości, zdobytych na kursie w Gdyni. Następny Kurs Żeglarski w Gdyni, której Komenda Chorągwi Pom. ma zamiar zorganizować w roku przyszłym, otrzyma już liczniej i bardziej gruntownie przygotowany zastęp harcerzy-żeglarzy do służby na nowym dla siebie posterunku.

Nowa to, trudna i niezmiernie ważna dziedzina pracy harcerskiej na Pomorzu. Należy się przeto spodziewać, że społeczeństwo pomorskie należycie oceni wysiłki Komendy Chorągwi Pomorskiej i przez swe Koła Przyjaciół Harcerstwa przyjdzie z większą, niż dotąd pomocą dla harcerskich drużyn żeglarskich, umożliwiając im nabycie i utrzymanie łodzi żaglowych, budowę przystani oraz otaczając je szczególną opieką moralną.

## MORSKA DRUŻYNA HARCERSKA W NOWEJ WSI.

Dnia 16 września b. r. odbyło się w Nowej Wsi na Śląsku uroczyste poświęcenie sztandaru IV męskiej morskiej drużyny harcerskiej, zorganizowanej staraniem tamtejszego Oddziału Ligi Morskiej i Recznej, pozostającego pod energicznym kierownictwem prezesa Dra Karszn. O godz. 9.30 rano, udali się uczestnicy u-

roczystości do kościoła, gdzie odprawiono Mszę św., podczas której nastąpiło poświęcenie sztandaru. Po nabożeństwie rozwinął się olbrzymi pochód, w którym wzięły udział różne organizacje społeczne i przysposobienia wojskowe. Przy dźwiękach orkiestry górniczej pochód, liczący około 1500 osób, przedfilował przez ulice Nowej Wsi i miasteczka Witek, gdzie u stóp pomnika powstańca złożono wieniec. Następnie udano się na boisko, gdzie po przemówieniu pp. Prezesa d-ra Karsznią i adw. Rostka w imieniu Rady Okręgowej Zagłębia Węglowego, odbyło się uroczyste wbijanie gwoździ w drzewce sztandarowe.

Odbył się również akt odebrania uroczystego przyrzeczenia harcerek, które przyjął od młodzieży Komendant Chorągwi męskiej Z. H. P., poczem młodzież harcerek i obecne organizacje z drużyną morskich harcerek na czele, przedfilowały przed przedstawicielami Ligi Morskiej i Władz.

**RUCH STATKÓW P. P. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.VIII DO 15.X 1928 R.**

W czasie od 15 sierpnia do 15 października r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” w Gdyni wykonywały następującą pracę:



*U stóp pomnika powstańca śląskiego w Nowej Wsi.  
Fot. Z. Tyszel.*

S/s „Poznań” w dniu 15.VIII znajdował się w porcie gdyni, gdzie wyładowywał przywiezioną z Gandawy tomasówkę. Dnia 21.VIII odpłynął z Gdyni do Holtenau z ładunkiem 2.820 ton węgla. Do Holtenau przybył dnia 23.VIII. Dnia 25.VIII odpłynął próżny z Holtenau z powrotem do Gdyni, gdzie w dniu 27.VIII stanął na redzie, czekając na miejsce w porcie. Do portu wszedł 29.VIII i rozpoczął załadunek węgla z przeznaczeniem do Basse Indje. Z ładunkiem tym (2.350 ton węgla) odpłynął z Gdyni dnia 1.IX. Dnia 3.IX minął kanał Kiloński. Do Basse Indje przybył dnia 8.IX. Wyładunek przywiezionego z Polski węgla zakończył w dniu 13.IX i tegoż dnia rozpoczął w Paimboeuf ładowanie rudy z przeznaczeniem do Gandawy. W dniu 17.IX wskutek strajku robotników portowych przerwano ładowanie. Przer-



*Harcerska drużyna morska w Nowej Wsi. Z boku prezes Oddziału Ligi M. i Rz. dr. Karsznią (X).  
Fot. Z. Tyszel.*

wa trwała jeden dzień. Dnia 21.IX odpłynął z Paimboeuf do Gandawy z ładunkiem 2.800 t. rudy. Do Gandawy przybył 25.IX. W dniu 27.IX rozpoczął w Hendrik—Ido—Ambacht załadunek złomu z przeznaczeniem do Gdańska. Z ładunkiem tym (2.800 t.) odpłynął dnia 5.X do Gdańska, dokąd przybył 9.X. Dnia 15.X był w porcie gdańskim, gdzie kończył wyładunek przywiezionego złomu.

S/s „Wilno” dnia 15.VIII ładował w Gandawie tomasówkę, z przeznaczeniem do Gdyni. Z ładunkiem tym (2.800 ton) odpłynął do Gdyni 18.VIII. Dnia 20.VIII minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 22.VIII. W dniu 26.VIII zakończył w Gdyni wyładunek tomasówki i tegoż dnia odpłynął do Gdańska po węgiel z przeznaczeniem do Bordeaux. Z ładunkiem tym (2.586 ton węgla) odpłynął z Gdańska do Bordeaux 30.VIII. Dnia 1.IX minął kanał Kiloński. Do Bordeaux przybył 7.IX. Po wyładowaniu węgla odpłynął w balastie 10.IX z Bordeaux do Rotterdamu, dokąd przybył 14.IX. Tegoż dnia rozpoczął załadunek koksu z przeznaczeniem do Aarhus. Dnia 15.IX odpłynął z Rotterdamu do Aarhus. Dnia 17.IX minął kanał Kiloński. Do Aarhus przybył dnia 18.IX. Dnia 22.IX odpłynął w balastie z Aarhus do Gdyni, dokąd przybył dnia 24.IX. Dnia 4.X odpłynął z Gdyni do Nantes z ładunkiem 2.570 t. węgla. Dnia 6.X

minął kanał Kiloński. Do Nantes przybył 12.X. Dnia 15.X był w Nantes, gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel.

S/s „Kraków” dnia 15.VIII był w Gdańsku, gdzie wyładowywał przywiezioną ze Szwecji rudę. Dnia 23.VIII odpłynął z Gdańska do Wallvik, z ładunkiem 2.595 ton węgla. Do Wallvik przybył 27.VIII. Dnia 29.VIII odpłynął próżny z Wallvik do Gdyni, dokąd przybył dnia 2.IX. Po 3-dniowym oczekiwaniu na redzie portu w dniu 5.IX rozpoczął załadunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Z ładunkiem tym (2.694 ton) wyszedł na morze dnia 10.IX. Do Stockholmu przybył dnia 11.IX. W dniu 15.IX, po zakończeniu wyładunku przywiezionego z Polski węgla, odpłynął z Stockholmu z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 17.IX. Dnia 24.IX odpłynął z Gdyni do Holtenau z ładunkiem 2.802,5 ton węgla. Do Holtenau przybył 26.IX. Dnia 29.IX odpłynął w balastie z Holtenau do Gdyni, dokąd przybył 30.IX. Dnia 5.X odpłynął z Gdyni do Wallvik z ładunkiem 2.630 ton węgla. Do Wallvik przybył 9.X. Dnia 13.X odpłynął próżny z Wallvik z powrotem do Gdyni, dokąd przybył w dniu 15.X.

S/s „Katowice” dnia 15.VIII odpłynął w balastie ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy z przeznaczeniem do Gdańska. Do Lulea przybył 17.VIII. Dnia 21.VIII odpłynął z Lulea do Gdańska z ładunkiem 2.873,2 ton rudy. Do Gdańska przybył 24.VIII. Po zakończeniu wyładunku rudy przeszedł dnia 28.VIII z Gdańska do Gdyni na redę, gdzie stanął w oczekiwaniu na miejsce w porcie. Dnia 4.IX wszedł do portu w Gdyni i rozpoczął załadunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Dnia 7.IX odpłynął z Gdyni do Stockholmu z ładunkiem 2.690 ton węgla. Do Stockholmu przybył dnia 9.IX. Po wyładowaniu przywiezionego węgla 13.IX odpłynął próżny ze Stockholmu do Lulea po ładunek rudy, z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 15.IX przybył do Lulea i rozpoczął ładowanie rudy. Z ładunkiem tym (2.827 t.) odpłynął z Lulea do Gdańska dnia 17.IX. Do Gdańska przybył 21.IX. Dnia 24.IX przeszedł do Gdyni i rozpoczął załadunek węgla z przeznaczeniem do Stockholmu. Z ładunkiem tym (2.542,5 ton) wyszedł na morze



*Z uroczystości w Nowej Wsi. Przemówienie do młodzieży mec. A. Rostka.  
Fot. Z. Tyszel.*

dnia 27.IX. Do Stockholmu przybył 29.IX. Dnia 2.X odpłynął w balastie ze Stockholmu do Lulea, dokąd przybył 5.X. Załadowawszy 2.800 ton rudy, odpłynął dnia 6.X do Gdańska, dokąd przybył 10.X. Dnia 12.X przeszedł z Gdańska do Gdyni i rozpoczął ładowanie węgla znowu z przeznaczeniem do Stockholmu. Dnia 15.X był jeszcze w porcie gdynińskim.

S/s „Toruń” dnia 15.VIII ładował w Gandawie tomasówkę z przeznaczeniem do Gdyni. Z ładunkiem tym (2.8000 ton) odpłynął z Gandawy 20.VIII. Dnia 23.VIII minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 25.VIII. Dnia 2.IX przeszedł z Gdyni do Gdańska po ładunek drzewa z przeznaczeniem do Gandawy. Dnia 8.IX odpłynął z Gdańska do Gandawy z ładunkiem mieszanym drzewa, a mianowicie: 534,50 sążni kopalniaków, 433,291 metr sześć. słupek telegraficznych i okrągłaków dębowych oraz 14,750 metr sześć. fornierów. Dnia 10.IX minął kanał Kiloński. Do Gandawy przybył 12.IX. Dnia 21.IX odpłynął w balastie z Gandawy do Gdyni. Dnia 24.IX minął kanał Kiloński. Do Gdyni przybył 26.IX. Dnia 2.X odpłynął z Gdyni do Nantes z ładunkiem 2.592,5 ton węgla. Dnia 4.X minął kanał Kiloński. Do Nantes przybył 9.X. Dnia 11.X odpłynął w balastie z Nantes do Rotterdamu. Dnia 15.X był na morzu w drodze do Rotterdamu.

S/s „Warta” dnia 15.VIII znajdował się na morzu Śródziemnem w drodze z Gdańska do Neapolu. Do Neapolu przybył 18.VIII. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski eglaw dnia 28.VIII odpłynął w balastie z Neapolu do Sousse po ładunek fosforytów. Do Sousse przybył 30.VIII. Dnia 2.IX odpłynął z Sousse z ładunkiem 2.800 ton fosforytów do Gdańska. Dnia 4.IX zawinął do Bone, gdzie uzupełnił zapas węgla bunkrowego. Dnia 8.IX zabrał z Oranu 440 ton trawy morskiej i tegot dnia odpłynął do Casablancas po drobnioc. Dnia 12.IX odpłynął z Casablancas do Gdańska i Szczecina z ładunkiem 2.800 ton fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. 570 ton trawy morskiej z przeznaczeniem 435 ton do Szczecina a 135 ton do Gdańska. Dnia 19.IX minął Ouessant, dnia 23.IX zaś kanał Kiloński. Do Szczecina przybył 25.IX. Po wyładowaniu 435 ton trawy morskiej, z resztą ładunku odpłynął do Gdańska dn. 26.IX. Do Gdańska przybył 26.IX. Dnia 9.X odpłynął z Gdańska do Sfaxu z ładunkiem 3.725 ton węgla. Dnia 12.X minął kanał Kiloński. Dnia 15.X był na morzu w drodze do Sfaxu.

S/s „Tczew” dnia 15.VIII rozpoczął w Gdyni ładowanie węgla z przeznaczeniem do Karrebaksmünde. Z ładunkiem tym (855 ton) wyszedł na morze 17.VIII. Do Karrebaksmünde przybył dnia 18.VIII. Dnia 23.VIII odpłynął w balastie z Karrebaksmünde do Gdańska, dokąd przybył dnia 25.VIII. Dnia 27.VIII odpłynął z Gdańska do Mameksund z ładunkiem 820 ton węgla. Do Mameksund przybył 29.VIII. Dnia 1.IX odpłynął próżny do Gdyni, dokąd przybył na redę 3.IX. Dnia 8.IX wszedł do portu i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Holbaek. Z ładunkiem tym (800 ton) odpłynął z Gdyni 10.IX. Do Holbaek przybył 12.IX. Dnia 17.IX odpłynął w balastie z Holbaek do Gdańska, dokąd przybył 19.IX. Dnia 21.IX odpłynął z Gdańska do Korsøer z ładunkiem 850 ton węgla. Do Korsøer przybył 22.IX. Dnia 26.IX odpłynął z Korsøer do Kopenhagi po ładunek złomu do Gdańska. Z ładunkiem tym (827,227 t.) odpłynął z Kopenhagi dnia 1.X. Do Gdańska przybył 3.X. Dnia 7.X przeszedł z Gdańska do Gdyni po ładunek węgla z przeznaczeniem do Svendborga.



Z wycieczki Ligi Morskiej i Rzecznej do Kopenhagi. Uczestnicy wycieczki zwiedzają stolicę Danii samochodami biura turystycznego

ga. Dnia 11.X z ładunkiem tym (865 ton) wyszedł na morze. Do Svendborga przybył 14.X. Dnia 15.X był w Svendborgu.

S/s „Niemen” dnia 15.VIII był na morzu Bałtyckim w drodze z Alryki do Gdańska. Do Gdańska przybył dnia 16.IX. Po wyładowaniu 4.600 ton fosforytów i 50 ton trawy morskiej, rozpoczął dnia 24.VIII naładunek węgla z przeznaczeniem do Helsingforsu. Z ładunkiem tym (4.820 ton) odpłynął z Gdańska 29.VIII. Do Helsingforsu przybył 2.IX. Po wyładowaniu przywiezionego z Polski węgla odpłynął dnia 15.IX w balastie z Helsingforsu do Gdańska, dokąd przybył 17.IX. Dnia 26.IX odpłynął z Gdańska do Benisaf i Torre Annunziata z ładunkiem 4.200 ton węgla i 200 sążni kopalniaków. Dnia 28.IX minął kanał Kiloński. Dnia 8.X przybył do Benisaf. Po wyładowaniu

kopalniaków odpłynął dnia 11.X w dalszą drogę do Torre Annunziata. Dnia 13.X zawinął do Oran w celu uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego i tegot dnia odpłynął w dalszą podróż. Dnia 15.X był na morzu Śródziemnem w drodze do Torre Annunziata.

S/s „Wisła” w dniu 15.VIII rozpoczął w Sunderland naładunek węgla z przeznaczeniem do Królewcza. Z ładunkiem tym (4.696 ton) odpłynął w pierwszą swą podróż z Sunderland dnia 18.VIII. Do Królewcza przybył 23.VIII. Dnia 28.VIII wyszedł w balastie z Królewcza do Gdyni, dokąd przybył dnia 29.VIII i rozpoczął naładunek węgla z przeznaczeniem do Philippsville. Z ładunkiem tym (4.750 ton) odpłynął z Gdyni 2.IX. Dnia 4.IX minął kanał Kiloński. Dnia 7.IX minął Ouessant, 9.IX zaś Cap

## WYKAZ WPŁYWÓW

NA BUDOWĘ POMNIKA ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH W GDYNI

DO DNIA 20 PAŹDZIERNIKA 1928 R.

