

CENA 1.20 ZŁ.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Z dodatkiem „PIONIER KOLONIALNY” w tekście.



CZ. NOWOCIEN

FRAGMENT STAREGO GDANSKA

„MARYSIA” maszyna do prania
systemu **T. PODOSKIEGO**
najlepsza przyjaciółka w gospodarstwie domowem.



TOW. PRZEM. HANDL.

„Maszyny do prania syst. T. Podoskiego”
Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 9

MORZE

ORGAN LICII MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 7.

Warszawa, lipiec 1928 r.

Rok V

TREŚĆ NUMERU: 1. W północnej zorzy — A. Uziembło; 2. Zagadanie rybnego przewozu przewróconego — Stefan Jaręcki; 3. Gdańsk — A. U.; 4. Poet w Antwerpii (z cyklu „Poety Europy”) — Józef Łobiecki; 5. Kryzys włoskiej marynarki handlowej — S. K.; 6. Pierwsza bezpośrednia linia transoceantyczna z Polski — F. R.; 7. Baza — Włodzimierz Bolesław; 8. Z pamiętnika angielskiego emigranta — cz. III — T. Stach; 9. Wioślarski turniej olimpijski — K. M.; oraz begata kronika i działalność Ligi M. i R. — PIONIER KOLONIALNY; 10. Polskie tendencje emigracyjne, a sprawy byłych niemieckich kolonii mandatowych — Dr. Jan Romiszowski; 11. Besiowski — pośmiert kolonialny — Radosław Krajewski; 12. Przegląd kolonialny — J. R.; 13. Kronika świata.

16 ILUSTRACJI I RYSUNKÓW W TEKŚCIE

W PÓŁNOCNEJ ZORZY

W chwili, gdy piszę te słowa, dzienniki przyniosły wiadomość, że radostacja generała Nobile od dwudziestu czterech godzin nie dala sygnału. Będziemy sięśli, że zadanego sygnału od gen. Nobile w ciągu ostatnich dwudziestu czterech godzin nie odebrano. Co jutro przyniesie? Czy przyjdzie nowa wiadomość? Czy nadszedł bohater północy wieść o sobie? Czy ujrzy go jeden z szybujących nad Arktykiem samolotów? Czy strasliwa mgła schłonię tych, co go poszukują i nowe ofiary zwalą się z polamanymi skrzydłami na śnieżnej północy pustynie.

Co będzie? — pytamy. Pytamy, jako ci widzowie przed zapuszczonej kurtyną. Widzowie — nie dramatu, nie przedstawienia scenicznego — ale najprawdziwszego, krwią pulsującego przejawu życia.

Bo tam, na dalekiej północy, w miejscu, dla którego nie ma scisłej nazwy geograficznej, które określamy tylko zapomocą oznaczenia długości i szerokości geograficznej, na lodowej kry złomie, toczy bój o życie człowiek, który w tej chwili ześrodkował w sobie wszystko, co jest najszlachetniejsze i najpiękniejsze, co jest idealem — człowiek, który poszedł na największe trudy — w jednym celu — wzbgacenia ducha ludzkiego i dla tego celu, najbardziej abstrakcyjnego,

najbardziej „nierealnego” oddał wszystko.

Cień jego aerostatu nie tak dawno musnął ziemię polską. A potem poszybował dalej, zabierając ze sobą podziw i wielkie umiłowanie — piękna walki — cudu ofiary i woli. Potem już leciał nad obcemi lądami, nad obcemi morzami.

A wieść, że jest w niebezpieczeństwwie, poruszyła świat cały. Norwegia rzuciła na szalę całe swoje doświadczenie i najlepszą swą indywidualność — zdobywcę dwóch biegunów — Amundsena, Stany Zjednoczone złoto i ludzi oddały. Najznakomitsi lotnicy ruszyli w drogę. Szwecja wysłała flotyllę łamaczy lodów. Niemcy całą inwestycję techniczną oddały. Sowieckie statki polarne suną na pomoc. Idą ludzie i maszyny z wysp brytyjskich. Zdobywcy przestworzy stanień do apelu.

A gdy najpotężniejsi dali wszystko, co najlepsze — przyszła mała, młoda Finlandia, ofiarującą swoją pomoc serdeczną — wspaniałą, pomoc dla Włocha Nobile i Czechy Bohounka.

I przeciw lodom i mgłom północy, przeciw mrozom straszliwym, przeciw potędze śmierci rogorządza walka — walka o tego, co uwięziony na krach północy — czeka. Walka, w której wzięły udział wszystkie wielkie narody świata — wiele

narodów małych. W której my udziału nie bierzemy, której my przyglądamy się zdala, która jest walką nie naszą. I jeżeli Nobile wyjdzie cały, jeżeli będzie wracał do kraju w tryumfie — to wszystkie narody Europy będą mówiły, że wspólnie z innymi wydarły go śmierć, że w tem życiu jest ich ofiara i miłość, że w jego zdobyczy jest i ich zdobycz i do wszystkich będzie on wracał i każdemu z wdzięcznością ręce uściśnie — a my, polacy, będziemy jeno jako widzowie klaskali i bili brawo.

A jeżeli on — nie powróci — wszyscy będą mogli powiedzieć — uczyniliśmy, cośmy mogli... Ale my, jako widzowie, żałobie Italii i świata przyglądając się będziemy. Bo niema nas tam, gdzie się toczy bój o największy ideał społeczeństwa. Niema tam ani jednej polskiej rąk pary, ani jednej polskiej inwencji, ani jednego polskiego grosza.

Oto w świetle faktów stawiam teraz przed sobą pytanie: czy jesteśmy mocarstwem? Jeżeli jesteśmy — a niema nas przy generale Nobile — to chybaśmy zniknęliśmy do cał. Jeżeli nie mamy istotnie sił po temu — to mocarstwem nie jesteśmy.

I trzeba sobie powtórzyć nie raz, nie dwa razy, i nie razy dziesięć. Trzeba to sobie powtórzyć co rano

i powtórzyć co wieczór. Trzeba się biegać z tą odpowiedzią, trzeba się nią zadreżycią ciągle i na każdym kroku. Trzeba sobie co godzinę uświadamiać, że tam, gdzie Sowieci walczą o generała faszystowskiego, gdzie niemcy kładą życie w ofierze za tego, co bombami wytracali ich w czasie wojny, tam niema Polski, Włoch przyjaciółki i sojuszniczki. Trzeba wbijać w pamięć, że kilkamilionowa Finlandia wyprzeździła kilkudziesięciomilionową Polskę. Trzeba się przepalić wstydem, trzeba zrozumieć ogrom wstydu i harby, jaką na nas spada, w ten sposób, aż świadomość ta wypali wreszcie naszą bierność, aż uczyni nas zdolnymi do czynu, aż zmusi nas do opuszczenia śródładzia, do wydostania się na szerokie morskie przestwory, do pochwycenia rytmu życia ogólnoludzkiego, do spółzawodnictwa nietylko w piłce nożnej,

albo rzucaniu dyskiem, ale w wielkim boju — z mocami przyrody — z martwozą i pustką — o skarby ducha.

Słyszę skamiania. Gdzieś nasza flota...

— Trzeba było większą zbudować!

..nasi marynarze...

— Przez dziesięć lat można było legion cały wychować!!

..nasze aparaty lotnicze...

Powinny być najlepsze na świecie!!!

Precz ze skamianiem! Nie skamia ten, co jest silny.

Precz z usprawiedliwianiem się!

Za samą wódkę, którąmy wypili, mogła stać olbrzymia flota, mogły wyruszyć na świat olbrzymie okręty.

Precz z usprawiedliwianiem się. Nie jesteśmy mocarstwem — nie dlatego, żeśmy nie mogli, ale dla-

tego, żeśmy nie potrafili chcieć nim zostać. Bo trzeba było nas wszystkich batem napędzić do morza, bo trzeba nas było ujarzmić i przymusić do ruchu na Bałtyk...

Dramat generała Nobile powinien przepalić nasze sumienie i powiedzieć każdemu polakowi tę wielką prawdę, że jeżeli nie zdobędziemy się na siły, jeżeli nie zdolamy wykrzeszczać z siebie mocy, która nam pozwoli być na każdym punkcie globu, w którym cała ludzkość bój toczy — to mocarstwem nie zostaniemy.

A drogą do każdego punktu na globie ziemskim jest morze.

Dziś, gdy morze jest dla nas niedostępne — pozostała nam tylko modlitwa o wybawienie bohatera — którego śmierć dla ludzkości walczącej byłaby klęską — dla tych, co walczyć nie mogą — haribę.

A. UZIEMBLO.

ZAGADNIENIE RYBNEGO PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO

W miarę rozbudowy Gdyni uwzględniane są w coraz szerszym zakresie potrzeby rybołówstwa morskiego, jako podwaliny marynarki handlowej i wojennej oraz jako dziedziny produkcji krajowej, jaknajściślej związanej z posiadaniem przez Polskę dostępem do morza.

W krajach zachodniej Europy tak niezbędny pod każdym względem rozwój rybołówstwa morskiego może być popierany nie w drodze zwiększenia połowów, lecz przedewszystkiem w drodze zwiększenia konsumpcji ryb morskich wewnętrz kraju. Dzięki użyciu nowoczesnych sposobów eksploatacji terenów morskich, dostarczane są z połowów takie ilości ryb morskich, że dla ułatwienia im zbytu, państwa zachodnio-europejskie stosują zakrojoną na szeroką skalę specjalną propagandę społywania produktów rybnych i przeznaczają na ten cel znaczne fundusze.

W Polsce sytuacja pod tym względem przedstawia się znacznie pomyślniej, gdyż pojemność rynków krajowych nie jest nawet w części swej wykorzystana przez rodzime rybołówstwo morskie, a zapotrzebowanie wewnętrzne zaspakajane jest nieomal całkowicie przez import zagraniczny. Spółcie przyjem ryb morskich przed wojną było na ziemiach polskich znacznie większe niż obecnie. Choć produkty rybne nie są w Polsce na ogół rozpowszechnionym artykułem żywienia, to jednak przywódca ryb i przetworów rybnych z zagranicy przekracza 90.000 ton w stosunku rocznym, co przedstawia wartość przeszło 60 milionów złotych. Dbając o rozwój rodzimego rybołówstwa morskiego. Polska dąży tem samem do częściowego chociażby zastąpienia tego przywozu własną produkcją.

Z gospodarczego punktu wiedzenia, społywanie w kraju znaczniejszych ilości, poławianych masowo, a więc tanych gatunków ryb morskich — prowadzi do mniejszego zużycia innych wartościowych produktów, powiększając przez to ich ewentualny eksport, lub też wywierając poprostu dodatni wpływ na oszczędności gospodarki ogólniej.

Jednakże ryby, jako artykuł żywienia niezmiernie czule na wpływy atmosferyczne i z tego względu ulegający zepsuciowi, mogą być dostarczane w większych ilościach do konsumpcji wewnętrz kraju nieinaczej, jak tyl-

ko po pewnej przeróbce utrwalającej, która polega na suszaniu, soleniu, wedzeniu lub marynowaniu. Ponadto, w miarę przemysłowego przetwarzania, produkty rybne zyskują na swojej wartości odżywczej, a niezliczona ilość form, jakie im nadaje przemysł przetwórczy — ułatwia jednocześnie dostęp do konsumenta.

To też w krajach zachodnio-europejskich zagadnienie rozwoju rybołówstwa morskiego wiąże się ściśle z zagadnieniem rybnego przemysłu przetwórczego. Przemysł ten, jako wielki odbiorca, stwarza stałe zapotrzebowanie na produkty połowów, za-

P. K. O.

P. K. O.

POCZTOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI

rozpoczęła już

Przyjmowanie ubezpieczeń na życie i ubezpieczeń posagowych
bez badania lekarskiego.

Składka ubezpieczeniowa pocztowszy już
od 3 złotych miesięcznie.

Zgłoszenia, informacje i taryfy w: Centrali P.K.O. w Warszawie,
Oddziałach P.K.O. w Katowicach, Krakowie i Poznaniu, a także
we wszystkich Urzędach Pocztywych
i u uprawnionych przedstawicieli.



Port rybacki w Helu.

pewniając w ten sposób należyty rozwój rybołówstwu krajowemu. Zachodzi tutaj pomiędzy rybołówstwem a przemysłem przetwarzającym produkty połowów wzajemna zależność. W interesie fabryk przetworów rybnych leży, by rezultaty połowów były jaknajobfitsze. Z drugiej strony produkcja rybna ma zapewniony zbyt w każdym czasie i w każdej ilości.

Wynika więc, że przemysł przetwarzający ryby morskie, powinien być związany organicznie z wybrzeżem i opierać swe istnienie przedewszystkiem na krajowej produkcji rybackiej. Tymczasem na polskim wybrzeżu morskim oprócz wędzarów rybackich, które posiadają charakterystyczne cechy przemysłu domowego — brak dośćczesnych fabryki konserw i przetworów rybnych.

Istniejące w kraju fabryki tej gałęzi przemysłu nie mają nic wspólnego z produkcją polskiego rybołówstwa morskiego, przetwarzając materiał rybny przywożony z zagranicy. Rozmieszczenie tych fabryk na ziemiach polskich wymownie świadczy o ich zupełnej niezależności od wybrzeża morskiego. Znajdują się one na Górnym Śląsku, w Wilnie, w Poznańskiem, w Warszawie, w Przemyślu, na Podkarpaciu i przerabiają rocznie przeszło 7.000 ton surowca, zatrudniając przy tym około 1.000 robotników.

Ponieważ produkcja tych fabryk za-

leżna jest od dowozu surowca drogą kolejową z portów zagranicznych — funkcjonują one tylko przez 7–8 miesięcy w ciągu roku, od jesieni do wiosny, czyli w czasie w jakim odbywają się największe połowowe tanie gatunków ryb morskich na obszarach wód międzynarodowych, zwłaszcza na terenach morza Północnego.

Przerabiany w polskich fabrykach przetwórczych surowiec rybny pochodzi głównie z Anglii, Szkocji i Norwegii, pozaatem z Szwecji, Danii i Niemiec. Fabryka konserw i przetworów rybnych w Wilnie opiera swą wytwórczość na przywozie surowca z Litwy i z Prus Wschodnich. Fabryki na Górnym Śląsku sprawdzają między innymi materiał rybny z połowów francuskich, a fabryka w Mszanie Dolnej, na Podkarpaciu, przerabia również ryby sprowadzane z Jugosławii i z Włoch.

Budowa większego portu rybackiego w Gdyni i wynikająca z tego koncentracja w niedalekiej przyszłości rybactwa morskiego, w rozwijającym się w szybkiem tempie ośrodku przemysłowo-handlowym — stworzyła wdzierżenne pole dla powstawania najrozmaitszych projektów, z pośród których dużem powodzeniem i uznaniem cieszy się projekt założenia w pobliżu portu rybackiego, fabryki konserw i przetworów rybnych.

Powstanie na wybrzeżu fabryki, przetwarzającej materiał rybny, nie-

wątpliwie zapewni zbyt produkcji rybackiej i przyczyni się do polepszenia opłakanych obecnie warunków sprzedaży ryb morskich na wybrzeżu. Możliwe jest również, że rybacy, mając zapewniony zbyt dla swych połowów, dążyć będą usilniej niż dotychczas do uprawiania rybołówstwa intensywnego, a otrzymując w tym kierunku skuteczne poparcie ze strony Państwa — zdolą powiększyć w znacznym stopniu wydajność połowów.

Jednakże z punktu widzenia przemysłu rybnego przetwórczego przewiduya należy, że pomimo przypuszczalnego wzrostu miejscowej produkcji rybackiej — przyszła fabryka nie będzie mogła oprzeć swej wytwórczości wyłącznie na surowcu, dostarczonym przez polskich rybaków i ze swojej strony dążyć będzie do przerabiania surowca importowanego z zagranicy. Potwierdzenie dla tego rodzaju przypuszczenia znajdujemy nietylko w wytwórczości istniejących już obecnie w kraju fabryk przetworów rybnych, ale również w działalności znajdujących się na wybrzeżu wędzarów rybackich. Wędzarnie te nie są w możliwości przerobić nawet części materiału rybnego, uzyskanego z połowów polskich, a pomimo to dążą jednak do oparcia swej wytwórczości na surowcu zagranicznym.

Przyczyn tego zjawiska upatrywać należy w zmiennej i ulegającej znacz-

nym wahaniem ogólnej produkcji rybackiej, a głównie w zależności rezultatów połowów od bardzo niejednakowego ukazywania się na obszarach wód przybrzeżnych ławic szprotów i śledzi, czyli gatunków, stanowiących dla przemysłu przetwórczego najdogodniejszy materiał. Nierównomierność wyników połowów, uprawianych przeważnie na szczupłych terenach wód terytorialnych, zmusza właścicieli miejscowych przedsiębiorstw wędzarzniczych do szukania źródeł, zapewniających regularne zaopatrywanie w tani surowiec rybny.

W analogicznej sytuacji znajdzie się przyszła fabryka konserw i przetwórców rybnych w Gdyni. Nawet dwukrotnie powiększona wydajność rybostwa przybrzeżnego nie może być brana pod uwagę, jeżeli chodzi o prawidłowe funkcjonowanie fabryki oraz o ciągłość jej produkcji bez strat.

Tak jak każda fabryka przetwórców rybnych będzie ona wymagała regularnej dostawy większych ilości surowca taniego, a więc gatunków ryb, polowanych masowo. Dotychczasowe próby właścicieli wędzarń na wybrzeżu w

tym kierunku nie daly dobrych rezultatów ze względu na konieczność korzystania z pośrednictwa W. M. Gdańską, przez który sprowadzany był, przeznaczony na przeróbkę, zagraniczny surowiec rybny. Oczywiście pośrednictwo w dostawach będzie istniało również w stosunku do mającej powstać w Gdyni fabryki przetwórców rybnych.

Wykładając kapitał potrzebny na budowę fabryki, liczyć się należy z faktem, że rodzime rybołówstwo przybrzeżne bez względu na rozmiary swojej produkcji, będzie odgrywało tylko pomocniczą rolę przy dostarczaniu surowca, który w przeważającej swej części muszą stanowić ryby takie jak śledzie i szprot, które w wodach przybrzeżnych przez krótki tylko okres czasu mogą być poliwane w ilościach, nie wystarczających na zaspokojenie normalnego i stałego zapotrzebowania przyszłego, zakrojonego na szerszą skalę, przemysłu przetwórczego w Gdyni.

Jedynie z chwilą zorganizowania własnych połowów dalekomorskich i dostarczania bezpośrednio do Gdyni

taniego materiału rybnego — przyszła fabryka konserw i przetwórców rybnych będzie mogła wyrzec się sprowadzania surowca zagranicznego i uniknąć niekorzystnego pośrednictwa gdańskiego.

Ryby, złowione przez polską flotyllę dalekomorską na terenach morza Północnego lub w cieśninach duńskich, mogą być dowożone do Gdyni w stanie mrożonym lub lekko posolonym zapomocą szybkich transportowców. W taki właśnie sposób dowożony jest zagraniczny surowiec rybny do wędzarń i fabryk w Gdańsku.

Skorzystanie z przywozu niezbędnych dla funkcjonowania przemysłu przetwórczego, taniach gatunków ryb morskich, polowanych przez polskich rybaków na najobfitszych terenach międzynarodowych, na statkach pod banderą polską, umiezzalnioby przyszłą fabrykę w Gdyni od dowozu zagranicznego, a pośrednio wpłynęłyby dodatnio na rozwój polskiego rybostwa morskiego.

STEFAN JAROCKI

G D A N S K

Ostatni zatarg z Gdańskiem, a raczej z niektórymi jego władzami, nie należał do najgroźniejszych. Nie trzeba było uciekać się do Wysokiego Komisarza, ani do Ligi Narodów tembardziej. Wystarczyło kilka słów mocnojszych, kilka przedstawień — a następujący niezmiernie agresywnie celnicy gdańscy musieli się cofnąć i dać spokój odprawom celnym statków polskich, płynących z Tczewa. Nie o wiele trudniej wypadło obalić nierośadny zakaz Sopotu przybijania okrętów do mola, przy którym stają okręty gdańskie i niemieckie. Straty nasze — są nieznaczne, powetować je nie będzie zbyt trudno. To też nie chodzi już tyle o przedmiot zlikwidowanego zatargu, ile o to, co pozostało — o możliwość zatargów dalszych, o możliwość sabotowania żeglugi polskiej przez władze Wolnego Miasta, o możliwość, która istnieje w dalszym ciągu, która bynajmniej nie przemieniela.

Rzecz jest niezmiernie charakterystyczna, że zatarg ostatni powstał w chwili, kiedy parlament gdański jest lewicowy i bynajmniej nie antypolsko usposobiony, gdy, zdawałoby się, że poczynamy ustalać nasze stosunki z tem miastem, że o ugode nie będzie już tak trudno, jak za rządów narodowców. Niektórzy tłumaczą to niezmiernie naiwnie. Biurokracja gdańska umyślnie sprowokowała polską opinję, by narobić wrzawy, która oczywiście doprowadzi do repliki ze strony gdańszczan i do zaostrenia stosunków — a przecież im właśnie o to i chodzi.

Tłumaczenie to jest bardziej niż naiwne. Nacjonalista jatrzy dlatego, że jest nacjonalistą. Nacjonalista gdański jeżeli jatrzy — to znaczy, że

narazie lewica, pomimo że posiada większość w sejmie, nie ma sił do okielznania prusaków, którzy w Gdańsku odebrali chleb miejscowym obywatełom, a sprowadzeni zostali przez p. Sahmu, który nie jest kim innym, ale namiestnikiem Stallhelmu w Gdańsku. I byłoby tchórzstwem z naszej strony nie wskazać na ten fakt obecnej większości gdańskiego przedstawicielstwa ludowego — tchórzstwem i usypaniem jej czujności.

Wypadki te, jak powiedzieliśmy, same przez siebie nie mają wielkiego znaczenia — ale wskazują one na wysoce nienormalne stosunki, jakie się wytworzyły na naszem wybrzeżu i przy ujściu naszej arterii wodnej — Wisły. I właśnie przeciwko tym stosunkom, jako całości, zwróciła się akcja Ligi Morskiej i Rzeczynej.

Poparła nas pod tym względem cała prasa polska i cafe-myślałe społeczeństwo. Zgromadzenie przedstawicieli zrzeszeń społecznych i z tego powodu, wykazało wyspanią jednomyślność przedstawicieli wszystkich kierunków myśli politycznej. Program, jaki na niem został nakreślony, jest umiarkowany i spokojny. Wybrana została komisja, której zadaniem będzie zorganizowanie obszernego komitetu obywatelskiego, celem wypracowania linii wytycznych postępowania wobec Gdańską. Tak jest. Spoleczeństwo całe musi nad tą linią się zastanowić i tę linię konsekwentnie przeprowadzić. Nie możemy być biernymi świadkami tego, co się dzieje w Wolnym Mieście. Okażemy pomoc wszystkiemu, co jest tam dla nas przyjazne — i będziemy z całą bezwzględnością zwalczać to, co nam się tam przeciwstawia. Zainwestujemy się każdym sklepem, każdą

kawiarnią, każdą fabryczką — każdym stowarzyszeniem i każdym związkiem, że każdy polak, wjeżdżając do Gdańską, będzie wiedział, gdzie może kupować, gdzie powinien się zatrzymywać, z jakimi firmami wolno mu wchodzić w stosunki. Przejrzymy wszystkie pensjonaty i handelki w Wolnym Mieście, zbadamy, jakie gałęzie jego twórczości są nam pożyteczne — jakie są szkodliwe i doprowadzimy do tego, że te szkodliwe nie znajdą gruntu dla siebie na ziemiach polskich. Będziemy szli z jaknajwiększą konsekwencją.

Zdajemy sobie sprawę, że reglamentacji tej nie stworzy się w ciągu kilku miesięcy — nie stworzy się nawet w ciągu jednego roku — ale też nie na jeden rok obliczamy istnienie komitetu i jego działalność. Dziś, kiedy coraz większy kraj obywatele polscy mają interesy w Wolnym Mieście — sprawa ta jest aktualna i niedługo już okaże swe wyniki.

A. U.

Zawodowy związek chrześcijańskich pracowników handlowych w Krakowie, ul. Smoleńska 19, zawiadomia WPanów Kupców i Przemysłowców, że przy Z. Z. Ch. P. H. utworzona została Sekcja Zastępców i Agentów handl. przemysł. Sekcja prowadzi Biuro pośrednictwa pracy, mając jako członków, siły zawodowe wyszkolone, dobrze wprowadzone. Zlecenia P. T. Firm wykonuje odwrotnie. Adres: Sekcja zastępców, Kraków, Skrytkę poczt. 284. Sekretarz urzęduje od 17 do 19.30. Smoleńska 19.

PORT W ANTWERPJI

(Z CYKLU „PORTY EUROPY”)

Antwerpia dzięki swemu idealnemu położeniu geograficznemu, a także dzięki znakomitym urządzeniom portowym stała się głównymi wrotami eksportu i importu zachodniej Europy. Niemniej, jak 250 towarzystw żeglugowych, posyła swoje okręty do Antwerpji, a 190 regularnych linii łączy ten port z wszystkimi niemal handlowemi portami całego świata. Pranie wszystkie znaczniejsze żeglugowe Towarzystwa mają w Antwerpji swoje składy.

Duże centra przemysłowe Unii belgijsko-luksemburskiej, Zagłębia Ruhr, Północnej Francji, Szwajcarii, Południowych Niemiec i dalej położonego „interlandu” wiedzą dobrze, że najdogodniejsze warunki dla ich handlu morskiego zapewnia im port w Antwerpji.

Obrzędne roboty przy rozszerzeniu portu, które są teraz w toku, i których część w najbliższym czasie będzie wykonana, zapewniają Antwerpji wielką przyszłość.

Rok 1926 był w życiu handlowo-morskim Belgii rokiem intensywnego rozwoju. Ogólny gospodarczy rozwój kraju, w szczególności dokonana pomyślnie reforma finansowa, w sposób dodatni wpływała na ukazłowanie się handlu morskiego, gwarantując pewność i trwałość wszelkich transakcji. Powojenny kryzys światowy na rynkach frachtowych nie dotknął w r. 1926 Belgii wcale, zaś strajk angielski zwiększył znacznie obroty w portach belgijskich.

I tak port w Antwerpji osiągnął w r. 1926 — 22.896 tn. — 11.599 statków na wejściu, w porównaniu z cyfrą wwozu 20.201.628 tn i 9.971 statków w r. 1925, czyli był większy o 2.593.268 tn. Przy wyjściu z portu Antwerpji ilość statków wynosiła 11.612 o 22.998.220 tn.

Podobnie jak w latach poprzednich ruch portowy w Antwerpji zajmuje pierwsze miejsce wśród portów Belgii. Ogólny ruch w portach Belgii wynosił 27.397.919 tn. na wejściu, co w porównaniu z ruchem ogólnym 1925 r., wynoszącym 23.798.020 tn., oznacza zwiększenie ruchu w 1926 r. o 3.599.899 tn.

Miasto Antwerpia i port leżą na prawym brzegu Skaldy w odległości 88 km. od morza. Rzeka na wysokości miasta ma 500 m. szerokości.

Port składa się z dwóch części całkowicie odmiennych:

1. Portu rzecznego z 5.500 m. nabrzeży wyladunkowych i szerokich terenów, przeznaczonych na składy i tory kolejowe. Głębokość rzeki przy nabrzeżach wynosi 8 m. przy odpływie. Wysokość ścian nabrzeży nad wskazanym poziomem wynosi 6,8 m.

2. portu wewnętrznego, utworzonego z basenów i szluz, posiadającego baseny dla statków morskich i baseny dla statków rzecznych. Basenów dla statków rzecznych jest 4, z tych 3 leżą w południowej części miasta, równolegle do Skaldy i 1 w północnej części przy kanale Campino. Prócz tego jest jeszcze basen zbożowy. Głębokość tego basenu jest niedostateczna — wynosi 3,15 m. W basenie zbożowym zebrane są barki, mające charakter pływających składowisk.

Baseny morskie w liczbie 16 położone są w północnej części miasta; zajmują one obszar wodny ca 145 ha i posiadają 22 klm. nabrzeży wyladunkowych. Statki mają dostęp do basenów za pomocą 3

szluz. W 2-ch pierwszych szluzach kanał wejściowy jest zastąpiony przez mały basen międzyszluzowy, który pozwala na wejście większej ilości okrętów naraz. Głębokości w basenach wahają się między 6,65 m. — 11,25 m. Niewystarczająca głębokość 6,65 m. podczas odpływu dla większych załadowanych statków, oraz stan techniczny akwadunków, nieporównywalny na szybkie zmiany poziomów wody w szluzach, wpływa ujemnie na ruch statków.

Doków suchych dla reperacji okrętów posiada Antwerpia 7; dalsze 3 takie dokи znacznie większe są w budowie.

Tereny równolegle do nabrzeży wyladunkowych rzecznych i morskich zajęte są przez hangary - składy otwarte lub zamknięte, tory kolejowe (do 8 linii) położone po obu stronach składowisk.

Dla wyladunku i załadunku port posiada 531 mechanicznych dźwigów o udziku od 1,5 — 150 tn., z nich 230 elektrycznych, pozostałe hydrauliczne lub pneumatyczne. Port zaopatrzony jest w 18 elewatorów zbożowych pływających, których zdolność przetładowiska wynosi 200 tn. na godzinę. Dla obsługi statków port rozporządza 28 holownikami.

W południowej części portu znajduje się port naftowy i zajmuje obszar 64 ha; będzie on niebawem powiększony do 73 ha. Port ten zaopatrzony jest w więcej, niż 20 zbiorników naft i benzyny o łącznej pojemności 280.000 m³.

Rozwój swój zawdzięcza Antwerpia następującym sprzyjającym czynnikom:

1. Swemu położeniu geograficznemu.
2. Warunkom ekonomicznym.
3. Charakterowi ładunków.

Do czynników geograficznych zaliczyć należy:

1. Położenie geograficzne Antwerpji na skrzyżowaniu najważniejszych dróg morskich. Antwerpia połączona jest z brzegiem głębokiego, niezamarzającego i licznie uczęszczanego morza Północnego. Port zajmuje centralne stanowisko między portami Havre'u i Dunkierki od zachodu, Londynem od północnego zachodu, Rotterdamem, Bremą i Hamburgiem

od wschodu. Wskutek tego ruch w Antwerpji wzrasta z uszczerbkiem portów konkurencyjnych. Prócz tego, podczas gdy porty niemieckie morza Północnego są zwykłymi punktami końcowymi dla statków transatlantycznych, to Antwerpia jest dla nich punktem zatrzymania się w ciągu ich rejsu. Ta okoliczność zwiększa dość znacznie obroty portu.

2. Wysokość przypływów. — Różnica między poziomem wody w czasie przypływów i odpływów wynosi w Antwerpji ca 4,03 m. podczas gdy analogiczne cyfry dla Hamburga i Rotterdamu wynoszą zaledwie 1,08 i 1,03.

Wysoki przypływ pozwala największym okrętom z pełnym ładunkiem bezpiecznie wchodzić do portu, z drugiej strony dość gwałtowny odpływ umieszcza i il z dna Skaldy, wskutek czego prace pogłębiarskie względnie mało obciążają koszty administracyjne portu.

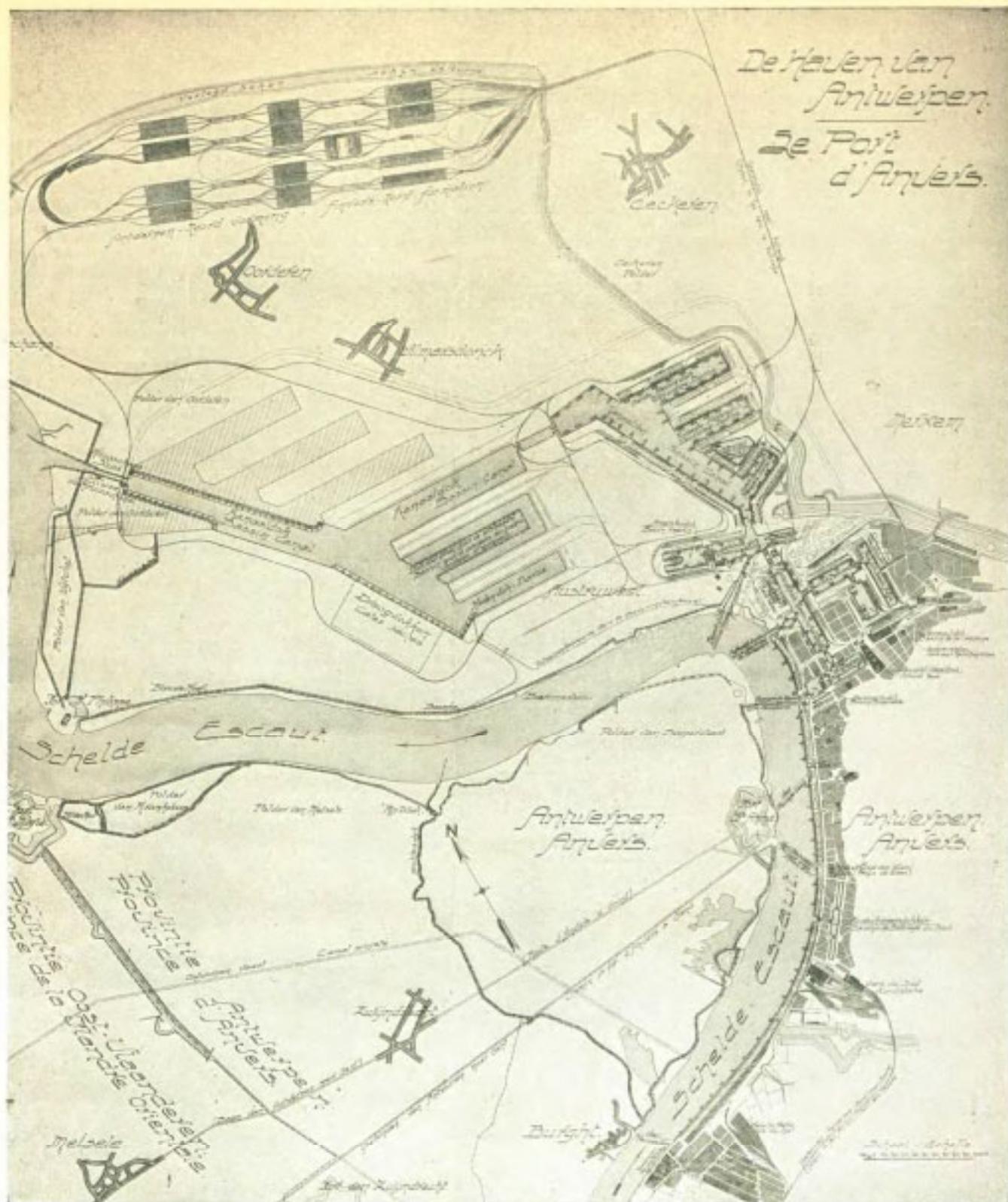
3. Odległość od morza. — Port Antwerpji jest położony przy Skaldzie w odległości 88 km od ujścia rzeki do morza. Chroni to całkowicie okręty od bieżącej niepogód morskich. Z drugiej strony zbliża to port do obszaru ciężenia.

4. Drogi wodne. — Dopyły rzeki Skaldy, Mozy, Lys, Sambr i Rena są połączone z Antwerpnią ogółem 2.370 klm. uregulowanych dróg rzecznych i kanałów. Najważniejsze połączenie z Renem przez kanał Hansveert, jest eksploatowane tem sposobem, że statki są holowane bezpłatnie od Dordrecht (Holandia) do Antwerpji. Wskutek tego statki, płynące Renem, mają komunikację z Antwerpnią nie droższą od komunikacji z Rotterdamem.

5. Koleje żelazne. — Belgia posiada 5.086 klm. kolei żelaznych normalno-irowych i 4.457 klm. wązkotorowych, a więc około 32 klm. na 100 klm. kw. kraju. Jest to sieć o wyjątkowem rozbicieniu — najbardziej zapadła wioska belgijska połączona jest koleją z portem Antwerpji. Szereg połączonych kolejowych krajów sąsiadujących zbiega się z obszarem ciężenia Antwerpji, sięgającym daleko poza granice Belgii.



Port w Antwerpji. Basen północny.



Plan portu w Antwerpji.

Do czynników ekonomicznych należą:
1. Instalacje i urządzenia portu. — Instalacje te są na wysokości poziomu techniki współczesnej. Urządzenia kolejowe portu sprzyjają szybkości i taniości przeladunku towarów. Średnia liczba przybywających naładowanych wagonów do portu wynosi 2.500, a dochodzi i do

3.500. Sześć dutych rozdzielczych stacji, położonych w granicach portu, obejmuje ruch do 10.000 wagonów dziennie; sortują one transporty do różnych nabrzeży, przyjmują stamtąd wagony naloadowane i rozdzielają pomiędzy pociągi, obsługujące port.

Wszystkie graniczne punkty i prze-

myszowe centry Belgii łączą się z portem specjalnymi pociągami.

W przewidywaniu trzykrotnego praktycznego zwiększenia obrotów portu po zakończeniu robót, które się prowadzi, zarząd kolej buduje w porcie stację, która zajmuje przestrzeń 350 ha i która, odpowiadając najnowszym potrzebom, będzie uzu-

pełniąca pracę już istniejących 6 stacj i współdziałała w kołosalnym ruchu przeladunkowym.

2. Siła robocza. — Portowy robotnik Antwerpji jest wysoce wykwalifikowany i wyspecjalizowany. Fachowa specjalizacja przekazuje się z pokolenia na pokolenie. Cechą charakterystyczną portu jest istnienie tak zwanych „Nations”, korporacji transportowych, załatwiających z wielką sprawnością i sumiennością wszelkie operacje transportowo-przeladunkowe — szybko i względnie tanio.

3. Taniość opłat portowych i wynadunkowych należy szczególnie podkreślić. Świadczy o tem podane niżej zestawienie kosztów portowych w najważniejszych portach europejskich, dla parowca 2.200 rj. tonet, zdolności ładunkowej 5.000 tn., naładowanego zbożem 3.850 tn, nasypanym do komór ładunkowych i 450 tn w workach.

Koszty w funtach szterl.

Porty	1913/14	1926	różnica w %
Loith	272	525	+ 93
Londyn	377	553	+ 46,7
Antwerpia	275	211	- 23
Rotterdam	202	317	+ 56,9
Dunkierka	424	197	- 53,5

Koszty w Antwerpji są często niższe od przedwojennych, podczas gdy w innych portach opłaty wzrosły o 100% i więcej w stosunku do przedwojennych. Na taniość operacji via Antwerpia wpływa obfitość frachtu powrotnego, jak również ustalenie terminów odejścia określów komunikacji regularnej i kapitanów tych okrętów udzielają znacznych zniżek frachtu morskiego, w celu dopelenienia ładunku przed odejściem okrętu. Na taniość załadunku wpływa i ta okoliczność, że do Antwerpji zawijają przeważnie okręty o większym tonażu, których koszty portowe i załadunkowe są niższe od tychże kosztów mniejszego statku. Taniość jest bowiem najsilniejszym magnesem portu Antwerpji.

4. Obfitość kapitałów i szeroki zakres operacji. — Antwerpia posiada większą liczbę starych firm handlowych, rozporządzających znacznymi kapitałami i angażujących się do transakcji na większą skalę. Obroty tych kapitałów przyczyniają się do rozwoju ruchu handlowego w porcie.

Produkty belgijskie stanowią mniej więcej połowę towarów eksportowanych przez Antwerpję.

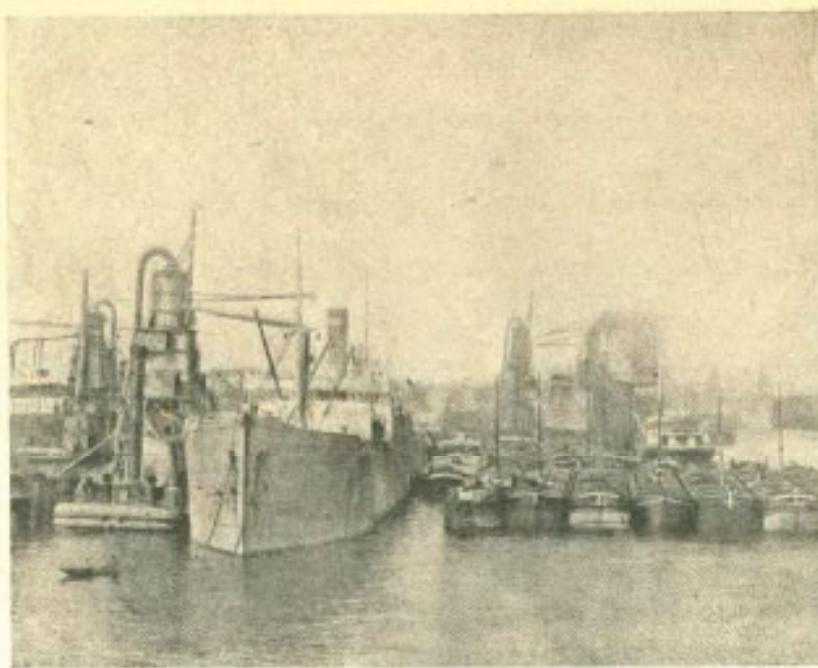
Port w Antwerpji posiada wyjątkowo liczny fracht powrotny, a mianowicie przeszło 80% zawijających do portu okrętów posiada powrotny fracht. Hamburg ma powrotnego frachtu przeciętnie tylko 45%, a Rotterdam zaledwie 33%.

Duża ilość frachtu powrotnego spowodowana jest względami gospodarczymi, przytoczonemi poprzednio. Wysoki rozwój ekonomicznych stosunków obszarów, ciążących do Antwerpji, wpływa na różnorodność ładunków, jakie znajdują okręty, zawijające tranzytem przez Antwerpję. Pozwala to kapitanom na najdogodniejsze kombinacje załadunku okrętów oraz na wybór kierunków podróży.

Wyszczególnione czynniki uwydatniały handlową stronę działalności portu. Zainteresowane sfery wszelkimi sposobami starają się zwiększyć obroty handlowe Antwerpji i dlatego są wykazywane nowe instalacje portowe i prowadzi się rozbudowę portu na szeroką skalę.

Prace rozbudowy podzielić należy na 3 zasadnicze części:

1. Budowa szlury morskiej, położonej w odległości 8 km. od miasta wzdłuż



Port w Antwerpji. Elewatory pneumatyczne.

Skaldy, w kierunku od miasta ku ujściu rzeki. Szuza będzie posiadała 270 m. długości i 35 mtr. szerokości, a więc dość duża będzie dla największych parowców transatlantycznych. Głębokość wody w szluzie będzie 10 mtr. przy odpływie i 14,5 przy przypływie. Koszty budowy wyniosą frs. 85 milij.