(2 LISTA)

Data	IMIĘ I NAZWISKO	Suma w złotych
	Stan poprzedni . . . . .	11.778,90
22/IX	P. Dr. Stanisław Justman, Łódź . . . . .	10,00
2/X	Urzednicy Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu . . . . .	80,00
2 ..	Magistrat m. Luowa . . . . .	5.000,00
8 ..	P. Stanisław Twardo, Warszawa . . . . .	50,00
8 ..	Rada Urzędnicza oraz Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej przy Państwowej Fabr. Związków Azotowych w Chorzowie . . . . .	1.010,65
10 ..	P. Dr. Jerzy Michalski, Warszawa . . . . .	1.025,00
12 ..	N. Eittinger i S-ka, Łódź . . . . .	2.000,00
12 ..	P. Adam Bartkowski w Klimontowie . . . . .	5,00
12 ..	Bank Śląski. Sp. Akc. w Katowicach . . . . .	250,00
15 ..	Bank Dyskontowy Warszawski . . . . .	1.100,00
18 ..	P. Jerzy Michalski, w Warszawie . . . . .	200,00
18 ..	P. Andrzej Wierzbicki w Warszawie . . . . .	1.000,00
20 ..	Sp. Akc. Norblin, Br. Buch i T. Werner . . . . .	3.000,00
20 ..	P. Stefan Przanowski, Warszawa . . . . .	1.000,00
20 ..	P. Kazimierz Swede, Warszawa . . . . .	500,00
20 ..	P. Henryk Wolf, Warszawa . . . . .	500,00
	<b>Razem . . . . .</b>	<b>28.509,55</b>

Finisterre. Dnia 12.IX zawinął do Oranu po węgiel bunkrowy, i załadowawszy tylko 40 ton węgla wskutek strajku, tegoż dnia odpłynął w dalszą drogę. Do Philippsville przybył 14.IX. Dnia 23.IX odpłynął z Philippsville po ładunek fosforytów z przeznaczeniem do Gdańska. Do Słax przybył 25.IX. Dnia 27.IX odpłynął z ładunkiem 4.400 ton fosforytów do Bone celem uzupełnienia zapasu węgla bunkrowego. Dnia 30.IX odpłynął z Bone do Casablanca po ładunek drobnicy. Do Casablancę przybył 4.X i rozpoczął naladunek 300 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Szczecina i do Gdańska. Z Casa-

blanca odpłynął w powrotną drogę dnia 6.X. Dnia 9.X minął Cap Finisterre, dnia 11.X zaś Ouessant. Kanał Kiloński przeszedł dnia 15.X.

S/e „Gdynia” — pasażerski statek wycieczkowy — dnia 15.VIII był w Oslo, dnia 18.VIII odpłynął z Oslo do Gdyni, dokąd przybył 20.VIII. Dnia 23.VIII odpłynął z Gdyni na wycieczkę do Rönne i Kopenhagi. W Rönne był 24.VIII i tegoż dnia odpłynął do Kopenhagi, dokąd przybył 25.VIII. Z Kopenhagi odpłynął z powrotem do Gdyni 27.VIII. Do Gdyni przybył 29.VIII. Dnia 30.VIII odpłynął z Gdyni na wycieczkę do Visky i Stockhol-

mu. Do Stockholmu przybył 1.IX. Z powrotem do Gdyni odpłynął 3.IX. Do Gdyni przybył 5.IX. Dnia 6.IX odpłynął z Gdyni do Kopenhagi i Helsingør. Do Kopenhagi przybył 8.IX. Dnia 10.VIII był w Helsingør. Dnia 12.VIII powrócił do Gdyni i zakończył tegoroczną serię wycieczek.

S/e „Gdańsk” odbył we wrześniu wycieczkę do Kopenhagi, zorganizowaną przez Ligę Morską i Rzeczna. Z wycieczką tą odpłynął z Gdyni dnia 10.IX. Do Kopenhagi przybył dnia 11.IX. Do Gdyni powrócił 15.IX.

# DZIAŁ OFICJALNY L.M.i.R.Z.

## WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ W KATOWICACH.

W dniach 20 i 21 października r. b. odbył się w Katowicach pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzeczonej. Obrady toczyły się w salach Sejmu Śląskiego. Według protokołu Komisji Mandatowej na Zjeździe reprezentowanych było 55 Oddziałów przez 134 delegatów, posiadających 425 głosów. Zjazd otworzył o godzinie 11-ej rano, w zastępstwie nieobecnego Prezesa Rady, Prezes Zarządu Centralnego p. E. Krzyżanowski, proponując na przewodniczącego p. Min. Józefa Kiedronia, co przyjęto przez akklamację. Przewodniczący zaś powołał do prezydium Zjazdu pp.: Adm. M. Borowskiego, Prez. E. Krzyżanowskiego, Rekt. St. Niemczyńskiego, Posła Sikorę, Mec. Dr. M. Wyrostka, Mec. A. Roska i na sekretarza pp.: Z. Andrzejewskiego i Z. Tysza. — Po wysłaniu depesz hultowniowych do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Marszałka J. Piłsudskiego, Premiera Bartla i Ministrów: Czechowicza, Kwiatkowskiego, Kühna i Moraczewskiego, Zjazd powitał: imieniem Rządu i Województwa p. Wojewoła Śląski Grażyński, imieniem Marynarki Wojennej Komandor Łatkiewicz, miasta Katowic Wiceprezydent Skudlarz, Komitetu Floty Narodowej gen. M. Zaruski i Kurii Biskupiej delegowany prałat. Poczem imieniem Rady i Zarządu L. M. i R. Dyr. A. Uziębło wygłosił następujące sprawozdanie:

Panie Woiewodo! Panie, Panowie! W imieniu Rady Ligi Morskiej i Rzeczonej i jej Zarządu mam zaszczyt złożyć przed niniejszym pierwszym Zjazdem Delegatów sprawozdanie z ich działalności. Sprawozdanie to obejmuje znacznie dłuższy okres niż ten, jakiby wypadal ze statutowo określonego terminu, na jaki prace jednego Zarządu przypadają — i rozpoczyna się z rokiem 1926. Od tego czasu Zarząd przed zwyczajnym Walnym Zgromadzeniem nie stawiał i normalnego sprawozdania nie dawał. Dlaczego — postaram się zaraz wyjaśnić. Liga Morska i Rzeczna powstała zrazu jako stowarzyszenie nieomal zawodowe, łączące marynarzy — nolałów, którzy po odzyskaniu niepodległości znaleźli się w Ojczyźnie. Potem dopiero i to bynajmniej nie odrazu, kiedy życie wykazało, że sprawa morska w Polsce musi być przygotowana przez długą propagandę, przeistaczała się

ona w instytucję o charakterze społecznym. Początkowo rozwijała ona działalność jedynie w Warszawie i statut jej opracowany był właśnie w ten sposób, że tylko warszawscy członkowie byli członkami pełnoprawnymi, ich bowiem walne Zebranie decydowało o wszystkim. Mieli prawo w niem brać udział i członkowie L. M. i R. z prowincji, ale ostatecznie siłą faktu ci ostatni zawsze musieli pozostawać w mniejszości. A tymczasem organizacja nasza bynajmniej nie ograniczała swej działalności do samej Warszawy. Już w roku 1925 mamy około 4000 członków, z których zaledwie jedna dziesiąta, czyli 400 przypada na Warszawę. I oto stanęliśmy wobec konieczności zmian statutu. Zarząd opracował tedy nowy jego projekt, w którym uwzględniona była należyta zasada reprezentacji i przeniesiona władza z Walnego Zebrania na Walny Zjazd Delegatów. Projekt ten po zaakceptowaniu go przez Radę został przedłożony Walnemu Zebraniu. Tu jednak nastąpiły się poważne trudności. Kilka godzin zaledwie obradujące Walne Zebranie nie mogło dać sobie rady z tak poważną rzeczą jak statut. — Złożono odrazu tyle poprawek i tyle jeszcze nieskrystalizowanych deryderatów, że o uchwaleniu projektu mowy być nie mogło. Po dłuższej i dość bezładnej dyskusji Walne Zebranie uchwaliło statut w zasadzie i ostatecznie wykończono jego poleceniu Radzie, z tem, że po porozumieniu się z poszczególnymi Oddziałami i przeprowadzeniu odpowiednich zmian, przedłoży ona statut władzom państwowym do legalizacji. Przeszkodził temu stoli zupełnie niespodziewany przypadek — śmierć prezesa Rady s. p. mec. E. Waydla, który przewodniczył na Walnym Zebraniu z roku 1926 i, już będąc chorym, podpisał protokół zniekształcony, w którym zabrakło upoważnienia danego Radzie przez Walne Zgromadzenie. Protokularnej podstawy dla uzyskania zmian statutu zabrakło i sprawa poszła w odwołkę. Rozpoczęły się prace nad nowym statutem tem trudniejsze, że poczęły nas samych murtować różne antagonizmy, które bardzo poważnie utrudniły tę zmuszną robotę przed której zakończeniem niepodobna było myśleć o Walnym Zebraniu. Utrudniło sprawę i zrzeczenie się większości członków Komisji Rewizyjnej swoich mandatów, kiedy więc Za-

rząd i Rada były gotowe ze statutem, brak niezbędnego protokołu rewizji nie pozwolił zebrać Walnego Zgromadzenia zwyczajnego. Wobec tego w lutym b. r. stanęliśmy przed Walnym Zebraniem Nadzwyczajnym, którego najważniejszym zadaniem było uchwalenie nowego statutu. Walne Zebranie się odbyło. I ono jednak nie zdecydowało się zmienić całkowicie statut i ograniczyło się do zmiany punktu o najwyższej władzy Ligi, przenosząc punkt ciężkości z Walnego Zgromadzenia w Warszawie na Walny Zjazd Delegatów. Ostatnie Walne Zebranie wydało dyrektywę Radzie zwołać ten Zjazd w ciągu najbliższych 3-ech miesięcy. Stało się to jednak niemożliwe ze względu na to, że zatwierdzenie zmian poczynionych uzyskaliśmy dopiero we wrześniu. Tak oto miał ten ciężki okres w życiu L. M. i R., okres, w czasie którego żyliśmy właściwie bez statutu, a co za tem idzie bez regulaminów, co więcej bez władz legalnie obranych. Jeżeli się przez ten czas nie rozpadli, jeżeli się zdolali przetrwać to istotnie niezwykłe trudne chwile, to świadczą to o dużej spójności organizacji i o wysokim poziomie ideowym jej członków — przede wszystkim zaś o tem, żeśmy potrafili pracować złączeni jedynie węzłami wzajemnego zaufania. Przez ten czas nie tylko nie się uroniłszy z dawnych nabytków, aleśmy się zdolali rozwinąć, wzmocnić i z małego stowarzyszenia rozrosnąć na potężną organizację społeczną, z którą liczyć się dziś musi już każdy. Rok 1926 otwiera okres realizacji naszych haseł i postulatów przez Rząd. Rozpoczęły się gorączkowe roboty w Gdyni. Rozpoczęły się prace około stworzenia własnej marynarki handlowej. Zbliżyło to nas do morza. Morze przestało być tylko piękną legendą, stało się czemś realnym, stało się czemś, czem jest naprawdę dla każdego narodu morskiego — przestrzenią na szeroki świat drogą. I społeczeństwo poczęło się garnąć do L. M. i R. W początku roku 1926-go mamy zaledwie 4000 członków, zamykamy ten rok liczbą 6000 członków, zgrupowanych w 36 oddziałach. W ciągu roku 1927-go liczba Oddziałów podwaja się i dochodzi do 72. Liczba członków sięga już 10000. Rok bieżący rozszerza naszą organizację jeszcze bardziej, a tempo tego rozrostu wciąż wzrasta. Do dziś mamy 111 Oddziałów i 20.000 człon-

ków. Nie możemy iść w zawody z podobnymi organizacjami zagranicą. Francuska Ligue Maritime et Coloniale liczy 1 1/2 tysiąca Oddziałów. Niemiecki Flottenverein na samym Śląsku miał kilkadziesiąt tysięcy członków. Daleko nam jeszcze do liczb tak imponujących, ale bądź co bądź idziemy naprzód i rozwijamy się. A jeżeli rozwijamy się wszędzie, to przedewszystkiem na Śląsku. Tutejsza ludność dowodzi tak głębokiego zrozumienia idei morskiej, jak nigdzie w całej Rzeczypospolitej. Małe miasteczka śląskie niejednokrotnie liczą więcej członków, niż wielkie miasta gdzieindziej. Są wielkie miasta, które z najwyższym wysiłkiem zdobywają 1/2 tysiąca członków. Ale za to taki Chorzów liczy ich 2.300. — Mamy jeszcze ciekawszy przykład, oto Czerwionka, miejscowość, której trudno na mapie znaleźć, gdyż na większości ich niema jej wcale. I oto czytamy w jej sprawozdaniu: członków zwyczajnych 80, a członków popierających 2.400 do 2.500, zależnie od stanu załogi. Tam wszyscy do L. M. i R. należą. Oto jest dowód zrozumienia doniosłości sprawy morskiej między naszymi robotnikami na Śląsku. Oto jest dowód sprawności tutejszej organizacji i poziomu ideowego jej pionierów. Ale równocześnie postępowałamy naprzód i gdzieindziej. Wszędzie rośnie ilość naszych Oddziałów i ilość członków w Oddziałach. Katowice przekroczyły 500, Królewska Huta — 1.000, Wilno — ze stu kilkudziesięciu wyrasta na połęzny Oddział liczący dziś 900 członków, cały szereg innych miast zbliża się, lub przekracza 500. Rozwój ten zawdzięcza Liga przedewszystkiem wydatnej pracy Rządu na polu morskiem, w szczególności ufundowaniu zasad naszej polityki morskiej przez p. Ministra E. Kwiatkowskiego. W dalszym ciągu zawdzięczać to musimy ideowości i niezłomowanej pracy naszych członków przedewszystkiem na prowincji. Ale znaczne części zasługi spada i na Zarząd i na wszystkie władze L. M. i R. i o ich pracy wypada mi też parę słów powiedzieć. Przedewszystkiem troską naczelną naszą było wytworzyć czucie w organizacji, powiszać ją w jedną razem czułą i czyniącą całość. Niemalże przyczyniły się do podniesienia spójności naszej organizacji objazdy Oddziałów przez przedstawicieli Centrali osobiste zniknięcie się z pracą Oddziałów na miejscu i stała hołospodenczość z nimi. Jeżeli chodzi o cyfry wydawnictw wszelkiego rodzaju — wyszło drukiem około 350 000 egzemplarzy, potem nakręciliśmy dwa filmy łącznej długości około 3.000 metrów. Były one demonstrowane sto kilkadziesiąt razy. Najważniejszem i jednak narzędziem pracy było „MORZE”. Usiłowaliśmy, a zdaje się, że nie bezowocnie podnieść jego poziom, wzbogacić i urozmaicić treść, uczynić jednym słowem je pismem interesującym i pięknem. Rozwojowi organizacyjnemu towarzyszył rozwój ideowy. Pod tym względem możemy istotnie powiedzieć, że w psychikę narodu polskiego umieśliśmy wnieść coś nowego, coś świeżego i ożywczego. Ideologia morska ma u samego podkładu swojego zdobywczość. I my te zdobywczość wnosimy w psychikę narodu. Zdobyczem jest nasze dążenie na morze, zdobyczem jest dążenie do posiadania floty handlowej, otwiera bowiem nam drogę, o jakich nie marzyli nawet nasi ojcowie.



Przyjdum Zjazdu. Przewodniczący b. Min. Przem. i H. inż. J. Kiedroń (X); członkowie Przyjdum: Mec. A. Rostek (1), Admiral Borowski (2), J. M. Rektor Niemczycki (3), Prezes Krzyżanowski (4), Dyr. Dienstl-Dąbrowa (5), Mec. Dr. Wyrostek (6), Sekretarze: Z. Tyszel (7), inż. W. Wyszynski (8).

Lecz myśmy uczynili krok dalej. Idziemy na morze i za morze. My, nasza sekcja, pracująca pod nazwą Związku Pionierów Kolonialnych, rzuciła wielkie hasło posiadania własnych kolonii. Podnosząc je, daliśmy wyraz owej prężności młodego narodu, co czuje własne siły i pragnie znaleźć w świecie miejsce dla zdrowej ekspansji. Daliśmy wyraz temu, co jest. Bo tysiące i miliony Polaków wędruje i wędrowało za morze. Lecz wędrowało nie po to, by tworzyć ośrodki własnej polskiej kultury, lecz po to, by stać się mierzwą dla obcej, najczęściej angielskiej, potęgi i kultury. Powiadamy: dość tego. My za morzem chcemy odstać dla siebie pracować. Muszą jeszcze przedstawić cyfry i mniej pomyślne. Cyfry te będą dotyczyły naszego położenia finansowego. W roku 1925 przy ilości członków do 4000 budżet Ligi wynosił 119.000 złotych. W roku następnym wobec 6.000 członków mieliśmy budżet w wysokości 116.000 złotych. Obecnie nasz budżet powinien się więcej niż potroić. Tymczasem nie jest on nawet podwojony. Trafiamy na wielkie trudności. Płyną one z tego, że po pierwsze organizacja rośnie szybciej, niż jej dochody, po drugie — dochody te wpływają nieregularnie, aby utrzymać tempo naszej pracy będziemy musieli znaleźć nowe źródła dochodów, nad którymi Komisja Budżetowa będzie musiała poważnie się zastanawiać. Oczywiście, że znaczną część winy za te trudności ponoszą Oddziały, których zaległości wynoszą dziś 44.000 złotych. Oto z czem przychodzimy przed Iorun Zjazdu, to jest nasze sprawozdanie. Przedkładając je Zjazdowi wraz z całym materiałem, czekamy na jego wyrok.