2. Budowa basenu — kanału długości 5.100 m., wiodącego od wspomnianej szlury do istniejących basenów morskich. Basen — kanał ten o szerokości 300 m., głęboki będzie od 10—12 mtr. Od jego północno-wschodniej strony będzie wybudowany szereg równoległych basenów morskich. Koszty wykopu, budowa nabrzeży i ścian wynoszą 149,60 milij.

3. Budowa malego basenu, łączącego basen-kanał z istniejącymi basenami mor-

skimi portu. Basen ten 400 mtr. długi i 100 mtr. szeroki. Na północny wschód od tych terenów szeroki pas będzie zajęty przez ogólną stację formowania pocztów (Wilmarsdorff). Równolegle do torów kolejowych będzie prowadził z miasta do szlury szeroki 500 mtr. bulwar dla ruchu kołowego i pieszego. Koszt robót wyniesie frs. 60 milionów.

4. Odprowadzenie lotyska strumienia Schijn, który przebiegał przedtem tereny wskazanych robót. Bieg strumienia został skierowany do Skaldy poniżej wylotu nowej szlury. Koszty będą wynosiły frs. 10 milij.

Ogółem koszty rozbudowy portu Antwerpji wynoszą frs. 265 milij. Prócz tego prace reperacyjne i ulepszenia wewnętrz



Port w Antwerpji. Kanał wejściowy do szlury Royers.

portu w 1926 r. wynosiły 18,258,705 frs. Wyszczególnione roboty inwestycyjne portu Antwerpji wykonywane są kapitałami miejskimi lub pożyczanymi na ten cel. Port stanowi własność gminy miejskiej Antwerpji i jest administrowany przez władze komunalne, a mianowicie

przez burmistrza miasta wraz z szeregiem urzędów jemu podległych. Administracja ta jest na wysokości zadania i kapitały włożone w port rentują. Poniżej przytoczone wyniki finansowej eksploatacji portu w r. 1926 w porównaniu z 1925 r. świadczą o wzroście dochodów portu.

Wyszczególnienie	Wpłynęło frs w roku	
	1925	1926
Oplaty portowe		
1. Za korzystanie z nabrzeży Skaldy	8.672.552	12.722.613
2. " terenów	16.617.554	26.166.069
3. " z elewatorów zbożowych	6.267.551	8.947.546
4. " z urządzeń portu naftowego	574.423	802.589
5. " z holowników	6.213.581	9.613.382
Całość dochodów miejskich z portu przedstawia się następująco:		
Dochody miasta	50.761.128	75.644.140
" wspólnie miasta i państwa	15.877.524	21.478.688

Wobec nadzwyczaj rozwiniętego przemysłu Belgii nie jest w stanie zaspokoić potrzeb na surowce własną produkcją i dostarczając własne surowce zaledwie 25%, pozostałą ilość otrzymuje, importując z innych krajów. Tak znaczny import wpływa nadzwyczaj dodatnio na zwiększenie obrotu portu i podtrzymuje stały ruch. Wobec dalszej rozbudowy portu i oczekiwanej prawie trzykrotnego zwiększenia obrotów jego, prawdopodobnie w najbliższym czasie stanie się port w Antwerpji największym portem kontynentu Europejskiego.

Podział zawijających okrętów p/g bandery i tonażu:

Bandera	Ilość okręt.	Tonaż
Angielska	5 356	9.286.000
Niemiecka	1.689	3.610.000
Holenderska	681	2.033.000
Francuska	693	2.031.000
Belgijska	916	1.410.000
Norweska	740	1.054.000
Amerykańska	172	753.000
Japońska	91	534.000
Szwedzka	432	525.000
Duńska	338	515.000
Brazylijska	42	200.000
Włoska	69	187.000
Grecka	63	185.000
Hiszpańska	55	140.000
Finlandzka	93	84.000
Gdańska	47	63.000
Portugalska	26	47.000

Linie regularne, łączące port Antwerpji z p-mi krajami:

Z W. Brytanią i Irlandią	22 linii
Z portami morza Północnego	6 "
Z portami morza Bałtyckiego	7 "
Ze Skandynawią	7 "
Z Marokiem	7 "
Z Francją	7 "
Z portami morza Śródziemnego i Lewantu	28 "
Z portami morza Czarnego	8 "
Z Hiszpanią	8 "
Z Portugalią	5 "
Z Afryką Zachodnią	7 "
Z Afryką Wschodnią	3 "
Z Afryką Południową	5 "
Z Ameryką Północną przez Atlantyk	21 "
Z Ameryką Południową przez Atlantyk	15 "
Z Indiami Brytyjskimi	8 "
Z Ameryką Centralną	7 "
Z Ameryką Północną przez Pacyfik	9 "
Z Ameryką Południową przez Pacyfik	11 "
Z portami morza Czerwonego i zatoką Perską	2 "
Z portami Dalekiego Wschodu	18 "
Z portami Indii Holenderskich	3 "
Z Australią	8 "

JANUSZ ŁOKUCIEJEWSKI

***) Źródła:

Les Avantages du port Anvers.

Le port d'Anvers-Edition l'administration communale d'Anvers 1921.

Der Schiffsfrachtosdienst Nr. 47—1927.

Raport Morski Konsulatu R. P. w Antwerpji z 1926 r.

KRYZYS WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W dalszym ciągu rozwoju wypadków okazało się, że w konflikcie między Związkiem Armatorów a Federacją Marynarską („Fatma”) o rewizję plac zatóż okrętowych, Trybunał Pracy, jak było do przewidzenia, zajął stanowisko „status quo”. Wyrok ten przyspieszył proces rozkładowy przedsiębiorstw żeglugowych oraz przegrupowanie ich w kierunku skupienia pod egidą jednostek, silniejszych finansowo i sprawniczych administracyjnie.

Wielkim evenementem w tej dziedzinie jest fuzja towarzystw żeglugowych „Cosulich Line” i „Lloyd Triestino” w

Tryście, dokonana 29 lutego r. b. dzięki porozumieniu między Banca Commerciale Italiana a Societa Finanziaria Cosulich w Raymie, czyli koncernem, powstałym w r. 1923 z kapitałem 100 mil. litrów i posiadającym prawie całość akcji towarzystw żeglugowych: „Cosulich Line”, „Libera Triestina”, „Tripcovich, Gerolovich i Martinovich” w Tryście.

Dzięki układowi S-ta Finanziaria Cosulich przyjęta od Banca Commerciale Italiana pakiet większościowy akcji „Lloyd Triestino”, łącznie z akcjami towarzystw kontrolowanych dodat przez „Lloyd”, — a więc: „Societa di Naviga-

zione S. Marco” w Wenecji, „Societa Pu-gia” w Bari i „Marittima Italiana” w Genui, utrzymujących połączenie z Grecją, Egiptem, Azją Mniejszą i Indiami Wsch.

Nowopowstały trust żeglugowy przejmuje również prawie wszystkie stocznie, położone w okręgu triesteńskim i rozporządzać będzie flotą, liczącą około pół miliona ton. Banca Commerciale Italiana i blisko z nią związany Banca Commerciale Triestina (którego wielkim akcjonariuszem jest również Cosulich) zabezpieczyły sobie poważny wpływ w radzie zarządzającej trustu.

W Trieście wiadomość ta była przyjęta z prawdziwą ulgą, gdyż „Lloyd Triestino” był tam uważany jako szczerkowy okaz ultraburokratycznego regime'u b. monarchii austriackiej i zaprzeczenie wszelkiej zdrowej inicjatywy w dziedzinie żeglugi, podczas gdy niesubwencjonowany „Cosulich” był przykładem sprzyjającej i taniej administracji nowoczesnej. Rozcięgniecie tej ostatniej na całą żeglugę triesteską było pragnieniem tamtejszych sier kupieckich.

Utworzenie tego trustu wywołało alarm wśród armatorów jugosłowiańskich, którym „Lloyd Triestino” zabiera dodat 4/5 całego tonażu krajowego. Przez połączenie tegoż z Cosulich konkurencja flagi włoskiej w portach jugosłowiańskich może stać się jeszcze cięższa. Na skutek nacisku jugosłowiańskich towarzystw żeglugowych, rząd belgradzki ma jakoby podnieść dotychczasowy fundusz subwencyjny dla swej żeglugi z 40 do 60 milionów dinarów.

Zabiegi w kierunku podtrzymania właściwej żeglugi morskiej doprowadziły rząd włoski do konfliktu z Shipping Board amerykańskim, który kontroluje dwa amerykańskie towarzystwa żeglugowe, a mianowicie „United States Lines” i „American Export Line”, utrzymujące połączenie pomiędzy Ameryką a Morzem Śródziemnym, z jedną z głównych swych agencji w Genui. Mianowicie, prezes „American Export Line” zaprotestował w Washingtonie przeciw zarządzeniu włoskiego ministra komunikacji, kasującemu opłatę 10 dolarów od pasażerów amerykańskich, przybywających do Włoch pod banderą włoską, a utrzymującemu nadal te takse dla wszystkich innych bander. Skutkiem tego w senacie washingtonskim ma być wniesiona interpelacja, żądająca represji względem bandery włoskiej w portach amerykańskich. Tego rodzaju incydenty nie przeszkadzają jednak zainteresowania kapitału amerykańskiego żeglugą włoską celem wyzyskania kryzysu tejże. Oto nowojorska „Mercantile Marine Co” tworzy specjalną „Rolding Co” z kapitałem 20 milionów dolarów dla objęcia likwidujących się włoskich towarzystw żeglugowych.

Kryzys włoskiej marynarki handlowej jest w pełnym związku z kryzsem finansowym przez włoskie porty. Wysokie taryfy kolejowe, opłaty portowe, koszty odpawy celnej, przeładunku, składowego i t. p. zastronne przez rewalucję lira, przesuwają transzy międzynarodowy na inne drogi. Genua, która dzięki swojemu położeniu geograficznemu winna być portem dla Szwajcarii, a także Poludniowych Niemiec oraz stanowić wylot na Lewant i dalszy Wschód, traci swój naturalny transzy na rzecz Marsylii, Rotterdamu i Antwerpji. Transzy bawelski via Genua do Szwajcarii ustąpi zupełnie, a transzy zboża zredukuował się do nieznacznych cyf. wszystko na rzecz Marsylii. To samo można po-

wiedzieć o transycie w kierunku Hiszpanii i Egiptu. Wina i inne towary hiszpańskie idą do Niemiec i Szwajcarii przez Marsylię, gdyż tona ładunku via Marsyla do granicy szwajcarskiej kosztuje 123 liry, podczas gdy tona tejże kategorii via Barcelona — Genua — Chiasso kosztuje 166 liry.

To też komisja turecka, badająca nie-

dawno porty śródziemnomorskie celem wybrania najodpowiedniejszych dla swojego handlu zagranicznego, wybrała nie Genuę, lecz Marsylię, dla handlu z Europą Zachodnią, przyjazny dla Europy Środkowej Triest z koniecznością, dla braku lepszego portu na Adriatyku, przy czym skonstatowano np. przykład, że przewóz jednego fortepianu niemieckiego do

Konstantynopola via Hamburg kosztuje 140 lirów, podczas gdy tenże transport via Triest kosztuje 200 lirów.

Z takiego stanu sprawy miarodajne kolejne włoskie zdają sobie dokładne sprawę. Jest rzeczą niezmiernie ciekawą, jakie zarządzenia zostaną zastosowane, by wyjść z wytworzonej sytuacji obronną ręka.

S. K.

PIERWSZA BEZPOŚREDNIA LINJA TRANSOCEANICZNA Z POLSKI

Dotychczas wysiłki nasze na morzu skierowały w kierunku stworzenia założków polskiej floty handlowej oraz powołania do życia polskich przedsiębiorstw żeglugowych. W zakresie tym osiągnęliśmy już poważne rezultaty, gdyż od półtora roku istniejące Państwowe Przedsiębiorstwo „Żeglugi Polska” utrzymuje komunikację pomiędzy portami polskimi a krajami europejskimi.

Zadaniem jednak polityki morskiej jest zabezpieczenie możliwie większej ilości najdogodniejszych połączeń bezpośrednich, umożliwiających nawiązanie i utrzymywanie bezpośrednich stosunków handlowych z krajami zamorskimi i zaocesnicznymi.

Ponieważ możliwości finansowe każdego państwa są ścisłe ograniczone, a o naszych moźliwach wręcz powiedzieć, że są skromne, możemy więc tylko część zagadnień, objętych polityką morską, rozwiązywać własnymi wyłącznie środkami, a pozostałą zrealizować przy pomocy kapitałów i organizacji obcej, dająccych gwarancję bezpieczeństwa politycznego i korzyści ekonomicznych.

W tej płaszczyźnie też została rozwiązana sprawa stałej bezpośredniej linii pomiędzy Polską a Brazylią i Argentyną.

Znaczna emigracja, zamieszkująca od dawna kraje południowo-amerykańskie, oraz stary ruch tej emigracji z Polski, usprawiedliwiła wielkie zaинтересowanie naszego kraju dla bezpośredniej linii. Możliwości nawiązania stosunków handlowych i uzyskania obszernego i pojemnego rynku zbytu dla produktów naszej wytwarzalności były drugim powodem, który imperatywnie przemawiał za koniecznością stworzenia bezpośredniej komunikacji morskiej.

Teoretycznie biorąc, istniały trzy drogi, prowadzące do zrealizowania tego wielkiego zamierzenia:

a) stworzenie bezpośrednią linii okrętowej wyłącznie organizacyjnym i finansowym wysiłkiem polskim;

b) stworzenie linii pod polską flagą zapomocą kapitałów zagranicznych, a co za tem idzie, przy bardzo znacznym udziale organizacyjnym i administracyjnym te же strony zagranicznej, gdyż nie posiadamy w tej dziedzinie specjalistów,

c) naklonienie jednego z istniejących wielkich przedsiębiorstw okrętowych, utrzymujących już obecnie regularne linie do Ameryki Południowej, do przedłużenia swoich rejsów aż do Gdyni.

Mimo, że alternatywa pierwsza wydawały się najbardziej pociągająca, nie mogła być ona brana poważnie na uwagę. Olbrzymie kapitały, konieczne dla zakupu, ewentualnie budowy transoceanicznych statków, kosztem stworzenia rozgałęzionej sieci przedstawicielstw i a-

gentur w krajach Ameryki Południowej, perspektywa wytrzymania bezwzględnej walki konkurencyjnej z istniejącymi liniami żeglugowymi, rozporządzającymi nieograniczonemi środkami finansowymi, a częściowo opierającymi się o rady wielkich mocarstw morskich — czyniły z tej pierwszej alternatywy elemerydę.

Alternatywa druga była łatwiejsza do urzeczywistnienia. Brak prywatnych kapitałów w Polsce jednak stawiał możliwość jej zrealizowania pod znakiem zapytania. W prawdziwe ustawodawstwo nasze pozwala na ograniczenie polskiego udziału w transoceanicznych przedsiębiorstwach żeglugowych do 10% i do równoczesnego obciążenia hipotecznego statków. W ten sposób faktyczny udział strony polskiej byłby znikomy. Oczywiście jest przytom, iż flaga polska, która powiewałaby na statkach takiego stworzonego przedsiębiorstwa byłaby czystą fikcją, a barwy narodowe byłyby marzane na wszystkie niebezpieczeństwa, wynikające z tej faktycznej fikcyjności, gdyż nie wątpliwie cała administracja znajdowałaby się w tych warunkach w reku ob-

cem.

Z faktu samego ukazania się na wodach południowego Atlantyku flagi polskiej płynęłyby dla kraju niewątpliwie pewne korzyści natury moralnej. Lecz flaga ta nakładaliby na nasze państwo te i poważne obowiązki. Linia taka musiałaby, jak to już zostało wskazane wyżej, wytrzymać również walkę konkurencyjną, przyczem ten wspólnik zagraniczny, który faktycznie rzadziłby tą pozornie polską linią nie byłby ciągły do pokrycia strat, które wszelka walka za sobą pochłaga. Straty te — możliwe, bardzo znaczące — musiałby pokryć skarb polski. Zorganizowany wysiłek innych linii okrętowych, zrzeszonych w konferencję — rodzaj syndykatu — mógłby łatwo doprowadzić tą „polską linię” do upadku, a na tem mogłyby zyskać nietykko linie obce, lecz i wspólnik tej linii polski. W takim wypadku flaga poniosłaby wyłącznie wszystkie ujemne konsekwencje, z tego wynikające, a sama idea stworzenia bezpośrednią linią zostałaby na dłużej czas skompromitowana.

Zawarta niedawno z francuskim tow. „Chargeurs Reunis” umowa mieści się całkowicie w alternatywie trzeciej. Czerpiąc dane o tej umowie z najlepszego źródła, możemy ją streszczyć w kilku punktach o znaczeniu zasadniczym. A więc: 1) francuskie tow. „Chargeurs Reunis”, utrzymujące kilka stałych regularnych linii pomiędzy portami Europy Zachodniej a Ameryką Południową już od lat 20., zobowiązało się do zorganizowania linii bezpośrednią z regularnymi odjazdami statków co 7 tygodni do portów Brazylii i Argentyny; 2) statki, postawione na tą linię, zostaną całkowicie przebudowane w swoich urządzeniach pasażerskich. Wszystkie ponięte wcześniej drugiej i pierwszej klasy, poza 10 kabinami, zostaną zastosowane do przewozu emigrantów w kabinach. W ten sposób uzyskają nasi emigranci warunki podróży lepsze aniżeli na jakichkolwiek bądź statkach, dotychczas kursujących pomiędzy Europą a Ameryką Południową i przewożących naszych emigrantów. Pozytyczem się wydaje w tem miejscu wspomnieć, że tylko niemieckie statki typu „Cap-Polenio” są urządzone tak, jak będą urządzone statki nowej linii bezpośredniej; 3) po 3-ch latach rząd polski będzie miał prawo bądź bezpośrednio, bądź też pośrednio, to znaczy zapomocą prywatnej grupie polskiej przyjąć udział w bezpośredniej linii i ta droga przekształcić ją na polską. Trzechletnie istnienie bezpośrednią linii przysłuży się niewątpliwie już nietykko do nawiązania, lecz i do rozwinięcia naszych stosunków handlowych, a zastrzeżony w umowie obowiązek przyjęcia już od pierwszej chwili częściowo polskiego personelu określonego i administracyjnego da nam możliwość po 3-ch latach nietykko pozostać biernymi udziałowcami, lecz również przyjąć czynny udział w administrowaniu i eksploatacji przedsiębiorstwa. W ten sposób przekształcona na polską linia Gdynia — Ameryka Południowa będzie mogła się oprzed nietykko na lojalności, uczciwości i fachowości cudzoziemskiego udziałowca, lecz również i na doświadczeniu polskiego personelu i bezpośredniego wymianie towarowej.

Zagwarantowanie przez rząd polski dołu — w razie nieuzyskania przez linię bezpośrednią pewnej ilości emigrantów dla każdego statku i rejsu — jest jedynym zobowiązaniem strony polskiej. Przyjmując jednak pod uwagę bezpośrednią komunikację i bezkonkurencyjność wygód, z których emigranci będą korzystali na tych statkach, wydaje się niewątpliwem, iż gwarancja ta nie zostanie nigdy uruchomiona, to znaczy, że rząd polski nie będzie musiał nigdy dopłacać do tej linii.

Oceniając z punktu widzenia polityki morskiej zawartą umowę możemy stwierdzić, iż rozpoczęta ona sobą nowy etap w tej dziedzinie, etap, którego dalszymi krokami, w naszym zrozumieniu, powinno być stworzenie bezpośrednią linią pomiędzy Polską a portami Dalekiego Wschodu.

Jak w Ameryce Południowej, tak również i w krajach Dalekiego Wschodu polski kupiec i przemysłowiec znajdzie przebogałe rynki zbytu, których opanowanie było tak dugo niemożliwe, jak dugo nie istniała bezpośrednia stała i regularna komunikacja.

F. R.

BURZA

(Urywek z powieści „Kwiat majowy”, która się niebawem ukazać w polskim przekładzie).

Tłumaczył z hiszpańskiego Franciszek Baturewicz.

Vicente Blasco Ibanez, jeden z najznakomitszych i najbardziej poczytnych pisarzy świata, urodził się w Walencji w Hiszpanii 29 stycznia 1867 roku.

Od najwcześniejszej młodości mając zamiłowanie do czytania, rozwinał swoją wyobraźnię, która go pobudzała do zwiedzenia całego świata, co też mu się udało w późniejszym życiu osiągnąć.

Był człowiekiem o podziwu godnej wytrzymałości i pracowitości na różnych polach jednocześnie. Mimo że był świętym pisarzem, uważał się raczej za polityka i społecznika, traktując własną twórczość literacką jedynie jako nakaz siły wyższej, której nie mógł się oprzeć. W chwilach zaś natchnienia, czyli owej właśnie nakazu, pisał z niepojęta poprostu szybkość. W ciągu życia napisał około pięćdziesięciu tomów, drukowanych w oberzymej ilości egzemplarzy i tłumaczonych na wszelkie języki cywilizowanego świata.

Z przekonań był republikaninem, co go narażało na konflikty z władzami monarchistycznymi, z tego też powodu musiał przebywać często poza granicami własnego kraju. Również i śmierć zastała go na wygnaniu w Mentonie we Francji 28 stycznia b. r.