Po sprawozdaniu wywiązała się krótka dyskusja formalna, po której wybrano skład osobowy poszczególnych Komisji, na czem dzień pierwszy obrad zakończono.

Drugiego dnia (21-go października r. b.) posiedzenie plenarne otworzył prze-

wodniczący p. Min. J. Kiedroń w obecności p. Ministra Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowskiego, który wygłosił następujące przemówienie:

„Szanowni zebrani!

Pozwólcie, że powitam Zjazd tak imieniem Rządu jak i własnem. Jeżeli bowiem znajduję się wśród członków L. M. i R., to znajduję się tu w podwójnej roli. Jestem bowiem delegatem Oddziału Katowickiego na ten Zjazd i jestem ponadto jako wyznaczony komendant wśród tej „pierwszej kadrowki”, która swoją ofiarną pracą przez szereg lat dążyła do pogłębienia tej wielkiej idei państwowej — idei morza polskiego. Szanowni Państwo, każda wielka idea, każda wielka myśl, każdy wielki czyn nie może być realizowany równocześnie z powstaniem danej idei i celu. Każda taka myśl i czyn muszą mieć swój okres posiewu, kielkowania, wzrostania i okres żniwa. Szereg lat pracy wielu członków Ligi, którzy, tworząc trzon tej „pierwszej kadrowki”, rzucili ten posiew w społeczeństwo wówczas, kiedy panowała w niem zima i jesień — w stosunku do zagadnienia morskiego. Obecnie jednak okres ten już minął. Dziś wydaje już ten rzucony ogień w masy posiew — owoc pożądany. Społeczeństwo bowiem przejrzało. Zrozumiało już ważność zagadnienia morza polskiego, jakkolwiek nie w całej jeszcze pełni. Nastąpi to jednak z całą pewnością z chwilą dojrzewania społeczeństwa. Oznaki tego widzimy już dziś na G. Śląsku. To samo stanie się w całej Rzeczypospolitej. Historia uczy nas, że ilekroć Polska zbliżała się ku morzu, tylekroć

wzrastał jej dobrobyt, tylekroć wzmożło się jej znaczenie pośród innych wielkich państw. Ilekroć zaś oddalała się od morza i wybrzeża, tylekroć znowu zaznaczał się upadek Polski pod względem gospodarczym i politycznym, a w dalszej konsekwencji i państwowym. Ile razy zatem Polska zapomniała o swem poslannictwie na Bałtyku, tyle razy cofała się w swym rozwoju i dochodziła do upadku. Ta prawda historyczna musi nam wszystkim uświadomić zagadnienie morskie w stadium obecnym. Jak to zagadnienie przedstawia się obecnie pod względem ekonomicznym i statystycznym? — Otóż jeszcze w roku 1924 wynosił cały morski obrót towarowy z Polski i do Polski za ledwie 2 miliony ton, a więc niecałe 10% obrotu towarowego Polski. Od kilku lat jednak dynamika gospodarcza i państwowa znajduje się w stałym wzroście i rozwoju, tworząc coraz to nowe drogi przez nasze wybrzeże do Polski. Niepodobna nawet wyliczyć wielkich przestrzeni, przez które drogi to sięgają i zbliżają Polskę z całym światem zamorskim. Ciśnienie gospodarcze wzmagają się coraz bardziej, a jedynym ujściem dlań, jest morze i wybrzeże własne. — W roku 1928, a więc w 4 lata później, przeladunek towarów polskich przez nasze wybrzeże sięga już cyfry 10 milionów ton, to jest 5 razy tyle, ile w roku 1924. Ta ilość towaru jest jednocześnie miernikiem wzmożonej pracy polskiej, a więc rezultat wysiłków całego społeczeństwa do zdobycia sobie nieskrepowanego wyjścia przez własne morze i wybrzeże w szeroki świat. — To jest rezultat piękny. — Nie możemy jednak na tem poprzestać. Musimy grantownie przeorać duszę i myśli całego narodu, musimy go przekonać, że zagadnienie polskiego morza, to zagadnienie jego wielkiej przyszłości, to granitowa podstawa rozwoju i rozkwitu życia gospodarczego całej Polski. Dobrze więc, że Panowie obrali miejscem Zjazdu L. M. i R. stolicę Województwa Śląskiego, tego Województwa, które wykazuje największe zainteresowanie polską flotą handlową, a które najsilniej popiera naszą organizację i najwięcej łoży na zrealizowanie naszej idei. Województwo Śląskie wyczuwa też najbardziej potrzebę szybkiej rozbudowy naszej żeglugi, i dlatego ono pozornie od morza bardzo oddalone zadeklarowało jednak jako pierwsze milionowe sumy na budowę 4 wielkich okrętów dla naszej floty handlowej. Województwo Śląskie posiada także swą dynamikę gospodarczą, ponad którą nie można przejść do porządku dziennego. Tu bowiem znajdują się największe zakłady przemysłowe, produkujące na eksport. Zagadnienie morza jest zatem dla tutajszego społeczeństwa zagadnieniem bytu

gospodarczego. Stąd idea nasza znalazła tu najwięcej zwolenników i zadaniem Panów jest fakt ten odpowiednio zużytkować dla dobra całego społeczeństwa i Państwa. Składając życzenia temu wysoce poważnemu Zjazdowi, wyrażam nadzieję, że ta „pierwsza kadrowka” naszej idei stworzy wielkie zastępy wyznawców tych samych dążeń, przejętych temi samymi idealami, i że wszyscy nasi członkowie z innych dzielnic Polskich pójdą za przykładem Oddziałów Śląskich, tworząc wszędzie silne placówki L. M. i R. Życzę wreszcie, by twórcy tej „pierwszej kadrowki” doczekali się jeszcze pełnego zrealizowania naszych zamierzeń i pełnego triumfu naszej idei morskiej”.

Po przemówieniu p. Ministra, prezes E. Krzyżanowski postawił wniosek mianowania p. Ministra Przemysłu i Handlu Członkiem Honorowym L. M. i R., co Zjazd przez akklamację wśród długo niemiłkających owacji uchwalił. Następnie przemawiał Dyr. P. P. „Żegluga Polaka” J. Rummel i ks. A. Lubomirski. Po przemówieniach przewodnictwo objął Adm. M. Borowski, a Min. J. Kiedroń wygłosił odczyt o kolei Śląsk—Gdynia. Po przyjęciu szeregu rezolucji, Zjazd uchwalił uprosić Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o przyjęcie Wysokiego Protektoratu nad L. M. i R.

Na następnym posiedzeniu plenarnym, które rozpoczęło się o godz. 16-ej zdawały swe sprawozdania poszczególne Komisje, przedstawiające szereg rezolucji i derydatów. — Po wysłuchaniu absolutorjum dla ustępujących władz Ligi, została wybrana nowa Rada L. M. i R. w składzie 67 członków.

Wybrani zostali do Rady L. M. i R.

- 1) A. Aleksandrowicz
- 2) Inż. P. Bomas
- 3) Adm. M. Borowski
- 4) Mjr. S. G. Z. Bulowski
- 5) R. Burgraff
- 6) Kpt. T. Cybulski
- 7) Inż. J. Decyusz
- 8) Dyr. M. Dienstl-Dąbrowa
- 9) Min. G. Dobeucki
- 10) Inż. Dworzaczek
- 11) Dr. M. Filippek
- 12) Inż. E. Fryczkowski
- 13) Kom. A. Garnaszewski
- 14) Dr. A. Gawlik
- 15) Prez. P. Gettel
- 16) Inż. W. Gierdziejewski
- 17) Konsul K. Głuchowski
- 18) Dr. Gońdzik
- 19) Dyr. J. Oksza-Grabowski
- 20) R. Gruner
- 21) Nacz. St. Jacyna
- 22) Dr. J. Jakóbkiewicz
- 23) Prok. Jewniewicz
- 24) Dyr. Kaczkowski
- 25) Min. J. Kiedroń
- 26) St. Korwin-Pawłowski
- 27) Dyr. J. Koźuchowski
- 28) Poseł Kosydarski
- 29) Dyr. E. Krzyżanowski
- 30) Dr. F. Lubecki
- 31) M. Luxembourg
- 32) Inż. St. Łęgowski
- 33) F. Lyp
- 34) Dyr. T. Maliszewski
- 35) Dyr. Młodzianowski
- 36) Prof. St. Niemczycki
- 37) Prof. Dr. F. Ossendowski
- 38) Nacz. Cz. Peche
- 39) Kom. H. Piśtel
- 40) Adm. K. Porębski

- 41) Prof. T. Radliński
- 42) Dr. W. Rogowski
- 43) Mec. A. Rostek
- 44) J. Rochowicz
- 45) Dyr. F. Roszkowski
- 46) Dr. J. Rozwadowski
- 47) Dyr. J. Rummel
- 48) Min. M. Rybczyński
- 49) Prok. S. Sieradzki
- 50) Poseł Sikora
- 51) Mec. O. Sobański
- 52) Starosta Staniszewski
- 53) Inż. Dyr. Stattler
- 54) W. Stopczyk
- 55) Kom. J. Świrski
- 56) Plk. Szafranowski
- 57) W. Szumański
- 58) Red. H. Tetelafi
- 59) Poseł L. Tomaszkiwicz
- 60) Inż. Towtkiewicz
- 61) Dyr. M. Turski
- 62) Dyr. A. Uziembło
- 63) Inż. Wojtkiewicz
- 64) Mec. Dr. M. Wyrstek
- 65) Dr. Zagórowski
- 66) Dr. G. Załęcki
- 67) Gen. M. Zaruski.

Następnie uchwalono statut i po omówieniu całego szeregu spraw, związanych z organizacją i życiem L. M. i R. — Zjazd o godz. 20-ej m. 10 zamknięto.

RADA L. M. i R.

W dniu 3 b. m. odbyło się konstytucyjne posiedzenie Rady L. M. i R., na którym wybrano na Prezesa Rady dotychczasowego prezesa Zarządu Głównego Dyr. E. Krzyżanowskiego, na wiceprezesa Min. J. Kiedronia i Inż. J. Decyusza, na Sekretarza Dr. A. Gawlika i wyłoniono nowy Zarząd Główny L. M. i R. w następującym składzie: pp. K. Głuchowski, Dr. M. Wyrstek, Dr. J. Rozwadowski, Inż. P. Bomas, Kpt. T. Cybulski, St. Korwin-Pawłowski, R. Burgraff, O. Sobański i A. Uziembło, zastępcy: pp. Poseł Kosydarski, plk. M. Dienstl-Dąbrowa, L. Tomaszkiwicz, M. Luxembourg, prokurator Sieradzki. Bezpośrednio po posiedzeniu Rady odbyło się konstytucyjne posiedzenie Zarządu Głównego, na którym zostali wybrani: na prezesa p. Konsul K. Głuchowski, na wiceprezesa p. Dr. M. Wyrstek, na skarbnika p. R. Burgraff i na sekretarza p. Dr. J. Rozwadowski.

#### Z ŻYCIA MŁODZIEŻY LIGOWEJ.

„Kolo Ligi Morskiej i Rzeźnej” przy gimn. im. Paderewskiego w Poznaniu, pierwsze zrzeszenie Ligi M. i R. wśród młodzieży szkolnej, założone w 1926 roku, wykazało w roku organizacyjnym 1927/8 wielką żywotność. Dzięki pracy b. kuratora Kola p. prof. dr. Kowaleńki, z jednej strony i b. przewodniczącego Zarządu, kol. Szmidta z drugiej, za którą należy im się gorące podziękowanie, rozszerzyły się znacznie zakres i wydajność Kola. Kolo odbyło w ciągu roku 17 zebrań naukowych, na których pp. profesorowie gimnazjum i członkowie Kola wygłosili 25 referatów, omawiających różnorodnie kwestje związane z morzem. Prace naukowe Kola były podzielone na 4 sekcje i to: gospodarczo-historyczną, kolonialną, artystyczną i techniczną. Prócz tego, chcąc zaznajomić członków Kola z morzem polskim, urządził Zarząd Kola w dniach 24—27 maja wycieczkę, która zwiedziła Gdynię, Puck, Hel i Gdańsk.

Wybory, odbyte 6 października, utworzyły Zarząd o składzie: A. Jałowicki — Prezes; J. Makowski — Wiceprezes; W. Kielczewski — Sekretarz; St. Dehmel — Skarbnik, i Radę w składzie: J. Wyszynski — Prezes, oraz St. Drożdżewski i Deutch jako członkowie.



# PIONIER KOLONIALNY

## ORGAN ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH

### W R O C Z N I C Ę

Pierwsze dziesięciolecie. Dziesiątek lat ubiega od chwili radosnej, kiedy naród zrzucił wiekowe jarzmo, kiedy stanął wolny wśród wolnych, równy wśród równych, kiedy rozwalil mury więzienia i począł wznosić gmach wolności.

Dziesiątek lat mija od momentu, kiedy zaczęliśmy być gospodarzami na własnej ukochanej ziemi.

I chociaż krótki to okres — z prawdą z dumą możemy patrzeć za siebie. Bo coby nam wmówić nie usiłowali nasi domorośli pesymiści, czegoby nam zarzucić nie próbowali nieżyczliwi obcy, o coby nas posądzać się nie starali wrogowie nasi — rachunek sumienia zrobiony najskrupulatniej za ten krótki a tak ważki w życiu naszego narodu okres — wypadła dodatnio i korzystnie.

Z „państwa sezonowego“, za jakie uważali nas 10 lat temu nasi przyjaciele nawet, przechodzimy już zupełnie wyraźnie w szeregi pierwszorzędných mocarstw. Rola nasza w Europie, ba nawet w świecie rzec można całym — nabiera na znaczeniu i powadze.

Na wewnątrz dokonaliśmy prac kolosalnych. Mamy świetne wojsko, chlubę i nadzieję narodu, koleje nasze pod względem porządku i sprawności wybijają się na pierwszy plan, administracja staje się coraz bardziej celowa i uporządkowana, walutę ustabilizowaliśmy, budżet, aczkolwiek jest poważny, zamykamy dodatnio, rośnie też równocześnie zaufanie do nas zagranicy.

Dostęp do morza zużytkujemy na podziw wszystkich. Port nasz w Gdyni i budowa floty han-

dlowej — dzieło na nasze środki i siły gigantyczne realizują się z dnia na dzień w szybkim tempie.

Jednym słowem możemy za siebie spojrzeć z zadowoleniem, a przed siebie patrzeć z nadzieją i wiarą w naród i jego rozwój.

I bodaj właśnie jedyną dziedziną życia naszego, dziedziną rozległą i szeroką, dziedziną niezmiernie doniosłą dla mocarstwowego rozwoju Polski, która w tym pierwszym dziesiątku lat nie ruszyła niemal zupełnie z miejsca, nie posunęła się niemal krokiem naprzód to sprawy emigracji i kolonizacji, sprawy naszej polityki kolonialnej, sprawa Nowej Polski.

Zróbmyż przeto i w tej dziedzinie rachunek sumienia.

Moment odzyskania niepodległości zastał w tej dziedzinie stan smutny. Trudno, by było inaczej.

Najważniejsza rzecz, to jest wyraźny program, pozwalający w sposób celowy zużytkowywać bezcenne siły ludzkie, zmuszone iść na wychodźstwo, nie mógł rzecz prosta być w warunkach, w jakich żył naród, ani ustalony, ani egzekwowany. Istniały coprawda skromne wysiłki, by taki program ogólnopolski, międzydzielnicowy nakreślić i narzucić — na czele tej akcji stał niezapomnianej pamięci Józef Okołowicz — ale próby te, były kroplą w morzu. W całym ruchu wychodźczym panowała bezplanowość, przypadkowość i chaos. Rozpierzchał się naród po świecie, szedł służyć drugim, obcym, niewrogom.

Nie było też naturalnie mowy o tem, by można było stworzyć jednolity aparat, któryby dla całej Polski, rozdartej na zabory i całego rozpierzchniętego wychodźtwa

mógł służyć jako organ kierowniczy w sprawach emigracyjnych.

I marniały świetne wartości naszego wychodźcy dla Polski i dla narodu.

To też sprawa programu naszej polityki emigracyjnej, bez którego żadnej celowej akcji przeprowadzić nie można, stała się troską wszystkich, którzy i wielkość problemu i jego znaczenie dla rozwoju Polski zrozumieli i doceniali i którzy jasno sobie uświadomili, że od kwestji programu zaczynać należy.

Niestety, dziś znowu po latach 10-u musimy stwierdzić, że program nie został sprecyzowany, że jeśli nawet istnieje on w umysłach jednostek, pracujących na polu emigracyjnych spraw, to jednak nie został ustalony przez odpowiednie organy rządowe do tych celów powołane.