Do rzadu najlepszych jego powieści zalicza się właśnie „Kwiat Majowy”, gdzie autor w sposób niewykle piękny opisuje Morze Śródziemne. W powieści tej, jak się wyraża jeden z pisarzy hiszpańskich, Blasco Ibanez przescignął siebie samego. Przed jej napisaniem autor sam uczestniczył w wyprawie kontrabandistów ku brzegom Algieru na zwykłą barce rybackie, celem poczynienia potrzebnych obserwacji.

F. B.

Po latach jeszcze pamiętano powien wtorek wielkopostny. Jedni byli świadkami wydrzeń w Cabanal, inni wiedzieli o nich z opowiadań.

Ranek był cudny. Gładka tafla morza, bez najmniejszego drgania, lśniła jak zwierciadło, odbijając jasne promienie słoneczne.

Ryb sprzedawano mnóstwo. Z targu w Walencji wciąż napływały nowe zapotrzebowanie. Barki, ciągnąc sieci, płynęły spokojnie ku przyładowiowi San Antonio. Trwoga byłaby niewytłumaczona. Nierwykła cisza panująca dokoła, pozwalała rybakom szybko napełnić kosze i dostarczać je z rozradowanem obliczem żonom, oczekującym w Cabanal.

Około południa jednak pogoda się zmieniła. Zaczął wiać wiatr wschodni, który zazwyczaj jest bardzo niebezpieczny w zatoce Walencji. Morze marszczyło się coraz bardziej, przybierając brudną barwę. Chmury szybko zasnuły niebo. Wiatr z każdą chwilą się wzmagał.

Na brzegu zakotlowała. Ludziom, znającym się na niespodziankach morza, nie trudno było przewidzieć, że się zbliża burza, która może poczynić spustoszenia w niejednej rodzinie rybackiej.

Biedne kobiety w trzepocących na wietrze spódnicach biegły niespokojnie po brzegu, wołając rozpacznie i polecając się świętym, do których miały nabożeństwo szczególnie, gdy tymczasem mężczyźni o bladych zachmurzonych twarzach z papierosem w ustach, wdrapawszy się na barki wyciągnięte na brzeg, spoglądali badawczo wzrokiem wytrawnych marynarzy na ciemny horyzont, to znowuż za chwilę z zaniepokojeniem zwracali uwagę na niezbyt pewne wejście do portu, lub na molo, gdzie się już pieniły fale, rozbijając się o wystające rude gromady głazów.

Myśl o niepewnym losie tylu żywicieli rodzin, których burza zaskoczyła na morzu, napełniała trwogą pozostałe na brzegu ich żony. Każdy nowy ryk wichru wywoływał poruszenie gwałtowne gromadzących się tłumów, zdających sobie z przeróżnieniem sprawę o możliwości rozdarca się w danej chwili żagla lub zdrugotania masztu na płynącej barce.

W pewnej jednak chwili na czarnym już niemal horyzoncie ukazał się niby koroneczka piany morskiej szereg unoszących się do góry, to znowuż kryjących się za rozszalałmi falami żagli.

Barki się zbliżały, jak przeróżone stado w rozsypte, nurkujące i gnane przez wichr, który zdawał się bawić darciem żagli i wykręcaniem masztów lub steru, aż do chwili, gdy wreszcie szarpnął gwałtownie barka, mógł cisnąć ją w głębiny.

Ostatnią i najstraszniejszą jednak walkę z rozszalałym żywiołem musieli rybacy stoczyć już przy samem wejściu do portu. Skoro która z barek zdążyła wreszcie przybić do brzegu, rodzinę rybaków przemokłych od stóp do głów, rzucały się im w objęcia. Niemal osłupiała postawa uratowanych zdawała się wskazywać, iż się czują jakby zmartwychwstali do niespodzianego już życia. Wieczór na długo pozostał w pamięci mieszkańców Cabanal.

Gromady rozkudłanych, oszałanych prawie z bólu i ochryplych od rozpaczliwego wołania kobiet biegły tam i z powrotem na skraju molo, nie zdając sobie sprawy, że mogą być pochłonięte przez groźne szturmujące fale. Zbryzgane kroplami gorzkiej wody, którymi pluło rozszalone morze, wpatrywały się w ciemną dal, starając się rozróżnić na horyzoncie pełną grozy agonię pozostałych na morzu barek.

Niejednej jeszcze brakło. Cóż się z niemi stało? Ach, Boże!.. Jakże były szczęśliwe kobiety, które już mogły uściąkać na brzegu swych mężów i synów. Pozostali na morzu płynęli gdzieś wśród ciemności w barce, niby w jakiejś trumnie, skaczącej z fali na falę, lub wirującej nad przepastną głębiną i skrzypiącej pod nogami. W jednej chwili mogła być zdrugotana, lub załana góra pieprzącej się wody.

Mimo że deszcz lał przez całą noc, zrozpaczone kobiety pozostawały aż do rana na molo wśród ryczących fal. Bez suchej nitki na sobie, siedziały z podwiniętymi nogami na czarnem blocie zmieszczanym z mięsem węglowym, błagając rozpacznie głucho niebo, to znowuż rwać sobie włosy i bliużniac zapamiętałe.

Ranek był bardzo piękny. Słońce uśmiechnięte obludnie wyloniło się na horyzoncie ponad równą linię spokojnego, gdzie nigdzie tylko jeszcze zapieńionego morza, odbijając się w nim złotem lekko drżącymi refleksem. Było pięknie, jakgdyby nic szczególnego nie zaszło. A jednak już pierwsze promienie słoneczne ozłociły leżący na brzegu, zaryty częściowo w piasku, pokazujący swoje wnętrzności bryg norweski. Na zdrugotanych jego masztach powiewały jeszcze resztki żagli.

Nie trudno było się domyśleć, że załadowany był drzewem. Ciągle jeszcze bowiem łagodne fale morskie podbiły do brzegu olbrzymie belki oraz grube deski ze śladami piły na sobie. Skoro która ze sztuk drzewa dotarła do brzegu, otaczała ją wnet gromada czarnych punkcików. Drzewo znikalo w jednej niemal chwili, jakby pochłonięte przez piasek.

Pracowite były owe mrówki. Dlaczego burza niosła dobrodziejstwo. Co chwila przez ogrody Ruzańi przeszłygiwały się wspaniałe sztuki drzewa, pochodzące z krajów północnych, mające służyć jako materiał na dachy dla nowobudujących się domków.

Korsarze przybrzeżni wesoło popędzali swe juczne zwierzęta, czując się prawymi właścicielami zdobyczy, i ani na chwilę nie zastanawiając się nad tem, że jest może zbroczona krwią nieszczęśliwych rozbityków, zastygłych już na piasku.

Policjanci wraz z gapiącym się tłumem tworzyli gromady raczej ciekawe, niż przeróżone, dokoła zwłok pięknych o jasnej cerze młodzieńców. Rozdarte w tem lub owem miejscu ich ubranie pozwalało dostrzec biale, niemal kobiece ich ciała. Oczy niebieskie, mgliste i nieruchome, zdawały się spoglądać uporczywie w niebo.

Rozbicie brygu norweskiego było jednym z najważniejszych wypadków wśród burzy, na który dzienniki zwró-

ciły szczególniejszą uwagę i skutkiem tego mieszkańców Walencji calemi gromadami ciągnęli na miejsce katastrofy, by się przyjrzeć z pewnego oddalenia rozbitemu statkowi, wrytemu głęboko w piasek. O barkach rybackich nie myślano weale, tak iż nawet jęki kobiet opłukujących nieochętnych swych mężów wywoływały pewne zdziwienie.

Straty w ludziach były jednak mniejsze, niż przypuszczano z początku. Wraz z roz pogodzeniem się wróciło do portu wiele z tych barek, które uważały już za zatopione.

Niektóre z nich zdążyły umknąć przed rozszalałą burzą do Denia, innę zaś do Gandia lub Cullera. Skoro zauważono która z nich dopływającą do portu, wydawano pełne zapalu okrzyki radości i głośno dziękowano świętym patronom, czuwającym nad долą rybaków.

Nie wróciła jednak barka w uja Pascualo, najbardziej nieumęczonego ze wszystkich mieszkańców Cabanal w gromadzeniu zysków, zajmującego się w lecie rybołówstwem, w zimie zaś przemytnictwem. Był to bardzo doświadczony marynarz; znal doskonale brzegi Algieru i Oranu, znajdujące się tuż zaraz, jak się poufale wyrażały, niby o chodniku po drugiej stronie ulicy.

Zona jego, Tona, po tygodniu jeszcze wychodziła codziennie na molo

z jednym dzieckiem na ręku, z drugim zaś czepiącym się jej spódnicę i wypatrywała upragnionej barki. Rozpytując się wszystkich, którzy cośkolwiek mogli powiedzieć jej o Pascualo, nie otrzymując jednakże pocieszających o nim wiadomości, wybuchała płaczem, rwała sobie włosy i zasłamywała ręce z rozpaczą, że Matka Najświętsza nie zsyła jej żadnego ratunku.

Rybacy, nie mogąc jej nic pewnego powiedzieć, wzruszali tylko ramionami. Widzieli wprawdzie barkę podczas burzy, niedaleko przylądka San Antonio, była już jednak bez żagli, nie mogła więc przybić do brzegu. Ktoś nawet zauważał, że balwan ogromny natrafił w pewnej chwili na barkę, ale czy jej nie pochłonął, tego z całą pewnością nie mógł powiedzieć.

Nieszczęśliwa kobieta, przebywając calemi niemal dniami wraz z dwójką dzieci na brzegu, często dochodziła do ostatecznej rozpaczli, to znowu zapalała się jakąś dziwną nadzieję, aż wreszcie po dwunastu dniach łódź strażnicza, polująca na przemytników, przylokła za sobą przewróconą, o czarnym oślizgły kielu barkę, czyniącą wrażenie ponurej trumny. Dokola barki robiło się mnóstwo różnego rodzaju ryb oraz potworów morskich, czujących dla

siebie żer w przedziurawionym kadłubie. Była to barka Pascualo.

Wyciągnięto ją wnet na brzeg i ustawiono kilem na piasku. Maszt był złamany u samej nasady, kadłub zaś pełen wody. Rybacy, pragnąc wyczerpać wodę z barki przy pomocy wiatraków i szukając oparcia dla nog w śród splatanych lin oraz koszy, które przypadkiem pozostały podczas katastrofy na barce, natrafili na coś miękkiego i oślizgłego. Aż krzyknęli z przerażenia: musiały to bowiem być czyste zwłoki. Mimo jednak odrazy, zanurzywszy ręce w wodzie, wyciągnęli ciało wzdęte, zielonawe, z brudem napęczniającym, bliskim pęknięcia. Głowa topielca była raczej jakąś masą odrążającą, cała howiem, jak zresztą inne części ciała, była poobryzgana przez żarłoczne ryby, nieporzucające do ostatniej chwili topielca, sprawiając pełne grozy wrzenie.

Rozpoznano zwłoki. Był to Pascualo, tak jednak straszny, że nawet własna jego żona, wybuchnawszy łzamiem, nie miała odwagi przyjrzeć się mu bliżej. Silniejsze natarcie fal, powodujących uszkodzenie barki musiało go rzucić do wnętrza kadłuba, pozbawiając go jednocześnie życia. W ten sposób grobem jego stała się własna jego barka, przedmiot jego marzeń, dzieło trzydziestu lat oszczędności.

3) Z PAMIĘTKI ANGIELSKIEGO EMIGRANTA NA ŻAGLOWCU „CORNWALL” W DRODZE Z ANGLII DO NOWEJ ZELANDII

(Ciąg dalszy).

13 października 1851 r. Nie macie pojęcia, jak kwitnie gra w karty na emigracyjnym statku. Grają cały dzień bez przerwy. Jeżeli wiatr będzie się trzymał, to po okrążeniu Przylądka, za sześć tygodni będziemy w Nowej Zelandii. Nie mieliśmy jeszcze sztormu od opuszczenia Anglii.

14 października. Nic nowego nie zaszło, tylko znacznie chłodniej.

15 października. Wiatr się zwiększył, idziemy po 11 węzłów, co się równa 30 milom angielskim. Statek razem z ładunkiem waży 1.200 ton, czyli że wyciska tyle wody, że może sobie wyobrazić, jak są napięte żagle i jakie ciśnienie wytrzymują maszty, aby pędzić statek z szybkością 11 węzłów na godzinę. Jeżeli wiatr się nie zmniejszy, to zrobimy 260 węzłów, czyli 300 mil w jeden dzień, niczem kolej żelazna.

16 października. Dzisiaj rano, raptownie wiatr zmienił się z północnego na zachodni, idziemy z szybkością 6 węzłów; oczywiście, że wiatr nie jest przeciwny. Pierwszy raz, po wyjściu z SO pasatu, mamy pełny wiatr.

17 października. Gęsta mgła, nie widać. Statek biegnie z szybkością 9—10 węzłów, ale tego nie widać, tak wszystko zakryte mgłą. Pogoda bardzo zimna. Głupio to wygląda, bo nie wziąłem cieplego ubrania w podróz. Spojrzawszy na mapę, przekonałem się, że jesteśmy w szeregu.

18 października (sobota). Jesteśmy w odległości 2.900 mil od Nowej Zelandii, jeszcze taki kawał drogi leży przed nami.

19 października. Dzisiaj niedziela na burcie „Cornwall”. Gęsta mgła otoczyła

czyła statek. Jesteśmy w rejonie ogromnych albatrosów. Zmierzylśmy jednego zabitych, miał przy rozpostartych skrzydłach 14 stóp. Jeżeli taka bestia zwali się na ciebie, to możesz się pożegnać z oczami. Łapaliśmy je za pomocą haczyka z linką.

20 października. Cały dzień dzisiejszy mamy zmieniły wiatr. To dmie zimny od południa, to cieplej od północy.

21 października. Nic ciekawego, pale zawiecie.

22 października. Wino, które nabiliśmy na „Caledonia”, sprzedają po 4 s. 6. d. za tuzin. W Londynie, w pierwszorzędnym magazynie, dobre Bordeaux można nabyc po tej samej cenie. Pojedyńcza butelek kosztuje 4 i pół pensa.

23 października. Wiatr południowy. Stabie wiatry mogą zatrzymać nas dłużej w drodze. Sygnalizują statek, idący z nami jednym kursem. Jest to „Caledonia”, w podróży z Gothenburga na Mauritius. Idziemy 9—10 węzłów, bo wiatr się zwiększył. Około południa dmie z siłą pół sztormu z silnymi szkwałami, podczas których szybkość dochodzi do 11—12 węzłów.

24 października. Dzisiaj rano byłem zaskoczony uderzeniem fali obok mnie. Boże! Jak się przestraszylem! Natychmiast uciekłem z pokładu. Grot-reja pełna na dwoje, wiatr dmie z siłą sztormu. Grot-marsel rozbarty w strzępy, wiatr się wzmagaj. Kobiety, dzieci i starcy z krzykiem błagali o pomoc, wyobrażając sobie, że nastąpi koniec. Grot-reja miała 16 cali grubości i była zrobiona z mocnego nowo-zelandzkiego drzewa. Padając wraz

ze strzępami żagla, przeszkadzała w robocie. Podczas porywów wiatru, nawet marynarze byli zdania, że takiej siły wiatru dawno nie pamiętały. Mimo, że trzymałem się rękami z całej siły, byłem rzucony tak, że całą twarz miałem zakrwawioną. Po południu wiatr trochę zelzał, jednak dął z siłą sztormu. Szliśmy tylko pod zarybowanymi fokiem i stakslem. Podczas huraganowego porywu wiatru, bezzażig, chociaż był zwinieto, porwał, jak i kilka innych. Wiatr okropny, pokład ciągle pod wodą. O godzinie jedenastej wyszedłem na jut wraz z jednym z oficerów, który mnie zapisał, czym był kiedy na morzu i widział, aby fale przelewały przez jutę. Nim zdążyłem odpowiedzieć, gdy ogromna fala zwaliła się na jut. Ledwie zdązałem uchwycić się za liny, aby nie być zniszczonym w morze, poczem musiałem zejść na dół.

25 października. Kiedy sztorm doszedł do największego napięcia, fale wlewaly się nawet przez rufę, dosły do kolosalnej wielkości. Zdawało się, że morze pochłania statek. Teraz wiatr zmniejszył się, jednak morze jeszcze straszne. Pokład ciągle jest zalewany przez fale.

26 października. Jedenasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Silny wiatr, morze bardzo wzburzone. Wszyscy marynarze przy robocie, mokrzy, zmarznięci i przemęczeni od wyłóżonej pracy podczas sztormu. Nie wiem, czy który spał choć 4 godziny w ciągu tych dwóch dni.

27 października. Marynarze mieli ciężką robotę całą niedziele, przy nowej grot-reji. Podczas tego sztormu, więcej się modlili pasażerowie, niż w ciągu całego

drogi. Jesteśmy w szerokości 38 S i długości 26 E. Jeżeli spojrzenie na mapę, to się przekonacie, że przeszliśmy około 7.000 mil. Około statku masa ptaków, tak zwanych „zwiatunów burzy”. Zły prognostyk dla nas.

28 października. Widok rozszalałego morza i pętrzących się fal, które dochodzą do wysokości masztów, jest godzin podziwu, lecz niemnemu komu te cuda podziwiać, bo wszyscy pasażerowie na „Cornwall” chorzy. Cisza cały dzień, jak zwykle po burzy.

29 października. Widać na horyzoncie żagle, więcej nie godnego uwagi.

30 października. Słaby wiatr, morze się uspokaja. Niesiemy wszystkie żagle. W nocy był wiatr z silą sztormu, musiano zwinać wszystkie żagle, z wyjątkiem głucho zaryfowanych marsli. Morze słosunkowo spokojsne. Kapitan po ostatnim sztormie jest ostrożny i, jak tylko wiatr silniejszy, zaraz każe zmniejszać żagle.

31 października. Wiatr się zmniejsza, morze spokojsne.

1 listopada. Sobota. Nie pamiętam, czy wspominalem o tem, że około dwóch miesięcy temu złapaliśmy ptaka w odległości 700 mil od brzegów afrykańskich; był to gołąb, musiał być oderwany od lądu przez silne wiatry wschodnie. Wyciąpanym upadł na pokład, nasz kapelan zaczął go cucić, aby jako rzadki okaz przywieźć do Nowej Zelandii.

2 listopada. Dwunasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Wiatr się wzmacnia. Wszyscy się zakładają, co do czasu przybycia do Nowej Zelandii.

3 listopada. Wiatr się wzmacnia. Komenda „zwinięć jeszcze część żagli”. Ku-

wieczorowi mocny wiatr, morze burzliwe. Cały pokład mokry od bryzgów.

4 listopada. Trudno spać z powodu silnego kołysania się statku. Wszyscy pasażerowie w międzypokładzie wrzeszczą ze strachu. Wyszedłem na jut, gdzie stały ciężkie skrzynie, teraz się obluzowały i roznikały wraz z drogą. Statek tak kładł na bok, że potrzeba było trzymać się lin, aby nie być zmieszanym za burzę. Na pokładzie woda na dwie stopy. Dla bezpieczeństwa wszystkie luki, mocno zakryte. Woda dostaje się prawie do wszystkich kajut.

5 listopada. Morze okropne, statkiem tak rzuca; że była obawa utratyzenia masztów. Wiatr zuchy, prawe cisza. Przed wieczorem musiano drugiego oficera odprowadzić do końca, tak by poturbowany. Będzie musiał tam pozostać aż do przybycia do Nowej Zelandii.

6 listopada. Muszę się cofnąć trochę w swoim opisie. Oto jeden z pasażerów I-klassu zakończył się w pannie z drugiej klasy. Dzisiaj, po wyjaśnieniu przeszłości tej panny i sprawy finansowej, mąż ten miał przyjść do skutku.

7 listopada. Dzisiaj mam okropny ból głowy. Dzien moich urodzin. Byłbym szczęśliwy, gdybym widział siebie w powrotnie drodze do Anglii. Ale to pozostaje tylko w sferze marzeń!

8 listopada. Trzynasta niedziela na pokładzie „Cornwall”. Wiatr się wzmacnia. Komenda „zmniejszyć żagle”. Dzisiaj podczas nabieżenia, kapelan połączył dozgonnym węzłem kochającą się parę. Szerokość 45 S, długość 64 E, zrobiono przebieg 328 mil, pozostało 4.400 mil, które mamy nadzieję przejść w ciągu m-

siąca, a więc 10 grudnia będziemy na miejscu.

10 listopada. Omijamy wyspę St. Paul w 600 milach na południe. Pogoda bardzo zimna.

11 listopada. Kucharz (murzyn) mocno się zatrąbił. Oto wszystko.

12 listopada. Statek biegnie z szybkością 10 i pół węzłów, lecz jest zapóźnione, aby skrócić drogę. Ja myślę, że średni przebieg wyniesie 110 — 120 mil dziennie. Kapitan Dawson już raz odbył podróz z Portsmouth do Nowej Zelandii w ciągu 87 dni.

13 listopada. Wiatr dnie od północy, robi się cieplej. Idziemy nadal z szybkością 10 węzłów. Jest to stały tutaj wiatr. W tej szerokości, statek może zrobić po drodze naokoło świata, posilując się wiatrem z tego samego kierunku.

14 listopada. Stary okrzyk „Zmniejszyć żagle”. W nocy wiatr bardzo się wznowił. Marynarze cały czas od świtu zajęci rybowaniem żagli. W ciągu ostatnich dwóch dni przeszliśmy 432 mile, co wynosi dziewięć węzłów na godzinę. Znajdujemy się w odległości 3.500 mil od wysp Stewarts, które leżą na południe od Nowej Zelandii. Wiatr silny, morze wzburzone, taki bez przerwy zalewają pokład. Czasami, jak złapie kogo fala, to przewróci i wykapie na pokładzie, przerzucając jak piłkę z jednej strony na drugą. Dzisiaj tak było ze sternikiem, ogromna fala wylała się na pokład, przewróciła go i żeby nie pomóc, byłby zmyty z pokładu.