Jak dawniej emigracja nasza odbywa się pod znakiem przypadku. Jadą ludziska jak i gdzie Bóg da — a nie kierowani do określonych terenów — przez odpowiednią organizację, aby poprawiając byt swój służyli narodowi i Państwu naszemu. Przez 10 lat nie zdołano zdecydować się, w której części globu, na terenie którego kraju mamy nasze wychodźstwo koncentrować, które ośrodki emigracyjne z istniejących mamy uważać za pasywne i planowo je likwidować, a które za aktywne, przeznaczone do rozbudowy.

Inicjatywa, krótko mówiąc, nadal nie w naszym jest ręku i mimo, że już 10 lat niepodległości mamy za sobą, ciągle jeszcze w zakresie spraw emigracyjnych jesteśmy tylko objektem.

Nie dość na tem.

I drugi zasadniczy brak okresu niewoli również w gruncie rzeczy nie został usunięty.

Chcę mówić o aparacie, powołanym do regulowania i kierowania sprawami wychodźczymi. Istnieje wprawdzie Urząd Emigracyjny, ale niestety nie odegrał on tej roli, jaka mu przypadła w udziale. A że tak się stało, to złożyły się na to przede wszystkim dwie przyczyny.

Przedewszystkiem, włączono ten Urząd do Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej. Wychodźstwo tu z założenia, że źródłem emigracji jest kwestja pracy i społecznych stosunków w kraju — a przeto ten, kto ma te sprawy regulować, winien mieć w swem ręku wpływ na sprawy wychodźcze.

Życie rozprawilo się z tym poglądem jaknajsurowiej. Pokazało się, że takie postawienie kwestji wpłynęło przede wszystkim na pasywny stosunek do zagadnienia. Zamiast w emigrancie widzieć żołnierza i bojownika polskich interesów na świecie szerokim — z miejsca przyczepiono do niego moment opieki społecznej, potraktowano go jak ciurę, inwalidę, niedołęgę życiowego, który musi być nianczony jak słabe niemowlę.

Nie dość na tem, organizacyjnie Urząd zdany w swych funkcjach odnośnie do wychodźców poza krajem na aparat konsularny, od siebie niezależny i komu innemu orga-

nizacyjnie podporządkowany, był ciągle w roli owej kwoki, od której kaczęta odplynęły na staw. Nie mogło być mowy o kierowaniu sprawami i interesami wychodźstwa, a cała praca polegała na uzgodnieniu swego stanowiska z Ministerjum Spraw Zagranicznych itp. funkcjami biurokratycznymi.

Pozatem, powiedzmy szczerze, kierownicy Urzędu nie wykazali ani w jednym niestety wypadku, by byli świadomi roli instytucji, by mieli postawić śmiały i zdecydowany program, by wreszcie do takiego czy innego celu wytrwale dążyli. Słowa te, broń Boże, nie mają służyć jako głosłownia napaść osobista — musiały być jednak napisane w chwili, gdy szukamy źródła stanu obecnego w tej doniosłej dziedzinie naszego życia.

Ale świta nowa era.

Opinia publiczna, życie społeczne budzi się i szybkim krokiem rozwija się.

Młody jeszcze — ale poważnie zakrojony Naukowy Instytut Emigracyjny, skupiający najpoważniejszych znawców tematu — zapowiada już całkiem wyraźnie, że problem nie będzie nadal traktowany po dyletancku, ale że do jego rozwiązania przystępują ludzie, którzy naukowo potrafią go postawić.

Zreorganizowane ostatnio Polskie Tow. Emigracyjne przystępu-

je do energicznej pracy nad problemem opieki nad wychodźstwem.

Nakoniec Związek Pionierów Kolonialnych dźwignął wysoko sztandar śmiałej, samodzielnej polityki kolonialnej podstawy mocarstwej roli narodu i Państwa.

A że współpraca tych trzech czynników społecznych zapowiada się jaknajlepiej, że społeczeństwo wprost żywiołowo garnie się w szeregi zdecydowanych bojowników tej idei, jak to najlepiej widzimy na rozwoju Związku Pionierów Kolonialnych — otucha napawa serca.

Idzie nowy okres. Tak idzie.

I pełni nadziei, więcej, pewni być możemy, że nie dalekie, ale najbliższe już lata przyniosą nam gruntowną zmianę obecnego stanu rzeczy, że i program zostanie ustalony i że władze naczelne Rzeczypospolitej rozumieją konieczność należytej reformy aparatu państwowego dla tych celów.

A wtedy, gdy świadomi, o co mamy trudzić się i walczyć, kierowani w dodatku przez zdecydowany aparat państwowy — ruszymy w bój o realizację śmiałego programu, bezwątpienia wcielimy go w życie.

Na chwałę i pożytek Rzeczypospolitej.

K. GLUCHOWSKI

## PORTUGALSKIE ZAMIERZENIA KOLONIZACJI ANGOLI

Ostatnie rozporządzenie Wysokiego Komisarza i Generalnego Gubernatora Angoli, streszczające się w „Statucie Organizacyjnym Urzędu Kolonizacji”, ogłoszone w „Boletim da Agência Geral das Colonias” w czerwcu r. b. jest hardzo interesującym objawem, na jaką drogę zamierza wkroczyć portugalska polityka osadnicza, odnośnie do skolonizowania Angoli, uważanej w Lizbonie za najlepszą z pośród zamorskich posiadłości portugalskich, nazywanej Nową Luzytanią, czy Nową Brazylią.

Rozporządzenie to świadczy o akcji zamierzonej tak szeroko i w takich rozmiarach finansowych, że mimowoli nasuwa się pytanie, czy wogóle kolonia lub metropolja w obecnym momencie rozporządza odpowiednimi środkami, któreby dozwoliły jej zrealizować cel ostateczny zamierzenia i stworzyć w Angoli liczne, kwitnące kolonie, „celem zapewnienia narodowości portugalskiej wieczystości swego dominjum politycznego w kolonii”.

Przesądzać sprawy w sensie ujemnym nie można, albowiem i Brazylija, podejmując w pierwszych latach republiki podobną akcję, zdawała się

nie rozporządzać odpowiednimi środkami. A jednak napłynęły obce kapitały, wprawdzie nie na kolonizację, lecz na inne cele, pośrednio umożliwiając skolonizowanie głównie stanów południowych — w czem polakom przypadła poważna rola — pomimo sceptycznej kontrakcji w krajach emigracyjnych i potępienia terenów kolonizacyjnych w Brazylii. Mi-

mo to wszystko tereny okazały się pierwszorzędne, tak pod względem klimatycznym, urodzajności gleby, jakoteż ich dostępności i zaopatrzenia w środki komunikacyjne i dziś tam kwitnie bujne życie.

Jak daleko sięgać ma rządowa akcja kolonizacyjna, obliczona wyłącznie na kolonistów portugalskich, objaśnić może podany poniżej w stre-



Pszenvica na kolonji osadniczej w Angoli.



szczeniu wzór kontraktu, jaki podpisać ma kandydat na osadnika u oficjalnego agenta werbującego.

**„Wzór kontraktu:**

A) Rząd Angoli zobowiązuje się dać za pośrednictwem Urzędu Kolonizacji, bezpłatnie każdej głowie rodziny, która przybędzie z metropolii do Angoli celem osiedlenia się jako kolonista-rolnik, co następuje:

- 1) Bilet trzeciej klasy koleją dla niego i jego rodziny z miejsca zamieszkania do Lizbony i dalej aż do portu w Angoli.
- 2) Mieszkanie i utrzymanie w barakach w porcie w Angoli aż do czasu odjazdu do Misji Rolnej Kolonizacji, do której się udaje.
- 3) Dom mieszkalny i zabudowania.
- 4) 100 hektarów ziemi, z czego 25 przygotowanych do uprawy i zirygowanych.
- 5) Dwa pług, jedną brzozę, sześć motyk, dwa kilofy, trzy łopaty i inne narzędzia, które uzna za konieczne szef Misji.

B) Rząd Angoli, za pośrednictwem Urzędu Kolonizacyjnego zobowiązuje się dostarczyć tytułem pożyczki:

- 1) Dwadzieścia sztuk bydła pociągowego i dwie krowy.
- 2) Nasiona, które kolonista uzna za konieczne, a potwierdzi szef Misji.
- 3) Umieblowanie, składające się z kompletnego łóżka małżeńskie i reszty koniecznych łóżek, stosownie do liczby członków rodziny, umywalnie, uznane jako niezbędne, stół i sześć stołków.
- 4) Zapomogę, osiemdziesiąt eskudów, na wydatki w podróży, która to kwota będzie wręczona w miejscu zamieszkania kolonisty (rozumieć należy w Portugalii).
- 5) Kwotę 12.500 eskudów, wpłaconych w ciągu pierwszego roku zaistalowania się w Angoli kolonisty, jako fundusz, przeznaczony na eksploatację rolną.
- 6) Sześciu krajowców, zakontraktowanych do wykonywania robót.

Zwrot należności, pobranych w gotówce, wartości bydła, nasion i umieblowania, przyznanych tytułem pożyczki, rozpocznie się w trzecim roku po zaistalowaniu się kolonisty w odnośnej Misji Rolnej, pobierając tytułem wpłat jedną trzecią część z całkowitego zbioru, aż do czasu zupełnego spłacenia należności pobranych w gotówce i wartościach, udzielonych przez Rząd.

Wynagrodzenie za pracę robotników, krajowców, rekrutowanych przez agentów na żądanie szefa Misji kolonizacji tak, jakiegdyby byli rekrutowani do robót rządowych, będzie wypłacane przez kolonistów.

W dalszym ciągu kontrakt określa zabezpieczenie praw własności kolonisty, prawa spodkobierców i t. p., wreszcie określa, że w razie wykazania niezdolności zawodowej i udowodnionej złego prowadzenia się, będzie kolonista usunięty z otrzymanego działu terenu, bez zobowiązania go prawa żądania repatriacji.

Nie można nie stwierdzić, że finansowo przeprowadzenie akcji będzie się przedstawiało poważnie. Ile wyniosą wydatki na jedną rodzinę osadniczą, złożoną z sześciu osób, można w przybliżeniu skalkulować: wydatki bezzwrotne na niespełna 20 tys. eskudów, tytułem pożyczki tyleż samo, razem około 40 tys. eskudów, t. j. około 14 tys. złp. Będą to tylko bezpośrednie świadczenia rządu na rzecz osadnika. Koszty te jednak zwiększą się pośrednimi świadczeniami, a więc kosztami administracji, utrzymaniem baraków, przeprowadzeniem ogólnych



*Jeden z czarnych mieszkańców Angoli.*

urządzeń irygacyjnych, komunikacji i t. p., prawdopodobnie do 60 tys. eskudów czyli do 20 tys. złp. Założenie więc i skolonizowanie co roku jednej tylko kolonii, złożonej z tysiąca rodzin, kosztowałoby 60 milj. eskudów. Ponieważ praktyka wykazuje, że w najlepszych nawet warunkach kolonizacyjnych, odpada pewien procent osadników z różnych powodów, przeto należy kosztu te zwiększyć o 20%. Pokrycie takiego wydatku, który sięga prawie połowy dochodu rocznego kolonii, budżetowo jest nie do przeprowadzenia, zwłaszcza, że kolonja, a nawet metropolja wykazuje coroczne niedobory budżetowe. Na przeprowadzenie tych zamierzeń konieczną okaże się rzecz sięgnięcie do innych źródeł finansowych.

Inna jednak strona tego zagadnienia jest więcej interesująca, a mianowicie: jeśli gubernator kolonii (którego nie można posądzać, aby nie zdawał sobie sprawy z rozmiarów finansowych) decyduje się na tego rodzaju akcję osadniczą, to widocznie rozwój Angoli wymaga przeprowadzenia kolonizacji, a równocześnie kraj ten nastrocza możliwości osadnicze bardzo duże; z tego wynikałoby, że rentowność plantacji pozwala osadnikom uregulować zobowiązania zaciągnięte wobec rządu i stworzyć nowe samodzielne warsztaty pracy. Takie tylko mogą być motywy realne.

Niemniej jednak warunki, zaofiarowane osadnikom portugalskim, są wybitnym świadectwem, jak mało portugalczyki interesują się własnymi kolonjami, iż trzeba użyć aż tak kosztownej zachęty, aby ich zainteresowanie skierować na Angolę, której klimat wysokiego płaskowyżu odpowiada zdrowemu klimatowi płaskowyżu południowych stanów Brazylii, jak to zgodnie stwierdzają źródła portugalskie i różne ekspedycje cudzoziemskie. Jak dotąd portugalczyki chętnie i licznie emigrują do Brazylii, gdzie trudnią się wyłącznie handlem, wykazując brak zainteresowania uprawą roli. W obecnym rozwoju Angoli aktywność ich handlowa jest bardzo ograniczona i tem to należy sobie tłumaczyć brak zainteresowania się emigrantów portugalskich własnymi kolonjami.

Fakty powyższe i uwagi pozwalają z drugiej strony wyciągnąć wniosek, że energiczny i zabiegliwy, a rozporządzający równocześnie pewnymi środkami, element osadniczy będzie mógł nawet bez specjalnej pomocy władz kolonialnych tylko przy stwierdzonej i nie ulegającej wątpliwości życzliwości władz, opierając się na własnych siłach i na wzajemnej samopomocy, rozbudować tam, podobnie jak to się stało w południowej Brazylii, kwitnący stan posiadania.

*FR. LYP*



*Na płaskowyżu Angoli. Wspaniały okaz antylopy.*

## DWA DNI WŚRÓD TRĘDOWATYCH NAD AMAZONKĄ<sup>1)</sup>

Na wstępie małe wyjaśnienie.

Trędowaci, Amazonka, Polska Ekspedycja Badawcza, Peru, tereny oddane na kolonizację polską,—wszystko to wytwarza pewien chaos w umyślach, — skąd możliwe mylne wnioski, jak np.: — wysyłają kolonistów nad Amazonkę, gdzie szaleje trąd.

Otóż tak nie jest.

Amazonkę i jej plać musieliśmy poznać tylko jako jeden ze szlaków przyszłej kolonizacji, natomiast przyszłe tereny polskie, oddalone od Amazonki o jakieś 2.000 km, nie są trądem bardziej zagrożone od naszej kochanej Warszawy, gdzie ostatnio zanotowano jeden wypadek tej straszliwej choroby. Nie mówię już o Lotwie, Danii i Norwegii, gdzie trędowatych się liczy na setki.

Przechodzę do opowieści.

— Polska Ekspedycja Badawcza do Peru, wysłana w r. b. przez Rząd, dla stwierdzenia możliwości kolonizacyjnych w lasach peruańskich składała się z 6 członków. W skład jej wchodziły następujące osoby: — inż. Gadomski, nac. wydziału w Urzędzie Emigracyjnym, jako przedstawiciel Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, Michał Pankiewicz, redaktor jedynego u nas pisma, poświęconego doli wychodźcy, Kazimierz Warchałowski, doskonały znawca spraw leśnych, rolnych i przemysłowych w Ameryce Południowej, kpt. Lepecki, znany podróżnik, autor licznych publikacji o Ameryce Południowej, por. Apoloniusz Żarychta, oficer Wojskowego Instytutu Geograficznego, redaktor jedynego pisma fachowo-geograficznego w Polsce i ja, jako lekarz, zajmujący się specjalnie patologią tropikalną.

Ekspedycji towarzyszył członek Syndykatu Polsko - Amerykańskiego p. Orda.

W ciągu swego siedmiomiesięcznego istnienia Ekspedycja nasza zrobiła prawie 40.000 km.

Poprzez Le Havre, Oporto, Lizbonę, Madagę, Para. — dojechaliśmy okrętem transatlantyckim do Manaos, portu położonego nad Amazonką, o 2½ tysiąca km. od jej ujścia.

W Manaos przesiedliśmy się na mały tysiąc-tonowy statek brazylijski, który, jak już wiadomo z opowiadań moich współtowarzyszów podróży, uległ straszliwej katastrofie. — Wyratował nas handlowy statek niemiecki — „Ophelia”, którym dojechaliśmy do Iquitos, stolicy Amazonji Peruańskiej.

W Iquitos pracowaliśmy miesiąc, poczem na małym peruańskim monitorze wojennym przepłynęliśmy wzdłuż rzekę Ucayali; przez cały czas towarzyszyła nam wiernie nasza „Janka” — mały ośmiotonowy jachcik, pierwszy statek, płynący na wodach peruań-

skich pod polską banderą. W miejscu gdzie rzeki Tambo i Urubamba tworzą Ucayali — Ekspedycja nasza podzieliła się na dwie części: — pp. Gadomski, Warchałowski i Pankiewicz wrócili przez Ucayali i Pachiteę, zaś kpt. Lepecki, por. Żarychta i ja — w dwunastometrowej łodzi indyjskiej z sześciu indjanami, jako wiosłarzami, przejechaliśmy wzdłuż rzekę Tambo i jej dopływy.

W pierwszej osadzie białych—Puerto Ocoya, przy pomocy dwóch mułów i dwudziestu kilku indjan przetransportowaliśmy nasze rzeczy do osady Bella Vista, gdzie już z 15 mułów utworzyliśmy przepisową karawanę.

Po szeregu przygód, mniej lub więcej dramatycznych i niezwykłych, poprzez wieczne śniegi przeszliśmy Kor-

dyljery Wschodnie. Przez Kordyljery Centralne przejechaliśmy już półciężarowym samochodem, kierowanym przez szofera-indjanina. Podkreślam, indjanina, wątpliwem jest bowiem, czy znalazłby się szofer biały i cywilizowany, który podjąłby się tak szalonej jazdy na dwumetrowym grzysiku, zawieszonym czasem nad kilometrową przepaścią.

Kordyljery Zachodnie przejechaliśmy najwyższą w świecie koleją górską<sup>2)</sup>, wznoszącą się omal że do 5000 m. — Wreszcie Lima, Callao, wielki okręt, Kanał Panamski, Morze Karaibskie, Cuba, Hawana, Wyspy Bermudzkie, Azory, Hiszpania, La Ro-

<sup>2)</sup> Zbudowaną przez polaka — inż. Malinowskiego.



chelle, express, 105 km. na godzinę i stary, kochany Paryż.

Formalności, bagaże, Belgja, Niemcy, Zbąszyń i rozrzuconym oczom, co przez 1/3 roku dżunglę oglądały, ukazują się pocziwie, najmiłsze obdrapusy Marszałkowskiej ulicy...

Tak wygląda, więcej niż w kinematograficznym skrócie, trasa naszej Ekspedycji. — Bajka z tysiąca i jednej noc.

Osobiście byłem w tem szczęśliwym położeniu, że, do wymienionych dzie-

<sup>1)</sup> Wrażenia z Polskiej Ekspedycji Badawczej do Peru, — (według odczytu wygłoszonego w warszawskim Radio 20.X. 1928).



*Łódź indyjska, płynąca pod polską flagą na rzece Tambo. Stoją w łodzi — kpt. Lepecki i dr. Freyd. Dookoła łodzi Indianie z plemienia Campos. Fot. por. Zarychta.*

sięciu środków lokomocji, mogłem dodać jedenasty — powietrzny.

Było to tak.

Podczas naszych badań naukowo-statystycznych w Ambulatorjum miejskim w Iquitos nad Amazonką natknąłem się na dwa przypadki klasycznego trądu.

Byłem tam do pewnego stopnia zaskoczony, gdyż panowała dotychczas dość zgodna opinia, że trąd Amazonki Brazylijskiej nie przekroczył Manaos.

Zainterpelowałem w tej sprawie dra Ponca-de-Leon, szefa sanitarnego okręgu Iquitos, który stwierdził, że rzeczywiście, trąd, zawleczony z Brazylii, rozszerzył się dość znacznie w ciągu ostatnich lat, tak że trzeba było nawet stworzyć trądowisko w San-Pablo nad Amazonką, w pobliżu granicy brazylijskiej.

Rzecz prosta, że uważałem, za swój obowiązek zwiedzenie trądowiska.

Na przeszkodzie stał jednak brak czasu. Podróż do San-Pablo i z powrotem musiałaby trwać 8—10 dni. Jedzie się naturalnie łodzią zwykłą, bo niema jeszcze stałej komunikacji parowej.

Byłbym musiał skwitować z wyprawy, gdyby nie szczęśliwa myśl — samolot!

W Iquitos znajdowała się końcowa stacja komunikacji powietrznej z Limą i w związku z tem w hangarze wojskowym stałe czekał na okazję rezerwowo rumak powietrzny.

Za pośrednictwem komendanta portu zwróciłem się do ministra marynarki o hydroplan.

Sprawa szła bardzo opornie.

Depeze szły za depezeami, z Limy i do Limy.

Ministerstwo wysuwało cały szereg objękcji, — że rzeka jeszcze wciąż nieznaną, że map dokładnych niema, że nigdy jeszcze w tamtym kierunku samolot nie wystartował, że aparatu szkoda i t. d., i t. d....

Wreszcie 19 marca radosna wiadomość! — dostaję do całkowitej dyspozycji na dwa dni hydroplan wojskowy.

Z pilotem poszło nieco trudniej. Trądowisko i dziewicza Amazonka nie bardzo pociągały.

Po długich pertraktacjach, zgodził się mi towarzyszyć por. Cornejo, doskonały pilot, obsługujący stale linię Lima — Iquitos.

Popołudnie 19 marca spędziłem na gorączkowych przygotowaniach. Bagaż był niewielki, ale obfity w treść: plecak z najpotrzebniejszymi przedmiotami codziennego użytku i z żywnością, kolonialny mikroskop składany, podróżne laboratorium z odczyn-

nikami, barwnikami, szkiełkami, lampka spirytusowa, środki odkażające, rękawice gumowe, płaszcz lekarskie, kartoteka statystyczna, aparat fotograficzny, wierny 7-strzałowy Nagan, no i nóż myśliwski, bez którego się nie ruszałem.

Noc spędziłem pełną fantastycznych i niespokojnych snów; bynajmniej nie przez trądowaty, przecież widziałem już i badałem kilkunastu podczas zajęć praktycznych w Paryskim Instytucie Kolonialnym (w szpitalu St. Louis).

Nie dawał mi spać komentarz Ministerstwa Marynarki, że nigdy jeszcze nie leciał wzdłuż Amazonki peruańskiej żaden samolot.

A więc będę pierwszy!

Ziszczą się najśmielsze marzenia chłopięce!

Któryż to z nas nie marzył w najpierwszej młodości o krajach nieznanych, o odkryciach nowych, o miejscach, których nikt nigdy jeszcze nie oglądał!?... — o dywanie zaczarowanym, któryby szybował nad lasami i rzekami...

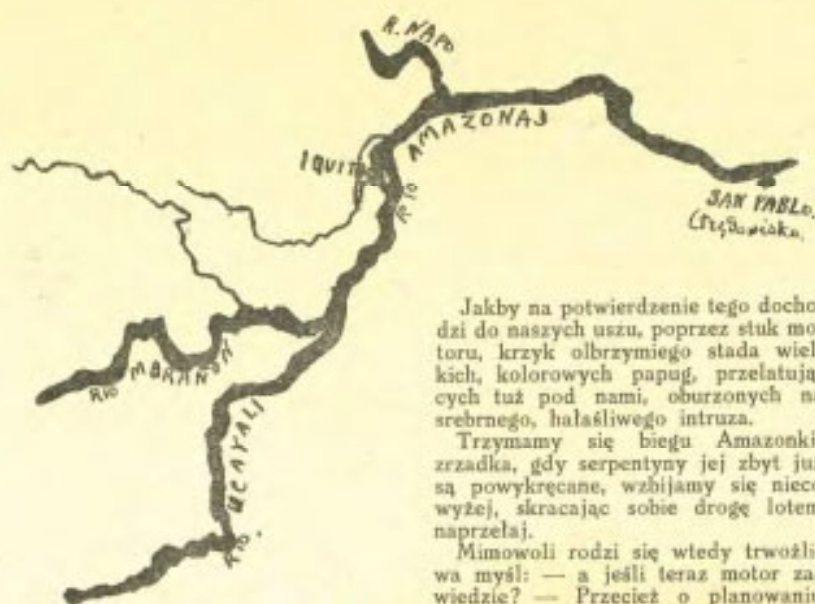
20 marca, nad ranem spadł równokowy deszcz, przez chwilę przestałem wierzyć w możliwość odlotu; jednak wkrótce wypogodziło się, słońce uśmiechnęło się i do mego pokoju wpadł zadyszany marynarz z meldunkiem, że za chwilę odlot.

Z całym swoim skromnym dobytkiem lekarskim udałem się motorówką do portu lotniczego, gdzie już zastałem komandora Carrillo, dowódcę floty amazońskiej i pilota — por. Cornejo.

Ostatnia fotografia, ostatnie sprawdzenie motoru i 30-u ciemnocyłych marynarzy, prawie wyłącznie indjan, wyciąga z hangaru srebrnego ptaka, wykonanego w całości z aluminium. Jest



*Ambulatorjum w Iquitos. Dr. Freyd w otoczeniu swoich peruańskich pacjentów. Fot. kpt. Lepecki.*



to dwupłatowiec wodny — Keyston, Nr. R. 1, z silnikiem Wright'a o mocy 220 koni parowych, dwuosobowy, rozwijający szybkość do 200 km na godz.

Po skrzydłach gramolę się na wskazane mi miejsce, które się znajduje z przodu, — za mną usadawia się pilot. Przywiązują mnie do ławeczki; — ostatni uścisk dłoni naszego wypróbowanego przyjaciela komandora Carrillo.

Aparat spuszczaają na wodę. Motor zaczyna grać, śmigła obraca się co-



Chwila przed odlotem. Stoją od lewej: por. Cornejo, komandor Carrillo i dr. Freyd.

raz prędkiej; odrywamy się łagodnie i niespostrzeżenie. Mijamy stację radiową, port wojenny, — migają mi blaszane dachy i śmieszne domki miasta Iquitos; wznosimy się na 500 m., po chwili spoglądam w dół...

Miasto już daleko poza nami, a przed nami...

Ocean Zielony!

Najwspanialszy kobierzec świata, tkany nicią szmaragdową o wszystkich odcieniach! — Las dziewiczy!

Szczęście mi piersi rozpięta... Głos jakiś powtarza mi wciąż w takt motoru: — „Człowieku, jesteś pierwszy ponad tą dżunglą, przed tobą nie spoglądał na nią z góry nikt, poza wolnym plectwem leśnym!”...

Jakby na potwierdzenie tego dochodzi do naszych uszu, poprzez stuk motoru, krzyk olbrzymiego stada wielkich, kolorowych papug, przelatujących tuż pod nami, oburzonych na srebrnego, hałaśliwego intruza.

Trzymamy się biegu Amazonki; rzadka, gdy serpentyny jej zbyt już są powykręcane, wzbijamy się nieco wyżej, skrącając sobie drogę lotem naprzelaj.

Mimowoli rodzi się wtedy trwożliwa myśl: — a jeśli teraz motor zawiedzie? — Przecież o planowaniu hydroplanu w lesie niema mowy.

W podnieconej bajecznej podróż wyobraźni powstaje nawet obraz:

— Aparat połamany zwisa na przedziwnie poplątanych i poskręcanych ljanach, niby wielki motyl w siatce zbieracza; dookoła zebrana starszyzna leśna, — małpy, gady, jaguary, — sejmikują, omawiają zdarzenie, dziwią się...

Odsuwam złe, choć piękne, myśli i spoglądam raz po raz w dół. Co chwila przecina krajobraz srebrzysta wstęga, — to jeden z niezliczonych dopływów Amazonki, — wasal, niosący swej Moźnej Pani daninę swych wód...

Wracamy nad główne koryto Amazonki, obniżamy lot do kilkudziesięciu metrów; — rozróżniam doskonale poszczególne korony drzew, — na jednej z palm widzę kilkanaście figurek,



Miasto Iquitos, zdjęte z samolotu (około 500 m. wysokości). Fot. dr. Freyd.

wyczyniających jakieś pocieszne łamańce; — wpatruje się — to stado małp; świadome swej wolności, której nikt im tu nie odbierze, — nie uciekają przed nami, — ciekawie tylko podnoszą łebki i patrzą... i słuchają.

Mijamy koryto wielkiego dopływu, szerokiego przy swem ujściu co najmniej na 5 km. To Rio Napo.



Fragment Amazonki i dżungli (zdjęcie z samolotu). Fot. dr. Freyd.

Pilot obniża lot jeszcze bardziej, rozróżniam już dokładnie ljanę, związającą z drzew;... niby kropła krwi serdecznej, z nieba spadłej, — czernieni się nad wodą olbrzymia, równikowa orchidea...

Jakieś lupinki na wodzie, — to łodzie tubylców-rybaków. Widać jakieś wielkie poruszenie, łodzie uciekają we wszystkich kierunkach... Biedacy, nie wiedzą pewnie wogóle o istnieniu samolotu.

Spoglądam na zegarek. Jesteśmy już w powietrzu przeszło 1 1/2 godziny. Według naszych obliczeń poprzednich już od kilku minut powinniśmy byli widzieć San Pablo.

Tymczasem o trędowisku ani słycho.

Odwracam się do pilota. Por. Cornejo, wyraźnie zaniepokojony, daje mi ręką jakieś desperackie sygnały.

Umawiamy się na migi, (gdyż huk motoru uniemożliwia wszelką konwersację), że jedziemy dalej, wciąż się trzymając Amazonki.

Mija znowu kwadrans, pół godziny, godzina...

Podróż nasza trwa już prawie 3 godziny.

Zaczynam się obawiać, żeśmy po prostu zboczyli z drogi, lecąc wzdłuż jakiegoś bocznego koryta.

Jeszcze jedna krótka narada mimiczna z pilotem i po chwili gładko wodujemy na rzece, przy pierwszej chacie rybackiej.

Widzimy kilku tubylców, uciekających w panicznym strachu. Por. Cornejo przywołuje ich gromkimi okrzykami.

Usłyszawszy ludzki głos, — rybacy, z początku jeszcze nieufni, zaczynają zwracać i otaczają samolot w swych małych pirogach. Są to półcywilizowani Indianie, mówiący dość biegle łamanym hiszpańskim.

Pytamy się o San-Pablo.

— A, to już niedaleko — odpowiada najstarszy Indianin — jakies 6 godzin drogi od tego miejsca.

Po chwili dopiero, ochłonawszy z pierwszego przerażenia, domyśliłem się, że dziękuję chodzą o sześciogodzinna podróż w łódce. — Odetchnąłem... Nasze 220 koni parowych zrobi tę drogę nieco prędzej!

Wzbijamy się w górę i rzeczywiście, po upływie kilkunastu minut rozróżniam już wyraźnie domki trędowiska San-Pablo.

Jesteśmy na wysokości 800 m. Pilot opuszcza się powoli, zataczając wielkie kręgi. Z domków wybiegają małe białe postacie i zbijają się w gromadki. — Pewnie sobie nas pokazują.

Wreszcie ostatni zakręt i aparat dość gwałtownie opada na wodę. Kilku ludzi chwytą, rzucają przez por. Cornejo linę, holując hydroplan do brzegu.

Wysiadamy na ląd.

Rozglądam się ciekawie, szukając wzrokiem beznosych, beznogi i bezrękich postaci. Rozczarowanie...

Otacza nas kilku zdrowych, uśmiechniętych drabów, wypytujących się o szczegóły podróży. Zbliża się rządowy administrator trędowiska i zagadka się wyjaśnia.

Trędowisko, bowiem — składa się z dwóch części. Pierwszą część, t. zw. „zdrową”, zamieszkuje: administrator, aptekarz i pięciu dozorców, — wszyscy z rodzinami.

We właściwym trędowisku znajduje się 46 chorych, żyjących w 5 domkach. — Część zdrowa oddzielona jest od trędowiska potrójnym, bardzo gęsto plecionym drutem kolczastym. — Uzbrojony dyżurny dozorca pilnuje dzień i noc jedynego przejścia, przez które do trędowiska ma prawo przechodzić jedynie aptekarz, ewentualnie wizytujący lekarz, z trędowiska — nikt...

Lekarz, przez cały czas istnienia trędowiska był raz jeden; natomiast duszą kolonii jest aptekarz; spełnia on jednocześnie czynności felczera, pielęgniarza i łącznika ze światem zewnętrznym. Również do czynności jego należą zastrzyki oleiku „chalmoo-gra”, jedynego, względnie skutecznego leku przeciwtrędowego.

Nie tracąc czasu, udałem się do izby aptecznej, gdzie rozkładałem swoje laboratorium i rozpoczynam przygotowania do wizytacji.

Kładę dwa białe płaszcze lekarskie, długie aż do łokci rekawice, biały czep na głowę i specjalne pantofle na nogi; — do ręki biorę najniezbędniejsze instrumenty laboratoryjne i ba-

dawcze i, wraz z aptekarzem, w podobny sposób przystrojonym przechodzę przez kordon. Do nich!

Szereg postaci, w białych płóciennych ubraniach, ucieka w panicznym strachu, chowając się po domkach.