D. C. N.

T. STECKI

Przekład z angielskiego wg. „Sea Breezes”.

S P O R T

WIOŚLARSKI TURNIEJ OLIMPIJSKI W AMSTERDAMIE

W dniu 28 lipca b. r. rozpoczęcie się dziewczyny akt od lat czterdziestu rozgrywanej, wielkiej epopei, zwanej nowoczesnymi igrzyskami olimpijskimi.

Przed laty czterdziestu, znakomity archeolog francuski i niemniej wielki znawca i propagator sportów, baron Piotr de Coubertin, uderzony został niezwykłym czarem starożytnych igrzysk olimpijskich, na flady których w prowadzonej przez siebie pracy wykopaliskowej w Grecji natrafił co krok. Coubertin zdał sobie szybko sprawę z tego, że konsepcja co czteroletnich igrzysk olimpijskich, przeszepiona na grunt nowoczesnego życia, stać się może rośliną, która zapeczęta gębko korzenie rycerskiego współżycia międzynarodowego i wyda wspaniałe pędy tężyny fizycznej i moralnej współczesnych pokoleń.

Idea Coubertin'a trafiła na urodzajną glebę. Igrzyska Olimpijskie w krótkim przeciągu czasu stały się donioslem wydarzeniem nietylk w życiu sportowym. Oczy całego świata co cztery lata zwracają-

ają się uważnie i wnikliwie na stadion olimpijski i skrzętnie notują, zapasy nowoczesnych olimpijczyków, w których idealne pole do popisu mają zarówno cielesne, jak moralne walory najlepszych sportowców świata. Na stadionach olimpijskich walczą przeciw przedstawiciele wszystkich ras i narodów. W tej jedynie, nawiązującej pokojowej wojnie świętej o zwycięstwu, narody z zanurzonym tchem uczą się odziewów prowadzonej walki. Przedstawiciele poszczególnych narodów niosząc mają przeciw widomy znak ojczysty, nieugięte męskie swego narodu, jego niespożytą siłę żywotną, wierną aż do śmierci wytrwałość w walce, sprawność fizyczną nakazowią woli podległą i posłuszną.

W roku bieżącym po raz dziewiąty w historii nowoczesnych olimpiad dokona się bezkrwawa walka o zwycięstwo między narodami. Bój stoczyć się ma w Amsterdamie. Wielki fragment boju tego stanowić będzie turniej sportów wodnych, w których obok żeglarstwa, pływania i piłki wodnej udział wezmą również wioślarze, nowoczesni wyzwoleni „galernicy”.

W poprzednim numerze omówiliśmy żeglarski turniej olimpijski. Dzisiaj słów kilka poświęcić chcemy olimpijskim regatom wioślarskim.

Urządzenie i zorganizowanie regat wioślarskich w ramach IX Igrzysk Olimpijskich w Amsterdamie sprawiło organizatorom, którym jest z natury rzeczy Holenderski Komitet Olimpijski, wiele kłopotów. Amsterdam nie posiada bowiem toru regatowego, który byłby w stanie

godnie odpowiedzieć wielkości imprezy, jaka są regaty olimpijskie.

Wymaganie europejskie, stawiane regatowym torom wioślarskim są następujące: długość toru na wodzie stojącej w linii prostej (bez krzywizn) wynosić winna 2000 metrów. Ponadto szerokość toru winna być taka, aby w jednym biegu startować mogły jednocześnie co najmniej 4 osady, poza tym jednak jest tor umożliwiający jednocześnie startowanie 6-iu osad.

Tymczasem takiego toru Amsterdam nie posiadał, co więcej o urządzeniu go z powodu olbrzymich kosztów mogły być nie mogły. To też Holenderski Komitet Olimpijski zatrzymał uwagę swą na kanale Sloten, znajdującym się pod Amsterdamem. Tor ten posiadał wprawdzie przepisową długość — 2000 mtr. w linii prostej na wodzie stojącej, zatem jednak, szerokość jego wynosi zaledwie 33 mtr., co pozwoli na jednoczesny start zaledwie dwum osadom, licząc,



Medal olimpijski dla zwycięzców.



Medal pamiątkowy dla uczestników igrzysk.

że każda z dwóch łodzi startujących winna być odległa od brzegu o 8 mtr., odległość zaś między osadami wynosić winna 15 mtr, co gorzej, w czasie biegu osady współzawodniczące nie mogłyby być mijane przez osady jadące na start, a to dlatego, że zbytnia wąskość kanału mogłaby stać się przyczyną wypadku przy wymijaniu łodzi.

Warunki powyższe sprawiły, że Międzynarodowy Związek Wioślarski dość długo nie mógł się zdecydować na ich zaakceptowanie. Wąskość kanału, jak widać, powodowała rozliczne „ale”: ograniczenie możliwości startowania tylko dwóch osad w każdym biegu wywoływało olbrzymie trudności w ułożeniu przedbiegów, wpływało fatalnie na widownisko w stronę regat, uniemożliwiając obserwowanie emocjonującej walki kilku osad, wreszcie w dużym stopniu przedłużało program turnieju wioślarskiego.

Dla względów powyższych zdecydowano zwolnić w końcu kwietnia nadzwyczajny Kongres międzynarodowego związku wioślarskiego, i na kongresie tym zdecydowano definitelywnie wszystkie zasadnicze kwestie regat olimpijskich.

Zdecydowano więc przedwczesnym, że pomimo trudności i przeszkodek regaty odbędą się na kanale Sloten, najbardziej w Amsterdamie odpowiadającym temu celowi. W każdym biegu startować będą po dwie osady, które jechać będą na start w czasie biegu innych osad winny zastępować przy brzegach, aby nie przeszkadzać osadom współzawodniczącym. Tu za metą urządzony będzie wielki most, długości 100 mtr., dla osad przyjeżdżających i odjeżdżających.

Kongres ułożył zarazem całkowity program regat olimpijskich, ustalając dwie zasady naczelne:

1) wszystkie osady i wszyscy uczestnicy w regatach wioślarze startować będą najmniej dwa razy;

2) biegi olimpijskie trwać będą 7 dni, od 2 do 11 sierpnia, licząc w okresie wymienionym dwa dni odpoczynku.

Szczegółowy program przedstawia się, jak następuje:

Pierwszy dzień — 2 sierpnia. Pierwsze biegi eliminacyjne, w których udział brać muszą wszystkie zgłoszone osady. Przyj-



Regaty w zatoce Zuiderzee.

mając, że do turnieju wioślarskiego zgłoszonych zostanie przez poszczególne państwa około 100 rozmaitych osad, w dniu tym odbędzie się około 50 biegów, w każdym po dwie osady. Licząc, że organizatorzy puszczają będą biegi co 20 minut (tak zostało zdecydowane), wypadnie, że w pierwszym dniu biegi trwać będą ogólnie ponad 16 godzin.

Drugi dzień — 3 sierpnia. Biegi eliminacyjne pomiędzy osadami, które przegrali w pierwszym dniu regat.

Trzeci dzień — 4 sierpnia. Biegi eliminacyjne pomiędzy osadami, które zwyciężyły w pierwszym dniu.

Czwarty dzień — 5 sierpnia. Odpoczynek.

Piąty dzień — 6 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które w poprzednich dniach przegrali tylko raz.

Szósty dzień — 7 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które zwyciężyły w trzecim i czwartym dniu.

Siódmy dzień — 8 sierpnia. Biegi pomiędzy osadami, które zwyciężyły w piątym dniu.

Osimy dzień — 9 sierpnia. Odpoczynek. Dziewiąty dzień — 10 sierpnia. Biegi finałowe o pierwsze i drugie miejsce oraz biegi o 3-cie i 4-te miejsce pomiędzy osadami, które przegrali w szóstym dniu.

Poszczególne biegi będą losowane: los tedy decydować będzie kałdorazowo o tem (za wyjątkiem finałów), jakie osady walczą będą z sobą.

Fakt, że w poszczególnych biegach startować będą mogły tylko dwie osady, pociągnie za sobą wielką ilość startów zainteresowanych osad. Jeżeli przypuszcmy, że np. do biegu ósemek zgłosi się 12 osad, jasne jest, że zwycięska osada zanim dojdzie do finału zmuszona będzie do 5 startów w przedbiegach, to znaczy — w przeciągu 9 dni ta sama osada walczą będzie sześciokrotnie. Jest rzeczą oczywistą, że osady startujące w regatach olimpijskich na tak ciętkich warunkach muszą być doskonale przygotowane, i poszczególni wioślarze znajdowią się będą musieli w świetnej kondycji fizycznej, aby poddać ciężkiemu zadaniu sześciu startów w ciągu 9 dni.

K. M.

KRONIKA

WYCIECZKI „GDYNIA” PO BAŁTYKU.

Sezon wycieczek turystycznych po Bałtyku statkami Państwowego Przedsiębiorstwa „Żeglugi Polska” jest już w całej pełni. W czerwcu odbyły się następujące wycieczki:

S/s „Gdynia” wyruszył w czwartek 31 maja w południe z portu gdyńskiego na wycieczkę do wyspy Bornholm i do Kopenhagi. Uczestnicy wycieczki odnieśli z niej niezapomniane wrażenia, czemu dawały wielokrotnie wyraz po powrocie do Gdyni.

Po tej pierwszej, inauguracyjnej wycieczce, następna wycieczka odbyła się do Višny i Stockholmu. S/s „Gdynia” wyruszył z Gdyni dnia 8 czerwca, mając na pokładzie m. inn. generalnego konsula Stanów Zjednoczonych w Warszawie, p. Leonard, szereg przedstawicieli prasy polskiej w osobach pp. redaktorów: Czempiałskiego (Kurier Warszawski), Dunin-Markiewicza (Rzeczpo-

spolita), Dr. Marwina (Kurier Poranny), Strzelickiego (A. B. C.), Czarnockiego (Kurier Czerwony), Trajdos, Filochowskiego (Gazeta Warszawska), Lewestama (Dzień Polski), Stempla (Gazeta Poranna) i Gebethnera (Tygodnik Ilustrowany). W wycieczce tej wziął również udział dyrektor zarządzający P. P. „Żeglugi Polska” p. Julian Rummel. Uczestnicy wycieczki zwiedzili miasto Višny na wyspie Gotland z jego malowniczymi ruinami, stolicę Szwecji oraz jej okolice. Powrót do Gdyni nastąpił dnia 14.VI.

Dnia 16.VI s/s „Gdynia” odpływał na następną wycieczkę, tym razem do Tallina (Rewla), Helsingforsu, Hangö i Rygi. Jest to pierwsza podróż statku polskiego do krajów północno-wschodniego Bałtyku, tu też nie jest ona pozbawiona specjalnego znaczenia.

W czasie od 4 do 12 czerwca odbyła się także wycieczka do Kopenhagi. Višny i Stockholmu statkiem „Gdańsk”, który miał na pokładzie 84 członków Li-

gi Morskiej i Rzecznnej z Górnego Śląska.

W lipcu odbędą się następujące wycieczki statkiem „Gdynia”, które niewątpliwie będą się cieszyć zasłużonym powodzeniem:

4.VII — 10.VII: Gdynia — Višny (wyśpa Gotland) — Stockholm — Gdynia.

12.VII — 22.VI: Gdynia — Tallin — Helsingfors — Hangö — Ryga — Gdynia.

24.VII — 26.VII: Gdynia — Rönne (wyśpa Bornholm) — Gdynia.

27.VII — 3.VIII: Gdynia — Kopenhagen — Helsingfors — Gdynia.

Zapisy na wycieczki przyjmują oraz wszelkich informacji udzielają: wydział pasażerski P. P. „Żeglugi Polska” w Gdyni — ul. Starowiejska, Willa „Laguna”, tel. 93, oraz Pierwsze Polskie Tow. Kapiteli Morskich — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 20/22, tel. 235 — 60.

I DRUŻYNA MORSKA IM. EWARYSTA ESKOWSKIEGO.

W państwowem Seminarium Nauczycielskim w Bydgoszczy istnieje harcerska drużyna morska, której rozwój i praca mogą posłużyć za wzór przy zakładaniu takich organizacji na terenie innych szkół i zakładów naukowych. Drużyna ta założona została w marcu r. 1927 i nosi nazwę: I Drużyna Morska im. Ewarysta Eskowskiego w Bydgoszczy. Organizatorem i duszą jej jest komendant huśta bydgoskiego prof. Timler.

W rocznicę założenia drużyny wręczonej jej został własny sztandar, ufundowany przez znanych w Bydgoszczy działaczy społecznych pp. Cywińskich, którego fotografię obok zamieszczamy.

STALA POŚPIESZNA LINIA PASA- ZERSKO - TOWAROWA TORUN - GDANSK.

Firma żeglugowa Ludwik Szymański w Toruniu, uruchomiła — podobnie, jak w roku ubiegłym, 2 duże, szybkobieżne salowe parostatki „Triton” i „Nordau”, na przestrzeni Toruń-Gdańsk. Statki odchodzą z Torunia dwa razy w tygodniu, we wtorki i w piątki o godz. 5 rano. Podróż odbywa się wzdłuż pięknych pomorskich wybrzeży Wisły, aż do jej ujścia, w pobliżu którego przez śluzy i kanały statek przechodzi do Gdańska, gdzie staje jeszcze w ciągu tego samego dnia.

Jak wiadomo, Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi, utrzymuje już stałą regularną komunikację pasażerską między Warszawą a Toruniem. Wobec tego istnieje możliwość odbycia podróży Wisła z Warszawy aż do Gdańska. Ze sposobności tej winny w pierwszym rzędzie skorzystać szkoły, stowarzyszenia i t. p. instytucje, urządzące wycieczki turystyczne nad morze.

Linia Toruń-Gdańsk przewozi także pośpieszne przesyłki towarowe.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU OFICE- RÓW POLSKIEJ MARYNARKI HAN- DLOWEJ.

29 maja w hotelu Continental w Gdańsku odbyło się walne zebranie Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Zebranie zajął sekretarz Związku, inż. morski A. Ciechanowski, poczem na prowadzącego został obrany kapitan K. Ryncki, inż. A. Ciechanowski zdał sprawozdanie z dotychczasowej pracy Zarządu. W wyniku wyborów do nowego Zarządu wszelki: prezes kpt. Wachowski, wiceprezes kpt. Panasewicz, członkowie:



Pierwsza morska drużyna harcerska w Bydgoszczy. Pośrodku siedzi prof. Timler.

w-kdr. pilotów T. Ziółkowski, mechanik I kl. A. Jezierski, por. W. Fedorowicz, por. Karczewski, kpt. L. Rusiecki, oraz jako zastępcy: por. A. Zieliński i kpt. Janowski. Do Komisji rewizyjnej wybrano: kpt. Rynckiego, insp. G. Kańskiego, kpt. Janowskiego, kdra S. Witkowskiego, por. K. Nowaka i kpt. Bramińskiego.

W dalszym ciągu obrad, prowadzonych pod kierownictwem wiceprezesa Związku, kdr. rezerwy Panasewicza, zgłoszono następujące wnioski:

1) Zarząd zajęć się powinien obecnie w pierwszym rzędzie sprawą uposażenia i urlopów, przy czym winien domagać się ustalenia zasad według norm zagranicznych, praktykowanych na całym świecie.

2) Członkowie domagają się sprecyzowania uregulowania sprawy wypowiedania posiad, traktowanego dotąd według widzimisie poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych, przy czym jako podstawę przyjąć należy Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o ochronie pracy, które winno być rozszerzone na marynarzy i oficerów marynarki handlowej.

3) Członkowie domagają się uregulowania sprawy ubezpieczenia emerytalnego, i to w tym kierunku, by ze względu

na specjalnie ciężki i niebezpieczny charakter służby zredukować czas wykonywania conajmniej do 25 lat służby pływania.

4) Członkowie domagają się załatwienia kwestii ubezpieczenia członków na życie i zaświadczenie rodzin przed niążą przez przedsiębiorstwa żeglugowe w razie nieczęstego wypadku.

5) Niemniej ważną kwestią do uregulowania jest kwestia opieki lekarskiej i zaopatrzenia przez Kasę Chorych, obecnie przedstawiającą się poprostu beznadziejnie.

6) Stworzenie mieszkań dla członków marynarzy handlowej w porcie morskim Gdyni, winno być przez władze rządowe wzięte jaknajpředzej pod uwagę. W tym celu poleca się Zarządom powołanie do życia kooperatywy, których postarała się o odpowiednie kredyty na budowę domów i kupno gruntów od rządu.

POŻAR LASU NA HELU.

W sobotę, dnia 2 czerwca, wybuchł na Helu groźny pożar lasu, spowodowany jeszcze silnym wiatrem z morza. Wazelskie wysiłki opanowania żywiołu były bezskuteczne. Dopiero po 6 godzinach akcji ratunkowej udało się ogień zlokalizować przy pomocy ludności okalanej i straży pożarnej. Przyczyna pożaru nieznana. Władze podejrzewają, że pożar powstał na skutek podpalenia i prowadzą dochodzenia w tej sprawie.

KANALIZACJA I WODOCIĄG W GDYNIA.

Magistrat m. Gdyni powziął ostatnio uchwałę skanalizowania miasta i budowy wodociągów, powierzając wykonanie robót miejscowym firmom polskim. Roboty kanalizacyjne oddano firmie inż. Teodor Grobelski i Henryk Czaplicki w Gdyni.

OBSERWATORJUM MORSKIE W GDYNIA.

W dzielnicy przyległej do brzegu morskiego rozpoczęto z wiosną budowę gabinetu Obserwatorium Morskiego, który rośnie z dnia na dzień, dzięki sprzyjającemu kierownictwu budowy. Poza budynkiem głównym przewidywane jest stworzenie jeszcze osobnych pawilonów meteorologicznego i astronomicznego, które zajmą część terenu w głębi lądu.

„WARSZAWIANKA” PENSJONAT I CIEPŁE KAPIELE MORSKIE W HALLEROWIE

Uzdrowisko Hallerowo, położone nad wielkim morzem obok Wielkiej Wsi, posiada dużą i czystą plażę.

Stacja kolejowa w Hallerowie. Bezpośrednia komunikacja z Warszawą.

Pensjonat „Warszawianka” posiada pokoje umieszczone na 100 łóżek. Nowoczesne urządzenia i kanalizacja, ciepła i zimna woda w korytarzach, wannę kąpielową, salon towarzyski, pianino, plac tenisowy w malowniczym lasku. Ciepłe kąpieli morskie na miejscu. Na żądanie ciepłe kąpieli morskie z dodatkiem hugu i soli Ciechocińskiej. Specjalne wanny dla dzieci. Lekarz na miejscu w Wielkiej Wsi.

Kuchnia Warszawska. Utrzymanie 4 razy dziennie. Stołowanie się dla przychodzących gości udogodnione.

Pokoje dla wycieczek zbiorowych.

Sezon od 1 czerwca do 15 września. Ceny w czerwcu i wrześniu zniżone. We wrześniu ustalona piękna pogoda.

Wiedomość: Maria Boguska, Warszawa, ul. Mokotowska 8 m. 10. Telefon 81-94.

Wybór miejsca dla Obserwatorium Morskiego uważa się za szczęśliwy, albowiem w zakresie prac tej instytucji wchodzą między innymi badania wody i jej fizycznych warunków w takim stanie, w jakim ona jest w morzu.

JESZCZE JEDEN KROK NAPRZOD.

Związek armatorów i maklerów okrętowych The Baltic and Internationale Maritime Conference, reprezentujący 8.000.000 ton morskiego tonażu okrętowego, odbył w dniach 17 i 18 maja doroczne walne zebranie, zwane do Hamburga.

Ze strony polskich przedsiębiorstw żeglugowych był obecny dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska”, p. J. Rammel, ze strony polskich maklerów okrętowych, kierownik Polskiej Agencji Morskiej w Gdańsku, p. Kollath.

Przy wyborach do nowego zarządu na rok 1928/29 jako jeden z dyrektorów wybrany został przedstawiciel polskich interesów żeglugowych p. J. Rummel.

RUCH STATKÓW P. P. „ZEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 15.IV DO 15.VI 1928 R.

W czasie od 15 kwietnia do 15 czerwca r. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

S/s. „Poznań” dnia 15.IV był w Tryeście, dokąd przybył z Wenecji po ładunek ryżu do Gdyni. Z ładunkiem tym (1268 ton) odpływał dnia 20.IV do portu Sousse (Tunis), po dodatkowy ładunek fosfatów. Dnia 26.IV po załadowaniu w Sousse 1.000 ton fosfatów przeszedł do Oranu po ładunek 250 — 300 ton trawy morskiej dla Hamburga. Dnia 1.V odpływał z Oranu do Hamburga i Gdyni. Dnia 7.V musiał stanąć na kotwicy koło Vigo w Hiszpanii, aby przeczechać burzę, która rozszalała się w zatoce Biskajskiej. Dnia 14.V przybył do Hamburga. Po wyładowaniu przywiezionej z Afryki trawy morskiej odpływał 15.V do Gdyni, dokąd przybył 18.V. Dnia 23.V zakończył wyładunek ryżu i fosfatów i przeszedł do Gdyni, gdzie postawiony został do doku. Dok opuścił 26.V i rozpoczął w porcie gdańskim załadunek węgla, przeznaczonego do Rouen. Z ładunkiem tym (2521 ton) odpływał 1.VI. Po wyładowaniu przywiezionej z Polski węgla 7.VI odpływał próżny z Rouen do Gandawy po ładunek tomasówka do Gdyni. Do Gandawy przybył 9.VI. Dnia 13.VI odpływał z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.700 ton tomasówka. Dnia 15.VI był na morzu w drodze do Gdyni. W dniu tym minał kanał Kiloński.

S/s. „Wilno” dnia 15.IV przybył do Gdyni z Afryki. Po wyładowaniu przywiezionych 2540 ton fosfatów i 170 ton tytoniu dnia 21.IV wszedł do doku, celem przeprowadzenia dorocznej rewizji części podwodnej i malowania dna. Dnia 28.IV odpływał z Gdynią do Kopenhagi z ładunkiem 2.585 ton węgla. Do Kopenhagi przybył 29.IV. Dnia 2.V odpływał próżny do Gdyni, dokąd przybył 4.V. Dnia 11.V odpływał z Gdyni do Dieppe z ładunkiem 2.625 ton węgla. Do Dieppe przybył 15.V. Dnia 19.V odpływał próżny z Dieppe do Gandawy po ładunek tomasówka do Gdyni. Do Gandawy przybył 20.V. Z ładunkiem 2.700 ton tomasówka odpływał z Gandawy 24.V. Do Gdyni przybył 28.V. Dnia 7.VI odpływał z Gdyni do Rouen z ładunkiem 2.700 ton węgla. Do Rouen przybył 12.VI. Dnia 14.VI odpływał próżny z Rouen do Gandawy po ładunek tomasówka do Gdyni. Dnia 15.VI był na morzu.

S/s. „Kraków” był 15.IV w Stockholmie, gdzie kończył wyładunek przywiezionego z Polski węgla. Dnia 18.IV przybył do Gdyni. Dnia 23.IV odpływał z Gdyni do Vallvik z ładunkiem 2.615 ton węgla. Do Vallvik przybył dnia 25.IV. Dnia 2.V odpływał próżny do Gdyni, dokąd przybył 4.V. Dnia 7.V odpływał z Gdyni do Göteborga z ładunkiem 2.760 ton węgla. Do Göteborga przybył dnia 9.V. Dnia 14.V odpływał próżny z powrotem do Gdyni, dokąd przybył 16.V. Dnia 25.V odpływał z Gdyni do Stockholm z ładunkiem 2.630 ton węgla. Do Stockholm przybył dnia 27.V. Dnia 1.VI odpływał próżny ze Stockholm do Lulea po ładunek rudy do Gdańska. Do Lulea przybył 3.VI. Do Gdańska odpływał z pełnym ładunkiem rudy dnia 4.VI. Przybył do Gdańska 8.VI. Dnia 10.VI przeszedł z Gdańska do Gdyni. Dnia 15.VI załadował w porcie gdańskim węgiel z przeznaczeniem do Stockholm.

S/s. „Katowice” dnia 15.IV znajdował się na morzu w drodze z Gdyni do Göteborga z ładunkiem węgla. Do Göteborga przybył 16.IV. Dnia 19.IV odpływał próżny z Göteborga do Gdyni, dokąd przybył 21.IV. Dnia 25.IV odpływał z węglem do Stockholm, dokąd przybył 27.IV. Dnia 3.V odpływał próżny ze Stockholm do Gdyni, dokąd przybył 5.V. Dnia 13.V odpływał z Gdyni do Gelle z ładunkiem 2.683 ton węgla. Do Gelle przybył 15.V. Dnia 19.V odpływał próżny z Gelle do Gdańska, dokąd przybył 21.V. Dnia 31.V odpływał z nowym ładunkiem węgla polskiego (2.820 ton) z Gdańska do Göteborga, dokąd przybył 2.VI. Dnia 7.VI odpływał próżny z Göteborga do Gdyni. Dnia 14.VI odpływał z Gdyni z nowym ładunkiem węgla (2.735 ton) do Göteborga. Dnia 15.VI znajdował się na morzu.

S/s. „Toruń” dnia 15.IV załadował w Gdańsku węgiel do Rouen. Z ładunkiem tym (2.585 ton) wyszedł na morze 20.IV. Do Rouen przybył 24.IV. Dnia 27.IV odpływał próżny do Gandawy po ładunek tomasówka. Dnia 3.V odpływał z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.000 ton tomasówka. Do Gdyni przybył dnia 7.V. Dnia 10.V przeszedł z Gdyni do Gdańska. Dnia 16.V odpływał z Gdańska do Gandawy z ładunkiem kopalińców i słupów telegraficznych. Do Gandawy przybył dnia 20.V. Dnia 1.VI odpływał z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2.700 ton tomasówka. Do Gdyni przybył 5.VI. Dnia 13.VI przeszedł z Gdyni do Gdańska i rozpoczął załadowanie kopalińców i okrąglaków dębowych, przeznaczonych do Gandawy. Dnia 15.VI znajdował się w porcie gdańskim.

S/s. „Warta” — dnia 15.IV znajdował się na morzu Śródziemnym w drodze z Genui do Staxu. Do tego portu przybył 17.IV. Dnia 18.IV, zabravszysy ładunek fosfatów, odpływał ze Sfaxu do La Goulette po 200 ton otrąb, przeznaczonych dla Hamburga. Do La Goulette przybył 20.IV. Dnia 21.IV odpływał do Bone po 250 ton tytoniu dla Hamburga. Dnia 25.IV odpływał z Bone do Hamburga i Gdyni. Do Hamburga przybył dnia 11.V. Po wyładowaniu przywiezionych z Afryki otrąb i tytoniu odpływał 13.V do Gdyni, dokąd przybył 16.V. Dnia 21.V przeszedł w Gdyni do doku, celem przeprowadzenia dorocznej rewizji dna i malowania. Dok opuścił 24.V. Dnia 3.VI odpływał z Gdyni do Algieru z pełnym ładunkiem węgla. Dnia 14.VI minał Gibraltar i dnia 15.VI znajdował się na morzu Śródziemnym.

S/s. „Tczew”, dnia 15.IV znajdował się na morzu w drodze z Gdańskiego do

Rotterdamu, dokąd przybył 17.IV. Dnia 20.IV odpływał z Rotterdamu do Antwerpji po ładunek półfabrykatów drutu do Wismaru i tomasówka do Gdańska. Do Antwerpji przybył 21.IV. Dnia 27.IV przybył z Antwerpji do Wismaru. Po wyładowaniu 560 ton półfabrykatów drutu odpływał 30.IV z Wismaru do Gdańska, dokąd przybył 2.V. Dnia 9.V odpływał z Gdańskiego do Antwerpji z ładunkiem emulu i drzewa. Do Antwerpji przybył 14.V. Dnia 19.V odpływał z Antwerpji do Stolpmünde z ładunkiem 600 ton tomasówka. Do Stolpmünde przybył 22.V. Dnia 25.V przybył z Stolpmünde do Gdańskiego. Dnia 2.VI odpływał z Gdańskiego do Antwerpji z pełnym ładunkiem drzewa. Do Antwerpji przybył 6.VI. Dnia 12.VI odpływał z Antwerpji z ładunkiem 900 ton tomasówka do Gdyni. Dnia 15.VI znajdował się na morzu.

S/s. „Niemen”, nowowybudowany w Anglii statek „Żegluga Polska”, przybył do Gdyni z Sunderland dnia 28.IV. Dnia 5.V odpływał z Gdyni do Bône z ładunkiem 4.600 ton węgla. Do Bône przybył 18.V. Dnia 26.V odpływał z Bône do Sousse po ładunek fosfatów dla Gdańskiego. Do Sousse przybył 27.V. Dnia 30.V odpływał z Sousse do Bône z ładunkiem 4.100 ton fosfatów. Dnia 31.V przybył do Bône i po załadowaniu 250 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Hamburga, dnia 1.VI odpływał do Oranu. W porcie Oran uzupełnił węgiel bunkrowy poczem 3.VI odpływał do Casablanki. Do Casablanki przybył 7.VI. Po załadowaniu 120 ton trawy morskiej z przeznaczeniem do Gdańskiego i 185 ton trawy morskiej, 35 ton węgla oraz 200 ton jeczmienia z przeznaczeniem do Hamburga odpływał z Casablanki dnia 11.VI. Dnia 15.VI znajdował się w zatoce Biskajskiej.

KSIĄZKI I CZASOPISMA NADESLANE

Franciszek Baturewicz. — Podręcznik praktyczny języka hiszpańskiego. — Warszawa 1927. — Nakład księgarń Konstantego Treptego. Str. 190.

Tegoż autora: — Krótka gramatyka języka hiszpańskiego oraz słowniczek hiszpańsko-polski. — Warszawa 1922. — Nakład Konstantego Treptego. Str. 78.

Obledwie te książki, powinny stanowić „Vade mecum” każdego polaka, udającego się do krajów, w których język hiszpański jest językiem dominującym. Dotyczy to w pierwszym rzędzie całego naszego wychodźstwa do Ameryki Południowej i Środkowej. Większość krajów tej części świata mówi po hiszpańsku. Oto są te kraje: Argentyna, Boliwia, Chile, Costa-Rica, Ekwador, Gwatemala, Honduras, Kolumbia, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Panama, Peru, Salvador, San-Domingo, Urugwaj, Venezuela.

Znajomość, choćby na początek powierzchniowa, języka hiszpańskiego, to klucz powodzenia w tych krajach dla polskiego wychodźcy. Dlatego książeczki te zasługują na jaknajwiększe rozpoznanie.

KURSY PEJZAŻU MORSKIEGO.

„Kursy pejzażu morskiego”, zorganizowane przez prof. Włodzimierza Nałęcza w roku 1919, będą czynne i w tym roku. Kursy te cieszą się uznaniem artystów-plastyków, gdyż znajdują tam idealne warunki do pracy i wypoczynku. Kursy odbywają się w najpiękniejszej części naszego wybrzeża na Rozewiu, gdzie uczniowie studują. Bliskich szczegółów udziela prof. WI. Nałęcz — Warszawa, ul. Nowogrodzka 2a m. 15, a w lecie: poczta Lebez, wieś Tupadły.

ODDZIAŁ OFICJALNY L.M.R.

ZATWIERDZENIE NOWYCH ODDZIAŁÓW L. M. i R.

Zarząd Centralny L. M. i R. zatwierdził następujące nowe oddziały: w Świętochłowicach, w Czerwionce, w Sandomierzu i w Mińsku Mazowieckim.

W skład zarządu Oddziału w Świętochłowicach weszli pp.: naczelnik Polski, jako I przewodniczący, radca górniczy Buzek, jako II przewodniczący, Dronia, jako sekretarz, Siwy, jako II sekretarz i naczelnik gminy Wakerman, jako skarbnik.

Do zarządu Oddziału w Czerwionce weszli pp.: int. Czesław Jakóbiewicz — prezes, inż. W. Szyrocki — wiceprezes, inż. R. Piaseczny — skarbnik, Z. Bachmiński — zastępca skarbnika i S. Burzyk — sekretarz.

Do zarządu Oddziału w Sandomierzu weszli pp.: inż. A. Nowakowski — prezes, prof. E. Żuława — zastępca prezesa, Winnicki — sekretarz i J. Bednarski — skarbnik.

Do zarządu Oddziału w Mińsku Mazowieckim powołano przez akklamację pp.: Wacława Krajewskiego, Władysława Krzemieńskiego, Walerego Sikorskiego i Władysława Ignańskiego.

WYCHOWANIE MŁODZIEŻY NA MORZU.

Liga Morska i Rzeczna pragnąc przyjąć z pomocą wychowaniu młodzieży na morzu, przeprowadziła pertakacje o kupno statku żaglowego, który służyć będzie wyłącznie dla celów przysposobienia młodzieży do zawodu marynarza. Statek ten, przygotowany nawet do dalszych podróży oddał mienione usługi w szkoleniu młodzieży i wypełnił odczucany dotkliwie w taborze morskim brak statku, przeznaczonego dla tego rodzaju celów.

NAUKOWA WYPRAWA NA BALTYK.

W ostatnich dniach czerwca, w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu Liga Morska i Rzeczna zorganizowała naukową wyprawę na Bałtyk w celu zbadania terenu rybołówstwa. W wyprawie bierze udział szereg fachowców i rzeczników.



Pluton reprezentacyjny Ligii Morskiej i Rzecznej w Piotrkowie Trybunalskim.

Z ŻYCIA ODDZIAŁÓW.

Siedlce. Na walnym zebraniu członków L. M. i R. w Siedlcach, odbytym w dniu 8 czerwca b. r., dokonano wyboru nowych władz Oddziału. Do zarządu weszli pp.: zastępca starosty Fr. Brzóziewicz — prezes, ks. kan. J. Kobylański — I wiceprezes, mecenas W. Kęczycki — II wiceprezes, mjr. Ksawery Stańka — skarbnik i redaktor Bronisław Ratański — sekretarz. Do komisji rewizyjnej pp.: dr. A. Zagota, J. Bartoszewicz i J. Zwoliński.

Gwoździec. Staraniem prezydium oddziału Ligi M. i R. założono tu klub sportu wodnego na stawie, będącym własnością prezesa Oddziału, księcia Leona Puzyńskiego.

Dnia 13 maja b. r. odbyła się uroczystość poświęcenia i spuszczenia na wodę czolna, zbudowanego przez p. Józefa Bęczkowskiego.

Poświęcenia czolna dokonał ks. Jakób Półkowski, przyczem wygłosił okolicznościowe przemówienie. W imieniu zarządu Oddziału przemówił z kolei sekretarz i skarbnik Oddziału p. dyr. Władysław Świątki. Mowę swą o charakterze propagandowym zakończył okrzykiem na cześć Rzplitej, Morza Polskiego i Ligii Morskiej i Rzecznej. W końcu, w imieniu nieobecnego chwilowo księcia Puzyńskiego, przemówił słów kilka p. Józef Dykacz. Pierwszą przejażdżkę po stawie odbył Zarząd Oddziału, następnie członkowie Oddziału, wreszcie goście. Czołno nosi nazwę „Rybittwa” i może pomieścić wygodnie 8 osób.

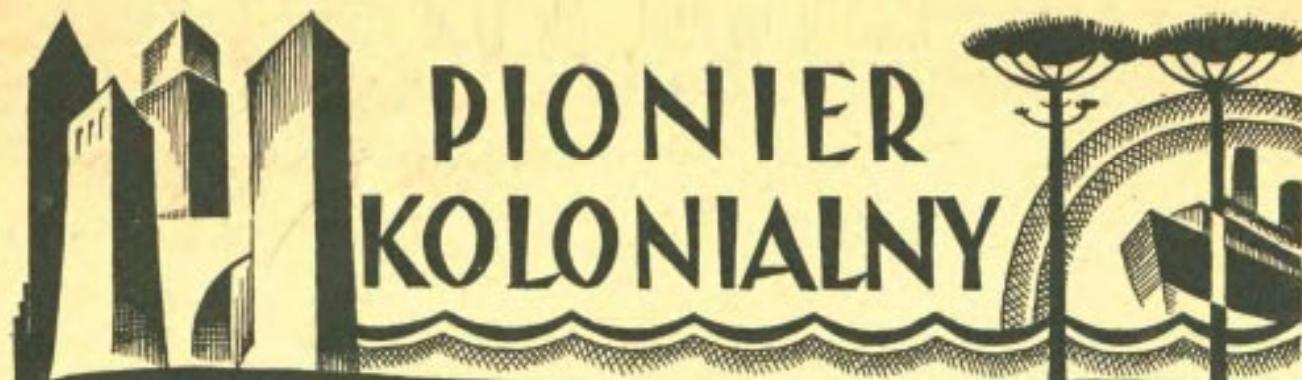
Załocenie klubu sportu wodnego przy Oddziale przyczyni się niezawodnie do popularyzacji hasel Ligii, a garnącą się doń młodzież szkolną zjednoczy w zdrowym sporcie i zaprawi niejednego, być może, do przyszłej służby marynarskiej.



Członkowie Oddziału Szkolnego Ligii Morskiej i Rzecznej w Brzezinach.



Zarząd Oddziału Ligii M. i R. w Gwoździcu. Wiceprezes Oddziału p. Józef Wydra (X), sekretarz i skarbnik p. Władysław Świątki (XX), z którego inicjatywy założony został klub sportu wodnego w Gwoździcu.



PIONIER KOLONIALNY

ORGAN-ZWIĄZKU-PIONIERÓW-KOLONIALNYCH

SEKCJA PERU

POLSKIE TENDENCJE EMIGRACYJNE, A SPRAWA BYŁYCH NIEMIECKICH KOLONIJ MANDATOWYCH

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że między poruszonami w tytule sprawami niema żadnego związku. Jednak postaramy się głębiej wniknąć w nasze tendencje emigracyjne, które już dzisiaj coraz ścisiej się precyzuja, a przekonamy się, że tendencje te można niemal organicznie związać ze sprawą byłych niemieckich kolonii, pozostających dzisiaj pod mandatami państw europejskich.

Polityka emigracyjna polska już nie kieruje się dzisiaj jedynie tylko koniecznością wyruszenia poza granice kraju, wszystko jedno jak i dokąd, nadmiaru rąk roboczych, gromadzącego się na rynku krajowym. Polityka ta pragnie nietylko skierować polskiego emigranta na właściwy teren, ale stara się również wykorzystać rezultaty jego wysiłku gospodarczego w ten sposób, aby żadna cząstka tego wysiłku nie przepadła na marne jak dla emigranta, tak i dla państwa polskiego. Jeżeli chodzi o tereny emigracyjne w państwach obcych, miałyby się tu głównie na uwadze planowe osadnictwo polskie, celowo pomyślana koncentracja oszczędności emigrantów oraz skreślenie właściwego programu polityki reemigracyjnej. Pomimo, że napięcie ruchu emigracyjnego w Polsce jest stale bardzo silne — nie możemy już dzisiaj niestety myśleć o masej emigracji do Ameryki, bądź do państw zachodnio-europejskich z powodu stosowania przez te kraje daleko idących ograniczeń imigracyjnych, uniemożliwiających dostęp robotników cudzoziemskich na ich terytorium. Z powyższych względów przed kilku miesiącami zjawiła się konieczność zbadania, przez specjalnie wysłaną w tym celu polską ekspedycję, terytorium Peru, jako ewentualnego terenu dla emigracji polskiej. Gdyby nawet udało się skierować wychodźstwo polskie do Peru, czy przez to kwestią ekspansji robotnika i chłopa polskie-

go i właściwe wykorzystanie wysiłku jego mięśni poza granicami kraju byłby rozwiązane? Oczywiście, że nie. Pomijając już fakt, że trudności przedostawania się emigranta do Peru są wielkie, trzeba wziąć jeszcze pod uwagę i to, że Peru jest republika, w której tendencje nacjonalistyczne są znaczne, jak wogóle we wszystkich republikach łacińskiej Ameryki i że potrafi ono zapisać całkowicie na swój rachunek rezultaty pracy cudzoziemskich wychodźców.

Sprawa zainteresowań naszych w b. koloniach niemieckich, pozostających pod mandatem państw europejskich nie była jeszcze dotąd postawiona w Polsce oficjalnie. Narazie sprawa ta jest żywo dyskutowana na terenie zainteresowanych organizacji społecznych przez działaczy politycznych i emigracyjnych.

A zainteresowania nasze w tym względzie mogą być bardzo szerokie, jeżeli chodzi o interesy polskiej polityki emigracyjnej. Wśród b. kolonii niemieckich w Afryce znajdują się terytoria w zupełności nadające się nie tylko pod uprawę plantacyjną, ale również i pod masowe osadnictwo rolne. Na pierwszym planie należy tu postawić Kamerun, z którego eksploatacja przedwojenna Rzesza ciągnęła niemałe korzyści. Nie chodziłoby nam najmniej o polityczne opanowanie Kamerunu, czy innego terenu kolonialnego. Chodziłoby raczej o zbadanie zagadnienia wprowadzenia na jeden z takich terenów polskich interesów gospodarczych oraz o przestudowanie możliwości ewentualnego skierowania na taki teren polskiego osadnictwa. Nie ulega przecież chyba wątpliwości, że tendencje polskie w tym względzie natrafili by na grunt podatny we Francji.

W związku z tem należy się uprzednio zastanowić nad wytworzeniem pewnego rodzaju kondominium gospo-

darczego między Polską a Francją na obranym, po dokonaniu gruntownych studiów, terenie. Kwestja kondominium gospodarczego nie powinna wywołać ze strony Francji sprzeciwu choćby dlatego, że francuska polityka kolonialna zna już precedens współdziałania ekonomicznego z Angią na Nowych Hebrydach. Nie należy chyba tłumaczyć, że korzyści z takiego współdziałania ekonomicznego byłyby obustronne. Polska zdobyłaby teren dla swej ekspansji zamorskiej nietylko osadniczej, ale i gospodarczej. Polska polityka emigracyjna, która do tejczas obejmowała tylko emigrację zarobkową i osadniczą włączyłaby do swego programu moment ekspansji gospodarczej — moment niezbędny, jeżeli chodzi o całkowite i właściwe wykorzystanie dla kraju wartości tworzących przez wychodźstwo, jeżeli wreszcie chodzi o to, aby emigracja zamiast być tylko fundamentem pod budowę obcej potęgi gospodarczej, sama wyciągała wszystkie korzyści, płynące z wysiłku jej myśli i pracy. Konsepcja kondominium gospodarczego daje Francji materiał ludzki, niezbędny dla rozwoju ekonomicznego jej terenów kolonialnych. Wiadomo przecież, że Francji brak jest właśnie materiału ludzkiego. Pozatem Francja, dopuszczając Polskę do współdziałania ekonomicznego w swoich koloniach, uzyskanych na mocy Traktatu Wersalskiego, zdobyła silny atut w stosunku do Niemiec. Nie jest tajemnicą, że Niemcy prą całą siłę do odzyskania swych przedwojennych posiadłości kolonialnych. W r. 1931 ma nastąpić rewizja mandatów. Niemcy zrobią wówczas wszystko, aby utracone kolonie odzyskać. Jakie będzie wówczas stanowisko Anglii i Włoch trudno przewidzieć. W razie nieprzychylnej dla Francji konjunktury, Francja będzie miała w ręku ten atut, że przecież Polska właściwie ma prawo do

części niemieckich przedwojennych posiadłości z tytułu udziału ziem polskich b.aboru pruskiego w wysił-

kach narodu niemieckiego, użytych w końcu ubiegłego stulecia na zdobycie kolonii.