Aptekarz wyjaśnia mi, że już przed dwoma tygodniami przysłała pantoflową pocztą wiadomość o przyjeździe europejskiego lekarza. — Biedni chorzy po całych dniach wypatrywali swego wyidealizowanego zbawcy, — rzecz prosta przekonani, że przyjedzie łodzią, lub co najwyżej statkiem.

A tu dosłownie spada z jasnego nieba na ptaku przedziwnym, a posłusznym.

Podziw, zdumienie, przerażenie, osłupienie — przechodziło wszelkie możliwe granice. Jak już zaznaczyłem prostaczkowie przeważnie wogóle nie wiedzieli o istnieniu samolotu.



Trędowisko San-Pablo nad Amazonką. (Zdjęcie z samolotu). Fot. dr. Freyd.

Wchodzimy do pierwszego domku, zamieszkałego przez arystokrację trędowiska. Są to ludzie, którzy, dzięki kontaktowi z cywilizacją, mieli chorobę bardzo wczesnie rozpoznaną, a leczenie energicznie przeprowadzane.

To też robią wrażenie omal że zdrowych.

Towarzystwo bardzo ciekawe i nieco międzynarodowe. Kilku peruanczyków, dwóch brazylijan, jeden portugalczyk, jeden hiszpan. Zwraca uwagę wybitnie inteligentna twarz Don Miguela R. Jest to bardzo wykształcony pan, około 65-letni, były dyrektor wielkiego domu handlowego w Paryżu, doskonale władający francuskim i angielskim. — Historia jego życia — to straszliwa tragedia. — Wyemigrował w młodzieńszym wieku do Stolicy Świata, uczył się, pracował; po latach dorobił się znacznej fortuny. — Starość postanowił spędzić wśród oczyszczonych lasów. Wrócił do Iquitos, a

po kilku latach wystąpiły na skórze jakieś podejrzane plamy; analiza wykazała obecność złowrogich laseczników Hansena. — Nie pomogły błagania rodziny, stosunki, podania... chorego przewieziono do trędowiska. — Dział oswoił się już nieco z otoczeniem, znosi swój los z rezygnacją; dzieli się ze współtowarzyszami niedoli swą wiedzą, prowadząc wśród nich pracę oświatową. — Podczas całego czasu badań był dla mnie poprostu nieocenionym pomocnikiem, jako tłumacz, gdyż poza francuskim, angielskim i swym ojczystym hiszpańskim, znał doskonale narzecza miejscowych „cholos”, czyli chłopów-metysów i parę narzeczy Indian.

Obok niego najciekawszym lokatorem pierwszego domku był Don José L. — rzeźnik z Iquitos.

Przed rokiem zachorował na jakąś banalną gorączkę; zawezwany lekarz stwierdził grype i... trąd, trwający już od lat kilku. Biedne Iquitos! Biedni konsumenci jego wędlin!

Przechodzę do następnego domku, zamieszkałego przez kobiety.

Izby jakies inne, czyste, zamieciono, ściany oklejone wycinkami z pism ilustrowanych z epoki Napoleona III. W każdej izbie ołtarzyk i kwiaty.

Same chore — wyłącznie metyski z ludu. Wiek waha się od lat 14 do 60.

Jedna z chorych 17-letnia Mercedes, wątła, bladolica, o marzących oczach — została przywieziona przed dwoma laty, jednocześnie ze swym narzeczonym.

Przed rokiem powiła niemowlę, które niemilosierne prawo zabrało jej w kilka kwadransów po urodzeniu.

Dziecko znajduje się obecnie w Iquitos zdrowe, choć nieco rachityczne; trądą się bowiem nie dziedziczy.

Jej rówieśnica — senorita Ernestina: — pół twarzy i uszy pokryte ogromnymi, ropiejącymi owrzodzeniami, co nie przeszkadza jej, na wieść o przyjeździe lekarza z Europy, przewiązać krucze włosy wstążką, przeraźliwego kanarkowego koloru. Zawsze przecież kobieta!

Badam z kolei mieszkańców III i IV domku. — Wszędzie przesładują mnie spojrzenia — natrętne, błagalne, uporczywe. Wszędzie poza zmetniałą rogówką oczną prześwieca płomyk nadziei: — A może nareszcie ten?! — Przecież on z Europy, a tam mądrzy!

Piąty domek, najstraszliwszy, stoi niedarmo na uboczu. To „Leprosos invalidos”, czyli inwalidzi trądu.

Ludzie z głębokich lasów, Indianie i metysi. Do ambulatorium w Iquitos zgłaszali się już w ostatnich okresach swej choroby.

To też przedziej przypominają jakies wizje koszarne, niż ludzi. — Gałki oczne matowe, powyginane; skóra, pokryta odleżynami i wrzodami — schodzi płatami, obnażając częstokroć kość. Najczęściej brak wszystkich palców wraz z kawałkiem dłoni lub stopy; uszy olbrzymie, przerosłe, całe w guzach, lub... wogóle ich niema. Zamiast nosa — najczęściej zięjąca jama.

Nędzne strzępy ciała ludzkiego.



Trędowaci. Przy nich Dr. Freyd (X).  
Fot. własna autora.

Aptekarz dyskretnie, ale stanowczo przypomina mi, że już godzina 5-ta i czas szykować się do kolacji.

Wracamy do części zdrowej. Zrzucam rękawice i płaszcz; następuje mycie, szorowanie, kąpiel; mydło, alkohol, benzyna z jodem...

Siadamy do wieczerzy, zaproszeni przez gościnnego administratora. Biedak wyzyskuje, jak może krótki kontakt ze światem. — Wypytuje się o Europę, o Polskę, o Warszawę... Zna ze słyszenia dwóch Polaków — Sienkiewicza i Paderewskiego.

O Chopinie i Koperniku był przekonany, że to Niemcy.

Gospośia podaje krusze i smaczne pieczone papugi. Na deser, chcąc mi dogodzić i zaimponować, gospodarz otwiera z nabożeństwem puszkę kon-

serw z... nie zgadniecie Państwo... z naszych pocziwych autentycznych gruszek.

W odczynie ananasów i papajów, bananów i trzciny cukrowej, gruszka ma posmak najprawdziwszego egzotyizmu.

Po kolacji krótki spacer, potem porządkowanie notatek, ułożenie planu na dzień następny, wreszcie kamienny sen w bawełnianym hamaku po dobrze zapracowanym dniu.

Następnego dnia prace uzupełniająca: — dodatkowe badania laboratoryjne, wywiady i fotografowanie ciekawych przypadków.

O godz. 2 pp. kończę robotę. Mijam po raz ostatni ogrodzenie. Przebiegam się, zostawiając w trędowisku płaszcz, rękawice i wszystkie instrumenty, które miały styczność z chorymi. Pakuję z powrotem manatki, żegnając się z administratorem, aptekarzem, dozorcami, — po chwili jestem już w samolocie.

Za drutami zbiera się tłum chorych, zrazu nieśmiało, potem coraz serdeczniej, machają kapeluszami, chustkami...

Po krótkim rozbiegu odrywamy się od Amazonki. Widzę jeszcze trędowatych, zbitych w gromadę, potem już tylko domki. — po chwili już tylko las, woda i niebo.

Po drodze ogarnia nas nieprzenikniona mgła. Pilot boi się lecieć za nisko, żeby nie zaważdzić o wierzchołki drzew, stara się więc wzniesć ponad mgłę na wysokość przeszło 1500 m.



Pożegnania trędowatych. Fot. dr. Freyd.

Gdy po upływie 3 godzin mgła się rozeszła, oczom naszym ukazało się jakaś osada ludzka, której w żaden sposób nie mogliśmy sobie przypomnieć. — Lotnik opuszcza się na wodę, żeby zasięgnąć języka. — Ludzie, jacyś bardziej obcy, nie uciekają. Otaczają w swoich pirogach samolot ze wszystkich stron.

Okazuje się, żeśmy przelecieli już Iquitos, nawet ujście Ucayali jest już poza nami i znajdujemy się na wodach Marañon'u, czyli górnej Amazonki.

Z ust pilota zrywają się soczyste i dźwięczne hiszpańskie przekleństwa. Natychmiast zwracamy i przybywamy do Iquitos przy świetle ostatnich promieni słonecznych i z ostatnim litrem benzyny.

DR. ALEKSANDER FREYD

## PRZEGLĄD KOLONJALNY

### ROZWÓJ CYWILIZACYJNY AFRYKI W ŚWIETLE LICZB DLA KAMERUNU.

P. C. A. Le Neren, redaktor francuskiej „La Quinzaine Coloniale” w znakomitym i doskonale udokumentowanym artykule stwierdza wielki cywilizacyjny rozwój Afryki. Afryka z istic amerykańskim rozmachem kroczy po drodze kultury i postępu. Nieprzebyte do niedawna bory i lasy, dzungla dziewicze, dostępne jedynie dla dzikiego zwierza, stają się dzisiaj ośrodkami życia gospodarczego, oparte na zdobyciach najnowszej kultury i techniki.

Równocześnie z ogólnym rozwojem gospodarczym w Afryce daje się zauważyć zupełnie wyraźnie wzrost urbanizacji, a to ostatnie zjawisko jest już par excellence europejskim z doby ostatniej.

Naprzykład Johannesburg, który pięćdziesiąt lat temu wstecz był zaledwie zwykłą wsią, dziś jest wielkim miastem, liczącym przeszło 200.000 ludności. Francuska Casablanca, która jeszcze około roku 1900 liczyła niecały tysiąc europejczyków, jest dzisiaj miastem, posiadającym przeszło 100.000 ludności, miastem ultramodernistycznym z przepięknymi gmachami, bulwarami, avenues, z najnowszą architekturą i komfortem, których by jej mogła pozazdrościć niejedna stolica europejska. Po dobrze zbudowanych, gładkich szosach Północnej i Południowej Afryki pędzą autobusy, zapewniające normalną komunikację między poszczególnymi ośrodkami, ekspresy afrykańskie na południu i północy pod względem szybkości i wygody nie ustępują europejskim, oświetlenie elektryczne nie należy do

rzadkości w osiedlach arabskich, a arabki praszają barnusy swych mężów i braci przy pomocy żelazka elektrycznego.

W równym stopniu postępuje naprzód rozwój linii telegraficznych, telefonicznych oraz dróg bitych. Dla przykładu przyrzyczymy się liczbom zestawionym dla Kamerunu.

Drogi bite (automobilowe):		
1914 rok	358 km.	
1927	3552 "	
Linje telegraficzne:		
1914 rok	1550 km.	
1927	2413 "	
Drogi żelazne:		
przewiozły w roku 1921 pasażerów	220.000	
"	1926	500.000
wplywy kasowe " towarów"	35.000 tonn	
"	110.000 "	
1921 poniszej	2.000.000 franków	
1926	18.000.000 "	
Budżet Kamerunu:		
wynosił w roku 1921	15.000.000 franków	
"	1928	97.094.318 "
w czem 4.262.636 franków na walkę ze śpiączką,		
Dochody celne:		
wynosiły w roku 1921	5.000.000 franków	
"	1927	25.000.000 "
Ruch statków w porcie Duala:		
w r. 1921	188 statków	
w r. 1927	301 "	
Tonaż:		
w r. 1921	45.000 tonn	
w r. 1927	140.000 "	
Ruch statków według flagi w r. 1927:		
statków francuskich	106, angielskich 88,	
niemieckich 30, holenderskich 30, włoskich 17,	amerykańskich 18, norweskich 2, hiszpańskich 9,	
portugalskich 1.		

Reparycja obrotów handlowych według narodowości w r. 1927:

Francja	147.115.169 franków
Anglia	78.258.380 "
Niemcy	65.045.037 "
Belgia	13.479.384 "
Holandja	12.217.377 "

Całkowity obrót handlowy Kamerunu wyniósł:

w roku 1921	50.000.000 franków
w roku 1927	350.000.000 "

Największym dowodem pochodzący cywilizacyjnego Europejczyków w Afryce jest zbudowana przez Francuzów kolej żelazna po przez Saharę t. ew. Transsaharien. Zrealizowanie tej wielkiej imprezy technicznej połączy wszystkie miejskie środki północnej Afryki z Kapsztadem.

### ZNISZCZENIE GUADELUPY PRZEZ CYKLON.

Parę tygodni temu czytaliśmy w prasie o wielkich zniszczeniach, jakie poczynił straszliwy cyklon we francuskiej kolonii Guadelupie. Kolonia ta należy do najbardziej kwitnących francuskich posiadłości kolonialnych. Guadelupa posiada przepiękną przyrodę tropikalną z 240.000 mieszkańców. Handel zewnętrzny wyspy osiągnął w r. 1927 300.000.000 franków. Budżet w tym samym roku wykazał poważną nadwyżkę. Bilans zniszczenia, wyrządzonego przez cyklon przedstawia się w sposób okropny. Przeszło 600 zabitych, 2000 rannych, plantacje zniszczone, całe wsie i miasta, rozpoczęte wielkie roboty irygacyjne zrównane z ziemią. Cała Francja wraz ze wszystkimi swymi koloniami podjęła wielką akcję pomocy dla mieszkańców Guadelupy.

## PRODUKCJA CUKRU NA JAWIE.

Uprawa trzciny cukrowej na Jawie jest najstarszym zajęciem mieszkańców tej wyspy. Już Kompania Indyjska w XVII stuleciu wozila z Jawy do Holandji wielkie ładunki cukru, fabrykowanego przez tuziemców i Chińczyków. W roku 1830 ówczesny holenderski gubernator Jawy wprowadził system obowiązkowej fabrykacji cukru na wyspie; w tym czasie pod plantację trzciny było zajętej 19 tysięcy hekt. W 1870 r. nowe prawo agrarne postanowiło, że obszar plantacji trzciny zmniejszono corocznie o 1/4. Równocześnie fabrykanci uzyskali prawo swobodnego handlu swoim cukrem. Był to okres kiedy państwa europejskie poczęły wprowadzać międzynarodową reglamentację handlu cukrem i Jawa musiała się dostosowywać do przyjętych przez poszczególne konferencje norm. W r. 1927 obszar plantacji trzciny wynosił 182 tysiące ha, a produkcja cukru osiągnęła zawrotną liczbę 2.350.000 ton. Liczby powyższe należy tłumaczyć częściowym zniszczeniem przez wojnę produkcji cukru europejskiego. Z 1 hekt. zajętych pod plantację produkuje się 12 ton cukru. Produkcja cukru w posiadłościach kolonialnych francuskich wynosi zaledwie 4 tony z 1 hekt.

## BOGACTWA NATURALNE MADAGASKARU.

Pan Jan d'Esme, który niedawno dokładnie zwiędził cały Madagaskar, odlaższ na ramach „Revue Hebdomadaire” ciekawy artykuł, wskazujący na bogactwa jakie Europejczyk może znaleźć na Madagaskarze. Żadna ziemia poza Madagaskarem nie posiada tyle snów żywnościowych i odżywczych — jest to przedziwna urodzajność tropikalna wznawiana stałe przez deszcz i słońce. Ziarno powierzone ziemi same wyrasta bez udziału pomocnej dłoni człowieka, a jednak na Madagaskarze jest tak drogo jak w Europie. Zjawisko drożyzny autor przypisuje wielkiej ilości pośredników, komisjonerów, eksporterów i importerów, którzy cały handel trzymają w swym ręku, dorabiając się olbrzymich fortun.

Kilogram wanilii, który przed wojną był sprzedawany za 25 franków, obecnie kosztuje 450 franków.

Historję powojennej produkcji wanilii na Madagaskarze można porównać z okresem inflacyjnym w Europie. Cała ludność wyspy — biali, negrzy, arabi, hindusi — rzuciła się do uprawy wanilii z chwilą kiedy produkt ten poczęło w Europie sprzedawać na wagę złota. Tuziemcy, którzy w niektórych wypadkach uprawiali znaczne ilości wanilii dorabiali się majątku na sprzedaży jednego zbioru. Wielu z nich oczywiście bankrutowało. A koniec tego wszystkiego? Zwykle, jak przy każdej spekulacji. Pod uprawę wanilii wzięto każdą piędź ziemi w tym samym czasie, kiedy w Europie nastąpił okres stabilizacji. Ceny wanilii na rynku europejskim gwałtownie spadły. Zamiast realizacji marzeń o bogactwie twarda rzeczywistość przyniosła mieszkańcom Madagaskaru ruinę i bankrutstwo.

Pan d'Esme kończy swój artykuł: Ten kto usiadł do rulety i przegrał — musi płacić.