Wydaje się nam, że poruszone zadanie warne jest dyskusji.

Dr. JAN ROZWADOWSKI

BENIOWSKI — PJONIER KOLONJALNY

Obok nazwisk Krzysztofa Arciszewskiego, Jana z Kolna, Strzeleckiego, Trepki w sferze pierwszych polskich twórców kolonii, w sferze pierwszych polskich żeglarzy, opanowujących nowe lądy, zapisali złotemi głoskami swoje nazwisko Maurycy August hr. Beniowski.

Żaden z naszych żeglarzy nie stał się w tym stopniu przedmiotem poematów, powieści, opowiadani u naszych pisarzy i zagranicznych, jak Maurycy Beniowski.

Juliusz Słowacki poświęci mu wielki, kunsztowną oktawę pisany, avioetyczny poemat, Waclaw Sieroszewski wielką dwutomową powieść, Kotzebue napisał dramat „Spisek na Kamczatce” osnuty na tle wyruszenia Beniowskiego z niekaną załogą na wody Oceanu Wielkiego.

Maurycy August Beniowski urodził się w 1741 r. w małostce Werbo, jako syn generała i sam poświęcił się karierze wojskowej, kształcąc się z myślą o Polsce w ówczesnych wojskowych szkołach austriackich. Przed uzyskaniem stopnia porucznika w armii zaborskiej brał udział w siedmioletniej wojnie.

W tym też czasie otrzymał spadek na Litwie, wieś Staroście, gdzie zamieszkał, ze spadku tego jednak przez swoich chciwych i podstępnych krewnych został ogрабiony, wydziedziczyony.

Potem zmuszony był do tutania się za granicą ze względu na politycznych. Jako emigrant dugo przebywał w miastach portowych zachodniej Europy, zrazu w Hamburgu, potem w Amsterdamie i w Plymouth.

Tu Beniowski zetknął się z życiem nadmorskim, tu pierwszy raz tężcnota jego wybiega ponad te przestrzenie wodne, tu miał możliwość zapoznania się z wilkami morskimi, z zasadami sztuki

żeglarskiej, z budową okrętów, ze zwyczajami ludzi morza. W Plymouth nawet więcej jeszcze, niż w dwóch poprzednich miastach zajmował się żeglarstwem bezpośrednio. Z chwilą jednak, gdy w Polsce ukonstytuowała się Konfederacja Barska i gdy zrozumiał, że ojczyzna wola go, że teraz właśnie jest potrzebny jej bardziej, niż kiedykolwiek indziej, Beniowski w r. 1767 wstępuje do tej Konfederacji, tam rychło (w 1768 r.) otrzymuje rangę pułkownika, jest organizatorem zuchwałych napadów na najeadźce wojska rosyjskie i szczelivym zwyciężą w potyczkach, w r. 1769 atoli osiącony przeważającymi siłami, ranny dostaje się do niewoli rosyjskiej i jest wysłany wraz z innymi jeńcami i więźniami politycznymi na Kamczatkę.

Beniowski należał do tego typu ludzi, co nigdy nie traci nadzieję, co w najciężej opresji szukają niezmożenie sposobów wyjścia, był pod tym względem najbardziej typowym polakiem.

Na Kamczatce też Beniowski od pierwszej chwili postanowił uwolnić z zasłania i siebie i swoich licznych towarzyszów. W krótkim też czasie wypracował cały plan: zyskał wzgłydy gubernatora Kamczatki Nilowa i względem jego córki, zorganizował potajemnie wśród swej polskiej braci plan zdobycia wolności.

Dn. 26 kwietnia 1771 r. zesłańcy wysiędli zbrojnie. Zbyt gwałtowne przeciwdziałanie ze strony gubernatora Nilowa przyprawiło go o śmierć. Beniowski na czele zesłańców zabiera z arsenalu kilka armat, moździerzy, ręczną broń palną i białą, załadowywuje to wszystko na szalupy i wraz z 96 ludźmi uprowadza to do ujścia rzeki, zwanej Bolszaja.

Dn. 11 maja tegoż roku dobija do tych

szalupach do portu Czeczkowski, tu przemożą opanowując rosyjski okręt św. Piotra, który uprzednio zmuszony był wyrażać z loda i wyrusza z załoga już tylko 70 ludzi na pełny ocean dn. 14 maja ranek, czyle niespełna w trzy dni.

Skutkiem wichrów nieprzyjaznych i burzy na okręcie św. Piotra, Beniowski z załoga 70 ludzi, z których większość nigdy nie widziała morza, nie schodzi z oceanu, przez cztery miesiące.

Nic też dziwnego, że przeciw Beniowskiemu wśród załogi głodnej powstał rokosz, poczęto spiskować przeciw niemu tak, że Beniowski zmuszony został do krwawego stłumienia tego buntu.

Podczas tych czterech miesięcy natknął się Beniowski na nieznane wówczas wyspy, zwane obecnie Komandorskimi, na których czyni odkrycie „krów morskich”, o czym szeroko pisze prof. Morozewicz w niedawno wydanej pracy naukowej p. t. „Komandory”.

Drugiego października przyjija Beniowski do wyspy Formozy, zaś w trzy tygodnie później do Makao i tu sprzedaje posiadanym przez okręt św. Piotr gubernatorowi Portugalii, który Beniowski wraz z jego towarzyszami odsyła na dwóch francuskich okrętach do Ille de France.

Po przybyciu do Francji Beniowski zwraca się z propozycją do rządu francuskiego o udzielenia mu pomocy w opanowaniu wyspy Madagaskar i w założeniu tam kolonii.

Stery rządowe poparły ten projekt i Beniowski w lutym 1774 r. udaje się na Madagaskar, tworzy tam kolonię w miejscowości Foul Point.

W krótkim czasie zdobywa zaufanie kilku plemion madagaskarskich do tego stopnia, że plemiona te wybierają go w niespełna dwa lata na swego króla. Jest król wyspy, nie o wiele mniejszej pod względem swego obszaru, niż obecna Wielkobrytania wraz z Irlandią i wyposażonej z podzwrotnikową bogatą roślinnością i złóż nadarzonymi kruszczów.

Jakie król wyspy, którą opanował, świadcząc się po stronie jednego z walczących tam ze sobą szerep tubylczych, Beniowski zwraca się do Francji o udzielenie mu pomocy dla planowanego, celowego i korzystnego dla Francji kolonizowania wyspy.

Na to otrzymuje nieoczekiwana odpowiedź: rząd francuski uważa go za szukającego przygód awanturnika, odmawia mu wszelkiej pomocy i postanawia jego zamiarom przeciwdziałać.

Wówczas rozgorzły Beniowski, nie mogąc wrócić do rodzinnego kraju, walczy w szeregach Austrii przeciw Prusakom w r. 1778 przy miejscowości Habelschwerdt.

Myśl jednak skolonizowania Madagaskaru nie opuszcza go, daremnie stara się w Polsce zorganizować odnośnie towarzystwo kolonizacyjne, nie mogąc jednak tego uczynić w Polsce, ani w żadnym z bardziej przyjaznych dla Polski państw, zwraca się do morskiej Anglii.

Organizuje w Londynie towarzystwo dla skolonizowania Madagaskaru i (w r. 1785) znów wkracza na ląd tej dziedzi-



Chłop polski podbija coraz nowe tereny. Jedna z nowopowstających osad.

czej dla kontynentalnych narodów wyspy.

Chciwa Francja, nie kolonizując samej wyspy, nie pozwala już Beniowskiemu jej kolonizować. Wysyla w r. 1786 przeciw Beniowskiemu specjalną ekspedycję zbrojną. W bitwie z francuskimi wojskami Beniowski zostaje raniony śmiertelnie i umiera na Madagaskarze.

Beniowski pozostawił po sobie cenne pamiątki, których nowe wydanie należałoby uczynić, tem więcej, że polskie ich wydanie zostało już dawno dośćczelnie wyczerpane i że pamiątki te w języku niemieckim doczekały się dwóch wydań, a próbce tego ukazały się w języku angielskim i innym.

RADOSŁAW KRAJEWSKI

wisła: po pierwsze przesycenie rękami robockimi dotychczasowych terenów emigracyjnych włoskich, po drugie zaś tendencja polityki faszyściowskiej, zmierzająca do zachowania włoskiego materialu ludzkiego wyłącznie dla ojczyzny włoskiej. W związku z powyższem, instytucje dla wspomagania finansowego pracy włoskiej na obczyźnie polecono przeprowadzenie studiów na włoskich terenach kolonialnych mających na celu klasyfikację tych terenów pod względem ich przydatności dla kultury rolnej i plantacyjnej. Prasa francuska twierdzi, że Mussolini posunął się nawet dalej, posyłając specjalne ekspedycje dla zbadania sąsiednich terenów francuskich. A więc włoscy byliby skłonni do osiedlania się w koloniach francuskich, pod warunkiem jednak tworzenia tam większych aglomeracji ludzkich.

Z nieobowiązujących rozmów prowadzonych przez polskich działaczy emigracyjnych z działaczami kolonialnymi francuskimi wynika, że Francja niechętnie przyjmuje ostatnią konsepcję włoską. Natomiast, zamiast włosów, francuzi chętnie by widzieli w swoich kolonach polaków. Działacze polscy chcieli hy jednak (co jest zresztą zupełnie naturalne i słusne), aby korzyści gospodarcze, wynikające z ewentualnej emigracji polaków do kolonii były w równej mierze dzielone przez obydwóch kontrahentów.

EKONOMICZNE UNIEZALEŻNIENIE SIĘ FRANCUSKIEJ AFRYKI ZACHODNIEJ OD NIEMIEC,

„L'Afrique Française” z maja 1928 r. ogłasza ciekawe liczby statystyczne, dotyczące handlu między francuskimi koloniemi Afryki Zachodniej, a Niemcami.

Przed wojną handel ten wynosił przeciętnie rocznie:

wymieniano towarów na ogólną sumę fr. 26.033.807;

z czego eksport do Niemiec wynosił fr. 16.157.413;

import zaś z Niemiec do kolonii fr. 9.876.394;

w r. 1926 wymieniono towarów na sumę fr. 233.323.613;

w tym eksport do Niemiec wynosił fr. 194.277.323;

import z Niemiec fr. 29.046.190;

Procentowo import przedwojenny z Niemiec do francuskiej Afryki Zachodniej osiągał 7,29%, wartości importu ogólnego. W roku 1926 liczba ta wyniosła tylko 1,95%. Z drugiej strony eksport do Niemiec osiągał przedwojenną stosunkiem procentowy. Liczby powyższe świadczą, że kolonie francuskie uniezależniają się stopniowo od supremacji ekonomicznej Niemiec.

Z LITERATURY KOLONIALNEJ.

Swoje wyszły z druku dwie ciekawe książki, dotyczące europejskiej polityki kolonialnej.

„Histoire de la colonisation française” pióra Georges'a Hardy (345 stron, z ilustracjami, wydana przez księgarnię Larose 11 rue Victor Cousin, Paris, cena fr. 30), zawiera dokładną historię wysiłków narodu francuskiego, zużytych w ciągu wieków dla zdobycia zamorskich terenów kolonialnych.

Autor uwypukla te tak zwane l'idée force coloniale francuska, która w ciągu wieków była fundamentem całej zewnętrznej polityki francuskiej i która kazała Richelieu Colbertowi, a już w czasach obecnych Bugeaudowi i Faidherbe'owi szukać potęgi materialnej Francji w ekspansji zamorskiej.

„Le problème de l'évolution noire”, pióra belgijskiego pisarza Pawła Salkina

PRZEGŁĄD KOLONIALNY

KONFLIKT BRYTYJSKO - EGIPSKU.

Stosunki między Anglią a Egiptem, w chwili obecnej znajdują się w takim stanie, że żaden język prawniczy nie potrafi nadać im form legalnych stosunków międzynarodowych. Romans anglo-egipski, rozpoczęty młodowym miesiącem w okresie londyńskich rozmów, prowadzonych przez Chamberlaina i Sarait Paszę w czerwcu 1927 r., zakończył się wręczaniem przez Anglię Egipciom moty ultymatywnej w kwietniu 1928 r., i wrzeszcząc demonstracją wojenną eskadry angielskiej w Kairze w maju 1928 r.

Historyczne rozwój stosunków anglo-egipskich od końca wojny europejskiej przedstawia się w sposób następujący.

W listopadzie 1918 roku, nieający już dzisiaj, znany powszechnie egipski mająstan, Zagłub Pasza, wszedł przed Wyżokim Komisarzem angielskim w Kairze kroki, mające na celu uznanie przez Anglia niepodległości Egiptu. Na skutek destrukcji egipskiego Anglia dopiero 28 lutego 1922 r. ogłosiła deklarację, przez którą cofała protektorat nad Egiptem, proklamowany jednostronnie przez Wielką Brytanię na początku wojny. Mogło się wydawać, że od chwili deklaracji angielskiej stosunki między niepodległym już Egiptem, a Anglią utożsą się jeżeli nie najlepiej, to przynajmniej normalnie. Praktyka jednak wykazała zupełnie co innego. Na mocy protektoratu angielscy zagwarantowali sobie bezapelacyjnie wpływ na drogi i środki komunikacyjne w Egipcie, na obronę Egiptu przed ewentualną interwencją lub agresją ze strony jakiegokolwiek państwa obcego, na interesy cudzoziemców i mniejszości narodowych w Egipcie oraz na sąsiedni Sudan. Pomimo deklaracji z dn 22 lutego 1922 r., angielscy nie chcieli jednak zrezygnować z praw nabytych przez protektorat. I oto historia stosunków anglo-egipskich, poczynawszy od r. 1922 — to jeden nieprzerwany spłot konfliktów i gwałtów, dokonywanych przez politykę angielską w stosunku do Egiptu. Podczas tego długiego okresu niejednokrotnie otwierały się możliwości doprowadzenia do przyjacielskiego współdziałania między Anglią a Egiptem. Działo się to zwykle pod naciskiem floty angielskiej. Jednak Anglia nigdy nie chciała uznać bez zastrzeżeń zupełnej niepodległości Egiptu. W Egipcie znany pod wpływem takiej polityki angielskiej rosła i krzepła gwałtownie świadomość narodowa i na terenie parlamentu w Kairze odbywała się gruntowna konsolidacja wszystkich ugrupowań politycznych dookoła starego Zagluga Paszy — proroka niepodległości egipskiej. Pod naciskiem Anglii Egipt kilkakrotnie ustępował. Ministerstwo egipskie, poczynawszy od Zagluga Paszy, poprzez Saraita Paszę, Nochasa Paszę, a kończąc na samym królu Fuanie, odbyły cały szereg podróży politycznych do Londynu. Sporządzono w Foreign Office w Londynie szereg projektów traktatów pokojowych i deklaracji. W

Anglii wydano w tym względzie ciekawy dokument w postaci Białej Księgi, odsłaniającej pewne tajemnice stosunków anglo-egipskich. Wszystko to jednak w rezultacie doprowadziło do ultimatum angielskiego z dn. 29 kwietnia 1928 r., zakładającego antysławiania prawa, uchwalonego przez parlament egipski i regulującego sposób organizowania zebrzeń publicznych i manifestacji. Egipt ustąpił w sprawie, prawo w życie nie wszedł, ale czy żądanie angielskie było legalne, czy nie było ono gwałtem dokonywanym na konstytucji i narodzie wolnym o dużym stopniu kultury i cywilizacji? Co do tego można mieć duże zastrzeżenia i wątpliwości. Ale i tu jeszcze nie koniec powikłań. W ślad za notą, zanim odpowiedź egipska doszła do Londynu, flota angielska otrzymała rozkaz urządzenia demonstracji na wodach egipskich. W ostatniej chwili stosunki między Anglią a Egiptem układają się lepiej. Czy na dłucho? Przyszłość powie.

Zdaje się, że Anglia powinna wreszcie zrozumieć, że Egipt przestał już oddawać być mizernymogniwem w jej łańcuchu kolonialnym.

WŁOSI W AFRYCE.

Sprawa zaludnienia włoskich kolonii afrykańskich jest stale na jednym z najczelniejszych miejsc polityki rzymskiej. W tej chwili w Rzymie rozpatrywane są możliwości jaknajdalej idących ulg dla kolonistów, chcących osiedlić się na przeciwległym wybrzeżu Morza Śródziemnego. Według zamierzeń rządu rzymskiego, emigracja rolników ma być poprzedzona przez emigrację odpowiednich lachowych rzemieślników, którzy będą mieli za zadanie przygotowanie warunków dla osadnictwa rolnego. Ruch emigracyjny włochów w kierunku kolonii już został zapoczątkowany. Narazie ruch ten, z powodu braku dostatecznych kapitałów nie wykazuje większych rozmiarów, jednak należy przyznać, że już w krótkim czasie, po przezwyciężeniu trudności finansowych, rozwinię się on na szeroką skalę. Włoskiemu ruchowi emigracyjnemu do włócznych kolonii będą sekundowały dwa zja-



(208 stron, wydawnictwo księgarskie Payot, 106 Bd Saint Germain, Paris, cena fr. 20). Książka nosi charakter legendy. Autor na podstawie spostrzeżeń, poczynionych w Kongo Belgijskim, rysuje obraz, jaki będzie przedstawała Afryka za lat 100. Ciekawa książka, jeżeli chodzi o spostrzeżenia w związku ze stale wzrastającym pod wpływem europejskich postępów kultury i cywilizacji wśród czarnych.

WALKA Z ŻÓŁTA FEBRA.

W dn. 23 kwietnia r. b. w Dakarze (Afryka francuska) odbyła się, zwołana przez francuzów, konferencja sanitarna poświęcona specjalnie walce z żółtą febrą. W konferencji wzięli udział przedstawiciele zarządów wszystkich kolonii czarnielskich w Afryce.

REFORMA KONSTYTUCYJNA W INDJACH HOLENDERSKICH.

Izba reprezentantów w Indiach Holenderskich uchwaliła częściowo zmiany konstytucji, obowiązującej w tej kolonii. Uchwalone zmiany idą w kierunku nadania większych uprawnień tuziemcom. Między innymi ilość uprawnionych do głosowania znacznie powiększono. Co za tem idzie skład t. zw. Rady Indii został podniesiony z 5 członków do 7 i te dwa nowokreowane mandaty przeznaczone dla przedstawicieli tubylczej ludności. Fizjognomia całego parlamentu Indii Holenderskich (Volksraad) na mocy zmodyfikowanej konstytucji ulegnie zmianie. Na ogólną liczbę 72 członków w Izbie tuziemcy będą mieli 36 posłów, europejczycy zaś 30. Reszta mandatów przypadnie t. zw. „europejskim mniejszościom” (europejczykom obcej narodowości, zamieszkałym na terytorium Indii). Dotychczas europej-

cy mieli 31 miejsc, tuziemcy zaś 25. Zmiana konstytucji musi być zatwierdzona przez władze ustawodawczą Holandii (Stany Generalne w Hadze). Przeciwnicy reformy w Holandii uderzają na alarm, uważając, że przeprowadzenie zmiany konstytucji w Indiach Holenderskich doprowadziły osłabienie wpływów metropolii w kolonjach.

ZMIANA ORIENTACJI WE FRANCUSKIEJ POLITYCE FINANSOWEJ W STOSUNKU DO KOLONII.

„Union Coloniale Française” najważniejszy organ francuski poświęcony zagadniением polityki kolonialnej stwierdza, że Francja, niszczona doświadczeniami wielkiej wojny, dopiero po wojnie należycie ocenila tą dominującą rolę, jaką mogła odegrać jej posiadłość kolonialna w życiu gospodarczym kraju. Przed wojną (w r. 1913) suma globalna oszczędności społeczeństwa francuskiego wynosiła rocznie przeciętnie 4 miliardy franków w złocie. 40 miliardów oszczędności ulokowane było zagranicą, między innymi w Rosji, Turcji i Austrii głównie. Lokata kapitałów francuskich w koloniach wynosiła przed wojną zaledwie 4 miliardy. Zdaniem „Union Coloniale” była to krótkowzroczna i z gruntu fałszywa polityka finansowa, jeżeli się zważy, że pieniądze lokowane w Austrii i Turcji szły w dużej części na zbrojenia, skierowane w rezultacie podczas wojny przeciwko Francji. Gazeta nawiązuje do lokowania kapitałów w koloniach celem podniesienia produkcji kolonialnej. Wojna w dostatecznej mierze wykazała, jakie wielkie korzyści ciągnąca metropolia ze swoich posiadłości kolonialnych, importując stamtąd fosfaty, drzewo, kauczuk, węgiel i t. d.