## SOWIETY WOBEC ZAGADNIEN KOLONIALNYCH.

Na 6-tym kongresie Międzynarodówki Komunistycznej w Moskwie była omawiana szeroko sprawa polityki kolonialnej. Nieliczne tylko dzienniki europejskie zauważyły i zanotowały ten fakt. Kongres Komunistyczny uchwalił odnośnie kolonii domagać się równości ras, skasowania

przywileju, z którego korzystają cudzoziemcy, swobody zebrań związków, Partje komunistyczne w państwach kolonialnych otrzymały rozkaz organizowania „owstań na terenach kolonialnych i składania protestów przeciwko wysyłaniu wojsk do kolonii.

Kongres zajmował się przedewszystkiem Chinami i Indjami, potem państwami Ameryki Południowej, w której żyje pokaźna liczba metysów podatnych dla propagandy komunistycznej. Jeżeli chodzi o francuskie kolonie Kongres postanowił zorganizować partję komunistyczną w Indochinach, uważając że stan liczebny proletariatu w Indochinach jest dostatecznie pokaźny.

Komisarz sowiecki spraw zagranicznych w swojej krytyce paktu Kelloga zauważył, że pakt potępiając wojnę pomija milczeniem zbrojne wystąpienia państw kolonialnych obciążone na zduszenie wolnościowych i emancypacyjnych ruchów wśród tuziemców w kolonjach.

## KRÓLEWSKI INSTYTUT KOLONIALNY W BELGJI.

Na skutek inicjatywy belgijskiego prezesa Rady Ministrów, król Albert podpisał dekret o utworzeniu w Brukseli Instytutu Kolonialnego.

Nowa organizacja będzie miała za zadanie propagandę kolonialną wśród społeczeństwa, organizację katedr nauk kolonialnych w wyższych uczelniach, przeprowadzanie studjów naukowych dotyczących kolonizacji oraz uzgadnianie działań poszczególnych organizacji społecznych, zajmujących się kwestjami kolonialnymi. Instytut będzie podzielony na 3 sekcje: nauki moralne i polityczne, przyrodnicze i medyczne oraz techniczne.

## INTENSYWNA BUDOWA DRÓG W KENYA.

Na ogólną liczbę 4500 robotników zatrudnionych przez angielską Dyrekcję Robót Publicznych w 1927 roku 3500 pracuje przy budowie dróg.

Szeroki program przyjęty przez Zarząd Kolonii przewiduje zatrudnienie w najbliższym czasie 11.000 robotników.

## WŁOSKIE ASPIRACJE KOLONIALNE.

P. Roberto Cantalupo do niedawna podsekretarz stanu w rzymskim Ministerstwie Kolonii, a obecnie redaktor Oltremare jest najbardziej wybitnym propagatorem włoskiej ekspansji kolonialnej. W swojej polemice z prasą francuską z powodu artykułu ogłoszonego w sierpniu w Oltremare i zatytułowanego: Potęga Kolonialna, p. Cantalupo stwierdza, że włoskie tendencje kolonialne kroczą równocześnie dwoma drogami.

Po pierwsze Włochy czynią usilne starania, aby w sposób celowy eksploatować cztery kolonie afrykańskie, będące w posiadaniu Włoch i praca w tym kierunku jest udziałem całego społeczeństwa włoskiego, po drugie Włochy starają się o przeprowadzenie podziału mandatów afrykańskich na zupełnie nowych zasadach i ta ostatnia akcja jest ściśle diploma-

tyczną i znajduje się w rękach Mussoliniego.

P. Cantalupo powołuje się na swoją książkę: Italia Musulmana, wydana niedawno, w której przeprowadza dowód konieczności zdobycia przez Włochy nowych terenów dla ekspansji ludności włoskiej. Autor jest zdania, że w ciągu przyszłych lat kilku warunki demograficzne Włoch i związane z temi warunkami zjawisko stałego gromadzenia nadmiaru ludności, sprawia, że Europa zrozumie narazicie, iż w jej własnym interesie leży, aby kwestja mandatów kolonialnych była rozwiązana po myśli narodów o wysokim przyroście naturalnym. Jak widać Włochy zupełnie wyraźnie postawili na platformie oficjalnej sprawę konieczności rewizji mandatów kolonialnych.

## STOSUNKI POLSKO-EGIPSKIE.

Minał zaledwie krótki okres czasu odkąd Egipt wylamał się z pod supremacji Anglii, a już naród egipski śmiało i pewnie kroczy po drodze współpracy cywilizacyjnej i gospodarczej z państwami Europy.

Stosunki ekonomiczne między Polską a Egiptem rozwijają się nader pomyślnie. Stosunki te w obecnej chwili są znacznie ułatwione przez nawiązanie pomiędzy obydwoma państwami normalnego kontaktu dyplomatycznego i konsularnego. W roku ubiegłym rząd Rzeczypospolitej kreował w Kairze poselstwo, wkrótce potem została zorganizowana w Kairze Izba Handlowa Polsko-Egipska (Kair, 22 Rue El Mamakh). Izba wydaje biuletyn kwartalny.

Daleki Kair nie jest nam zupełnie obcy. Pierwszy kontakt z ziemią Egipską nawiązała Polska na schyłku XVIII-go stulecia, podczas walk Napoleońskich Francji z supremacją Anglii w Afryce. Ziemia egipska do dnia dzisiejszego kryje w sobie śmiertelne szczątki sławnego adjuwanta napoleońskiego kapitana Sułkowskiego.

Stosunki obecne polsko-egipskie mają za podstawę wyłącznie interes gospodarczy obydwóch narodów.

Egipt jest krajem o wysokiej produkcji bawełny, Polska zaś, posiadając silnie rozwinięty przemysł tkacki, jest wielkim rynkiem zbytu bawełny. W grudniu 1926 roku import bawełny egipskiej do Polski wyniósł 69649 ton. W styczniu 1927 roku, a więc w miesiąc później import ten wzrósł do 79395 ton.

Dotychczas niemal cała produkcja bawełny egipskiej była zabierana przez Anglię. Obecnie jednak angielski przemysł tkacki znalazł się w okresie długotrwałego kryzysu, wskutek czego Egipt musi szukać innych rynków zbytu i znajduje je częściowo w Polsce i Czechosłowacji.

Polska produkuje wiele wyrobów gotowych, które Egipt musi kupować zagranicą. Ponadto Polska posiada silnie rozwinięty przemysł górniczy i metalurgiczny. Interes polityczny Egiptu wymaga inkrasniejszego ekonomicznego uniezależnienia od Anglii. Zadaniem Izby Handlowej Polsko-Egipskiej jest nawiązanie ścisłych gospodarczych stosunków.

DR. JAN ROZWADOWSKI

## KRONIKA ZWIĄZKU

### WIELKI SUKCES IDEI ZWIĄZKU PIONIERÓW KOLONIALNYCH.

Idea Związku Pionierów Kolonialnych, podjęta przez naszą organizację przed kilku miesiącami, odniosła wielki sukces. Oto Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, odbyty ostatnio w Katowicach przy udziale setek przedstawicie-

li z całego kraju, podjął inicjatywę Związku, wprowadzając do statutu Ligi Morskiej i Rzecznej cele Związku, wypisując tem samem na swoim sztandarze hasło walki o kolonie dla Państwa Polskiego.

Następujące rezolucje zostały przez Zjazd jednogłośnie uchwalone w atmosferze entuzjazmu:

„Pierwszy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej, podejmując śmiałą a twórczą inicjatywę Związku Pionierów Kolonialnych,

zważywszy, że należyte wyzyskanie naszego wychodźstwa może się stać jednym z najtrwałszych fundamentów mocarstwowego rozwoju Polski,

zważywszy dalej, że gospodarcza samowystarczalność Państwa Polskiego w posiadaniu własnych kolonii pozyska zasadnicze oparcie,

wzywa całe społeczeństwo pod swe sztandary, na których wypisuje walkę o zdobycie dla Państwa Polskiego kolonii,

względnie dla narodu polskiego terenu pod nieskrępowaną ekspansję,

równocześnie zaś apeluje do Rządu Rzeczypospolitej, by do programu polityki zagranicznej włączył problem kolonialny, by ustalił jaknajspieszniej zdecydowany a celowy program polityki emigracyjnej, by nakoniec dokonał reorganizacji odpowiednich organów, któreby ujęte w jeden odpowiedzialny aparat, podjęły realizację tego programu”.

W uzupełnieniu tej rezolucji Walny Zjazd Delegatów zalecił władzom Ligi Morskiej i Rzecznej, by na sprawę kolonialną położyły jaknajsilniejszy nacisk

i jaknajrychlej wystąpiły do powołanych czynników państwowych z wnioskami w tej sprawie.

Poza tym Zjazd wśród oklasków przyjął także rezolucję następującą:

„Zjazd uchwała wyrazić podziękowanie inicjatorom Związku Pionierów Kolonialnych, a w szczególności p. K. Głuchowskiemu i jego współpracownikom za pracę w tym kierunku, akceptując równocześnie dotychczasowe poczynania”.

Z dumą i z zadowoleniem spełnionego obowiązku możemy patrzeć za siebie, a z wiarą w przyszłość.

Wypłynęliśmy na szerokie wody.

# +++ IDZMY ZA MORZA! +++



## Wypadanie włosów!

Rozwiązanie problemu porostu włosów przez Dr. E. Zieglera.

Oslabienie korzonek włosowych spowodowane będzie niehygienicznym okryciem głowy, usposobieniem nerwowym, ciężką pracą, chorobą (grypa, tyfus), tworzeniem się łupieżu oraz nadmiernym odłuszczeniem. Utracie włosów zapobiec można przez odpowiednie pielęgnowanie głowy i włosów. Kto dopuszcza do utworzenia się łupieżu i nadmiernego odłuszczenia, ten może być pewny, że w krótkim czasie utraci włosy i zeszepli się łysiną. Ważnym więc jest, głowę i włosy pielęgnować odpowiednio do ich skomplikowanego istnienia. Na ogół wydaje się to łatwym, w rzeczywistości jest to bardzo trudne, ponieważ organizm skóry głowy jest nadzwyczaj



wymagający, gdyż korzonki włosowe skazane są na wielki wysiłek, dbając o porost 75.000 do 100.000 włosów. Mając bowiem łysiną lub rzadki porost włosów, osiągnąć można przez stosowanie „Silvikrin-kuracji włosów” w komplecie nowe uwłosienie względnie przy rzadkich włosach ponownie bujną czuprynę, oczywiście jedynie przy właściwym i dokładnym używaniu według wskazówek podanych w planie leczenia Silvikrinem zredagowany przez prof. Dr. med. Lipiawskiego.

Silvikrin (D. R. P. i patentowany prawie we wszystkich państwach kulturalnych) zawiera specyficzne pożywienie niezbędne dla korzonek włosowych do wytwarzania nowych włosów. Prof. uniw. Dr. med. Polland, radca medycjalny Dr. med. Abel, Dr. med. Princ i wielu innych lekarzy osiągnęli za pomocą leczenia Silvikrinem nawet przy zupełnym wylusieniu nader zbawiennie wyniki. Z wielką radością powinni tę przyjmie każdy, iż uzyskać można na nowo dawniejszy bujny włos. Oto środek, którym — podług orzeczeń lekarskich — rozwiązano problem porostu włosów.

Zanim wydadcie grosz, ofiarujemy bezpłatną przesyłkę, która zawiera sprawozdania lekarskie z wyników leczenia Silvikrinem, plan leczenia Silvikrinem zredagowany przez prof. Dr. med. Lipiawskiego oraz nader pouczającą broszurę p. t. „Włosy, ich wypadanie i odrastanie” do tego małą paczkę Silvikrin-Shampoon. Pielęgnowanie włosów preparatami Silvikrina nie tylko utrzymuje włosy w zdrowym stanie lecz również czyni je bujnymi i pięknymi. „Silvikrin-kuracja-włosów w komplecie osiągnięto wielki postęp przyjęty z radością przez wszystkich lekarzy. Postęp ten zyskuje na wartości jeszcze więcej przez to, że nawet przy wylusieniu oraz rzadkiem uwłosieniu osiągnąć można nowy porost włosów. Po nadesłaniu obok umieszczonego kuponu wysyłamy odwrotnie wymienione dziełka i próbkę.

Kupon przesyłki bezpłatnej W kopercie zaopatrzonej w znaczek post. przesłać do:

**Silvikrin-Vertrieb, Gdańsk 300, Gr. Schwalbengasse 2**

Proszę o przesłanie mi bezpłatnie:

1. Sposób użycia i plan leczenia Silvikrinem, zredagowany przez Prof. Dr. med. Lipiawskiego.
2. Książkę o 36 stronach p. t. „Włosy, ich wydanie i odrastanie”.
3. Wypracowanie naukowe pierwszych powag lekarskich.
4. Bezpłatną próbkę „Silvikrin-Shampoon”.

Nazwisko: \_\_\_\_\_ Ulica: \_\_\_\_\_  
Miejsc. zam.: \_\_\_\_\_ Poczta: \_\_\_\_\_



## BRACIA SZAJN

FABRYKA ŚRUB I GWOŹDZI

Spółka Akcyjna

w BĘDZINIE

Telefony: 4-01, 4-02 i 4-04

705.XI.126

WYRABIA:

GWOŹDZIE wszelkiego rodzaju: żelazne, mosiężne i miedziane. DRUTY wszelkiego rodzaju: blankowe, żarzone, galwanizowane, cynkowane, kalibrowane, półokrągłe, podkówkowe, (w kłęgach i sztabach) sprężynowe, telegraficzne, kołczaste i t. p. Druć do autogenicznego i elektrycznego spawania w kłęgach i sztabach. Druć miedziany-elektrolityczny. Linki miedziane. WKRETKI wszelkiego rodzaju: żelazne i mosiężne do drzewa i metalu. Zatyczki. Sztyfty szewskie. Podkówki do obcasów i inne wyroby metalowe.

## F. KROPP

### STOCZNIA YACHTÓW I ŁODZI

Gdańsk - Heubude

Heubuderstrasse 45.

Budowa łodzi wiosłowych, padelkowych i motorowych.

Specjalność: płaskodenne korpusy łodzi motorowych z drzewa i ze stali.

Pierwszorzędne wykonanie. - Ceny przystępne.

Dostawca dla budowy portu w Gdyni.

729-XI

*Dołącz Pani prenumeruje tygodnik p. t.*

## „KOBIETA WSPÓŁCZESNA”

BO:

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” ogłasza utwory najznakomitszych piór literackich, jak: Marii Dąbrowskiej, Zofii Nałkowskiej, Marii Kuncewiczówny, Kazimierzy Iłakowiczówny, Magdaleny Samozwaniec, J. Wielopolskiej, M. Pawlikowskiej, M. Niklewiczowej i t. d.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”, przy współdziałaniu najwybitniejszych działaczek społecznych porusza najżywcze zagadnienia, o których każda inteligentna kobieta wiedzieć powinna.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatny tygodnik p. t. „Mój dom”, który zawiera wzory najpiękniejszych mód paryskich w wytworzonych odbitkach ilustracyjnych wraz z szeregiem artykułów o współczesnych modach; tablice kroju; paryskie foremki bibułkowe sukien i t. d. naturalnej wielkości.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” daje przepiękne wzory naturalnej wielkości najnowszych haftów, aplikacji, oraz różnych robót ręcznych.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” prowadzi pod kierunkiem lekarskim dział kosmetyki oraz udziela w tym kierunku porad.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatnie prenumeratom dwutygodnik p. t. „Start” poświęcony sprawom higieny i sportów kobiecych.

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:

kwartalnie — 14 zł. wraz z przesyłką pocztową,

MIESIĘCZNIE — 5 ZŁ.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Warszawa, Górnośląska 20 m. 7. Konto P.K.O. 14560.

9.-IV.-XII



## „ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

7-my ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI  
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

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

## NAJTAŃSZE PISMO PACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

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

RAZEM Z „MORZEM”:

(w Administracji „Żeglarski” lub „Morza”)

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

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

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

14.-I-XII

## HOTEL CONTINENTAL GDAŃSK

NAPRZECIWKO DWORCA GŁÓWNEGO

Telefony Nr. 286-51, 263-06

PIERWSZORZĘDNA WINIARNIA-RESTAURACJA

Znakomita kuchnia

Ceny umiarkowane

Pokoje z telefonami, łazienką i wodą płynącą

Bufet Śniadankowy

UBIKACJA WYSTAWOWA  
POKOJE KONFERENCYJNE

87. IX.-XI

**P**OPIERAJĄC rozwój gazownictwa, powiększamy aktywną  
siłę Państwa i podnosimy kulturę Jego mieszkańców.

Krakowska Gazownia Miejska.

596.XI.140

Wszystkie wyroby „Lukutate” produkowane są pod stałą kontrolą sądownie zaprzysiężonego chemika-specjalisty od środków odżywczych dr. Lauensteina.