W związku z powyższem znakomity dziennikarz francuski p. Pertinax w „Echo de Paris” ogłasza wielki artykuł, biorący w obronę przeprowadzoną ostatnio w parlamencie francuskim ustawę o reformie taryfy celnej kolonialnej. Taryfa ta była oparta na starej normie, mającej swoje uzasadnienie w archaicznej klasyfikacji kolonii, dokonanej jeszcze w roku 1892. Przez ten czas uprzemysłowienie kolonii pozwoliło znacznie naprzód. Niektóre z kolonii poczęły eksportować do Francji takie surowce, bez których przemysł francuski obejść się nie może. Na te surowce nakładano wysokie cła, co w rezultacie podniósł koszt produkcji. Reforma taryfy celnej była konieczna. Nowa taryfa ułatwi znacznie wymianę dóbr gospodarczych między metropolią, a koloniami oraz wzmacnia produkcję narodów kolonialnych — produkcją niezbędną dla apropażacji Francji przez jej obywatele azjatyckie i afrykańskie.

PROPAGANDA KOMUNISTYCZNA W TUNISIE.

W ostatnim czasie propaganda komunistyczna w Tunisie rozpoczęła zatacać tak szerokie kęgi, że władze francuskie zmuszone były rozpocząć z nią walkę. Terenem działalności komunistów w Tunisie jest „Liga młodzieży tuziemczej”. Liga periodycznie rozrzuca w wielkich ilościach ulotki. Początkowo Liga roztaczała swoją propagandę wśród studentów. Obecnie Liga stara się ugruntować swoje wpływy wśród robotników-tuziemców. Jeden z najbardziej czynnych działaczy komunistycznych Chadli Khairallah został skazany przez Trybunal w Algierze na 3 miesiące więzienia.

OBRAZKI Z BRAZYLII



Szturm fal w Rio de Janeiro.

MUZEUM KOLONIALNE W LONDYNIE JAKO WYRAZ ŁĄCZNOŚCI DOMINJÓW Z ANGLIĄ.

Kolonie angielskie, jak wiadomo, są związane z metropolią zupełnie luźno. Działalność kolonie te posiadają nawet własne przedstawicielstwa zagraniczne i na równi z Angią zasiadają w Lidze Narodów. Związek poszczególnych dominijów z metropolią możnaby określić, jako unię personalną, która łączy dwa odrebre organizmy państwowie w osobie jednego monarcha. Związek ten wyraża się w Królestwie Brytyjskim przez uznanie przez wszystkie uszmodzielone dominię suwerenności króla angielskiego. Instytut królewski w Londynie jest widowym dowodem tej unii personalnej. Instytut jest właściwie wielkim muzeum kolonialnym, którego organizacja jest doprowadzona do najwyższej perfekcji. Organizacja muzeum jest pomyślana w ten sposób, że każde dominium, lub kolonia, które w całości tworzą wielkie Imperium Brytyjskie, ma swoją sekcję w londyńskim Instytucie. Eksponaty w muzeum i sposób ich rozmieszczenia odpowiadają położeniu geograficznemu zamorskich posiadłości angielskich. Widzi się tu kolejno Kanadę, Antyle, Nową Zelandię, Indie, dalej kolonie na Atlantyku i Pacyfiku. Oddziały muzeum są wykładeśnikiem gospodarczego, przemysłowego i finansowego stanu poszczególnych kolonii. Działalność państwa na terenie kolonii, życie społeczne, sprawy administracyjne i w ogóle wszystko to, co nie wiąże się ściśle z bezpośrednim z życiem gospodarczym mają oczywiście swoje odzwierciedlenie w muzeum, jednak traktowane są, jako sprawy drugorzędne. Chodzi tu przede wszystkiem o wykazanie ekonomicznych wartości dominijów angielskich. Jakikolwiek produkt, dostarczany przez kolonie jest w muzeum przedstawiony w ten sposób, że obserwator zapoznaje się z nim gruntownie. Okazy są wystawiane w sposób analityczny. Na przykład, jedwab indyjski rozpoczyna się od gąsiennicy, a kończy się na gotowych wyrobach fabryk angielskich i indyjskich. Ten historyczny sposób zobrazowania poszczególnych działów produkcji jest ilustrowany bogatą planami, wykresami, mapami i fotografiami. Przy muzeum istnie-

je wspaniała i prze bogata biblioteka, w której również każda posiadłość kolonialna ma swój specjalny dział.

Muzeum jest świetnym wykładeśnikiem potęgi Anglii — potęgi, opartej na kilkusetletnim, nieprzerwanym władaniu niezmierzonymi terytoriami na obu półkulach świata.

WARUNKI PRACY EMIGRANTÓW W GUYANIE HOLENDERSKIEJ.

Emigrant, przybywający do Guyany Holenderskiej, uzyskuje za swoją pracę na plantacjach: mieszkanie bezpłatne, wodę do picia i do potrzeb domowych, bezpłatna pomoc lekarska, 10 arów ziemi do własnego użytku oraz 87 centów holenderskich dziennie (kobieta 60 centów). Należy zaznaczyć, że w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej związano się specjalne konsorcja, mające na celu zbadanie Guyany Holenderskiej pod względem możliwości rolniczych i kolonizacyjnych. Konsorcja to wyszło już nawet ekspedycję do Guyany.

FRANCUSKIE DOMINIJUM KOŁO- NIALNE.

Francuskie dominium kolonialne wynosi 11,550,986 km² ze 101,000,000 mieszkańców.

W Afryce 9,913,110 km² i 37,063,200 mieszkańców.

W Azji 901,355 km² i 22,000,000 mieszkańców.

W Ameryce 91,250 km² i 522,000 mieszkańców.

No Oceanie 36,000 km² i 140,000 mieszkańców.

J. R.



KRONIKA ZWIĄZKU

Skukiem silnego rozrostu agend Związku oraz coraz żywszą akcją, dotychczasową formą wewnętrznego podziału na sekcje, okazała się z jednej strony zbyt luźna, z drugiej zbyt skomplikowana. Po dłuższym rozważaniu i dyskusjach, sekcja organizacyjna przedstawiła Zarządowi w dniu 19.VI. projekt reorganizacji ustroju wewnętrznego, oparty na referatach. Ścisłe ograniczona, a przez to silniejsza odpowiedzialność za kierownictwo referatu, większa sprzyjłość i łatwość dostosowania się do nasuwanych przez rozwój akcji kwestyi, stanowiły zasadnicze motywy projektu, który narazie — zależnie od skonstatowanych potrzeb — obejmuje następujące referaty:

1. Referat prasowy — redakcja „Pionier”, kontakt z prasą.

2. Referat propagandowo - szkoleniowy — odczyty, wyszkolenie młodych pionierów, podręczniki.

3. Referat prasy kolonialnej — przegląd prasy kolonialnej zagranicznej oraz kontakt z prasą polską na wychodźstwie.

3. Referat literatury i sztuki kolonialnej — wyzyskanie walorów geograficznych i społecznych naszych ośrodków kolonialnych w celu z bogactwem literatury i sztuki rodzinnej; zainteresowanie tych ośrodków kulturą artystyczną macierzy.

4. Referat Parany — akcja oświatowa.

5. Referat wojskowy — kontakt z organizacjami wojskowymi.

6. Referat akademicki — kontakt z wyższymi uczelniemi.

7. Referat mandatowy — studja w związku z rewizją mandatów kolonialnych w 1931 r.

8. Referat organizacji kobiecej.

9. Referat Angoli — sprawy organizacyjno-rolnicze; sprawy sanitarno-higieniczne; rolnicza stacja doświadczalna; ewidencja kandydatów na zakup ziemi w Angoli; organizacja grup osadników, ewidencja „afrykanrów”, osób, które przebywały zawodowo na terenie Afryki Południowej; akcja społeczna.

10. Referat przyrodniczy — kontakt z muzeami, ogrodami zoologicznymi, zbieraniem okazów etc.

Sekretariat — biuro, sprawy personalne, sprawy organizacyjne (formy organizacyjne i oddziały na prowincji), organ niezależny (komitet redakcyjny), referat finansowy (budżet).

Powyszy projekt zarząd zaakceptował. Referenci będą zobowiązani do stałego przebywania w lokalu Związku w czasie oznaczonych godzinach.

Na posiedzeniu referentów dn. 22 czerwca ustalono narazie następujące godziny, w których referenci służąћ będą informacjom.

Sekretariat — codziennie od 5-ej do 7-ej.

Referat prasowy — p. Redaktor Tetzlaff, w lokalu „Morza”, Królewska 9, codziennie od 1-ej do 2-ej.

Referat prasy kolonialnej — p. Krzywicki — poniedziałek i czwartek od 6 i pół do 7 i pół.

Referat wojskowy — poniedziałek i piątek od 5-ej do 6-ej.

Referat ekonomiczny — pp. Roszkowski i Gitycki — środa, 5 — 6, piątek 4 — 5.

Jako odbitka z „Kwartalnika Naukowego Instytutu Emigracyjnego” ukazała się broszura p. Prezesa Kazimierza Głu-

ZAKŁADY GARBARSKIE

J. C. H. BLUNCK

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Nowolipie 44-46, tel. 4-52 i 48-14.

Adres telegraficzny: „BLUNCK-WARSAWA”.

SKÓRY PODSZEWIAНЕ, JUCHTOWE, BLANKOWE I TECHNICZNE.

PRZY GARBARNI: MECHANICZNA FABRYKA OBUVIA
JUCHTOWEGO I PRACOWNIA RYMARSKA.

SPECJALNOŚCIĄ FABRYKI

SA JUCHTY.

788-VII

chowskiego, p. t. „Angola, jako teren ewentualnej polskiej kolonizacji”. Broszura, której celem jest wstępne poinformowanie czytelnika o warunkach osadniczych w Angoli, pomimo szczupłych rozmiarów dotyczy dość szczegółowo wszystkich problemów, mogących zainteresować przyszłego osadnika angielskiego. Krótki zarys historyczny, położenie geograficzne i obszar, klimat, fauna i flora, rolnictwo i hodowla, górnictwo, przemysł, handel, komunikacja, ludność tubylcza, stosunek jej do kolonistów białych, wreszcie warunki nabycania terenów — to rozdziały, które się składają na ten pierwszy „podręcznik” o Angoli.

W najbliższym czasie ukąta się w druku zestawienie opinii obcych o Angoli. Na specjalną uwagę zasługuje raport prof.

Dino Taruffi z uniwersytetu w Pizie, obejmujący sprawy rolnicze. Prof. Taruffi był uczestnikiem specjalnej komisji naukowej, zorganizowanej przez Syndykat włoski dla przedsiębiorstw w Afryce Zachodniej. Zarówno powaga autora, jak naukowa metoda i sumiense opracowanie przedmiotu stawiają ten raport na pierwszym miejscu pośród opisów Angoli.

Związek Pionierów Kolonialnych nawiązał bliższy kontakt z kolonią polską w Manili na Filipinach, za pośrednictwem p. Władysława Selskiego, który prowadzi w Manili handel wyrobami cukierniczymi (adres: Manila, 113, M. H. del Pilar, Ermita, Filipiny). O właściwej kolonii polskiej nie można mówić, bo jakkolwiek znajduje się tam wiele oczekiwaniom, spora garstka Polaków, or-

ganizacji — pisze p. Sielski — polskiej żadnej tu niema, są Polacy rozzrzucone po wyspach i wyseplach w najrozmaitszych preriach filipińskich, plantacjach cukrowych i kokosowych, ale to są ludzie nie nauki, a rzemieślnicy, rolnicy, farmerzy etc., natomiast Polacy zajmujący wyższe kierownicze stanowiska w kolej, handlu i t. p., są tak zangliczowani, że większość z nich nie włada językiem polskim, a nawet nie przyznaje się do polskości”.

Jest to jeden dowód więcej, że akcja Związku Pionierów Kolonialnych, dążąca do zespołania luźnie porozrzucanych po całym świecie grup polskich, a nawet jednostek i zgrupowania ich możliwie na jednym terenie nieskryptowanej ekspanji osadniczo-ekonomicznej ma przed sobą wielkie zadanie i olbrzymi zakres działania.

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW CHEMICZNYCH „S T R E M”

SPÓŁKA AKCYJNA

MAZOWIECKA Nr. 7

Telef.: 314-30, 35-36, 273-17, 209-23, 120-00, 56-65.

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

585.IV—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, Elektoralna 2 i Królewska 9 m. 6.

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

Nowoczesny sposób prania.

Dawniej dzień prania był dniem niewygody i udręki dla gospodyni domu i całej rodziny. Dziś troska ta już nie istnieje, gdyż dzięki idealnemu środkowi samopiorącemu „Radion” można tę samą ilość bielizny wyprąć i doprowadzić do śnieżnej białości, jak dawniej w przeciągu pół dnia. Radion zawiera więcej niż 50% doskonalego mydła i dzięki swemu składowi sam usuwa wszelki brud. Radion nadaje się nietylko do prania każdej bielizny, lecz również do wszelkiego rodzaju odzieży, materiałów włókienniczych i jedwabnych, firanek, dywanów. Pozostały po praniu rozczyn można użyć do mycia podłogi. Świeże plamy z czerwonego wina, owoców, kakao i t. p. znikają po zwykłym wygotowaniu w Radionie.

Radion posiada jednak jeszcze jedną i to bardzo ważną zaletę: zabija bakterie i dezynfekuje doskonale bieliznę, jest zatem idealnym środkiem do prania bielizny chorych i bielizny dziecięcej.

Wyprana w Radionie i dokładnie wyplukana bielizna nabiera świeżego i przyjemnego zapachu, jak po bieleniu na słońcu.

Radion oszczędza też bieliznę, gdyż tarcie i szczotkowanie, które najbardziej niszczą włókna, stają się zbędne. Pozatem jest wolny pod gwarancją od chlorku i innych szkodliwych domieszek.

Na żądanie chętnie przesyłamy próbki oraz broszurki, zawierające szczegółowy sposób użycia.

SATURNIA S. A.

Warszawa, Marszałkowska 138

580.VII

PAŃSTWOWY MONOPOL SPIRYTUSOWY W POLSCE

na podstawie Ustawy z d. 31 lipca 1924 r. (znowelizowanej Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 26 marca 1927 r.) ma od dn. 1 stycznia 1925 r. wyłączne prawo **zakupu i sprzedawy spirytusu służącego do zużycia w granicach Rzeczypospolitej, oraz wyrobu i sprzedesy wódek czystych.**

Dyrekcja P. M. S., wykonywająca powyższy przywilej państwoowy, wpłaciła do skarbu Państwa tytułem **zysku skarbowego na rzecz związków komun.**

zł. 173.000.000	—	w r. 1925	—	zł. 22.411.000
zł. 248.600.000	—	w r. 1926	—	zł. 44.073.000
zł. 335.797.000	—	w r. 1927	—	zł. 31.600.000

W Centrali i instytucjach sobie podległych Dyrekcja P. M. S. zatrudnia **1003 urzędników** i pracowników, 47 funkcjonariuszy niższych, oraz przeszło **2000 robotników** i rzemieślników. **20 fachowców-chemików**, zatrudnionych w Centralnym Laboratorium Dyrekcyi, oraz 5 laboratoriach okręgowych, baczy stale, aby wyroby monopolowe były jaknajmniej dla zdrowia szkodliwe.

Własne wytwórnies wódek: w Bielsku, Brześciu n/B., Kowlu, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Stanisławowie, Starogardzie, Warszawie, Wilnie, Włocławku.

Własne reaktyfikacje spirytusu: w Warszawie, Toruniu, Starogardzie.

110 własnych hurtowni.

32 własne sklepy detaliczne.

Z. 1994.

GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 341, 342 i 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks.* Produkty uboczne z węgla kamennego: siarczan amonu, smoła, dziegieć, benzol; *Cegły.*

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBO CHEMIA”
KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

TOWARZYSTWO HANDLOWE
ZAWISZA i S-ka

SPÓŁKA Z OGR. POR.



Królewska Huta

ul. Kazimierza 5, 7 i 8
Tel.: Król. Huta 35 i 1375

HURTOWNIA TOWARÓW
KOLONIALNYCH
I ARTYKUŁÓW
SPOŻYWCZYCH

Własna

palarnia

411-VII

Własna

palarnia

kawy.

Dlaczego Pani prenumeruje tygodnik p. t.

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”

B.O:

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

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA”, przy współudziale najwybitniejszych działaczy społecznych porusza najwyrotniejsze zagadnienia, o których każda inteligentna kobieta wiedzieć powinna.

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

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

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

„KOBIETA WSPÓŁCZESNA” dodaje bezpłatnie prenumeratorom dwutygodnik p. t. „Starf” poświęcony sprawom

hygienu i sportów kobiecych.

Prenumerata ze wszystkimi dodatkami:
kwartalnie — 14 zł. wraz z przesywką pocztową,
MIESIĘCZNIE — 5 zł.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
Warszawa, Górnosłużącka 20 m. 7. Konto P. K. O. 14560.
IV—XII

WYDAWNICTWA MORSKIE

NAKŁADEM
INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
SZKOŁY MORSKIEJ
w TCZEWIE (Pomorze)

	WYSZŁY:	ZL.
K. Bielski.	Mechanika teoretyczna	16.—
"	Prawidła wykonywania rysunków maszynowych.	1.—
St. Dłuski.	Dewiacja kompasu	5.20
A. Garnuszewski.	Budowa okrętu I	4.55
"	Teoria okrętu	4.25
A. Hryniewiecki.	Zarys meteorologii	5.20
G. Kański.	Opisowy kurs Locji	6.50
"	Streszczonej kursu praktyki morskiej	5.20
A. Ledóchowski.	Kurs nawigacji. (Wyd. 2-gie).	6.50
"	Astronomia żeglarska.	7.—
	HANDEL morski w praktyce	5.—
	INFORMATOR dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej	3.—

Podręczniki te można nabywać albo wprost w Instytucie Wydawniczym Szkoły Morskiej (Tczew, Pomorze — konto P.K.O. № 39.602) albo w Głównej Księgarni Wojskowej (Warszawa, Nowy Świat 65).



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK
POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
7-my ROK ISTNIAŃIA

PODAJE:
NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA. PODRÓŻE MORSKIE
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA
ZEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:
Rocznica 12 zł., półroczena 6 zł., kwartalna 3 zł.
RAZEM Z „MORZEM”
(w Administracji „Żeglarza Polskiego” lub „Morza”)
Rocznica 20 zł., półroczena 10 zł., kwartalna 5 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:
TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170.044
I-XII

POD POLSKĄ BANDERĄ

okrętami przedsiębiorstwa państwowego

„ŻEGLUGA POLSKA”

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy.

Wyłącznie 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.

Parowiec specjalny do przewozu zbiorowych ładunków:

„Tczew” — 1000 ton DW.

2. Statki pasażerskie: S. S. „Gdańsk” i „Gdynia” po 560 ton.

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:

J A N R A U E

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

TOWARZYSTWO AKCYJNE FABRYKI OBIĆ PAPIEROWYCH I PAPIERÓW KOLOROWYCH
„J. FRANASZEK”, WARSZAWA

ISTNIEJE OD ROKU 1829

OBICIA PAPIEROWE
(Tapety)

SPRZEDAŻ HURTOWA:
Wolska Nr. 41, telefon Nr. 1-79.

MAGAZYN DETALICZNY:
Krak.-Przedmieście 15, tel. 1-72.

FABRYKA W PEŁNYM RUCHU

480-VII

WYCIECZKI TURYSTYCZNE
KOMFORTOWEMI STATKAMI

„POLSKA” „FRANCJA”

„KANIOWCZYK”

DO

PŁOCKA

CIECHOCINKA

i TORUNIA

STATKI ODCHODZĄ CODZIENIE
do TORUNIA o g. 9 i 23⁰⁰ do PŁOCKA o g. 17 i 21

WSZELKIE INFORMACJE TELEFONICZNE
TEL. 201-96 i 37-97

PŁASZOWSKA FABRYKA
DACHÓWEK I CEGIEL

SP. AKC.

W KRAKOWIE, UL. RADZIWIŁŁOWSKA 19

FOLECA

DACHÓWKĘ
tloczoną (marsylską) karpiówkę,
cegę maszynową
i pustą.

13226.VII.

KASA OSZCZĘDNOŚCI MIASTA KRAKOWA

założona w r. 1866

ul. SZPITALNA 15 (Gmach własny)

przyjmuje wkłady **oszczędnościowe**
w złotych lub dolarach

za oprocentowaniem jak najkorzystniejszym, bez potarć na stemple lub podatki. Klańeczkowe wkładkowe Kasę Oszczędności posiadają bezpieczeństwo pupilarne.

Za wszelkie wkłady i ich oprocentowanie ręczy gmina miasta Krakowa. Rachunek żywy w Banku Polskim i ciekowy w P. K. O. w Warszawie Nr. 59957.

T e l e f o n y: Nr. 356 i 2065

Z Kasą Oszczędności miasta Krakowa połączony jest
ZAKŁAD POŻYCZKOWY na zastawy ruchome.

599.VII

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

Cena ogłoszeń: I 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, Elektoralna 2, tel. 15-63
albo Królewska 9 m. 6, tel. 3t5-58.

Przedstawicielstwo: Katowice: Warszawska 27. Konto P. K. O. 303-463. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów przesyłki.

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

WYDAWCZA: LIGA MORSKA I RZECZNA

REDAKTOR: HENRYK TETZLAFF

Drukarnia Znak. Wydawn. M. Arct. Sp. Akc. w Warszawie, Czerniakowska 220.