Kola naukowe, jak i lekarskie, wyrażają się o wyrobach „Lukutate” z wielkim uznaniem. Szereg listów z podziękowaniami i pochwałami od osób prywatnych nadchodzi bezustannie.

# Lukutate

OTRZYMAĆ MOŻNA W APTEKACH I SKŁADACH APTECZNYCH:

Lukutate — galarety owocowe . . .	Cena zł. 7.—	Lukutate — marmelada . . . . .	Cena zł. 7.—
— buljon w kostkach . . . . .	9.—	— tinctura . . . . .	7.—
Lukutate — purum		Cena zł. 10.—	

W wypadku, gdy apteka wyrobów „Lukutate” na składzie nie posiada, bezpośrednią wysyłką uskutecznią

GENERALNE ZASTĘPSTWO NA GDAŃSK I POLSKĘ:

**ALFRED FINK**  
GDAŃSK — HUNDEGASSE 32

802.XI.128

Telefon Nr. 28881.

P. K. O. Poznań 207.277.

## Hurtownia szmalcu

**Aleksander Weich-brodt** Sprzedaż wyborowych tłuszczów jadalnych

**Margaryna „Hollando”**

**G D A N S K**

**Büttelgasse 6**

**Tel. 285.80 i 288.04**

809.XI.129.

# BROTELLA

(Tylko z nazwiskiem Prof. Dr. Gewecke).

Odnaczona „Medalem Brązowym” na IV Międzynarodowej Wystawie Sanitarnej-Hygienicznej w Warszawie w 1927 r.

**Usuwa szkodliwe pozostałości z organizmu i jest idealną  
djetą żołądka i kiszki tak dla chorych jak i dla zdrowych.**

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

**W APTEKACH I DROGERJACH NALEŻY ŻAĆ:**

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

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO  
NA GDAŃSK I POLSKĘ:

**Alfred Fink**

GDAŃSK, HUNDFASSE 52.  
r-k w P. K. O. Poznań 207277.

842.XI.127



**Sarotti**  
czekolada  
i pralinki deserowe  
**Jakość, smak, cena  
niezrównane.**  
Zadać wszędzie  
wstrzegać przed  
falszyfkami a

765.XI.134



## DANZIGER SPRIT AKTIEN-GESELLSCHAFT

Adres telegr.: SPRITWERK

**G D A Ń S K**  
Thornscherweg 12/13

Telefony: 24313, 27877

Spirytus surowy i oczyszczony, koniak, eau de vie de vin, destylat winny, rum,  
arak, mieszanki i wina.

774.XI.132

Parowe i motorowe młocarnie.  
 Prasy do słomy.  
 Elewatory do słomy.  
 Mieszalki do siana i wentylatory słomowe.

**K r u p p** — Snopowiązaczce.  
 „ — Żniwiarki.  
 „ — Kosiarki.

**S a x o n i a** — Dryle i sieczkarki.  
 „ — Śrutówki.

**Hanomag W. D.** — Ruchome transmisje.  
 z wiszącymi kołami pasowymi dla gospodarstwa  
 rolnego i przemysłu, tak samo, jak i wszelkie  
 inne maszyny i narzędzia rolnicze do natych-  
 miastowej dostawy.



**Witt & Svendsen, Danzig, G. m. b. H.**

FABRYKA MASZYN I GISERNIA ŻELAZA

Adres: Gdańsk, Langgarter Hintergasse, Bastion Roggen.

Telefony: 245.31 i 245.32.

Założona w r. 1896.



**DAIMON**

Największa produkcja baterji  
 w Europie.

Baterje anodowe      Baterje kieszonkowe

w niedoścignionym gatunku.

**Latarki**      **Żarówki**  
 kieszonkowe      do latarek kieszonkowych.

**DAIMON**

FABRYKA APARATÓW ELEKTR. T. z OGR. ODP.

**GDAŃSK**

STADTGEBIET 5.

Ogniwa suche

Ogniwa mokre

841-XL

## MAX LUDZUWEIT

GD AŃSK - WRZESZCZ

Jaschkentalerweg 1. Tel. 411-69

GENERALNY ZASTĘPCA FIRM:

<i>Karl Krause,</i>	Fabryka maszyn.	Leipzig.
<i>Bracia Brehmer,</i>	"	" Leipzig.
<i>Bracia Klingspor,</i>	"	" Offenbach a/M.
<i>Fischer &amp; Schleicher S. A.,</i>	"	" Offenbach a/M.
<i>Fischer &amp; Krecke,</i>	"	" Bielefeld.
<i>Rockstroh-Werke A. G.</i>	"	" Dresden Heidenau.

*Maszyny i materiały dla przemysłu  
papierniczego.*

813-XI-122

**POMPY** ręczne, skrzydełkowe, do wody, benzyny, amoniaku, smoły i t. p.  
**POMPY** parowe, tłokowe, systemu Worthington do posilkowania kotłów.  
**POMPY** rotacyjne, bezwentylowe, do oliwy, benzyny i t. p.  
**POMPY** odśrodkowe turbinowe, do wody, rzadkich i gęstych soków, z napędem elektrycznym, pasowym, parowym i t. d.

### ST. DUCHOWSKI

BIURO INŻYNIERSKIE

POZNAŃ

Aleje Marcinkowskiego Nr. 1. Telefon 32-26.  
1329.XI.121

### ALEXANDER GARBARSKI

EKSPORT DRZEWA

SPECJALNOŚĆ:

DRZEWO TARTE, SOSNA,  
ŚWIERK I JODŁA

★

Gdańsk, Pfefferstadt 1.

Adres telegr.: ALGAR, DANZIG. Telefon 281 49, 282 39.  
777.XI.131

## FABRYKA MEBLI

# L. CUTTNER

## ELISABETHWALL 4/5

### GDAŃSK

ZAŁOŻONA  
W ROKU 1852

Meble różnego  
gatunku

## WYSTAWA URZĄDZEŃ WNEŹRZ.

745-XI.

# Centrala Zakupu Żelaza Polskich Hut Żelaznych

SPÓŁKA Z OGR. ODPOW.

Warszawa, ul. Warecka Nr. 9.

Oddział w Katowicach, Pl. Wolności 2.

## ZRZESZENIE POLSKICH HUT ŻELAZNYCH

Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura, Spółka Akcyjna Górniczo-Hutnicza, Katowice.

Bismarckhütte, Hajduki Wielkie.

Friedenshütte, Spółka Akcyjna, Bytom-Nowy.

Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych Huta Bankowa, Dąbrowa Górnicza.

Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, Spółka Akcyjna, Warszawa.

Towarzystwo Zakładów Metalowych B. Hantke, Spółka Akcyjna, Warszawa.

Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice.

Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa.

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, Spółka Akcyjna, Warszawa.

Baildonstal, Spółka Akcyjna, Katowice-Dąb.

Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych, Spółka Akcyjna, Warszawa.

DLA ZAKUPU I REPARTYCJI ŻELAZA

13241.145.XI.

## DOM HANDLOWY „METALLIA”

Sp. z Ogr. Odp.

WARSZAWA

ul. Piękna Nr. 11-a.

Adres telegraficzny: „METALLIA” Warszawa.

Telefony: Nr. Nr. 415-95 i 88-02.

Konto czekowe P.K.O. Nr. 12741.

Metale pólslachetne. Miedziany drut elektrolityczny. Stare metale. Szlaki, popioły i odpadki wszelkiego rodzaju starych metali.

Reprezentacja najpoważniejszych zagranicznych firm branży metalurgicznej.

6'0-XI-138.

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW CHEMICZNYCH

## „STREM”

SPÓŁKA AKCYJNA

MAZOWIECKA Nr. 7

Telef.: 314-30, 35-36, 273-17, 209-23, 120-00, 58-85.

Klej kostny i skórnny, gliceryna ch. cz. i techniczna, tłuszcz kostny, oleina, stearyna, gudron, mączki kostne nawozowe, żelatyna techniczna.

12-985.IV-XII

KOPALNIA WĘGLA KAMIENNEGO

## „FERDYNAND”

KATOWICE,

GÓRNY ŚLĄSK

\*

WĘGIEL PŁOMIENNY

PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI

WĘGIEL STATKOWY!

201.XI.125

## H. BORKOWSKI HURTOWNIA DROGERYJNA Gdańsk

dostarcza wszelkich lekarstw, chemikalijskich, specyfików (farmaceutycznych i kosmetycznych), środków opatrunkowych, wyrobów gumowych, szklanych i recepturowych artykułów.

### HERBODA - fabrykaty.

Puder dla niemowląt i toaletowy, emulsje, czekolada na robaki, mydła, brylantyny, politory neblowe.  
Na składzie: **EMSENSKIE PASTYLKI KĄPIELOWE I SÓL**.  
Carmol herbata-Hyproxit-tynkura do włosów Sebald'a.  
Wyroby-Rino - Pallabona - Radjo i Radjosan.  
Złoto i srebro Satyrin - Kissirgieńskie pastylki i pigułki.  
Jodella - Atlas, świeczki do wykadzania robactwa.

**PO NAJKORZYSTNIEJSZYCH CENACH!**

Groszki strzywiąją, tabaki graso.  
Zaświadczy z próbkami wysyłać na życzenie.

770.XI.133

## KRAJOWE TOWARZYSTWO MELJORACYJNE, S. A.

ZARZĄD, CENTRALA I BIURO TECHNICZNE

Warszawa, Kopernika 30.

Tel. Dyr. 58-07, 506-36. Tel. Centrala 58-04, 158-01, 158-39

### ODDZIAŁY:

Toruń, Kalisz, Włocławek, Łęczyca, Radom, Częstochowa, Piotrków, Płock, Wilno, Brześć n/B.

WYKONANIE WSZELKICH ROBÓT MELJORACYJNYCH  
OSUSZANIE, NAWADNIANIE, STAWY, BUDOWNICTWO WODNE, DROGOWE, WIEJSKIE, POMIARY.

591.XI.113

# CARL B RENNER

## TOWARY TEKSTYLNE

★

### EXPORT HURTOWY

## GDAŃSK

Langgasse 73.II.

848.XI

## TOWARZYSTWO ROBÓT KOLEJOWYCH I BUDOWLANIANYCH

# „TOR”

SPÓŁKA AKCYJNA

## WARSZAWA

ELEKTORALNA Nr. 6,

Tel. 54-40 i 509-61.

Wykonuje wszelkie roboty, wchodzące w zakres  
budownictwa.

596.XI-118

# POLSKI BANK KOMUNALNY

SPÓŁKA AKCYJNA SAMORZĄDÓW  
RZECZYPOSPOLITEJ

Jednoczy: 1 Samorząd wojewódzki, 216 miast,  
162 powiaty, 2 zakłady publiczne ubezpieczeń.

Prowadzi wszelkie operacje bankowe.

Prowadzi Biuro Związku miejskich i powiatowych Kas Oszczędności.

Emituje obligacje komunalne gwarantowane całym majątkiem i dochodami samorządów, które zaciągnęły pożyczki.

WARSZAWA, Pl. Napoleona 7  
(dom własny)

592-XI-116

# POLSKI BANK PRZEMYSŁOWY

ODDZIAŁ W GDYNI, UL. ANT. ABRAHAMA  
przyjmuje wkłady na rachunki bieżące i na książeczki  
wkładkowe. Załatwia wszelkie transakcje bankowe, kupno  
i sprzedaż walut, inkaso weksli i t. p.

Zakład Centralny: Lwów, ul. 3 Maja 9.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Senatorska 42	Gorlice
Borysław	Kraków
Drohobycz	Krosno
Gdańsk	Łódź
	Stryj

370-96.X-XII.

# POLSKI AKCYJNY BANK KOMERCYJNY

SPÓŁKA AKCYJNA

CENTRALA W WARSZAWIE, AL. JEROZOLIMSKIE 36.

Telefony: 66-16, 78-01 (Dyrekcja) 66-06 (Zamiejski), 66-10,  
66-12, 66-17, 66-18, 76-22, 77-88, 78-13.

375-XI-121.

*Czytajcie i prenumerujcie*  
**„MORZE”**

# SPÓŁKA AKCYJNA

DO EKSPLOATACJI

# PAŃSTWOWEGO MONOPOLU ZAPAŁCZANEGO W POLSCE

poleca

**zapalki książeczkowe  
oraz czerwone impregnowane**  
format  $\frac{1}{2}$  i  $\frac{3}{4}$

BIURA:

WARSZAWA, UL. KRÓLEWSKA Nr. 3

599.XI.130



# POD POLSKĄ BANDERĄ

określami przedsiębiorstwa państwowego

## „ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wylącznie ładunki masowe:

**węgiel, drzewo, cement, cukier, rudy, nawozy sztuczne.**

### Flota Przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: S. S. „Warta” — 4200 ton DW.  
S. S. „Wilno”, „Poznań”, „Katowice”, „Toruń”, „Kraków”  
po 3000 ton DW. oraz „Niemen” i „Wisła” po 5000 DW.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:  
„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia”  
po 560 ton oraz „Jadwiga”, „Wanda” i „Hanka”.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację  
pomiędzy

**Gdańskiem, Gdynią, Helem i Jastarnią**

i chodzą z wycieczkami do portów zagranicznych na Bałtyku.

**G D Y N I A, ul. Starowiejska, willa Laguna**

Adres telegr.: „Polmorsk”

Telefony: Wydział frachtowy 70. Wydział pasażerski 93.

PRZEDSTAWICIEL W WARSZAWIE:

**JAN RAUE**

Bednarska 2, m. 4. Tel. 235-45

# A. GERLACH — WARSZAWA

Ossolińskich 4. — Tamka 40.

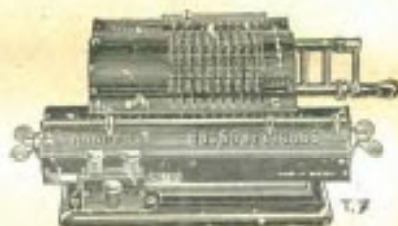


**POLECA**  
DLA BUDOWY DRÓG I MOSTÓW:  
TEODOLITY, NIWELATORY, KIEROWNICE, LIBELE,  
ŁATY, MIARY wszelkiego rodzaju,  
APARATY do BADANIA MOSTÓW,  
TOROMIERZE, PROFILOGRAFY.

Dla biur i kreślarń:

STOŁY I PRZYBORY RYSUNKOWE  
Arytmometry szwedzkie „ORYGINAL ODHNER”

Zapisujące 10-klawiszowe maszyny  
do dodawania „SUNDSTRAND”  
MASZYNY do pisania „UNDERWOOD”



732-102-X.

PERFUMY  
MYDŁA  
KOSMETYKA

*florange*



719-X-XII

## „Morze polskie w obrazach Fr. Szwocha”

Albumy, zawierające 16 odbitek prac malarskich  
Franciszka Szwocha  
do nabycia

w Instytucie Wydawniczym  
Ligi Morskiej i Rzecznej

Warszawa, Królewska 9 m. 6.

Cena zł. 2.— i 3.— (na lepszym papierze) Z przesyłką  
pocztową: Zł. 2.50 i 3.50

26. IX—XII.

PRENUMERATA: Rocznie zł. 12.—, półrocznie 6, kwartalnie 3.— Członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie.  
PRENUMERATA „Morza” wraz z tygodnikiem „Żeglarski” wynosi zł. 20, dla Członków L. M. i R. „Żeglarski” za dopłatą zł. 10.— w stosunku rocznym.

Cena ogłoszeń: 1 strona — 500 zł.,  $\frac{1}{2}$  str. — 260 zł.,  $\frac{1}{4}$  str. — 140 zł.,  $\frac{1}{8}$  str. — 80 zł. Okładka: IV str. — 700 zł.,  $\frac{1}{2}$  — 400 zł.,  
 $\frac{1}{4}$  — 250 zł.; II i III str — 600 zł.,  $\frac{1}{2}$  — 350 zł.,  $\frac{1}{4}$  — 200 zł.

Konto Administracji w P. K. O. 9747. Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Królewska 9 m. 6, tel. 315-88  
albo Elektorska 2, tel. 15-83; Redaktor przyjmuje na ul. Królewskiej 9 m. 6 w godz. 1—2 p.p.

Przedstawicielstwa: Katowice: Warszawska 27, Konto P. K. O. 303.463. — Poznań, Pl. Stawny 7. L. Hermel. Przy inkasowaniu  
naletności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

Drukowano na papierze nabytym w S. A. W. Bednawski w Warszawie, Moniuszki 2 — tel. 220-22.

WYDAWCA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Drukarnia Zakł. Wydawn. M. i R. Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 225.